

جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مذكرة بعنوان:

رقابة دولة الميناء على السفن

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

قسم: الحقوق

تخصص: قانون بحري ومينائي

إشراف الأستاذ:

د- جبالي محمد: مشرف أكاديمي

أ- بونار مفيدة : مشرف ميداني

من إعداد الطالب:

شرايطية عقبة

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الدرجة العلمية	الجامعة	الصفة
حايد فاطمة	أستاذ محاضر "أ"	جامعة جيجل	رئيسا
جبالي محمد	أستاذ مساعد "أ"	جامعة جيجل	مشرفا ومقررا
زعرور عبد السلام	أستاذ محاضر "أ"	جامعة جيجل	ممتحنا

السنة الجامعية: 2023/2022م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

كلمة شكر وعرّفان

أتقدم بخالص الشكر إلى أستاذي المشرف: جبالي محمد، والمشرفة الميدانية الأستاذة: بونار مفيدة على نصائحهما وتوجيهاتهما القيمة خلال فترة إعدادي لهذا العمل المتواضع.

كما أخص لجنة المناقشة بجزيل الشكر والتقدير.

كما لا أنسى منهل علمي كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة محمد الصديق بن يحي من أساتذة أفاضل وإدارة مؤطرة.

إهداء

إلى أمي و أبي أطال الله في عمرهما و رزقهما الصحة و العافية

إلى زوجتي الغالية

إلى أولادي يوسف و جواد قرّة عيني

إلى جميع أفراد عائلتي الكريمة

إلى جميع أساتذتي

إلى كل الأصدقاء

إهداء خاص

إلى روح جدتيّ

شكيرد خديجة المكناة زوبيدة

وجدتي شعبانة

رحمهما الله و أسكنهما فسيح جناته

قائمة المختصرات :

أولاً: بالعربية

ج ر ج ج : الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية

د ت ن: دون تاريخ نشر.

ص : صفحة.

ع : عدد.

ق ب ج : قانون بحري جزائري.

ثانياً: باللغة الفرنسية

CODE ISPS : code international pour la sureté des navires et des installations portuaires.

CTM : convention du travail maritime 2006.

MARPOL : la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

STCW: convention on standards of training.certification and watchkeeping for seafarers.

OIT : organisation internationale de travail.

OMI : organisation maritime internationale.

PSCO : port stat contrôle officer.

EMSA : european maritime safety agency



مقدمة

مقدمة:

لقد بدأ العالم بأسره بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية في السعي الحثيث لتحقيق التعاون الدولي الذي أدى إلى إنشاء هيئة الأمم المتحدة في عام 1945 ، وانبثق منها العديد من المنظمات الدولية التي تعمل في كافة المجالات ومنها المنظمة البحرية الدولية التي وضعت العديد من الاتفاقيات والقواعد والقوانين الدولية لتحقيق مجموعة من الأهداف أهمها توفير السلامة البحرية، وذلك بالمحافظة على الأرواح والممتلكات والمنشآت والثروات وحماية البيئة البحرية، لكي يتم استغلال كافة الاستثمارات ذات الصلة الوثيقة بصناعة النقل البحري الذي صار يشكل بنقله للبضائع دورا كبيرا في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول، إذ أنه يعد عاملا مؤثرا في خطة التنمية الاقتصادية، وذلك لأنه من العوامل الأساسية اللازمة لتوطين الصناعات، كما أنه يحقق المنافع المكانية والزمانية للسلع المختلفة، والتي تعتمد في حركتها على الملاحة البحرية والنقل من وإلى دول العالم أجمع عبر البحار والمحيطات .

ولكي يتم جني الثمار المرجوة من صناعة النقل البحري السليم استلزم ذلك إنشاء نظام للرقابة وبرامج للتفتيش، لتتأكد معايير السلامة والجودة والأمان التي نصت عليها المعاهدات والتشريعات البحرية الدولية والمحلية، ومدى التزام كل الدول بتطبيقها من خلال الدور الرقابي لدولة الميناء .

فلقد أدت الحوادث البحرية التي حدثت خاصة في العقود الثلاثة الأخيرة من القرن العشرين إلى إعطاء اهتمام كبير من قبل المجتمع البحري الدولي، لتطوير وتطبيق القواعد الدولية الخاصة بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري، وقد كانت هذه الحوادث من أهم الأسباب التي أدت لتأسيس نظام وآلية جديدة لتنفيذ القواعد الدولية تسمى رقابة دولة الميناء والتي صممت لاستهداف وإقصاء السفن دون المستوى متى عجزت عن الامتثال للمتطلبات والمعايير الدولية .

لقد كرس المشرع الجزائري من خلال التعديل الدستوري الأخير بتاريخ 01 نوفمبر 2020 مبدأ سيادة الدولة التامة على مجالها البري والبحري لاسيما المادة 14 التي تنص على: " تمارس سيادة الدولة على مجالها البري ومجالها البحري وعلى مياهها ن كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها " وبالتالي فالرقابة التي تمارسها الدولة على السفن الأجنبية التي ترسو بموانئها تهدف إلى فرض احترام المعايير الدولية للسلامة البحرية واحترام السيادة الوطنية لدولة الميناء .

إن رقابة دولة الميناء هو نظام من إجراءات التفتيش المتناغمة والذي صمم لاستهداف السفن دون المستوى لاستبعادها في نهاية المطاف، ومع المرور المتكرر في الموانئ من قبل سفن ترفع أعلام مختلفة الجنسيات يمثل مصدر تصادم دائم بين النظام القانوني الوطني وقانون دولة العلم وتقاديا لهذا وجب تحديد سلطات الهيئات المينائية للتدخل على متن السفن الأجنبية فرقابة دولة الميناء على السفن تعتمد على تفتيش السفن الأجنبية والتأكد من احترامها للمعايير الدولية وذلك في إطار الاتفاقيات البحرية الدولية.

أهمية وأسباب اختيار الموضوع:

تتجلى أهمية هذا الموضوع في الحاجة الملحة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية ووجوب تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن وذلك عن طريق توفير سفن آمنة تستجيب لمختلف المعايير التي تضمن سلامة الملاحة البحرية. أما الأسباب التي جعلتني اختار هذا الموضوع فترجع بالدرجة الأولى إلى مجالي المهني والذي يتطلب هذا النوع من الدراسة بالإضافة إلى أن مثل هذه المواضيع تعتبر من المواضيع البالغة الأهمية بسبب التطور الهائل للتجارة البحرية الدولية والتي أدت إلى ظهور العديد من الإشكاليات القانونية الدولية .

تتجلى أهداف دراسة هذا الموضوع في:

أولاً: إبراز دور رقابة دولة الميناء في المحافظة على البيئة البحرية والحرص على تطبيق المعايير الدولية البحرية في مجال الأمن والسلامة.

ثانياً: إبراز دور القوانين الوطنية المنبثقة عن مختلف الاتفاقيات الدولية في الحد من تشغيل السفن دون المستوى التي لا تستجيب للمعايير الدولية.

وعليه يمكن طرح الإشكالية التالية: ما مدى كفاية المعايير الدولية ودور رقابة دولة الميناء في الحماية من الأخطار التي تهدد السلامة البحرية؟

ومن أجل الإجابة على هذه الإشكالية نقسم موضوع بحثنا إلى فصلين، الفصل الأول بعنوان الرقابة كآلية لضمان تطبيق المعايير الدولية البحرية والفصل الثاني التفتيش كطريق لتنفيذ رقابة دولة الميناء.

مناهج البحث:

عند قيامي بإنجاز هذا البحث قمت بإتباع المنهج الوصفي التحليلي من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية التي جاءت بها مختلف الاتفاقيات الدولية في المجال البحري، كما تم الاعتماد على المنهج الاستدلالي عند تطرقي للتعريفات في مفاهيم هذا البحث.

الفصل الأول:

الرقابة كآلية لضمان تطبيق المعايير الدولية البحرية

تمهيد

إن الرقابة في دول الميناء هو نظام تحقيق مسؤول عن تفتيش السفن الأجنبية المسجلة في الميناء، ماعدا تلك السفن التابعة لدولة العلم، واتخاذ الإجراءات اللازمة بحق السفن غير الملتزمة، يدعى مفتشو رقابة دولة الميناء بالضباط وعليهم إجراء تحقيقات للتأكد من أن السفينة تلتزم بشروط الاتفاقيات الدولية، مثل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار واتفاقية ماريول والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين، فباستطاعة المفتش التحقق من أن السفينة مزودة بالطاقم وتعمل وفقا للقانون الدولي الساري المفعول والتأكد من أهلية ربان السفينة والضباط وحالتها والمعدات المزودة بها. وعليه سأتطرق إلى المعايير الدولية البحرية وأنواع الرقابة في المبحث الأول، ثم شروط الرقابة على السفن وإجراءاته في المبحث الثاني، وأخيرا في المبحث الثالث المعايير الأساسية لتحقيق السلامة البحرية ومنع التلوث.

المبحث الأول: المعايير الدولية البحرية وأنواع الرقابة.

لقد انشغلت المنظمة الدولية البحرية لوقت طويل بتحسين الشروط العامة للسلامة البحرية بتركيزها على المعايير التقنية للملاحة من خلال السعي إلى تحقيق جملة من الأهداف تتمثل أساساً في العمل على تحسين الأمان في البحار، مكافحة التلوث البحري إرساء نظام لتعويض الأشخاص الذين يكابدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري وتأسيس نظام دولي لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ وعليه سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين الأول بعنوان المعايير الدولية البحرية والثاني بعنوان أنواع الرقابة على السفن.

المطلب الأول: المعايير الدولية البحرية

لقد سعى المجتمع الدولي من أجل توحيد الجهود الدولية في إطار مستدام تحت راية المنظمة الدولية البحرية من خلال فرض معايير عالمية للسلامة البحرية والأمن البحري حيث سنوضح ذلك في الفرع الأول (المنظمة البحرية الدولية) والفرع الثاني (المعايير الدولية الخاصة بأمن وسلامة السفن).

الفرع الأول: المنظمة البحرية الدولية OMI

تعتبر المنظمة الدولية البحرية الجهة الدولية التابعة للأمم المتحدة والمختصة بصناعة النقل البحري وتنظيمه وفرض إجراءات السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية عن طريق اتفاقيات وتشريعات بحرية ، فقد دفع الطابع الدولي الذي يتسم به قطاع النقل البحري إلى الاعتقاد لفترة طويلة أن التحرك دولياً لتحسين سلامة الأنشطة البحرية هو أكثر فعالية من تحرك أي بلد على حدة دون تنسيق مع البلدان الأخرى ، وبدأت تظهر الحاجة في بداية القرن الماضي لوجود هيئة عالمية ناظمة للقوانين تقوم بدورها المنصوص عليه بواسطة قواعد ومعايير لتنظيم عملية النقل البحري والصناعات البحرية في جميع أنحاء العالم ، إلى أن أبصرت المنظمة البحرية الدولية النور خلال مؤتمر عقده هيئة الأمم المتحدة سنة

1948 واعتمدت فيه اتفاقية إنشاء هذه المنظمة والتي أضحت أول هيئة دولية مخصصة حصرا للمسائل البحرية .

إن المهمة الرئيسية للمنظمة الدولية البحرية (OMI) والمسؤولية الملقاة على عاتقها تتجسد واضحة في شعارها المعتمد " سلامة العمل البحري وأمنه وفعاليتته في محيطات نظيفة"، وذلك من خلال مراقبة وتطوير إطار شامل من الاتفاقيات والسياسات الخاصة بصناعة النقل البحري وأنشطتها الأخرى مثل: الأمن البحري، السلامة البحرية، التعاون التقني، المخاوف البيئية والمسائل القانونية.

وقد نجحت هذه المنظمة في القيام بهذه المهمة من خلال أول معاهدة بحرية دولية تم اعتمادها والمصادقة عليها في البداية من قبل عدد قليل من الدول كرد فعل إجرائي على كارثة تيتانيك الشهيرة، ألا وهي معاهدة سلامة الأرواح في البحر سولاس (solas)¹، حيث تقوم بتسهيل التعاون التقني بين الدول الأعضاء، وتضع آليات التنفيذ وفق معاييرها وتكون مسؤولة عن مراقبة تطبيق هذه القوانين والمعايير بالإضافة إلى تحديد المسؤوليات وآليات التعويض في حال الإخلال بأي بند من بنود لوائح التعاون ، وتلعب المنظمة الدولية البحرية اليوم دورا بالغ الأهمية في تقدم المجتمع المعاصر نحو بيئة تجارية ونقل أفضل ونظيف.

الفرع الثاني: المعايير الدولية الخاصة بأمن وسلامة السفن

تعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية ، والعنصر الأساسي في منظومة النقل البحري، والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري ما جعلها مركز اهتمام وانشغال المجتمع الدولي ، بالسعي وراء بحث وخلق العديد من القواعد والمعايير الكفيلة بضمان سلامتها

¹ - تم إقرار الاتفاقية سنة 1974، لمزيد من التفاصيل عن التعديلات الرئيسية أنظر : تقرير الأمين العام ،المحيطات وقانون البحار ، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون ، البند 42 من القائمة الأولية 9.A/56/58، مارس، ص 24-26. www.un.org/convontion-agreements.

وأمنها، بدءاً بمرحلة البناء إلى حين انطلاق وخوض غمار الرحلات البحرية ، والعمل على تطويرها وصيانتها بما يتناسب مع ما خصصت له، وطبيعة البيئة التي تعمل بها.

لقد اهتمت مختلف التشريعات الدولية بدعم مجال السلامة البحرية وخاصة سلامة السفن ، عن طريق تحديد شروط إجبارية على الربان اتخاذها ضماناً لسلامة الرحلة ن وقد صدرت العديد من الاتفاقيات المتعلقة بسلامة السفن العاملة في الرحلات الدولية ، وتبدأ هذه الشروط قبل بدأ الرحلة وتستمر حتى نهايتها بأمان، ولكي تتحقق السلامة لابد من تحقيق بعض العناصر الأساسية وتتمثل فيما يلي :

- توفير السلامة أثناء مزاولة تشغيل السفن وتوفير بيئة سليمة.
- اتخاذ الاحتياطات اللازمة حيال الأخطار المتعارف عليها.
- تنمية وتحسين مهارات إدارة السلامة بشكل متواصل لدى العاملين سواء في البر أو في البحر بما في ذلك الاستعداد للحالات الطارئة التي لها علاقة بالسلامة البيئية¹. لقد وضعت المنظمة الدولية البحرية عدة معايير دنيا للسلامة وذلك من خلال :
- المعاهدات و الاتفاقيات الدولية ، حيث توجد 50 معاهدة صادرة عنها ومن أهمها :
- معاهدة سلامة الأرواح في البحر 1974 سولاس.
- معاهدة منع التلوث البحري من السفن 1973 ماربول².
- معاهدة معايير التدريب وإصدار الشهادات والمناوبة للعاملين في البحر 1978 STCW.
- تسهيل حركة الملاحة الدولية FAL.

¹- عبد القادر فتحي لاشين، النقل العربي في مواجهة التكتلات و الإندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر 2008، ص 221.

²- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن ،لسنة 1973،صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988 ن ج ر ج ج، الصادرة بتاريخ 1 جوان 1988، ع 2.

كذلك البرتوكولات المعدلة للمعاهدات والقرارات المعتمدة من قبل الجمعية العامة للمنظمة واللجان الرئيسية للمنظمة كلجنة السلامة البحرية (MSC) ولجنة حماية البيئة (MEPC) .

المطلب الثاني: أنواع الرقابة على السفن

إنه وبالنظر إلى التهديد الكبير الذي تسببه السفن التجارية ، سواء على السلامة البحرية أو من خلال المساهمة في تلويث المحيط البحري ، مما أدى إلى بروز دور المنظمة الدولية البحرية في محاربة الظواهر السلبية من خلال بلورة قواعد دولية تعمل على تنظيم ورفع معدلات السلامة البحرية للسفن ، وحماية البيئة البحرية من التلوث ومنه تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين الأول يخصص للرقابة في إطار دولة الميناء والثاني نتطرق فيه إلى الرقابة في إطار دولة العلم .

الفرع الأول : الرقابة في إطار دولة الميناء

يقوم مفتشو رقابة دولة الميناء بتفتيش السفن الأجنبية التي تدخل موانئها ماعدا تلك التابعة لدولة العلم ، من خلال التأكد من صلاحية الشهادات الخاصة بالسفن ومختلف الوثائق اللازمة لتشغيل السفن طبقا للمعايير الدولية، حيث يمكن للمفتش التحقق من أن السفينة مزودة بالطاقم وتعمل وفقا للقانون الدولي الساري المفعول، والتأكد من أهلية ريان السفينة والضباط ، وحالتها والمعدات المزودة بها.

ففي عام 1978 اتفقت مجموعة من الدول الأوروبية في لاهاي على إصدار مذكرة تفاهم حول تدقيق ظروف العمل على متن السفن والبواخر ، والتأكد من انسجامها مع قوانين منظمة العمل الدولية، وهذا بعد غرق ناقلة النفط أموكو كاديس في العام نفسه، وفي عام 1982 وافقت 14 دولة أوروبية على " مذكرة باريس للتفاهم حول رقابة دولة الميناء".

تعمل رقابة دولة الميناء على تفتيش السفن في المرفأ، حيث أورد التقرير السنوي وفقا لمذكرة باريس وجود 74713 عيبا خلال عمليات التفتيش التي أجرتها رقابة دولة الميناء عام 2007، وأدت تلك العيوب إلى احتجاز 1250 سفينة في ذلك العام ، حيث يعد احتجاز السفينة آخر خيار يلجأ إليه ضباط رقابة دولة الميناء عند ما يعثرون على عيوب في السفينة ومن الإجراءات التي يستطيع ضباط رقابة دولة الميناء فرضها على السفن المعيبة بترتيب تصاعدي :

- 1- تسجيل التحفظات مع السماح للسفينة بالمغادرة والقيام بإصلاح العيوب والتحفظات حين تصل إلى الميناء التالي ضمن مسار رحلتها.
- 2-احتجاز السفينة بسبب التحفظات المسجلة من قبل مفتش رقابة دولة الميناء إلى غاية تدارك هذه التحفظات .
- 3-احتجاز السفينة إلى غاية تدارك جميع التحفظات المسجلة ضمن تقرير التفتيش.¹

فباستطاعة دول الميناء إلى جانب الاحتجاز معاقبة السفن التي تخرق القوانين عن طريق فرض غرامات، كما بإمكانها في بعض الحالات مثل خرق الحد المسموح به من الكبريت، والمتمثل في نسبة 0.5 بالمائة وفقا لاتفاقية ماربول حتى ممارسة اختصاصها القضائي للتحقيق في مثل تلك الخروقات التي تحدث في المياه الدولية، ويرتكز أساس تلك السلطة القضائية الممنوحة لدول المرفأ ، والمتمثلة في حجز السفينة أو فرض عقوبات عليها بناء على أحكام خاصة موجودة ضمن القسم الثاني عشر لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

¹ - موقع إلكتروني www.kachaf.com

الفرع الثاني: الرقابة في إطار دولة العلم

إن المحافظة على سلامة الأرواح والأموال على متن السفن أمر يهم الدولة ضمانه ومن ثم فقد حرصت الدول على فرض الرقابة والتفتيش على سفنها للتحقق من توافر الشروط التي تكفل سلامتها قبل بدء الرحلة ، ذلك أن الرقابة في هذه الحالة أجدى وأحسن من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة فضلا عن صعوبة إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة عندئذ.

الرقابة والتفتيش على السفن آلية أنشأتها المنظمة البحرية الدولية ، وتم من خلالها تفويض مفتشي رقابة دولة العلم والميناء على حد سواء بتفتيش السفن الأجنبية والوطنية للتأكد من صلاحيتها وسلامتها والتزامها بمعايير محددة من حيث المعدات والطاقم وجسم السفينة وغيرها، وإذا استدعى الأمر يتم احتجاز السفينة المخالفة حتى تتمكن من الالتزام بالمعايير المحددة.¹

لقد أشار المشرع الجزائري في المادة 161 من القانون البحري إلى الهدف من المراقبة والتفتيش، إذ نصت على أن " كل سفينة موجودة في الموانئ الجزائرية تكون في كل وقت عرضة لمراقبة السلطة الإدارية البحرية ، والغرض من هذه المراقبة هو التحقق من أن السفينة تتوفر فيها شروط الصلاحية للملاحة الجيدة وظروف العمل والصحة والأهلية القانونية على متنها ، وبصفة عامة إذا كانت حالتها تتطبق على البيانات المدرجة في شهادة سلامة السفن.²

الحديث عن صلاحية السفينة وإلزامها بحمل الوثائق والشهادات أمر يستدعي التحقق منه من طرف السلطات البحرية المختصة³، ويكون ذلك من خلال عمليات التفتيش والمراقبة التي تخضع لها السفن وأجهزتها ومعداتنا ، سواء كانت سفنا وطنية أو أجنبية ، والهدف

¹ - ملخص دورة تدريبية ، رقابة دولة الميناء على السفن ، الموقع على الانترنت ، www.persga.com

² - أنظر المادة 161 من القانون البحري الجزائري.

³ - السلطة البحرية هي الإدارات البحرية الوطنية التي يتم تحديدها للعمل من أجل تنفيذ مذكرة التفاهم.

دائماً من وراء مثل هذه العمليات هو الحفاظ على سلامة وأمن الرحلة البحرية وفقاً لنص المادة 235 من القانون البحري الجزائري من أجل تطابق أحكام هذا الأمر والاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية والمحافظة على الرواح في البحر، والصحة وصلاحية السكن وظروف العمل على متن السفن، أنشأت لجنة مركزية للسلامة تكلف حسب نص المادة 237 من القانون البحري الجزائري.¹

عمليات التفتيش هذه تكون قبل وضع السفينة في الخدمة، إذ تخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها، ضماناً لسلامة الأرواح والأموال في البحر وفقاً لنص المادة 228 من القانون البحري الجزائري: " تخضع كل سفينة لتفتيشات الوضع في الخدمة أو التفتيش الدوري أو التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء".

من مسؤوليات دولة العلم أن تكفل امتثال سفنها للممارسات والإجراءات والنظم الدولية المقبولة عموماً التي تنظم سلامة السفن، وتتص المادة 217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على وجوب أن تكفل الدول منع الفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار إلى أن تستجيب لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتنا وتكوين أطقمها.

إن دولة العلم هي التي تقوم بالرقابة والهيمنة على السفن التي ترفع علمها للتأكد من أنها تستوفي كل معايير السلامة التي تطبقها دولة العلم ويتوفر هذه المعايير تمنح لها شهادة متطلبات معايير السلامة.

¹ - أنظر المادة 237 ق ب ج.

المبحث الثاني: شروط الرقابة على السفن وإجراءاته

إن الرقابة والتفتيش على السفن آلية أنشأتها المنظمة البحرية الدولية، وتم خلالها تفويض الموانئ بتفتيش السفن الأجنبية للتأكد من مدى صلاحيتها وسلامتها والتزامها بالمعايير المحددة.¹

تتم مراقبة السفن تحت منظور رقابة دولة الميناء على السفن وذلك بالتأكد من مراعاتها لأحكام الاتفاقيات الدولية حيث أشارت اللائحة رقم 5-2 من اتفاقية العمل البحري إلى مسؤولية دولة الميناء لتمكين كل دولة من تنفيذ مسؤولياتها بموجب هذه الاتفاقية.² حيث سيتم دراسة شروط الرقابة على السفن في (مطلب أول) و الإجراءات الرقابية التي تخضع لها السفن الأجنبية (مطلب ثان).

المطلب الأول: شروط الرقابة على السفن

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

الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالسفينة محل الرقابة

من أجل أن تكون عملية التفتيش صحيحة ومطابقة للقواعد الدولية يجب أن تستوفي

الشروط التالية:

¹ - ملخص دورة تدريبية ، رقابة دولة الميناء على السفن ، الموقع على الانترنت، WWW.PERSGA.COM

² - أعضاء على إتفاقية العمل البحري 2006 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، جانفي 2010.

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

إن الرقابة 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.

وتكمن 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 قرصنة ، وعلم السفينة دليل على جنسيتها مبدئياً على الأقل حتى إثبات العكس.¹

2- أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء من أجل الرسو :

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

إذن 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 تثبت صلاحيتها للإبحار دون مخاطر ، وفي هذه الحالة تسمح لها بمغادرة الميناء وإما تتأكد من انتهاك السفينة للقواعد والمعايير الدولية مما يجعلها غير صالحة للإبحار

¹ - نشرة البحارة ، الإتحاد الدولي لعمال النقل (IFT) العدد 26، لندن، 2012، ص17.

² - نفس المرجع ، ص19.

وبالتالي توقف السفينة إلى غاية إصلاحها ولا تسمح لها بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن ، وبعدها تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب التوقيف.¹

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

3- أن يكون سبب اتخاذ إجراءات 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.

كما أنه توجد أسباب أخرى جدية وهي تلك الموضحة في الملحق الثالث من مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط¹ من بينها :

¹ - مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة تيزي وزو ،2015.

² - المادة 219 من 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 (جمايكا)، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994 ، WWW.UN.ORG/CONVENTION-AGREEMENTS

³ - المادة 1/ 226 (أ) إتفاقية مونتي غوبي 1982.

- تقرير أو إخطار من سلطة أخرى.

- تقرير أو شكوى من الريان أو أحد أفراد الطاقم.

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بسلطة الميناء

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

1- أن يكون الموظف المفتش مختصا :

نص البرتوكول المعد بلندن عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 في اللائحة 19(أ) على أنه : " تخضع كل سفينة عند وجودها في ميناء حكومة متعاقدة أخرى للرقابة من قبل موظفين مخولين بهذا أصلا من قبل هذه الحكومة...²" 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 مسؤولا 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 لنص المادة

¹- مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط ، الموقعة بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997. صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58-2000 المؤرخ في 13 مارس 2000، ج ر ج ج الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000، ع13.

²- صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 ، يتضمن التصديق على البرتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988 ، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 01/11/1974، ج ر، عدد 3 ،الصادرة بتاريخ 10/01/2001.

235 من نفس القانون المذكور أعلاه التي تنص على إنشاء لجنة مركزية للسلامة ولجان محلية للتفتيش ، وكذا المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم :02-149 و القرار الصادر بتاريخ 07 ماي 2003 الذي يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.¹

وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن للجنة التفتيش المحلية أن تستعين لاحتياجاتها بأي شخص مؤهل أو هيئة من شأنهما أن يقدمتا مساعدتهما.²

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.³

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 المعلن عنه بلندن عام 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار في اللائحة 19 تحت عنوان " الرقابة " الفقرة التاسعة

¹ - القرار المؤرخ في 07/05/2003 يحدد اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها ، ج .ر عدد 36، الصادرة بتاريخ 08/07/2003.

² - المرسوم التنفيذي رقم : 02-149 المؤرخ في 09/05/2002 ، يحدد قواعد تفتيش السفن ،ج.ر عدد 33 ، الصادرة بتاريخ 12/05/2002.

³ - 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 عدد 82، الصادرة بتاريخ 22/12/2004.

(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 خسائر أو ضرر يلحق بها".

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.

لقد 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 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 المفتشون للسفن التي تمنح لها الأولوية في التفتيش، فإنهم ملزمون باحترام الحالات المنصوص عليها في القانون، فقد نصت 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.

¹ - أنظر المادة 226 من إتفاقية موني قوبي لسنة 1982.

- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة أو موقوفة إثر التصنيف.¹

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

المطلب الثاني: الإجراءات الرقابية التي تخضع لها السفن الأجنبية

تخضع السفن الأجنبية الراسية في الموانئ إلى نوعين من رقابة دولة الميناء على السفن فالأول يمثل التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة (الفرع الأول) ، أما النوع الثاني من الرقابة والذي يطلق عليه التفتيش المفصل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة

إن 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 عموماً، واستثناءاً يمكن للمفتش اللجوء إلى إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً إذا توفرت حالة من الحالات المنصوص عليها في نفس المادة.²

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

¹ - أنظر المادة 3 من القسم الخامس من المذكرة.

² - مخلوف سامية ، المرجع السابق ، ص 120.

فقرة 02 من القسم الثالث للمذكرة تحت عنوان " إجراءات التفتيش واستكمال نواحي القصور أو الاحتجاز أو الإيقاف " على أنه " تضمن السلطة كحد أدنى قيام المفتش بفحص الشهادات والمستندات الموضحة بالملحق رقم : (2) ، ومطابقتها للمستوى المنفذ بما يطمئنه شخصيا على قبول الحالة العامة للسفينة بما فيها غرفة الآلات وكذلك ظروف الإقامة والحالة الصحية".

هذا الإجراء كرسه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 14 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم : 02-149 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن والتي تنص 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 ..."

إنه وعملا بإجراءات الرقابة بمقتضى الاتفاقيات ذات الصلة بالموضوع ، مثلا على إثر استلام دولة الميناء معلومات عن إحدى السفن ، يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتوجه إلى مكان رصف السفينة وأن يقوم ، قبل الصعود إليها بمعاينة مظهرها الخارجي وهي فوق الماء ليكون صورة عن مدى صيانتها استنادا إلى عناصر مثل حالة الطلاء وحالتها من حيث التآكل أو العطب الذي لم يخضع للتصليح.¹

حيث يقوم الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في اقرب أجل ممكن بالتحقق من طراز السفينة وسنة بنائها وحجمها لغرض تحديد ما ينطبق عليها من أحكام الاتفاقيات، وبعد الصعود إلى السفينة ولقاء ربانها أو الضابط المسؤول عليها ينبغي للموظف المسؤول عن الرقابة أن يدقق في الشهادات والمستندات ذات الصلة بالسفينة

¹ - إجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لعام 2021 ، الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العامة للمنظمة الدولية البحرية ، البنودان 12 و14 من جدول الأعمال ، القرار (32) A.1155 ، المعتمد في 15 ديسمبر 2021، ص9.

التي تقتضيها الاتفاقيات ذات الصلة بالموضوع ، وفقا للقائمة المدرجة في الجزء ألف من التذييل 12.

وبعد التدقيق في الشهادة والمستند ينبغي على الموظف المكلف بالرقابة أن يدقق في حالة السفينة، بما في ذلك تجهيزاتها وبرج الملاحة، مقدمة السفينة، عنابرها وغرفة المحركات وتجهيزات انتقال المرشدين البحريين، والتحقق من أنه تم تصحيح أي أوجه قصور يجب معالجتها ويرجع تاريخها إلى التفقد السابق في إطار الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء.

وإذا تبين أن الشهادات التي تقتضيها الاتفاقيات ذات الصلة بالموضوع صالحة ، وإذا تكون لدى الموظف المسؤول عن عملية الرقابة انطباع عام بان صيانة السفينة مرضية أكدته الملاحظات البصرية التي أجراها على متن السفينة ،ينبغي له بصورة عامة أن يحصر التفقد بأوجه القصور التي أبلغ عنها أو تمت ملاحظتها ، إن وجدت.¹

إلا أنه إذا تكونت لدى الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أسباب جلية ، استنادا إلى انطباعاته العامة أو ملاحظاته على متن السفينة، تدعو إلى الاعتقاد بأن السفينة أو معداتها أو أفراد طاقمها لا يستوفون المتطلبات إلى حد كبير، مع أخذ الفقرة 1.2.6 في الاعتبار ، ينبغي له أن يجري تفقدا أكثر تفصيلا يأخذ في الحسبان البندين 4.2 و 5.2 وعند تكوين هذه الانطباعات ينبغي له أن يستخدم الخطوط التوجيهية الواردة في التذييلات ذات الصلة بذلك.

إن هذا الإجراء يعتبر إجراء أولي ، لكن في بعض الحالات يحدث هناك فرق واختلاف بين ماتحتويه الشهادات والوثائق التي يقوم بمراقبتها المفتشون وبين الحالة الفعلية للسفينة

¹ - إجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لعام 2021، المرجع السابق ، ص 09.

الأجنبية محل الرقابة والتفتيش، ومن ثم فإن المفتش المختص يملك جميع الصلاحيات من أجل القيام بتفتيش أكثر تفصيلاً.

الفرع الثاني: التفتيش المفصل

يتمثل التفتيش المفصل في إجراء فحص مفصل ومعاينة دقيقة لكل أجزاء السفينة وذلك في حالة وجود لدي المفتشين أسباب واضحة وجدية للاعتقاد أن الحالة الفعلية للسفينة لا تتطابق إلى حد كبير مع التفاصيل والبيانات الواردة في الوثائق والشهادات والسجلات التي قاموا بفحصها، وهذا ما تضمنته اتفاقية مونتي قوبي لعام 1982، وحددت ثلاثة أسباب¹ إذا توفرت يمكن اعتبارها جدية وبالتالي اللجوء إلى إجراء التفتيش المفصل وهي :

- حالة ما إذا كانت تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق .
- الحالة التي 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 تفتيش مفصل في حال توفرها ، من بين هذه الأسباب تقرير أو إخطار من سلطة أخرى ، تقرير أو شكوى من الربان أو أحد أفراد الطاقم ...إلخ كما أنها أعطت السلطة

¹ - أنظر المادة 226 من الاتفاقية.

التقديرية للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في تقدير ما إذا كان الأمر يتطلب تفتيشاً مفصلاً أم لا.¹

إذا لم يوجد على متن السفينة شهادات صالحة ، أو إذا تكونت لدى الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من انطباعاته العامة أو ملاحظاته أسباب جلية تحمله على الاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق بشكل ملحوظ مع البيانات الواردة في الشهادات أو بأن الريان أو أفراد الطاقم ليسوا على إطلاع على الإجراءات على متن السفينة ينبغي إجراء تفقد أكثر تفصيلاً على النحو الموصوف في هذا الفصل وتطبيق التدابير الأساسية ذات الصلة بالموضوع، ويمكن أن تساعد المستندات المشار إليها في الجزء باء من التذييل 12 أثناء إجراء تفقد أكثر تفصيلاً ،حيث ينطبق ذلك، ولا يقصد إخضاع جميع المعدات والإجراءات المذكورة في هذا الفصل للتفقد أثناء عملية تفقد واحدة في سياق الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء إلا إذا كانت حالة السفينة أو مدى إطلاع الريان أو أفراد الطاقم على الإجراءات الأساسية على متن السفينة يستدعي هذا التفقد المفصل، وبالإضافة إلى ذلك، لا ترمي هذه الخطوط التوجيهية إلى فرض برنامج دولة الميناء لمنح الشهادات للبحارة على سفينة يحق لها أن ترفع علم طرف آخر في اتفاقية STCW لعام 1978 أو فرض إجراءات الرقابة على سفن أجنبية علاوة على الإجراءات المفروضة على سفن دولة الميناء.²

المبحث الثالث: المعايير الأساسية لتحقيق السلامة والحماية الإجتماعية

تتمثل رقابة دولة الميناء على السفن في المعاينة والتحقق من الشهادات الممنوحة وغيرها من الوثائق إلى جانب حالة السفن وتجهيزها بالمعدات الضرورية والطاقم وظروف

¹ - مخلوف سامية ، مرجع سابق ، ص121

² - إجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لعام 2021، المرجع السابق ، ص12.

المعيشة والعمل على متنها ومن اتخاذ جميع التدابير الضرورية لتجنب الكوارث البيئية، وعليه قمت بتقسيم هذا المبحث إلى مطلب أول تحت عنوان معايير السلامة ومنع التلوث البحري ومطلب ثان بعنوان المعايير الخاصة بمنع التلوث.

المطلب الأول: احترام قواعد ومعايير السلامة ومنع التلوث

يتواصل وبشكل أكثر خطورة الإضرار بالبيئة البحرية، فلقد أضحت الإنسانية مهددة في وجودها بذاته من خلال ما تفرزه أشكال التلوث البحري من سموم تقضي على مصادر الحياة، هذا ما يزيد من حدة القلق ويستدعي إلى ضرورة إقرار التزامات أكثر صرامة على عاتق الدول لمواجهة هذا الجرم الذي يرتكب في حق الطبيعة والإنسانية معا. وعليه قمت بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان احترام قواعد ومعايير السلامة والفرع الثاني تحت عنوان المعايير الخاصة بمنع التلوث.

الفرع الأول: احترام قواعد ومعايير السلامة البحرية

1- اتفاقية سولاس (SOLAS):¹

تعتبر اتفاقية سولاس من أهم الاتفاقيات الصادرة عن الأمم المتحدة ، كونها تهتم بالسلامة البحرية، لاسيما سلامة الأرواح وسلامة السفن التجارية في البحر واعتبرت أهم قاعدة تركز عليها الاتفاقيات الموائية لها²(2). إضافة إلى ذلك خضعت اتفاقية SOLAS لعدة

¹ - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس 1974، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 2000-449 بتاريخ 2000/12/23، ج ر عدد 3 ، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

² - بن عيسى حياة ، أمن المنشآت المينائية في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، ص287.

تعديلات في سنة : 1929 ثم 1948 ثم 1960 وهو التعديل الأهم كونه يأتي بعد إنشاء المنظمة البحرية الدولية .

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 مفتشو الميناء اهتمامهم.

بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر المأساوية ، أقرت جمعية المنظمة البحرية الدولية بالإجماع في دورتها الثانية والعشرون المنعقدة في نوفمبر 2001 ، إعداد إجراءات جديدة متعلقة بحماية السفن والموانئ قصد تبنيها من قبل الحكومات المصادقة على اتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحر وتلخصت تلك الجهود في اعتماد المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن¹.

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 IMO التعديلات التي أجرتها على اتفاقية سولاس واستصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية المعروفة ب :

¹ - بن عيسى حياة ، المرجع السابق ، ص 287.

CODE ISPS التي نجحت إلى حد كبير في تحقيق أهدافها وتأثيرها في صناعة النقل البحري بما في ذلك المرافق المينائية بأنشطتها المختلفة والسفن التي تتعامل معها.¹

علما أن هناك فرق بين السلامة البحرية والأمن البحري ، فالسلامة يقصد بها حماية 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 والامتثال للمتطلبات طبقا للائحة ، كما أنها تؤثر في تشغيل السفن غير القياسية بالنظر إلى السفن المحتجزة على خلفية أمنية.²

2- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن 1969 :³

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 أقرت 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 وتصاميمها للبيانات المسجلة في شهادة الطنية الدولية، وأن هذه الشهادة نفسها التي تحملها السفينة سارية المفعول.

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

² - محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2008 ، ص 45.

³ - الإتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن المبرمة في لندن 1969/06/23.

3- الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966:¹

يجب تحديد الضوابط التي بموجبها يتم تحميل السفن في ملاحتها البحرية ضمان سلامة الأرواح والأموال في البحار 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 ، و أن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها وكذا التأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار²، وكذا مراقبة ما إذا كان خط الشحن المحدد مطابق لما تقرره الشهادة الخاصة بها وكذلك إذا وجد أي خلل بالسفينة يحتمل معه تجاوز خط الشحن أثناء الرحلة البحرية³.

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 السفن الأجنبية لمعايير وقواعد السلامة.

الفرع الثاني: المعايير الخاصة بمنع التلوث البحري

يعتبر التلوث البحري ظاهرة بيئية من الظواهر التي أخذت قسطا كبيرا من الاهتمام إذ يعد أحد أهم المشاكل التي بدأت تأخذ أبعادا بيئية واقتصادية واجتماعية خطيرة ن والتلوث هو قيام الإنسان مباشرة أو بطريقة غير مباشرة بإضافة مواد طاقوية إلى البيئة بصورة يترتب

¹ - الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966 المبرمة في لندن في 5 أبريل سنة 1966 ، صلدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 2000/12/23 ، ج ر عدد 3 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

² - ميراد ابراهيم، الإلتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق جامعة وهران ، 2011-2012 ، ص 46-47.

³ - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دون طبعة، دار المطبوعات ، مصر ، 2000، ص98.

عليها آثار ضارة¹. ضف إلى ذلك التهافت على البحر الذي أثر سلبا على البيئة البحرية حيث ترتب على مغالاة الإنسان في استغلال الموارد لتلبية حاجاته ومتطلباته المتجددة، إحداث تغييرات في النظم البيئية في كثير من الأحيان تتعدى حدود احتمالاتها².

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، وعليه سأنتقل للمعايير الخاصة بمنع التلوث فيما يلي:

1- 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 الساحلية³.

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

- إذا قامت السفينة بتصريف غير قانوني في مناطق خاضعة لولاية دولة الميناء⁴.
- 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 الضرر⁵.

¹ - بن عيسى حياة ، المرجع السابق ، ص 272.

² - عبد الكريم عوض خليفة ، القانون الدولي البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2013، ص 156.

³ - محمد أحمد الجمل ، حماية البيئة من التلوث ، دون طبعة، منشأة المعارف ، مصر ، دون سنة ، ص 2.

⁴ - المادة 118 فقرة 1 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

⁵ - المادة 2018 فقرة 2 من نفس الاتفاقية .

وكذلك يخول لدولة الميناء، إذا تأكدت من أن سفينة داخل أحد موانئها انتهكت القواعد والمعايير الدولية المطبقة فيما يتصل بصلاحية 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.

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 تنفذ 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 a cette sort d'état 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".¹

2- اتفاقية MARPOL²:

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 - مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 110.

² - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سنة 1973، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 88-108 المؤرخ في 31/05/1988، ج ر عدد 2 الصادرة بتاريخ 01 جوان 1988.

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 لا تخضع لاختصاصها.¹

اهتمت الجزائر بمعالجة هذه الظاهرة، كونها من دول البحر الأبيض المتوسط الذي يعتبر شريان الحياة التجارية والصناعية ومنطقة عبور بترولي، فانضمت إلى العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية كالبروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحته في البحر الأبيض المتوسط والاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث والاتفاق الإقليمي بين الجزائر والمغرب وتونس المتضمن المخطط الإستراتيجي شبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث.²

المطلب الثاني: تعزيز احترام القواعد الاجتماعية

تعتبر منظمة العمل الدولية OIT إحدى المنظمات التابعة للأمم المتحدة وكان دورها هو الحفاظ على حقوق العمال في كل المجالات كالأجور وساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن وهوية البحارة وفي فبراير 2006 تم اعتماد اتفاقية العمل الدولية البحرية والتي عرفت باسم ميثاق البحارة³، بهدف تحديد المعايير الدولية لعمل البحارة على متن السفن على المستوى العالمي، وقد تضمنت هذه الاتفاقية مجموعة من المبادئ والحقوق

¹ - زازة لخضر ، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار ، مذكرو ماجستير مقدمة لفرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية ،معهد الحقوق والعلوم الإدارية ، جامعة وهران ص80.

² - بن عيسى حياة ، المرجع السابق، ص270.

³ - بن عيسى حياة ، المرجع السابق ن ص310.

الأساسية ولاسيما ما تعلق منها بحق البحار في شروط استخدام عادلة مع الإقرار له في الحق في مكان عمل آمن وخال من المخاطر مستوفي لمعايير السلامة ، وكذا حقه في ظروف عمل ومعيشة لائقة تشمل جميع جوانب عمله وحياته على متن السفينة التي يبحر عليها، حيث قمت بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين الأول بعنوان احترام القواعد الاجتماعية وفق اتفاقية العمل البحري CTM والثاني تحت عنوان احترام القواعد الاجتماعية وفق اتفاقية .STCW

الفرع الأول: احترام القواعد الاجتماعية وفق اتفاقية العمل البحري (CTM)

تحدد اتفاقية العمل البحري 2006 المعايير الدنيا لعمل ومعيشة جميع البحارة العاملين على سفن ترفع أعلام الدول المصادقة عليها، وهي تعتبر خطوة أساسية نحو تحقيق منافسة عادلة للدول وأصحاب السفن الذين لا يزالون حتى الآن يدفعون ثمن المنافسة الكبيرة من قبل أصحاب سفن لا تحقق المعايير.

هذه الاتفاقية فريدة من نوعها لأنها تهدف إلى تحقيق العمل اللائق للبحارة وإلى تأمين المصالح الاقتصادية من خلال ضمان المنافسة العادلة بين أصحاب السفن عالية الجودة، وهي شاملة وتتص على حق البحارة في العمل ضمن ظروف لائقة ، كما أنها تغطي تقريبا جميع جوانب عملهم وحياتهم على متن السفن ن بما في ذلك :

- الحد الأدنى للسن.
- عقود التوظيف.
- ساعات العمل والراحة.
- دفع الأجور.
- الإجازة السنوية مدفوعة الأجر.
- العودة إلى الوطن عند انتهاء العقد.

- الرعاية الطبية على متن السفن.
- استخدام خدمات التوظيف والتعيين الخاصة المرخصة .
- السكن ، الغذاء ، التموين.
- الصحة ، والسلامة المهنية ، والوقاية من الحوادث.
- معالجو شكاوي البحارة .

وقد وضعت الاتفاقية بحيث تكون قابلة للتطبيق على الصعيد العالمي وبشكل موحد، بحيث يسهل فهمها وتحديثها، وهي ستصبح الركن الرابع من أركان النظام التنظيمي الدولي الخاص بالشحن ذي الجودة الممتازة، مكتملة بذلك الاتفاقيات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية المعنية بأمن وسلامة السفن وحماية البيئة البحرية¹.

فالالاتفاقية تتضمن عناصر جديدة مهمة خاصة بالامتثال والتطبيق تقوم على رقابة دولة الميناء، ولذلك لابد من تأهيل مفتشين مدربين تدريباً جيداً بما يضمن تحقيق جودة واتساق أفضل في أنظمة تفتيش السفن في جميع أنحاء العالم.

الفرع الثاني: احترام القواعد الاجتماعية وفق اتفاقية STCW

تعتبر اتفاقية STCW أول أداة دولية تقوم بإنشاء الشروط الأساسية للتكوين والتأهيل والليقظة لرجال البحر، وقد وضعت مبدأ الرقابة من طرف دولة الميناء لهذه القواعد، بما فيهم السفن التي ترفع علم دولة لم تقم بالتصديق على الاتفاقية.

فالالاتفاقية تكلف المفتشون في دولة الميناء التحقق من شهادات ومؤهلات رجال البحر وذلك عن طرق مراقبة ما يلي :

- أن البحارة حاملون للشهادات المطلوبة والمطابقة للمعايير الدولية

¹ - دليل موجز حول اتفاقية العمل البحري 2006 ، www.ilo.org .

- أن التأشيرات محررة وذلك في حالة البحارة ذو جنسية مختلفة عن جنسية العلم .
- أن عدد البحارة يتناسب مع قائمة الطاقم المفروضة من دولة العلم.¹

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 يروونه.²

إذ وجد البحارة القادمون من الدول الإسلامية خاصة، بان تحركاتهم أصبحت مقيدة وأجزاء كبيرة من الموانئ أصبحت مناطق ممنوعة، كما يمنع عليهم مغادرة الموانئ وبالتحديد في موانئ الولايات المتحدة الأمريكية ، وعلى إثر ذلك يأمل الإتحاد الدولي لعمال النقل IFT أن تقوم الحكومات وسلطات الموانئ بإعادة النظر في تفسير المدونة، والعمل على إعداد نظام تبليغ جديد يساعد على التأكد من تطبيق مدونة ISPS ومعايير الأمن الأخرى بشكل سليم.³

¹ - مخلوف سامية ، المرجع السابق ، ص113.

² - نشرة البحارة ، المرجع السابق ، ص17.

³ - نشرة البحارة ، المرجع السابق، ص19.

الفصل الثاني

التفويض كطريق لتفعيل رقابة دولة الميناء

تمهيد:

ظهر في السنوات الأخيرة اهتمام متزايد لإيجاد نظام متقدم ومتجانس لتفعيل القواعد المتعلقة بالرقابة ولعل من أهم أسباب الأخذ بها هو تشديد الرقابة على بعض الموانئ دون الأخرى يؤدي بالضرورة إلى عزوف السفن عنها واللجوء إلى موانئ أقل رقابة وهذا ما يؤدي إلى انخفاض مستوى السلامة والأمن.

ظهر هذا النظام في مذكرات التفاهم الدولية والإقليمية مثل مذكرة تفاهم باريس الخاصة برقابة دولة الميناء على السفن، فنجاح هذه الأخيرة شجع دولا كثيرة على إتباع مثل هذا الإجراء كمذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا سنة 1997 والتي تعتبر الجزائر طرفا فيها. ومنه سأتناول بالدراسة التفتيش في إطار مذكرة باريس 1982 في مبحث أول ثم التفتيش في إطار مذكرة البحر الأبيض المتوسط في مبحث ثان وأخيرا إجراءات تفتيش السفن من قبل مفتش رقابة دولة الميناء كمبحث ثالث.

المبحث الأول : التفتيش في إطار مذكرة باريس 1982

من خلال قراءة الأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها وبالخصوص المادة 192 من هذا الجزء¹ ، نجد أن هناك التزاما عاما على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية ، هذا التأكيد القانوني الواضح يعد نتاج التأثيرات الإيجابية التي تركتها مجموعة القواعد الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث وهو ما يعني أن الدول أصبحت ملزمة لإعداد قوانينها الوطنية لحماية البيئة البحرية أن تحرص على أن تكون هذه القوانين مطابقة للقواعد الدولية، فلا يمكن رفع معدلات السلامة البحرية إلا بتطبيق هذه الاتفاقيات البحرية الدولية على السفن من خلال تعزيز دور الرقابة والتفتيش من طرف دولة الميناء، ومنه تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين الأول بعنوان الدول الأعضاء في المذكرة وهيكلها التنظيمي ثم إجراءات التفتيش المتخذة في إطار المذكرة في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الدول الأعضاء في المذكرة وهيكلها التنظيمي.

إن جميع الاتفاقيات الدولية تخضع لنظام معين ومن أجل دخولها حيز النفاذ وتطبيق التوجيهات والمواد التي تضمنها وجب المصادقة عليها واعتمادها من طرف عدة دول ، إذن تحتاج هذه الكيانات إلى قوة ملزمة تستمد من عدد الدول الموقعين عليها ، ومن أجل تنظيم نشاطها يجب أن يكون لها هيكل تنظيمي محدد وفق الشروط التي تم الاتفاق عليها من طرف الدول الأعضاء ، ومنه سيتم التعريف في فرع أول بالدول الأعضاء في المذكرة وفي فرع ثان بهيكلها التنظيمي.

¹ - أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، سنة 2016،

الفرع الأول: الدول الأعضاء في المذكرة

كانت المذكرة في البداية تربط 14 دولة وأصبحت إلى غاية 2010 تظم 27 دولة هي: ألمانيا، بلجيكا، قبرص، بلغاريا، كندا، الدنمارك، إسبانيا، فنلندا، فرنسا، اليونان، إيرلندا، إسبانيا، إيطاليا، لاتفيا (LETTOINE)، لتوانيا، مالطا، النرويج، هولندا، بولونيا، البرتغال، رومانيا، المملكة المتحدة، روسيا، سلوفينيا السويد.

إذن فالمذكرة مفتوحة لانضمام دول خارجة عن المنطقة الأصلية التي تنطبق عليها، كما يوضحه انضمام كندا.

لقد تم إنشاء بنك معلومات آلي يدعى SIRENAC خصيصا من طرف مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة في باريس في 26 جانفي 1982 والتي دخلت حيز النفاذ في 1 جويلية من نفس السنة. وهو نظام معلوماتي خاص بالسفن التي خضعت للتفتيش ويتضمن جميع عمليات التفتيش التي خضعت لها السفينة على مستوى موانئ مختلف الدول الأعضاء في المذكرة و كذا نتائجها ، فهذا البنك المعلوماتي له أهمية كبيرة في التعرف على تاريخ السفينة ، ومختلف عمليات التفتيش التي خضعت لها سابقا، والانتهاكات التي تمت معاينتها من طرف مفتشو رقابة دولة الميناء خلالها وإجراءات التوقيف أو الاحتجاز التي اتخذت ضدها ، ومختلف التصحيحات والإصلاحات التي قام بها المجهز بعدها.

الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي.

لقد تم إنشاء بموجب هذه المذكرة لجنة وسكرتارية ومركز إداري للقضايا البحرية (CAAM) في سان مالو (SAINT MALO) الذي يضمن مركزية المعلومات والبيانات المتعلقة بالسفن وعمليات التفتيش ، بهدف تنسيق الرقابة وبالتالي تفادي إخضاع السفن التي

تحتزم المعايير الدولية لعمليات التفتيش المتكررة في موانئ مختلف الدول الأعضاء في المذكرة¹.

وتهدف هذه المذكرة إلى تحقيق الانسجام والتناغم في عمليات التفتيش التي تقوم بها السلطات المحلية وتعجل التصديق على الوثائق المتعلقة بسلامة السفن والحفاظ على البيئة البحرية، وذلك من خلال فرض بعض الشروط و الالتزامات على الدول الأعضاء ومن أهمها:

- يجب على كل دولة عضو بالمذكرة أن تمارس الرقابة على 25 بالمائة على الأقل من السفن الأجنبية التي تدخل موانئها.
- يجب ألا تقتصر عمليات التفتيش على احترام المعايير التقنية الخاصة بالسلامة مثلما كان معمول به سابقا ، بل ومنذ سنة 1992 أصبحت عمليات التفتيش تشمل أيضا المراقبة والتحقق من الشهادات ومختلف الوثائق اللازمة.
- يجب على الدول الأعضاء أن تحترم مبدأ عدم التمييز ومبدأ المساواة في المعاملة حسب علم السفينة .

يجب على كل دولة موقعة على هذه 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 تضمنتها المذكرة.²

كما تهدف هذه المذكرة إلى تحسين السلامة البحرية من خلال مراقبة أفضل للسفن في الموانئ ، من خلال إجراءات أكثر تنسيقا، حيث تنص على إجراء عمليات التفتيش للتحقق من امتثال السفن للاتفاقيات الدولية المختلفة المعمول بها في المجال البحري فعلى سبيل

¹ -مخلوف سامية ، المرجع السابق ،ص124.

² -مذكرة التفاهم حول رقابة دولة الميناء الموقعة في باريس 1982، .FR.MWIKIPEDIA.ORG

المثال لا الحصر أدرجت هذه المذكرة 26 دولة في القائمة السوداء ، كان 13 منها في فئة " المخاطر العالية جدا " ¹.

المطلب الثاني: إجراءات التفتيش المتخذة في إطار المذكرة

تتشرط هذه المذكرة على الدول الأعضاء فيها القيام باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لممارسة عملية الرقابة على السفن، وبالخصوص ما تعلق بوضع مفتشين مؤهلين تحت تصرف السلطات المختصة .وعليه قمت بتقسيم هذا المطلب إلى فرع أول بعنوان الإجراءات الميدانية من قبل المفتشين وفرع ثان بعنوان تبادل المعلومات

الفرع الأول: الإجراءات الميدانية من قبل المفتشين

يقوم مفتشو رقابة دولة الميناء بالإجراءات التالية :

- معاينة عدم وجود أي انتهاك لقواعد السلامة والأمن البحرية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو عدم مطابقة الوثائق والشهادات للحالة العامة للسفينة.
- تقديم وصف في شكل طلب من خلال تحرير تقرير يتم تحديد فيه النقائص والتحفظات المسجلة، من أجل معالجة هذه التحفظات وتداركها وذلك قبل مغادرة السفينة للميناء ، حيث يقع على عاتق مجهزة السفينة مسؤولية إزالة أسباب الانتهاك سواء قبل مغادرة الميناء أو عند أول ميناء تقصده السفينة والمفتش ملزم بالتأكد من ذلك ن فجميع الملاحظات والتحفظات تسجل في برنامج المعلومات وسيعاد فحصها خلال المرور المقبل بالميناء.

¹ -القائمة تتضمن جميع الاتفاقيات المتعلقة بالسلامة البحرية وسلامة السفن وتضاف إليها اتفاقية المنظمة العالمية للعمل OIT لعام 1976.

- التوقيف والاحتجاز: يتمثل في قيام مفتش رقابة دولة الميناء بتوقيف أو منع السفينة من الإبحار بسبب الانتهاكات التي تم معاينتها والتي تجعل السفينة غير صالحة للإبحار إلا بعد إزالة أسباب هذه التحفظات، هذا المنع يصرح به المفتش المختص اعتمادا على تقديره وحكمه المهني مع احترام الخطوط العريضة والتوصيات الموجودة في المذكرة.

وجب التأكيد على أنه في حالة ما إذا كانت الانتهاكات تشكل خطرا جديا على السلامة، الصحة، أو على البيئة البحرية، فيجب على مفتش رقابة دولة الميناء أن يقوم باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة من أجل منع السفينة من الإبحار، وذلك إلى غاية إزالة جميع أسباب الانتهاكات والتأكد من أن إبحار السفينة لم يعد يشكل أي من الأخطار المذكورة في تقرير التفتيش.¹

الفرع الثاني: تبادل المعلومات

تبقى كل دولة موقعة على مذكرة التفاهم حول الرقابة على دولة الميناء باريس 1982 في اتصال دائم بالبنك المعلوماتي (SIRENAC) عن طريق المحطات ، وابتداء من جويلية 1995 أصبح يضع قائمة كل ثلاثة أشهر، تسمى: " القائمة السوداء" يتم إحصاء من خلالها جميع السفن التي تكون في حالة العود وهي السفن التي تم إيقافها مرتين خلال 24 شهرا الأخيرة.

بعد غرق ناقلة النفط "ERIKA" في 13 ديسمبر 1999 وناقلة المواد الكيماوية "PRESTIGE" سنة 2002 ، وفي الوقت الذي لم تكن أي دولة، حتى تلك الموقعة على مذكرة باريس تطبق كلية الأحكام التي تبنتها.. فبعد هاتين الحادثتين تعززت الرقابة على

¹ - مذكرة التفاهم حول رقابة دولة الميناء الموقعة في باريس ، 1982، FR.MWIKIPEDIA.ORG.

السفن ذات المخاطر عن طريق تنظيم عمليات التفتيش وتوسيع نطاق تطبيق منع السفن دون المستوى من دخول الموانئ.¹

ومن اجل تعزيز تنسيق الجهود وتبادل المعومات بين الدول الأعضاء في مذكرة باريس 1982 للتفاهم حول رقابة دولة الميناء تم تأسيس الوكالة الأوروبية للأمن البحري (AESA) بموجب اللائحة رقم: 1406 بتاريخ 27 جوان 2002، ويتمثل دورها في تقديم المساعدة العلمية والتقنية للجنة في مجال السلامة البحرية ومنع التلوث البحري والسهر على تغيير التعليمات في القوانين المحلية، وقد توسعت مهامها أيضا لتشمل عمليات إزالة التلوث ومراقبة وتحديد ومتابعة السفن عن بعد وهذا ما يساعد هذه الدول في تطبيق رقابة فعالة من خلال العمل على منع دخول السفن دون المستوى إلى موانئها والتي تحمل علم يبرز ضمن القائمة السوداء أو الرمادية المتبناة بموجب مذكرة تفاهم باريس، والتي تم توقفها أو منع استغلالها أكثر من مرتين خلال 36 شهرا الأخيرة، وأكثر من مرتين في 24 شهرا الأخيرة بالنسبة للسفن التي ترفع علم من القائمة الرمادية.

المبحث الثاني: التفتيش في إطار مذكرة البحر الأبيض المتوسط

إن الحاجة الشديدة لتعزيز السلامة البحرية من جهة وحماية البيئة البحرية من جهة أخرى وكذلك أهمية تحسين ظروف المعيشة والعمل على متن السفن أدى إلى تزايد النداءات الدولية من أجل توحيد الجهود الرامية إلى توثيق التعاون في مجال السلامة البحرية ومنع التلوث في حوض البحر الأبيض المتوسط والذي نتج عنه ميلاد كيان دولي سمي بمذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر المتوسط ، وعليه سأتطرق إلى تعريف هذه المذكرة من خلال إبراز هيكلها التنظيمي والدول الأعضاء فيها وأهدافها في مطلب أول وفي مطلب ثاني إجراءات التفتيش التي تنص عليها هذه المذكرة.

¹ -مخلوف سامية ، المرجع السابق ،ص127.

المطلب الأول: الدول الأعضاء في المذكرة وهيكلها التنظيمي

تم التوقيع على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997 ، وقد انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000.¹

وعليه قمت بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين الأول بعنوان الدول الأعضاء في المذكرة والثاني الهيكل التنظيمي.

الفرع الأول: الدول الأعضاء في المذكرة

تتكون هذه المذكرة من مجموعة من السلطات البحرية لمجموعة من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط وهي: الجزائر، قبرص، مصر، الكيان الصهيوني، لبنان، مالطا، المغرب، تونس، تركيا، وفلسطين، حيث تم إعداد قائمة بمختلف الإدارات البحرية الوطنية والتي تقوم بالعمل من أجل تنفيذها تحت عنوان السلطات البحرية²، كما أن المذكرة مفتوحة لأية سلطة بحرية تابعة لأي دولة بشرط أن تتوافق مع المعايير المحددة بالملحق التاسع (9)، وأن توافق على ذلك جميع السلطات التي قبلت المذكرة.

تقوم كل سلطة من السلطات بتنفيذ أحكام هذه المذكرة وملحقاتها التي تشكل جزءا لا يتجزأ من المذكرة، وستتخذ جميع الخطوات اللازمة للتصديق على الوثائق ذات الصلة بأهداف هذه المذكرة، كما تحتفظ كل سلطة بنظام فعال لرقابة الدول على الميناء بهدف ضمان امتثال السفن التجارية التي ترسو في ميناء دولتها أو التي ترسو قبالة هذا الميناء، دون تمييز فيما يتعلق بالعلم الذي ترفعه هذه السفن للمعايير الموضحة في الوثائق ذات

¹-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.ع 13 صادرة بتاريخ 15 مارس 2000.

²-الملحق (1) من المذكرة.

الصلة والمحددة بالقسم الثاني من هذه المذكرة ، حيث تقوم كل سلطة ، خلال فترة 3 سنوات من بدء سريان هذه المذكرة ، بتنفيذ إجمالي سنوي من عمليات التفتيش بما يعادل 15 بالمائة من العدد التقديري للسفن التجارية الأجنبية التي دخلت موانئ الدولة خلال فترة نموذجية حديثة مدتها 12 شهرا.¹

الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي

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

أولاً- اللجنة:

يتم تشكل لجنة تتألف من ممثل عن كل سلطة من السلطات الأطراف في المذكرة كما تتم دعوة ممثل عن كل من المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، واللجنة الأوروبية للمشاركة دون حق التصويت في أعمال اللجنة، ممثلين عن السلطات البحرية للدول الأخرى المطلة على البحر الأبيض المتوسط ، وعملا بأحكام المادة 8 يجوز منح صفة المراقب دون تصويت لأي منظمة أو سلطة أخرى ترى اللجنة أنها مناسبة وتجتمع هذه اللجنة مرة واحدة كل سنة، كما يمكن أن تجتمع مواعيد أخرى تحددها متى رأت ذلك ضروريا، وتتخذ القرارات على أساس الأغلبية البسيطة باستثناء الحالة المنصوص عليها في الملحق التاسع المتعلق بالتعديلات التي يمكن أن تطرأ على المذكرة.

ثانياً - السكرتارية:

تم إنشاؤها من قبل السلطة البحرية المصرية ومقرها الإسكندرية بمصر ومن بين المهام الموكلة لها:

¹ - مذكرة تفاهم دول البحر الأبيض المتوسط الخاصة بتطبيق سلطة رقابة دولة الميناء، الموقعة في مالطا بتاريخ: 11 جويلية 1997، مرجع سابق.

- التحضير للاجتماعات وتوزيع النشرات وتقديم المساعدة التي تلزم لتمكين اللجنة من القيام بمهامها.
 - تسهيل تبادل المعلومات وتنفيذ إجراءات الموضحة في الملحق الرابع وإعداد التقارير حسب الضرورة لأهداف المذكرة.
 - القيام بما يلزم من أعمال أخرى لضمان التشغيل الفعال للمذكرة وتقيقها دوريا في غضون 5 سنوات.
 - إعداد التقارير السنوية لعمليات التفتيش والتحليلات ذات الصلة لدول مذكرة تفاهم المتوسط.
 - إعداد البحوث والدراسات اللازمة لتحسين تبادل المعلومات.
- من أهداف هذه المذكرة أنها تسعى إلى محاولة إيجاد نظام متقدم ومتجانس لرقابة دولة الميناء على السفن الأجنبية في موانئها ، وتعزيز وتبادل المعلومات في هذا المجال من أجل تحقيق السلامة البحرية وحماية المحيط البحري
- بالإضافة إلى تحسين ظروف العمل والمعيشة على متن السفن للبحارة بما يتماشى والمتطلبات المفروضة من قبل المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، حيث تفرض هذه المذكرة عدة التزامات تتعهد السلطات البحرية بتنفيذها ويمكن تلخيصها فيما يلي:
- تلتزم كل سلطة بإنشاء نظام رقابي فعال مع السهر على تطبيقه وفقا لما هو منصوص عليه في المذكرة.
 - يجب على كل سلطة بحرية أن تقوم بتنفيذ أحكام المذكرة وملحقاتها ن وتتخذ كافة الخطوات اللازمة للتصديق على الوثائق ذات الصلة بأغراض المذكرة.

- ضمان تطبيق السفن التجارية الأجنبية المترددة على موانئها للمستويات القياسية الموضحة بالوثائق ذات الصلة.¹
- كل سلطة ملزمة بان تقوم بالتشاور والتعاون وتبادل المعلومات مع السلطات الأخرى الموقعة على هذه المذكرة.
- تلتزم كل سلطة بتنفيذ إجمالي سنوي من التفتيشات يعادل 15 بالمائة من العدد التقديري للسفن التي دخلت موانئ الدولة خلال فترة 12 شهرا الأخيرة.

المطلب الثاني: إجراءات التفتيش وتبادل المعلومات

من أجل نجاعة عملية التفتيش وضمن حقوق مختلف الأطراف توجب هذه الاتفاقية القيام بالتفتيش وفق إجراءات محددة (الفرع الأول) كما توجب هاته الاتفاقية ومن اجل تنسيق عمل مختلف السلطات البحرية الالتزام بتبادل المعلومات (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إجراءات التفتيش

تضمن سلطة دولة الميناء أن يقوم مفتش دولة الميناء كحد أدنى بفحص الشهادات والوثائق المدرجة في الملحق الأول إلى الحد الذي ينطبق عليه الأمر وأن يفي بالشروط العامة للسفينة، بما في ذلك غرفة المحرك وأماكن إقامة البحارة والظروف الصحية. عند اختيار السفن للتفتيش تعطي السلطات الأولوية لحالات السفن التالية:

- السفن التي تزور ميناء دولة تكون السلطة فيها موقعة على المذكرة سواء للمرة الأولى أو بعد غياب لمدة 12 شهرا أو أكثر

¹-لقد وردت هذه الالتزامات ضمن القسم الأول من المذكرة تحت عنوان " الالتزامات".

- السفن التي سمح لها بمغادرة ميناء الدولة وسلطتها من الموقعين على المذكرة بشرط أن يتم تصحيح أوجه القصور المذكورة خلال فترة محددة، وأن يتم متابعة ذلك عند انتهاء هذه الفترة .
- السفن التي أبلغ عنها القبطان أو سلطات الموانئ بأنها تعاني من قصور قد تضر بملاحتها الآمنة.
- السفن التي تكون شهاداتها الخاصة ببناء السفينة ومعداتنا ليست معتمدة وفقا للوثائق ذات الصلة.
- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة ، والتي لم تبلغ السلطة المختصة في الميناء أو الدولة الساحلية بها بكافة المعلومات ذات الصلة .
- السفن التي تم استبعادها من التصنيف أو التي فقدت تصنيفها لأسباب تتعلق بالسلامة خلال الأشهر الستة السابقة.¹

تجدر الإشارة إلى أن عمليات التفتيش تتم فقط من قبل شخص يفوض رسميا من قبل سلطته، ويكون مسؤولا أمام تلك الأخيرة على أن يستوفي معايير التأهيل المحددة في الملحق السابع، ويمكن أن يساعد المفتش الذي يقوم بالمراقبة شخص يتمتع بالخبرة اللازمة عندما لا تتمكن سلطته من تقديم هذه الخبرة، غير أنه لا يجوز له القيام بأعمال بالنيابة عن المنظمات غير الحكومية التي تصدر شهادات التصنيف القانونية، أو التي تجري الدراسات الاستقصائية اللازمة لإصدار تلك الشهادات للسفن.

كما تنص هذه المذكرة على غرار ما تضمنته مذكرة باريس على وجوب إجراء تفتيش أولي يتضمن معاينة الشهادات التطبيق والتحقق من مدى مطابقتها للحالة الفعلية للسفينة محل التفتيش، وإذا كانت هناك أسباب واضحة تدعو إلى إجراء تفتيش أكثر تفصيلا فعلى مفتش رقابة دولة الميناء أن يراعي عند قيامه بالتفتيش أحكام القانون البحري الدولي بشأن

¹ -وردت على سبيل الحصر في القسم الثالث من مذكرة التفاهم حول رقابية دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

البضائع الخطرة وكذلك الأحكام المتعلقة بظروف العمل والمعيشة على متن السفينة المذكورة في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة كاتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (MLC) .

عند الانتهاء من التفتيش، يقدم المفتش إلى ريان السفينة وثيقة الشكل المحدد في الملحق الخامس لمذكرة التفاهم هذه¹، مع إعطاء نتائج الفحص وتفاصيل أي قرار يتخذه المفتش والإجراء التصحيحي الذي يجب أن يتخذه الريان أو المالك أو المشغل، أما في حالة وجود قصور يشكل خطورة واضحة على السلامة، الصحة أو البيئة البحرية تقوم السلطة باحتجاز السفينة أو إيقاف العملية التي تم خلالها الكشف عن أوجه القصور حتى يتم إزالة الخطر.

الفرع الثاني: تبادل المعلومات

تقدم كل سلطة تقريراً عن عمليات التفتيش التي تقوم بها ونتائجها في ظل المذكرة بما يتفق مع الإجراءات المحددة في الملحق الرابع، وتقدم السلطات المعلومات التالية إلى أمانة المذكرة :

- عدد المفتشين الذين يعملون بالنيابة عنهم في عمليات التفتيش التي تقوم بها دولة الميناء .
- عدد السفن الفردية التي تدخل موانئها في السنة السابقة .
- رسوم التفتيش إن وجدت.

تتعهد السلطات بتزويد مركز المعلومات، ويفضل أن يكون ذلك عن طريق حوسبة نقل البيانات، بالمعلومات عن السفن التي تم تفتيشها في الموانئ الوطنية، مستندة إلى المعلومات الواردة في الملحق الخامس من المذكرة، ولغرض تبادل المعلومات السريعة، يتوجب أن

¹- هذه الوثيقة تأتي على شكل تقرير يقدمه المفتش للريان ، وقد ورد نموذجين عنه في الملحق الخامس من المذكرة (النموذج أ/1 ، النموذج أ/2). أنظر الملحق الثالث.

يشمل نظام المعلومات على وسيلة اتصال تسمح بتبادل مباشر للرسائل بين الإدارات الفردية، بما في ذلك الإخطارات على النحو المشار إليه في القسم 3،8 من المذكرة، بالإضافة إلى تبادل المعلومات بشأن الانتهاكات التشغيلية على النحو المشار إليه في القسم الخامس. ويتم تحديث هذه المعلومات كل ثلاث سنوات على الأقل.¹

ينظم مركز المعلومات معالجة المعلومات على النحو الوارد في الفقرة 2 لضمان سهولة الوصول إلى بيانات التفتيش بهدف التشاور والتحديث وفقا للإجراءات المبينة في دليل مستخدمي نظام المعلومات المقدم من مركز المعلومات. حيث تقوم الأمانة بتوفير المعلومات للأغراض الإدارية، مثل المعلومات الإحصائية بتوجيه من اللجنة، كما يتم إجراء دراسات لرصد جودة النظام وعند الضرورة لتحسين جودته ويتم ذلك بشكل مستمر.

يقوم مركز المعلومات بمساعدة السلطات البحرية في اختيار السفن الأجنبية التي تدخل موانئها لمعاينتها، وذلك بتوفير أحدث المعلومات المتعلقة بالمعاينات التي تمت على هذه السفن في الموانئ الأخرى خلال الستة أشهر الأخيرة ، وما يمكن ملاحظته أنه بمقارنة هذه الوسائل المستعملة في تبادل المعلومات بالنسبة لمذكرة البحر المتوسط مقارنة بمذكرة باريس نجد أنها بسيطة ويعود سبب ذلك إلى الإمكانيات المحدودة للسلطات البحرية الموقعة على هذه المذكرة.

المبحث الثالث: تفتيشات رقابة دولة الميناء

لقد قمت بتخصيص هذا المبحث للجانب التطبيقي من خلال تقسيمه إلى مطلبين الأول بعنوان الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية أما المطلب الثاني تحت عنوان إجراءات تفتيش السفن.

¹ - يتم تبادل المعلومات بين السلطات الموقعة على هذه المذكرة حسب ما ورد في الملحق الرابع .

المطلب الأول: الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) هي وكالة تابعة للاتحاد الأوروبي مكلفة بتقليل مخاطر الحوادث البحرية والتلوث البحري من السفن وفقدان الأرواح البشرية في البحر من خلال المساعدة في إنفاذ تشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة ، وعليه قمت بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين الأول بعنوان التعريف بالوكالة والثاني بعنوان دور وأهداف الوكالة.

الفرع الأول : التعريف بالوكالة (EMSA)

لقد تم تأسيس الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية بتاريخ: 27 جوان 2002 بموجب اللائحة رقم: 1406، حيث يقع مقرها بمدينة لشبونة البرتغالية وتضم أكثر من 270 موظف، حيث تقدم هذه الوكالة المساعدة الفنية والدعم للاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في تطوير وتنفيذ قوانين الاتحاد الأوروبي بشأن السلامة البحرية والتلوث الناجم عن الشحن البحري بالإضافة إلى تعزيز الرقابة على السفن في الموانئ من خلال توسيع الشراكات مع مختلف الدول في هذا المجال.¹

الفرع الثاني: دورها وأهدافها

إن الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية تعتمد شعار: "جودة الشحن، بحار أكثر أمانا محيطات أنظف". حيث تنص المادة الأولى من اللائحة التأسيسية ل EMSA على أن هدف الوكالة هو ضمان مستوى عال وموحد وفعال من السلامة البحرية والأمن البحري ومنع التلوث الناجم عن السفن ومكافحته، بالإضافة إلى مكافحة التلوث الناجم عن منشآت النفط والغاز والمساهمة عند الاقتضاء في الكفاءة العامة للحركة البحرية والنقل البحري من أجل تسهيل إنشاء منطقة بحرية أوروبية بدون حواجز كما تهدف إلى خدمة المصالح البحرية للاتحاد الأوروبي من أجل قطاع بحري آمن وتنافسي والعمل كنقطة مرجعية موثوقة

¹ -الموقع الرسمي للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية، [http : //www.emsa.europa.e u](http://www.emsa.europa.eu)

ومحترمة في القطاع البحري في أوروبا والعالم، حيث تستفيد هذه الوكالة من خبرتها الفريدة لتضع نفسها كلاعب رئيسي داخل المجموعة البحرية في العالم وتتصب أنشطتها على التفتيش الفني للسفن، خدمات المعلومات البحرية، والاستجابة لطلبات التدخل في حالات التلوث البحري، وقد توسعت مهامها لتشمل أيضا إزالة التلوث البحري ومراقبة وتحديد ومتابعة السفن عن بعد .

المطلب الثاني: إجراءات تفتيش السفن.

إن التفتيش الذي يقوم به مفتشو رقابة دولة الميناء على السفن الأجنبية ينقسم إلى قسمين تفتيش على أساس الأولوية، و يكون هذا التفتيش ابتدائي أو مفصل أو موسع حيث نجد أن هناك 4 مستويات لتصنيف السفن من المستوى الأول حتى المستوى الرابع ويمثل هذا الأخير أدنى درجة وهذا حسب معايير الأمن والسلامة التي تتمتع بها السفينة¹ وعليه سأتطرق إلى تبيان كيفية القيام بالتفتيش وتحرير تقرير التفتيش في فرعين على التوالي.

الفرع الأول: تفتيش السفن.

تعتبر مهمة مفتشو رقابة دولة الميناء من المهام الحساسة باعتبارها تهدف إلى حماية السفن من مختلف الحوادث البحرية عن طريق فحص مختلف الشهادات والوثائق اللازمة بالإضافة إلى التأكد من صلاحية جميع الأجهزة ووسائل تشغيل السفينة ومدى قدرتها على الملاحة البحرية.

إن المصلحة المكلفة بمثل هذه التفتيشات في الجزائر هي وزارة الدفاع الوطني ممثلة في المحطات البحرية الرئيسية (حراس السواحل) المتواجدة في مختلف المدن الساحلية

¹مفتش رقابة دولة الميناء ، الإدارة البحرية، حراس السواحل جيجل ، ميناء جن جن .

والمقدر عددها ب 11 محطة رئيسية. تحت إشراف المحطات الجهوية المتواجدة في كل من العاصمة، عنابة ووهران.¹

أولاً- اختيار السفينة المراد تفتيشها:

إن أول عملية يقوم بها مفتش رقابة دولة الميناء هو اختيار السفينة التي سيتم تفتيشها وذلك عن طريق المراقبة اليومية للسفن التي تدخل ميناء جن جن، حيث تقوم قيادة الميناء بموافاة الإدارة البحرية بعرض حال يومي عن السفن الراسية في الميناء وكذلك الرحب بالإضافة إلى السفن القادمة باتجاه الميناء وتسمى هذه الوثيقة ب: (situation portuaire)² ، حيث يقوم مفتش رقابة دولة الميناء (p s c o) بتحديد نوع السفينة المراد تفتيشها بناء على الأولوية فهناك أربع أولويات، الأولى والثانية تكون فيها معايير الأمن والسلامة تقريبا مطبقة 100 بالمائة، أما الأولوية الثالثة والرابعة فتكون فيها معايير السلامة والأمن متدنية ، وبالتالي يتجه المفتش إلى اختيار السفن من الأولوية الثالثة والرابعة من أجل إجراء التفتيش قصد الرفع من معايير الأمن والسلامة على متنها وجعلها ترتقي في درجة الأولوية إلى المرتبة الثانية أو الأولى.³

ثانيا - إجراء عملية التفتيش :

بعد اختيار السفينة من قبل مفتش رقابة دولة الميناء كما تم توضيحه سابقا ينتقل المفتش إلى الميناء من أجل إجراء عملية التفتيش حيث يقوم بالصعود على متن السفينة المقصودة وبعد تبادل أطراف الحديث مع ربان السفينة يقوم بالتعريف بنفسه على أنه مفتش رقابة دولة الميناء، حيث يتم تسجيل هويته ووقت صعوده على ظهر السفينة في سجل

¹ - مفتش رقابة دولة الميناء ، مرجع سابق.

² - أنظر الملحق الأول.

³ - مفتش رقابة دولة الميناء، مرجع سابق.

الزوار ويكون حاملا للتصريح الخاص بالصعود ، بعدها يتم استقباله من طرف الريان في مكتبه الخاص (عرف بحري) .

يقوم المفتش بمراقبة مختلف الشهادات الخاصة بالسفينة مع التركيز على تاريخ نهاية صلاحيتها، سواء بالنسبة للشهادات المسلمة من طرف دولة علم السفينة أو من طرف شركات التصنيف العالمية، ومن بين هذه الشهادات نذكر على سبيل المثال لا الحصر:

- شهادة الحد الأدنى لعدد للبحارة على متن السفينة.
- شهادة الحمولة.
- شهادة السلامة الخاصة بالراديو (تتكون من 9 صفحات).
- شهادة سلامة عتاد التجهيز.
- شهادة السلامة لسفن نقل المسافرين (تقوم بإصدارها الجزائر).

ومن الشهادات التي تصدرها شركات التصنيف مثل : bureau veritas¹ نذكر :

- شهادة الحماية من التلوث عن طريق الزيوت.
- شهادة الحماية من تلوث الهواء الذي تسببه السفن.²

بعد مراقبة الشهادات والوثائق المختلفة اللازمة و التأكد من مطابقتها لحالة السفينة وتجهيزاتها يقوم المفتش بمراقبة مختلف المعايير والمتطلبات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار واتفاقية ماريول الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، اتفاقية خطوط الشحن stcw ،اتفاقية العمل البحري MLC وغيرها من الاتفاقيات الأخرى، حيث ينصب التفتيش على مراقبة جهاز الإنذار الخاص بالحرائق

¹- شركة تصنيف فرنسية متخصصة في الاختبار والتفتيش وإصدار الشهادات ،تأسست سنة 1928، تتواجد في 140 دولة من بينها الجزائر من خلال شبكة تضم 1500 مكتب ومختبر وأكثر من 78000 موظف ن يشغل ديدبييه ميشود دانيال منصب الرئيس التنفيذي مند مارس 2012.

²- أنظر الملحق الثاني ، ص2.

ومختلف الأجهزة الخاصة بالإطفاء، برج القيادة وما يحتويه من أنظمة التشغيل كالراديو وأجهزة الملاحة، غرفة المحركات، العيادة، المطعم، مخزن المؤونة داخل السفينة، كما يقوم بمراقبة المولدات الكهربائية سواء الرئيسية أو الإحتياطية، كيفية تصريف المياه المستعملة والمياه القذرة ، مدى احترام شروط النظافة سواء على مستوى المطعم أو غرف نوم البحارة، كما يمكنه طرح أسئلة على البحارة بخصوص الظروف المعيشية على متن السفينة وهل يتقاضون رواتبهم ...إلخ، إذن يمكن القول أن مفتش رقابة دولة الميناء له صلاحيات واسعة في مجال مراقبة وتفتيش السفن .

الفرع الثاني: تحرير تقرير التفتيش

يتم تحرير تقرير تفتيش وفق الإجراءات التالية :

أولاً- إجراءات تحرير تقرير التفتيش:

بعد نهاية عملية التفتيش ورفع التحفظات المسجلة من قبل المفتش يقوم هذا الأخير بتحرير تقرير مفصل بخصوص عملية التفتيش التي قام بها على متن السفينة ، حيث يحتوي هذا التقرير على نموذجين ، النموذج الأول FORM A ويتكون من خمس (5) صفحات، والنموذج الثاني FORM B ويتكون من صفحة واحدة¹، حيث يقوم بتسجيل التحفظات على مستوى النموذج FORM B ويحرر تقرير التفتيش في ثلاث نسخ ، نسخة تسلم للريان ونسخة يحتفظ بها المفتش ونسخة ترسل إلى الدائرة البحرية الجهوية عناية ، بعدها يقوم بحجز هذا التقرير في قاعدة البيانات THETIS MED التابعة للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية وذلك عن طريق الولوج إلى باستعمال حساب خاص بالمفتش يتضمن إسم المستخدم والكلمة المفتاحية.

¹ أنظر الملحق الثاني.

ثانيا- الإجراءات المتخذة في حالة تسجيل تحفظات أو انتهاكات :

إنه في حالة تسجيل مفتش رقابة دولة الميناء لانتهاكات أو تحفظات بخصوص معايير السلامة والأمن البحرية على متن السفينة أو عدم تقيدها بالمعايير والضوابط الخاصة بتشغيل السفن والمنصوص عليها في مختلف الاتفاقيات الدولية المعمول بها في هذا الشأن وهنا نكون أمام حالتين:

- **الحالة الأولى:** في هذه الحالة يطلب من الريان بتدارك التحفظات المسجلة من قبل المفتش سواء قبل مغادرة الميناء أو في الميناء المقبل أو إعطائه مدة معينة من أجل تدارك التحفظات المسجلة ويتم الإشارة إلى ذلك في تقرير التفتيش.
- **الحالة الثانية:** يتم حجز السفينة إلى غاية تدارك جميع النقائص والملاحظات المسجلة في التقرير، وغالبا ما تكون هذه التحفظات تتعلق أساسا بأعطاب في أجهزة التصفية الخاصة بالمياه المستعملة أو مياه الصابورة ، الحد الأدنى لعدد البحارة غير مطابق لما هو موجود في الشهادة، مخالفة شروط الصحة والنظافة على متن السفينة...إلخ، كما يتم حجز السفينة في حالة وجود تحفظات كبيرة مثلا: 15 تحفظ، كما يجب التتويه إلى أن اتخاذ إجراء حجز السفينة يعود بالدرجة الأولى للسلطة التقديرية لمفتش رقابة دولة الميناء والذي يتمتع بكامل الصلاحيات بخصوص اتخاذ إجراء الحجز على السفينة من عدمه طبقا للمعايير المعمول بها في الاتفاقيات الدولية.¹

¹ مفتش رقابة دولة الميناء، مرجع سابق.



الخاتمة

الخاتمة :

إن الارتفاع الكبير في حجم التجارة الدولية وتزايد خطوط الشحن بين دول العالم، مما نتج عنه تزايد معتبر في الأسطول البحري الدولي، ومع التسجيل المفتوح ظهرت مشاكل عديدة تهدد دول الميناء والدول الساحلية، ومن أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ على سلامة الأرواح والممتلكات والأموال في البحر سعى المجتمع الدولي البحري عن طريق المنظمات والهيئات الدولية المختلفة كالمنظمة الدولية البحرية omi إلى تثمين وتوحيد الجهود الدولية في شكل اتفاقيات دولية، كالاتفاقية الدولية لسلامة الرواح في البحار SOLAS، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL، اتفاقية العمل البحري MLC، كل هذه الاتفاقيات الدولية وغيرها تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث وحماية الأرواح والأموال بالإضافة إلى وضع قواعد ومعايير عالمية لتشغيل السفن .

إن التهديد المستمر أدى إلى تجديد النداءات لإنشاء نظام تحكم ومراقبة أكثر صرامة باعتبار عملية تفتيش السفن تحتاج إلى وسائل حديثة وأجهزة متطورة وإمكانيات بشرية منفتحين يتمتعون بالتكوين والكفاءة اللازمة، لأن تحقيق الأهداف المرجوة لا يمكن الوصول إليه إلا بوجود قوانين داخلية صارمة ونظام رقابي فعال يهدف إلى الحد من تشغيل السفن دون المستوى والتي لا تستجيب إلى المعايير الدولية في مجال السلامة البحرية.

إن الإتفاقيات الدولية لن تستطيع تحقيق الأهداف المرجوة إلا إذا كانت هناك تشريعات وطنية داخلية تتسم بالصرامة، إذ يجب على الدول أن تضع عقوبات صارمة وردعية من أجل محاربة كل أشكال الإنتهاكات المرتكبة من طرف السفن، بالإضافة إلى الرفع من قيمة العقوبات المالية بهدف إلزام السفن دون المستوى بالنقيد بمختلف المتطلبات الدولية للسلامة والأمن البحري.

في الأخير يمكن القول أنه من أجل رفع معدلات السلامة والأمن البحريين ومحاربة كل أشكال ومسببات التلوث البحري الصادر عن السفن التي لا تحترم المعايير الدولية وجب على نظام رقابة دولة الميناء اتخاذ كافة إجراءات المتعلقة بالتفتيش استنادا للاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من أجل استهداف السفن دون المستوى لاستبعادها في نهاية المطاف باعتبارها لا تستجيب لأدنى معايير السلامة البحرية.

نتائج الدراسة:

من خلال هذه الدراسة توصلت إلى أن نظام رقابة دولة الميناء على السفن يعتبر نظام عالمي، حيث يجب على جميع الدول توحيد الجهود من أجل محاربة كل أشكال الانتهاكات والخروقات المرتكبة من طرف السفن التي لا تحترم المعايير الدولية، كما يوجد هناك بعض الصعوبات التي تواجه مفتشي رقابة دولة الميناء في أداء مهامهم على أكمل وجه من خلال التدخلات من طرف السلطات السياسية للبلدان في عمل هؤلاء المفتشين ومنه جعل هذا النظام الرقابي غير فعال في بعض الأحيان في مواجهة السفن التي لا تحترم المعايير الدولية مما يؤدي إلى كوارث بيئية هدامة. كما يمكن الإشارة إلى أن هناك بعض الدول لم تنظم إلى مذكرات التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء ومختلف الإتفاقيات الدولية البحرية، مما يجعل موانئها مرتعا لمختلف السفن دون المستوى والتي لا تستوفي المعايير الدولية للسلامة والأمن البحري وهو ما يؤدي إلى تسجيل الإنتهاكات المتكررة للقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية و الضوابط العالمية لتشغيل السفن.

التوصيات :

- التطبيق الصارم لأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية.
- توجيه وتركيز إجراءات الرقابة والتفتيش على السفن التي لا تستجيب لمعايير السلامة والأمن البحري من أجل إلزامها بالتقيد بمعايير السلامة البحرية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.
- تشجيع الدول على الانضمام إلى مختلف الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الدولية الخاصة بنظام رقابة دولة الميناء.
- تشجيع التعاون والتبادل الدولي للمعلومات الخاصة التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية تحت إشراف المنظمة الدولية البحرية.
- وضع وتنفيذ المخططات الخاصة بالتدريب والتأهيل لطواقم السفن حسب المعايير الدولية.
- العمل على تشجيع الشركات المالكة للسفن والمجهزين على اقتناء السفن الجديدة والتي تتمتع بالموصفات المطلوبة من قبل شركات التصنيف العالمية وتستجيب لأعلى المعايير الدولية للسلامة والأمن.
- تكثيف العمل الدولي في مجال تبادل الخبرات بين الدول وإجراء عمليات المحاكاة الخاصة بمخططات الطوارئ من أجل الرفع من الجاهزية الميدانية لمواجهة مختلف الكوارث البحرية المدمرة.



الملاحق

FROM :SIE DJEN DJEN

FAX NO. :034542193

3 Jan. 2020 15:14 P1

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
 REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
 وزارة النقل
 مجمع الخدمات المينائية - ش.د.أ
 المؤسسة المينائية جن جن - ش.د.أ
 MINISTERE DES TRANSPORTS
 GROUPE SERVICES PORTUAIRES «SERPORT - spa»
 ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN DJEN - spa



DIRECTION CAPITAINE

DjenDjen 07/06/2023

Situation portuaire

N°	Navire (Pavillon)	Call Sign IMO N°	Accostage	Cargaison	LOA	Provenance	Récept/Charg	Agent	Poste à Qual
1	HTK FORTUNE (Vietnam)	XVFK7 9310769	25/05/23 15h54	30300 Mt Blé Tendre	177	Constanta	OAIC	GEMA	QW01
2	KHERRATA (Algérien)	7THD 9646455	31/05/23 14h30	56 TCS Vides	138.5	Dakar	/	Nashco	RORO1
3	THOR INFINITY (Singapore)	9V9627 9222493	31/05/23 05h40	Emb 43810 Mt Ciment en Vrac	189.99	Fcs	LAFARGE	NOSA	GC 3/4
4	TAXIDIARA (Malta)	9HA5214 9331919	02/06/23 03H46	Emb 44000 Mt Clinker en Vrac	189.99 10.64	Livorno	LAFARGE	GASS	QW3
5	CL ZHUANG HE (HONG KONG)	VRTP9 9890628	05/06/23 16h10	Emb 53100 Mt Clinker	199.99 12	Ravenna	EURL DOYEN	SOGEMCO	GC06
6	YANGZE 8 (Liberia)	DSHJ8 9725732	06/06/23 00H55	31399.34 Mt Divers	199.9	DAMIETTA	DIVERS	ISMS	GC1/2
7	DOBROTA (St Vincent & Gre)	1885721 9317779	06/06/23 15h55	31500 Mt Blé Tendre	175.53 9.75	Dunkerque	OAIC	GEMA	RORO2
8	MARINA L (Ant & Bar)	V2H69 9431331	06/06/23 18h10	196TCS (3399.03mt)	160.84	MARSEILLE	Divers	CMA CGM	QM
9	CHANG HANG RUN HAI (Chine)	BULL 9628726	22/05/23 15h06	Emb 49558.75Mt Clinker en Vrac	199.94 11.67	Tanger	SILAS	GASS	QW6
10	TRUE COURAGE (Liberien)	DS2K6 9750830	07/06/23 02H36	139750Mt Iron Ore Pellets	292	SOHAR	AQS	GEMA	QW7

NAVIRES SUR RADE

N°	Navire (Pavillon)	Mouillage	Cargaison	LOA	T.E AR	Provenance	Récept/Charg	Agent
1	SAKIZAYA DIAMOND (Panama)	30/05/23 02h30	57750 Mt Blé Dur	228.99	11.62	Vancouver	OAIC	GEMA
2	CORNELIE OLDENDORFF (Liberia)	05/06/23 19h30	90107 Mt Iron Ore Pellets	229	14.9	SEPT-ILES	AQS	GEMA

NAVIRES ATTENDUS

N°	Navire (Pavillon)	ETA	Cargaison	LOA	T.E AR	Provenance	Récept/Charg	Agent
1	DARANEE NAREE (Singapore)	09/05/23 06H00	Emb 38534Mt Clinker	189.99	10.20	GIJON	BISKRIA	PSA

Sorties : Le 06/06/23

- FAIR LADY.....15H35
- ITHACA STOCKHOLM.....22H35

الملحق رقم 01: نموذج خاص بالحالة المينائية على مستوى ميناء جن جن بتاريخ: 2023/06/07، قيادة الميناء.

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEDITERRANEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL¹⁾

Reporting Authority :

-CIR-MAR Annaba
-Phone : 21338450379
-E-mail : marcir.annaba@mdn.dz

-Fax :

Copy to: -Master
-Head office
-PSCO

If ship is detained, copy to:
-Flag State
-Recognized organization, if applicable

SHIP PARTICULARS

1. Name of the ship:
3. Type of ship:
5. IMO number:
7. Date keel laid / major conversion commenced (dd/mm/yy):
8. Deadweight (where applicable):
9. Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)²⁾:

2. Flag of ship:
4. Call sign:
6. Gross tonnage:

IMO company number:

Name:

Adresse:

City:

Country :

10. Name and signature of master to certify that the information under 9 is correct:

Name: _____

Signature: _____

INSPECTION PARTICULARS³⁾

11. Date of boarding ship:
13. If vessel is detained : Date of issue of detention notice:
14. Date of final report:
15. Type of inspection : Initial inspection More detailed inspection Expanded inspection C.I.C. ⁴
16. Follow-Up if inspection(s):

12. Place of inspection: Skikda

Nr.	Visit date	Inspection team	Observations
1			
2			

¹⁾This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and the other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry

²⁾Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10 for correct full particulars of company

³⁾Master, Ship-owners and/ or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

⁴⁾Concentrated Inspection Campaign: a separate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med

الملحق رقم 02: نموذج عن التقرير الذي يحرره مفتش رقابة دولة الميناء. خاص بالإدارة البحرية.

17. Operational controls (if any):

- Other
 Communication equipment
 Emergency fire pump
 Emergency steering
 Oil filtering equipment

- Abandon ship drill
 Damage control
 Emergency generator
 Fire drill

18. Relevant certificate (s) :

e. Information on last intermediate, periodical or annual survey

Nr.	a. title	b. issuing authority	c. date of issue	d. date of expiry	date of survey	Surveying authority	country
1	Cargo Ship Safety Construction						
2	Cargo Ship Safety Equipment						
3	Cargo Ship Safety Radio						
4	Civil Liability For Oil Pollution Damage						
5	Continuous Synopsis Record []						
6	Document of compliance						
7	International Air Pollution Prevention						
8	International Oil Pollution Prevention (IOPP)						
9	International Sewage Pollution Prevention						
10	International Ballast Water Management						

¹This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and the other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

²Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10 for correct full particulars of company

³Master, Ship-owners and/ or Operators are advised that detailed information on the inspection maybe subject to publication (www.medmou.org)

⁴Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med

11	International Ship Security
12	Load Line
13	Maritime Labour Certificate
14	Minimum Safe Manning Document
15	Safety Management Certificate
16	Tonnage

19. Classification society (ies) responsible for issuance of class certificates:

Issued on :

Expired on :

20. Recognized organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag states

21. Ship related inspection action taken:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Inspection suspended | <input type="checkbox"/> Dismissed on AFS grounds | <input type="checkbox"/> Excluded AFS grounds |
| <input type="checkbox"/> Vessel expelled on other grounds | <input type="checkbox"/> Inspection done at sea | <input type="checkbox"/> Vessel expelled on security grounds |
| <input type="checkbox"/> Marpol investigation of contravention of discharge provision | <input type="checkbox"/> Coastal State informed | <input type="checkbox"/> ILO informed |
| <input type="checkbox"/> Union representative informed | <input type="checkbox"/> Other authority informed | <input type="checkbox"/> Observations to inspection |
| <input type="checkbox"/> Overriding Factor | <input type="checkbox"/> The flag State has been Requested an action plan Within a deadline | <input type="checkbox"/> Next port of call informed |
| <input type="checkbox"/> Flag state Administration informed | <input type="checkbox"/> Recognised organisation informed | |

¹This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and the other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

²Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10 for correct full particulars of company

³Master, Ship-owners and/ or Operators are advised that detailed information on the inspection maybe subject topublication (www.medmou.org)

⁴Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med .

22. Deficiencies no yes (see attached IRM B)
23. Supporting documentation no yes (see ex)

PORT STATE PARTICULARS

District office :CIR-MAR Annaba

Address :

Telephone :21338450379

Fax :

E-mail :marcir.annaba@mdn.dz

Name (s) :

(duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature : _____

This report must be retained on board for a period of at least two years and must be readily available for consultation by Port State Control Offices at all times.

¹This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and the other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

²Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10 for correct full particulars of company

³Master, Ship-owners and/ or Operators are advised that detailed information on the inspection maybe subject topublication (www.medmou.org)

⁴Concentrated Inspection Campaign, aseparate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEDITERRANEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL¹⁾

Reporting Authority :

-CIR-MAR Annaba
-Phone :21338450379
-E-mail : marcir.annaba@mdn.dz

-Fax :

Copy to: -Master
-Head office
-PSCO

If ship is detained, copy to:
-Flag State
-Recognized organization, if applicable

1. Name of ship:

2. IMO Number :

3. Date of final report :

4. Place of inspection : Skikda

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS*):**

Code	Detective item	Nature of detective ¹⁾	Convention ref. ²⁾	Ground for detention	AT	Due date	Additional comments	RO	AD	ISM-Def
				<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Name:

(duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature :

***) Masters, Ship owners and/or Operator are advised that detailed information on the inspection may be subject to public publication (www.medmou.org)

1)This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

2)To be completed in the event of a detention. (for non-convention ships 500 GT as reference only)

3) Follow up AT per deficiency to be introduced by other(s) MedMou. PSCO s.

النموذج ١/أ تقرير التفتيش وفقاً لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط الخاصة بتطبيق سلطة رقابة دولة الميناء

سلطة الإبلاغ) نسخ إلى: ربان السفينة
 (العنوان) المكتب الرئيسي
 (الهاتف) مسؤول رقابة دولة الميناء
 (بريد إلكتروني) في حال كانت السفينة محتجزة ، نسخ إلى: دولة العلم
 منظمة معترف بها

تفاصيل السفينة

١- اسم السفينة
 ٢- العلم الذي ترفعه
 ٣- نوع السفينة
 ٤- اشارة النداء
 ٥- رقم المنظمة البحرية الدولية
 ٦- الحمولة الاجمالية
 ٧- تاريخ وضع عارضة / بدأ التحويل الرئيسي (يوم / شهر / سنة)
 ٨- الوزن الساكن
 ٩- تفاصيل كاملة عن الشركة^١
 رقم شركة المنظمة البحرية الدولية
 الاسم
 العنوان
 المدينة
 الدولة
 ١٠- اسم وتوقيع ربان السفينة للتصديق على صحة المعلومات الواردة في البند رقم
 الاسم
 التوقيع

تفاصيل التفتيش^٢

١١- تاريخ الصعود إلى السفينة.....
 ١٢- مكان التفتيش
 ١٣- إذا كانت السفينة محتجزة: تاريخ إصدار إشعار الحجز:.....

^٢ السفن الغير مطابقة لمدونة إدارة السلامة الدولية يقوم الربان بالتوريد والتوقيع بموجب الفقرة ١٢. لتصحيح التفاصيل الكاملة للشركة

^٣ ينصح الربان/ أو مالكي السفن و / أو المشغلين بأن المعلومات التفصيلية عن التفتيش قد تخضع للنشر

١٤. تاريخ التقرير النهائي:

١٥. نوع التفتيش: - التفتيش الاولي - تفتيش اكثر تفصيلا - متابعة التفتيش

.....

١٦ - متابعة التفتيش:

التاريخ: المكان..... السلطة من قبل

التاريخ:..... المكان السلطة من قبل

١٧ - ضوابط التشغيل (إن وجدت):

التخلي عن ثقب السفينة

تمرين الاطفاء

التحكم بالتلف

اشياء أخرى

تاريخ التفويض: ... المكان: ...

النموذج أ/٢

اسم السفينة	رقم المنظمة البحرية الدولية
١٨- الشهادة ذات الصلة	
الشهادة ذات الصلة	آخر مسح سنوي أو متوسط
العنوان جهة الإصدار (منظمة معترف بها) تاريخ الإصدار تاريخ الانتهاء هيئة المسح (منظمة معترف بها)	التاريخ المكان
سلامة بناء سفينة الشحن	
سلامة معدات السفينة	
سلامة الراديو	
سلامة البضاعة	
سلامة المرور	
الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل	
الشهادة الدولية لمنع التلوث النفطي	
الشهادة الدولية لمنع تلوث الجو	
الوقاية من تلوث مياه الصرف الصحي الدولية	
وثيقة امتثال الشركة	
شهادات إدارة السلامة	
الشهادة الدولية لأمن السفن	
سجل الملخص المستمر	
الحد الأدنى من متطلبات التشغيل الآمن	
الحمولة	
١٩. جمعية (الجمعيات) التصنيف المسؤولة عن إصدار الشهادات الفنية:	
..... صادرة عن الانتهاء في.....	
..... صادرة عن الانتهاء في.....	
٢٠ - المنظمة (المنظمات) المعترف بها المسؤولة عن إصدار الشهادات باسم دولة العلم:	

.....
.....
.....

٢١ - إجراءات التفتيش المتعلقة بالسفن :

- أبلغت دولة العلم
- تصحيح جميع النواقص
- يسمح للسفينة بالإبحار بعد الحجز
- السفينة محتجزة

٢٢- أوجه القصور

٢٣- الوثائق الداعمة

تفاصيل حالة الميناء

..... مكتب المقاطعة

..... عنوان

..... هاتف

..... فاكس

..... بريد الكتروني

..... الاسم

..... التوقيع

يجب الاحتفاظ بهذا التقرير على متن السفينة لمدة عامين على الأقل ويجب أن يكون متاحًا بسهولة للتشاور من قبل مسؤولي مراقبة دولة الميناء في جميع الأوقات.



قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولاً- الكتب:

1- محمد أحمد الجبل، حماية البيئة من التلوث، دون طبعة، منشأة المعارف، مصر، دون سنة.

2- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دون طبعة ، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2000.

3- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي البحري، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013.

4- عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والإندماجات العالمية ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، مصر ، 2008.

5- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

ثانياً- الرسائل و المذكرات:

1- بن عيسى حياة ، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2014-2015.

2- مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية ،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، 2014-2015.

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

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.

ثالثا- المقالات والتقارير :

1- أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث، قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، سنة 2016، m.ahewar.org.

2- محمود مروان السيد ، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (**code isps**) وأثرها في صناعة النقل البحري ، الملتقى العلمي قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، مراكش ، 6-8 مارس ، المغرب، 2012.

3- نشرة البحارة " الإتحاد الدولي لعمال النقل **ift** " العدد 26 ، لندن 2012،

www.iftseafarers.org.

4-أضواء على إتفاقية العمل البحري 2006 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، جانفي 2010.

5- ملخص دورة تدريبية ، رقابة دولة الميناء على السفن ، www.persga.com .

6- الموقع الإلكتروني : www.kachaf.com

رابعاً- الاتفاقيات الدولية:

- 1- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن المبرمة في لندن سنة 1969.
- 2- مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط ، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000، ج ر ج ج ، الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000 ، ع 13.
- 3- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS III) ، الذي عقد في 1973-1998 ، الموقعة بتاريخ 1982/12/10 بمونتي قوبي (جمايكا) ، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.
- 4- مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الموقعة في باريس باريس سنة 1982.
- 5- إجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لعام 2021 ، الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العامة للمنظمة الدولية البحرية ، البندان 12 و 14 من جدول الأعمال ، القرار (32) A.1155 ، المعتمد في 15 ديسمبر 2021.

خامساً- النصوص التشريعية والتنظيمية:

أ- النصوص التشريعية:

- 1- الدستور الجزائري، تعديل 01 نوفمبر 2020، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2020، ع 82.

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

ب- النصوص التنظيمية:

1- المرسوم الرئاسي رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سنة 1973 (MARPOL)، ج ر ج ج ، الصادرة بتاريخ 1 جوان 1988 ، ع 2.

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

3- 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 بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997 ، ج ر ج ج ، الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000، ع 13.

4- المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 ، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988 الخاص بالإتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966 المبرمة في لندن 5 أبريل 1966 ، ج ر ج ج ، الصادرة 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 بالإتفاقية الدولية لسلامة

قائمة المراجع

- الأرواح في البحار (SOLAS) المبرمة بلندن في أول نوفمبر ، ج ر ج ج ، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001 ع 03.
- 6- المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 6 جانفي 2002 يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها ، ج ر ج ج ، الصادرة بتاريخ 6 جانفي 2002 ، ع 1.
- 7- 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.
- 8- المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 يتضمن تعيين السلطة المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ج ر ج ج ، الصادرة بتاريخ 22/12/2004 ، ع 82.
- 9- القرار المؤرخ في 07/05/2003 ، يحدد اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها ج ر ج ج ، الصادرة بتاريخ 08/07/2003 ، ع 36.



فهرس المحتويات

الصفحة	المحتوى
	بسملة
	شكر وعرقان
	إهداء
	قائمة المختصرات
3-1	مقدمة
الفصل الأول: الرقابة كآلية لضمان تطبيق المعايير الدولية البحرية	
05	تمهيد
06	المبحث الأول : المعايير الدولية البحرية وأنواع الرقابة
06	المطلب الأول: المعايير الدولية البحرية
07	الفرع الأول: المنظمة البحرية الدولية OMI
07	الفرع الثاني: المعايير الدولية الخاصة بأمن وسلامة السفن
09	المطلب الثاني: أنواع الرقابة على السفن
09	الفرع الأول : الرقابة في إطار دولة الميناء
10	الفرع الثاني: الرقابة في إطار دولة العلم
12	المبحث الثاني: شروط الرقابة على السفن وإجراءاته
13	المطلب الأول: شروط الرقابة على السفن
13	الفرع الأول:الشروط المتعلقة بالسفينة محل الرقابة
16	الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بسلطة الميناء
19	المطلب الثاني : الإجراءات الرقابية التي تخضع لها السفن الأجنبية
19	الفرع الأول: التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة
22	الفرع الثاني: التفتيش المفصل
23	المبحث الثالث: المعايير الأساسية لتحقيق السلامة والحماية الاجتماعية

24	المطلب الأول: احترام قواعد ومعايير السلامة ومنع التلوث
24	الفرع الأول: احترام قواعد ومعايير السلامة البحرية
27	الفرع الثاني: المعايير الخاصة بمنع التلوث البحري
30	المطلب الثاني: تعزيز احترام القواعد الاجتماعية
31	الفرع الأول: احترام القواعد الاجتماعية وفق اتفاقية العمل البحري (CTM)
32	الفرع الثاني : احترام القواعد الاجتماعية وفق اتفاقية STCW
الفصل الثاني: التفتيش كطريق لتفعيل رقابة دولة الميناء	
35	تمهيد
36	المبحث الأول : التفتيش في إطار مذكرة باريس 1982
36	المطلب الأول : الدول الأعضاء في المذكرة وهيكلها التنظيمي
37	الفرع الأول: الدول الأعضاء في المذكرة
37	الفرع الثاني : الهيكل التنظيمي
39	المطلب الثاني: إجراءات التفتيش المتخذة في إطار المذكرة
39	الفرع الأول: الإجراءات الميدانية من قبل المفتشين
40	الفرع الثاني: تبادل المعلومات
41	المبحث الثاني: التفتيش في إطار مذكرة البحر الأبيض المتوسط
42	المطلب الأول: الدول الأعضاء في المذكرة وهيكلها التنظيمي
42	الفرع الأول : الدول الأعضاء في المذكرة
43	الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي
43	أولاً- اللجنة
43	ثانياً- السكرتارية
45	المطلب الثاني: إجراءات التفتيش وتبادل المعلومات
45	الفرع الأول: إجراءات التفتيش
47	الفرع الثاني : تبادل المعلومات
48	المبحث الثالث: تفتيشات رقابة دولة الميناء

49	المطلب الأول: الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية
49	الفرع الأول : التعريف بالوكالة (EMSA)
49	الفرع الثاني : دورها وأهدافها
50	المطلب الثاني: إجراءات تفتيش السفن
50	الفرع الأول: تفتيش السفن
51	أولاً- اختيار السفينة المراد تفتيشها
51	ثانياً - إجراء عملية التفتيش
53	الفرع الثاني: تحرير تقرير التفتيش
53	أولاً- إجراءات تحرير تقرير التفتيش
54	ثانياً- الإجراءات المتخذة في حالة تسجيل تحفظات أو انتهاكات
56	الخاتمة
60	الملاحق
71	قائمة المراجع
76	الفهرس
79	الملخص

الملخص:

لقد سعت المنظمة الدولية البحرية OMI إلى توحيد الجهود الدولية في مجال الأمن والسلامة البحرية من خلال إبرام عدة اتفاقيات دولية والحرص على تفعيل نصوصها القانونية في إطار التعاون الدولي المستدام، حيث تقع مسؤولية تطبيق القواعد الدولية على كل من دولة العلم ودولة الميناء، هذه الأخيرة ملزمة باتخاذ كافة التدابير والإجراءات الميدانية عن طريق تفعيل دور مفتشي رقابة دولة الميناء على السفن الأجنبية من خلال استهداف السفن دون المستوى والتي لا تستوفي المعايير والمتطلبات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية واستبعادها في نهاية المطاف ومنع تشغيلها حماية للبيئة البحرية وتكريسا لمبدأ السلامة والأمن البحريين.

Résumé :

L'Organisation maritime internationale (OMI) a cherché à unifier les efforts internationaux dans le domaine de la sûreté et de la sécurité maritimes en concluant plusieurs accords internationaux et en assurant l'activation de leurs textes juridiques dans le cadre d'une coopération internationale durable. Lorsque la responsabilité de l'application des règles internationales incombe à la fois à l'État du pavillon et à l'État du port.

Ce dernier est tenu de prendre toutes les mesures et procédures de terrain en activant le rôle des inspecteurs du contrôle par l'État du port sur les navires étrangers en ciblant les navires sous normes. Et qui ne répondent pas aux normes et exigences stipulées dans les accords internationaux, et à terme les excluent et empêchent leur fonctionnement afin de protéger le milieu marin et de perpétuer le principe de sûreté et de sécurité maritime.