

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الرقابة على السفن

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطالبتين:

خنطيط بثينة

لامية بوجرابة

تحت إشراف:

د. مناجلي أحمد لمين

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. بودينار طارق	أستاذ محاضر	رئيسا
د. مناجلي أحمد لمين	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د. عقر الدماغ صلاح الدين	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا
وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا ۗ وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ
فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ۗ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾

الآية 14 من سورة النحل

الشكر والتقدير

"وَأَخِرُ دَعْوَاهُمْ أَنِ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ"

بداية نشكر الله سبحانه وتعالى الذي أعاننا ووفقنا على إنجاز
هذا العمل المتواضع

فالحمد لله حمدا كثيرا طيبا مباركا كما يحب ويرضى والحمد
الله الذي يسر أمري للوصول إلى هنا، ولول فضل الله على لما
استطعت القيام بهذا العمل.

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير إلى أستاذنا الفاضل
"الدكتور مناجلي أحمد لمين" الذي تفضل بإشرافه وتوجيهه
لنا من خلال مختلفه ملاحظاته وإرشاداته لإتمام هذا العمل على
ما هو عليه فله كل الشكر والاحترام.

كما أتقدم بكامل الشكر والعرفان إلى السادة أعضاء لجنة
المناقشة الذين تطفوا بقبولهم مناقشة مذكرتنا
إلى كل أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية باسمه
ومقامه ذمتهم ذخرا للكلية

وكل الشكر والامتنان لكل من ساعدنا على إتمام هذا
العمل سواء كان من قريب أو من بعيد.



الإهداء

مهما كتبتك من عبارات لن أجد أصدق من قوله تعالى: "يرفع الله الذين آمنوا منكم والذين أوتوا العلم درجات والله بما تعملون خبير" صدق الله العظيم
من قال أنا لها نالها

لم تكن الرحلة قصيرة ولا الطريق محفوفا بالتسهيلات، لكنني فعلتها فالحمد لله الذي يسر البدايات وبلغنا
النهايات بفضلته وكرمه

أهدي هذا النجاح لنفسي الطموحة التي ابتدأت بطموح وانتهت بنجاح.

وبكل حب أهدي ثمرة نجاحي وتخرجي وحصاد ما زرعتُه سنينا طويلة في سبيل العلم

إلى العزيز الذي أحمل اسمه فخرا ومن كلفه الله بالصيبة والوقار، إلى من صد الأشواق عن دربي وزرع لي
الراحة بدلا منها، إلى أبي سدي. لم يعني ظمير أبي ما كان يحمله لكن ليحملني من أجلي إنحذب وكنت
أحجب عن نفسي مطالبها فكان يكشف عما أشتهي الحبيب فشكرا لكونك أبي حفظك الله وربك.

أبي الحبيب

إلى أنيسة العمر وحبيبة الروح وأعظم نعم الله علي التي ضمت اسمي بدعواتها في ليلها ونهارها وأضاءت
بالحب دربي وأنارت بالود واللفظ طريقي وكانت لي سحبا مطرا بالحب والحنان والعطاء وكانت سببا بعد
الله فيما أنا عليه الآن فهي خاضت الحياة لأجلي وغرست في قلبي العلم، أمك الله في عمرك وجزاك كل خير

أمي جنتي

إلى من وهبني الله نعمة وجودهم إلى مصدر قوتي وأرضي الصلابة وجدار قلبي المتين أخواتي هاجر، رحمة،
ياسمين، أغلى ما أملك حفظكم الله.

إلى زوجي ورفيق دربي وصديق الأيام جميعا بطلوها ومرها

كما أهدي هذا العمل إلى كل شخص تقرب مني بنصيحة أو حتى بدعوة

والله ولي التوفيق.

الإهداء

أهدي نجاحي إلى من خاضوا الحياة لأجلي إلى من غرسوا في قلبي العلم
وسقوه بالدعاء إلى من كانوا نوراً لدربي وظلي حين أثقلتني الأيام
إلى أمي وأبي يامعنى الحياة وجمالها هذا النجاح لكم
أنا كنت فقط الوسيلة، وأنتم الغاية التي سعيت لها بكل قلبي، أنتم الإنجاز
الحقيقي، أنا فقط النتيجة كل لحظة شقاء عشتها كانت تهون حين أذكركم.
وكل دموعه نزلت كانت تسجد شكراً أنكم في حياتي اليوم أرفء لكم
شهادتي كما تهدي التيجان للملوك فأنتم سلطان قلبي وسر فرحتي شكراً
لأنكم كنتم وستظلون دوماً أعظم انتصاراتي.
إلى إخوتي وأخواتي أنتم الضلع الثابت الذي لا يميل محظوظة لكونكم
إخوتي أدامكم الله لي.

لامية

قائمة المختصرات

قائمة المختصرات

ق.ب.ج	القانون البحري الجزائري
م.ر	مرسوم رئاسي
م.ت	مرسوم تنفيذي
د.ط	دون طبعة
د.د.ن	دون دار نشر
م	مجلد
ص	صفحة

المقدمة

للإنسان علاقة وطيدة بالبحار مند القدم، فقد كانت مصدرا للطعام وتعتبر الوسيلة الأولى لتبادل التجارة بين الدول، إذ تحتل البحار 73% من سطح الكرة الأرضية، وتبلغ مساحتها 350 مليون كيلو متر مربع من مجموع مساحة الكرة الأرضية البالغة 500 مليون كيلو متر مربع.

تعد البحار الوسيلة المثلى و السبيل الأنسب للتجارة العالمية فهي تمثل 90% من حجم التجارة ككل، كما يعرف النقل البحري بأنه وسيلة لنقل البضائع و الركاب عبر المسطحات المائية، فهو من أقدم وأهم وسائل النقل في العالم خاصة لنقل البضائع الثقيلة وكبيرة الحجم لمسافات طويلة، وتعتبر السفينة هي من تتحمل هذا العبء والثقل خلال الرحلات البحرية والتي غالباً ما تكون لشهور وكل هذا بتكاليف قليلة ومنخفضة مقارنة بالنقل البري و الجوي، أصبح هذا النوع من النقل العمود الفقري للتجارة العالمية، خصوصاً مع تقدم التكنولوجيا شهد النقل البحري تطورات كبيرة جعلته أكثر كفاءة وأماناً مما ساهم في تعزيز الاقتصاد الوطني والدولي.

تساهم وسائل النقل البحري في انتقال البضائع والأشخاص كما تعتبر وسيلة للمعاملات التجارية كما أشرنا سابقاً، إلا أنها أصبحت تشكل خطر على البيئة البحرية وذلك من خلال التلوث المتفاحم الذي تخلفه هذه الوسائل، كذلك الإنسان له دخل في ذلك. كما تعتبر البحار مكاناً طبيعياً للتخلص من فضلات ومخلفات السفن كالزيت ومشتقاته، السلع الفاسدة، النفايات المضرة، المواد الملوثة الناتجة عن تشغيل محركات السفن الضخمة في مياه البحر، وبذلك فالنقل البحري عرّض البيئة البحرية للتلوث.

يعتبر التلوث البحري تلوث متنقل له القدرة على الحركة بسرعة، ويعد من أخطر المشاكل البحرية والبيئية فيؤثر على الكائنات البحرية وعلى الحياة البشرية، وهو ما أصبح يشكل ظاهرة عالمية عابرة للحدود السياسية للدول، وبذلك فقد برز دور المنظمة البحرية الدولية IMO التي وضعت قواعد دولية تعمل على حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، ورفع معدلات السلامة البحرية للسفن وهذا من خلال تطبيق أحكام الاتفاقية

الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس وكذا الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن مونتي غويابي وماربول.

وبذلك هاتين الاتفاقيتين جاءتا لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من كل أنواع التلوث وللمحد منه.

في هذا الشأن جاءت المنظمة الدولية البحرية كذلك لضمان السلامة والأمن البحري، وهذا بسبب الأخطار البحرية المتزايدة للحد منها وتعدّ الرقابة على السفن جزء أساسي من السلامة، تعرف هذه الأخيرة على أنها مجموعة من الإجراءات الإدارية والفنية والتقنية التي تنفذها السلطات البحرية بهدف التأكد من التزام السفن بالمعايير الدولية والوطنية المتعلقة بالسلامة وتشمل هذه الرقابة عمليات تفتيش والتحقق من صلاحية السفن للإبحار لمدة معينة خلال مهمتها، كذلك فحص معدات السلامة والتأكد من كفاءة طاقم السفينة.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية موضوعنا في تطوير آليات جديدة للرقابة على السفن مما يزيد من ضمان سلامة الملاحة ومنع وقوع الحوادث البحرية. بالإضافة إلى تطوير أجهزة الرقابة التقنية مما يساعد في أداء عملها الملاحي دون التعرض للحوادث.

أهداف الموضوع:

تكمن أهداف الموضوع في كونه لا يلتقي فقط بجوانب فنية أو قانونية، بل يشمل الأبعاد الاقتصادية وخاصة الأمنية والبيئية، فالرقابة الفعالة تساهم في تقليل الحوادث البحرية وتضمن سلامة الأرواح والممتلكات وتحمي البيئة من التلوث.

أسباب اختيار الموضوع:

من الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع هو رغبتنا الملحة في دراسة موضوع الرقابة على السفن والرغبة في فهم الموضوع والوقوف على جزئياته والإجابة على التساؤلات المطروحة بشأنه، وما مدى ضمان السلامة البحرية والتنسيق في تفعيل إجراءات الرقابة الدولية والوطنية مما يساعد من تقليل الحوادث البحرية وحماية البيئة البحرية التي تقع على عاتق المفتشين البحريين، نظرًا لدورهم الأساسي في تنظيم الملاحة البحرية وتحسين ظروف العمل من خلال تطبيق القوانين الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية.

صعوبات الموضوع:

بالنسبة للصعوبات التي واجهتنا خلال انجاز هذه المذكرة، قلة الدراسات المتعلقة بموضوع بحثنا فبالرغم من وجود مراجع إلا أنها تناولت جوانب منه فقط ولم تخدم موضوعنا بشكل مباشر.

- تكرار نفس المعلومات في عدة مراجع وضيق الوقت.
- تعقيد بعض التشريعات والقوانين الدولية التي تنظم الرقابة، إذ يظهر ذلك في وجود فراغات في تطبيقها.
- صعوبة الحصول على البيانات الدقيقة للسفن في ظل التطورات الحاصلة في السفن.

الدراسات السابقة:

هناك دراسات تناولت موضوع الرقابة على السفن كمذكرات ماجستير وماستر نذكر منها:

- مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قانون نشاطات بحرية وساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.

- شرايطية عقبة، رقابة دولة الميناء على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون بحري مينائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل.

الإشكالية:

وفق هذا المنطلق ونظرا لأهمية إجراءات تفتيش السفن ارتئينا طرح الإشكالية المحورية التالية:

- ما مدى نجاعة الوسائل والآليات التي تم تفعيلها لضمان سلامة السفن لضمان الامتثال للقوانين الدولية والوطنية؟

ويتفرع عن الإشكال الرئيسي للبحث عدة تساؤلات فرعية جاءت كالاتي:

- كيف تساهم الاتفاقيات الدولية في تنظيم الرقابة على السفن؟

- ماهي آليات الرقابة التي تمارسها الدولة على سفنها الوطنية؟

للإجابة على هذه الإشكالية المطروحة والأسئلة الفرعية قمنا بتقسيم بحثنا هذا بالاعتماد على خطة ثنائية مكونة من مقدمة وفصلين وكل فصل مقسم لمبحثين وخاتمة.

الفصل الأول: المعنون بالرقابة على السفن في إطار الاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم

المبحث الأول: الرقابة على السفن في إطار الاتفاقيات الدولية.

المبحث الثاني: الرقابة على السفن في إطار مذكرات التفاهم.

الفصل الثاني: الرقابة على السفن الوطنية

المبحث الأول: آليات الرقابة الوطنية على السفن.

المبحث الثاني: أجهزة الرقابة على السفن.

المنهج المتبع:

اتبعنا في بحثنا هذا على المنهج الوصفي وهذا من خلال وصف السفينة من عدة جوانب، وتوضيح العديد من المعلومات والصفات الخاصة بأمن وسلامة السفن وكذلك في تفسير البيانات والمعطيات الخاصة بها، والمنهج التحليلي وهذا من خلال تحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية.

الفصل الأول

الرقابة على السفن في إطار

الاتفاقيات الدولية ومذكرات

التفاهم

تمهيد:

تعتبر الرقابة على السفن من أهم الركائز الأساسية لضمان سلامة الملاحة البحرية، وحماية الأرواح وكذلك البيئة البحرية، ويقصد بالرقابة مجموعة الاجراءات التي تقوم بها الجهات المختصة لتفتيش السفن الأجنبية المسجلة في الميناء، ويكلف مفتشو دولة الميناء بمهمة التفتيش والتحقق من مدى التزام السفن بالمعايير الدولية المنصوص عليها، لذلك سنتطرق إلى الرقابة على السفن في إطار الاتفاقيات الدولية في المبحث الأول، ثم الرقابة على السفن في إطار مذكرات التفاهم.

المبحث الأول: الرقابة على السفن في إطار الاتفاقيات الدولية.

لمنع السفن غير الآمنة والحد من ظاهرة أعلام الملاحة التي تستخدم للتهرب من الالتزامات القانونية، قامت المنظمة البحرية الدولية بإعداد عدد من الاتفاقيات الدولية التي تلزم السفن بالتقيد بمعايير دقيقة.

وبذلك قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول سنتحدث فيه حول المنظمة البحرية الدولية ومعايير سلامة السفن، والمطلب الثاني فخصناه للاتفاقيات الدولية في مجال السلامة البحرية ومنع التلوث.

المطلب الأول: المنظمة البحرية الدولية ومعايير سلامة السفن.

لقد سعى المجتمع الدولي من أجل توحيد الجهود الدولية في إطار مستدام تحت راية المنظمة الدولية البحرية وهذا من خلال فرض معايير عالمية للسلامة البحرية والامن البحري حيث سنوضح ذلك في الفرع الأول حيث سنتحدث فيه عن المنظمة البحرية الدولية وأما الفرع الثاني يخص المعايير الدولية الخاصة بأمن وسلامة السفن.

الفرع الأول: المنظمة البحرية الدولية IMO.

IMO هي اختصار للاسم الرسمي باللغة الإنجليزية International maritime organisation و التي تعني المنظمة البحرية الدولية، وهي هيئة دولية تابعة للأمم المتحدة والمختصة بصناعة النقل البحري وهذا الأخير يتم تنظيمه بين الدول بطريقة عادلة وآمنة في البحر والحفاظ على البيئة البحرية وهذا عن طريق اتفاقيات وتشريعات بحرية.

أنشأت بموجب مؤتمر جنيف بسويسرا عام 1948، الذي وقعت عليه 35 دولة في 06 مارس 1948، وقد أصبح هذا الاتفاق نافذا في 17 مارس 1957 وتم التصديق عليه من طرف 21 دولة.¹

¹ - رحمانى رشيدة، دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة، 2020-2021، ص 06.

وبذلك أصبحت أول هيئة دولية مخصصة للمسائل البحرية، ومن المهام الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية فالمسؤولية التي تم إلقاؤها على عاتقها تجسد من خلال شعارها: "سلامة العمل البحري وأمنه وفعاليتيه، في محيطات نظيفة".

فقد عملت جاهدة على تحقيقه وذلك من خلال مراقبة وتطوير إطار شامل من الاتفاقيات والسياسات الخاصة بضاعة النقل البحري وأنشطتها الأخرى كالأمن البحري، السلامة البحرية، التعاون التقني، المخاوف البيئية والمسائل القانونية.

ولقد حققت هذه المنظمة نجاحا في القيام بهذه المهمة وذلك من خلال الاعتماد على أول معاهدة بحرية دولية، إذ تم المصادقة عليها من قبل عدد قليل من الدول كرد فعل إجرائي على كارثة تيتانيك الشهيرة، فهي معاهدة سلامة الأرواح في البحر (SOLAS)، حيث تهدف إلى التعاون التقني بين الدول الأعضاء، كما تحدد المسؤوليات وآليات التعويض في حال الإخلال بأي بند من بنود لوائح التعاون².

² - شرايطية عقبة، رقابة دولة الميناء على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون بحري مينائي، كلية الحقوق جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل 2022-2023، ص 07.

وتسعى كذلك إلى تحسين سلامة الملاحة البحرية من خلال وضع معايير دولية بتصميم وبناء وتشغيل السفن لضمان سلامتها، وتحمي البيئة البحرية وهذا بمنع وتقليل التلوث الناتج عن السفن.

تعزيز أمن النقل البحري بواسطة مكافحة أعمال القرصنة والتهديدات الإرهابية، والكثير من الأنشطة غير المشروعة التي تهدد أمن السفن.

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 أساسية في الملاحة البحرية، وقد لعبت دورا محوريا في التجارة والنقل البحري، وتمثل الركيزة الأساسية التي تبنى عليها أحكام القانون البحري، إذ لها فائدة عملية من خلال تعزيز المبادلات التجارية بين مختلف دول العالم، فأصبحت ذات اهتمام وانشغال للمجتمع الدولي بالسعي لخلق العديد من المعايير الكفيلة بضمان سلامتها وأمنها، بدءا بمرحلة بناءها إلى غاية انطلاقها في الرحلات البحرية، لذلك وجب العمل على تطويرها وصيانتها بما يتناسب مع ما خصصت له وطبيعة البيئة التي تعمل بها.

لقد اهتمت مختلف التشريعات الدولية بدعم مجال السلامة البحرية بالأخص سلامة السفن، بتحديد شروط اجبارية وعلى الريان اتخاذها لضمان سلامة الرحلة 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 لا بد من توفر بعض العناصر تتمثل فيما يلي:

- توفير السلامة أثناء مزاوله تشغيل السفن وتوفير لبنة سلمية.
- اتخاذ الاحتياطات اللازمة حيال الأخطار المتعارف عليها.
- تنمية وتحسين مهارات إدارة السلامة بشكل متواصل لدى العاملين.

لقد وضعت المنظمة الدولية البحرية عدة معايير دنيا للسلامة وهذا من خلال¹:

- المعاهدات والاتفاقيات الدولية ومن أهم هذه الاتفاقيات:

• معاهدة سلامة الأرواح في البحر 1974 سولاس.

• معاهدة منع التلوث البحري من السفن 1973 ماريول.

المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية في مجال السلامة البحرية ومنع التلوث.

البيئة البحرية ذات أهمية كبيرة لحياة الإنسان فالتلوث البحري يؤثر بشكل مباشر على الكائنات البحرية والإضرار بالموارد الحية ويؤدي إلى فقدان التنوع الحيوي في البحار والمحيطات وكذلك إلحاق المخاطر على صحة الإنسان فلقد أصبحت الإنسانية مهددة في وجودها 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 البحرية، وهذا من خلال وضعها لعدة اتفاقيات دولية وعليه قمت بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين الفرع الأول يتناول الاتفاقيات الدولية في مجال السلامة البحرية والفرع الثاني يتعلق بالاتفاقيات الدولية في مجال منع التلوث البحري .

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية في مجال السلامة البحرية.

مع الاعتماد المتزايد على النقل البحري أصبح من الضروري ضمان سلامة السفن، وحماية البيئة البحرية من التلوث والمخاطر المحتملة، ولهذا أصدرت المنظمة البحرية الدولية مجموعة من الاتفاقيات الدولية والتي بدورها أصبحت مرجعا رئيسا في مجال السلامة البحرية نذكر منها في دراستنا كما يلي²:

¹ - شرايطية عقبة: مرجع سابق، ص 08.

² - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015، ص 46.

أولاً: اتفاقية سولاس.

تعتبر الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) بأشكالها المتعاقبة أهم المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية على الإطلاق، وفي نفس الوقت تساهم بشكل غير مباشر في المحافظة على سلامة الركاب.

بعد حادثة سفينة (TITANIK) وغرقها سنة 1912، انعقد مؤتمر بلندن حول إعداد معايير سلامة الأرواح البشرية في البحر، حيث تم الإقرار على اتفاقية سولاس التي تحتوي على معايير السلامة والتي يجب احترامها والاعتماد عليها فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية من كيفية بناءها حتى تجهيزها، ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء¹.

ولقد خضعت اتفاقية سولاس لعدة تعديلات، فلقد اعتمدت النسخة الأولى من هذه الاتفاقية سنة 1914 وذلك استجابة للحادثة أو بالأحرى الكارثة التي تحدثنا عنها سابقاً .Titanic

واعتمدت الثانية عام 1929، والثالثة سنة 1948، والرابعة سنة 1960.

وجاءت هذه الأخيرة ودخلت حيز التنفيذ عام 1965 كأول إنجاز رئيسي للمنظمة البحرية الدولية وتعتبر خطوة كبيرة في تحديث الأنظمة ومواكبة التطورات التقنية.

يتمثل الهدف الرئيسي لهذه الاتفاقية في تحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن، بما يتوافق مع سلامتها، وتكون دولة العلم عن ضمان توافق السفن التي ترفع علمها مع متطلبات سولاس، عبر إصدارها لعدد من الشهادات المنصوص عليها في الاتفاقية كدليل على أنه تم الالتزام بالمتطلبات².

¹ - المرجع نفسه، ص 46.

² - <https://www.aldouman.com>، تاريخ الدخول 26 ماي 2025.

تتألف هذه الاتفاقية بشكلها الحالي من 14 فصلا، حيث تنص على مجموعة من الشهادات أبرزها:

- شهادة سلامة سفينة الركاب صالحة لمدة 12 شهرا.
- شهادة أجهزة السلامة اللاسلكية بالنسبة لنفس البضائع صالحة لمدة 12 شهرا.
- شهادة إنشاءات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 5 سنوات.
- شهادة معدات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 24 شهرا.

ثانيا: الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن.

تخضع السفينة التي تحمل جنسية دولة حكومتها متعاقدة للتفتيش الذي يقوم به مفتشون مصرح لهم من قبل هذه الحكومات ويجب أن يقتصر هذا التفتيش على فحص ما يلي:

- أن السفينة تحمل شهادة حمولة دولية 1969 سارية المفعول، وأن الخواص الأساسية للسفينة تتفق مع البيانات الموضحة بالشهادة.
- يجب ألا يتسبب هذا التفتيش بأي حال من الأحوال في تأخير السفينة.
- إذا تبين من التفتيش أن الخواص الأساسية للسفينة تختلف عن تلك المبينة بشهادة الحمولة الدولية 1969، ما يترتب عليه زيادة الحمولة القائمة أو الصافية فيجب تبليغ حكومة الدولة التي تحمل جنسيتها السفينة بدون تأخير¹.

كذلك الأمر بالنسبة لتقدير الرسوم الواجبة الدفع لسلطات الموانئ كرسوم الدخول للموانئ والأرضية وتحديد مسؤولية المالك وحساب المهل الإضافية لفقد إيجار السفينة ويهدف التوحيد الدولي للقواعد المتعلقة بحمولة السفن تم التوقيع على اتفاقية لندن في 1947/06/23، التي حلت محل اتفاقية أوصلو المؤرخة في 10/10/1947، غير أن الجزائر لم تتضمن إليها إنما أسند المشروع الجزائري مهمة معاينة السفن وذلك لإجراء عمليات

¹ - رحمة بوجادي، هالة بوزكري، منال بوسطر، تفتيش السفن في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق، جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة، 2022 ص 65.

المعايرة وإصدار شهادات الحمولة للسفن التي تحمل الراية الجزائرية وتودع منها نسخة رسمية لدى مكتب تسجيل السفن¹.

ثالثا: الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن.

من الضروري وضع القواعد التي بمقتضاها يتم تحميل السفن في ملاحتها البحرية ضمان سلامة الأرواح والأموال في البحار.

سارت الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966، إذ تخضع المادة 21 منها السفن إلى التفتيش من طرف ضباط مؤهلين حتى عند تواجدها في موانئ دولة أخرى متعاقدة، فهذا التفتيش يسعى للتثبت من أن حمولة السفينة لا تتجاوز الحد المسموح له في الشهادة، وأن وضع خط الشحن فيها مماثل لما هو محدد وفقا لشهاداتها وكذا التأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير تحويل جذري يجعلها غير صالحة للإيجار ومتابعة ما إذا كان خط الشحن المعين متناسق لما تقرره الشهادة الخاصة بها، فإذا وجد² أي خلل بالسفينة يحتمل معه تجاوز خط الشحن خلال الرحلة البحرية.

ما تجدر الإشارة إليه أنه حتى في الوقت التي كانت فيه الإدارات المحلية أقل صرامة إلا أنها كانت دائما تعترف لسلطة الميناء بأن تقوم بمراقبة مدى احترام السفن الأجنبية لمعايير وقواعد السلامة³.

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية في مجال منع التلوث

يعتبر التلوث البحري ظاهرة بيئية وأحد أخطر المشاكل البحرية التي تواجهه المحيطات والبحار حول العالم، وهذا ناتج عن مخلفات البواخر والنفط... الخ، مما يؤثر بالسلب على الكائنات البحرية والصحة العامة والسياحة والصيد وبهذا الصدد هناك العديد

¹ - المرجع نفسه، ص 65.

² - شرايطية عقبة، المرجع السابق، ص 27.

³ - شرايطية عقبة، المرجع السابق، ص 27.

من الاتفاقيات الدولية التي تتناول في طياتها بمجابهة ومحاربة التلوث ونخص في دراستنا باتفاقيتين لمنع التلوث:

أولاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتي غوباى 1982م.

تعد اتفاقية مونتي غوباى من أشمل وأوسع الاتفاقيات في الوقت الحالي من حيث عدد أطرافها، إذ انضمت إليها حوالي 194 دولة، وما يميزها عن باقي الاتفاقيات الدولية، هي أنها قامت لأول مرة بإنشاء وإيجاد التزامها قانونيا عاما ومعاصرا يمس كل دول العالم، ويتمثل هذا الالتزام في حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من كل أنواع التلوث فهذه الاتفاقية تطرقت لكل المواضيع المتعلقة بقانون البحار، وأرست المبادئ القانونية الرئيسية للالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث¹.

وقد أشارت الاتفاقية في ديباجتها إلى مساهمتها في تحقيق السلم والعدالة والتقدم للشعوب، مع مراعاة حق جميع الدول في إقامة نظام يسير الاتصال الدولي ويعزز الاستخدامات السلمية للبحار والمحيطات ويحقق الاستخدام العادل وصيانة الموارد الحية وحماية البيئة بالأخص في البلدان النامية.

وقد عبرت الاتفاقية في تنظيم حماية البيئة البحرية مسارين، الأول تضمن أحكام تلتزم بها الدول الأطراف لمكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية بصفة عامة.

والمسار الثاني وضعت فيه قواعد تفصيلية إذ فصلت فيه ما يجب إتباعه اتجاه حالات التلوث من طرف دول بعينها تتميز بوضع جغرافي معين².

اتفاقية مونتي غوباى هي اتفاقية عالمية جاءت نتيجة للجهود الدولية التي قامت بها الأمم المتحدة في الدورات التي افتتحت من طرف مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في نيويورك.

¹ - برحاييل بودودة عماد الدين، بعوش ياسر، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماستر، القانون الدولي العام، كلية الحقوق، تيجاني هدام، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2021/2020، ص 47.

² - المرجع نفسه، ص 47.

إذ من الممكن إرجاع سبب إبرام اتفاقية مونتري غويابي، إلى قيام بين فقهاء القانون الدولي حول ما إذا كان استغلال الثروات البحرية الحية منها وغير الحية يتم بحريا أو عن طريق الخضوع لقيود معينة¹.

ثانيا: اتفاقية ماربول

وتسمى كذلك اتفاقية لندن لعام 1973، وضعت من أجل منع التلوث الذي تتسبب فيه السفن، إذ تبين للمنظمة البحرية الدولية أن اتفاقية لندن عام 1954، وما طرأ عليها من تعديلاتها الثلاث لم تعد صالحة لمجابهة التلوث البحري، ويرجع ذلك لزيادة كميات النفط المنقول عبر البحار، وكذلك بسبب تطور مفهوم حماية البيئة البحرية، فهذه الاتفاقية ركزت على التلوث الناتج عن النفط مغفلة عن مصادر التلوث الأخرى التي تتسبب فيها السفن.

ولهذا دعت هذه المنظمة لعقد مؤتمر دولي في لندن، في الفترة الممتدة من 7 أكتوبر إلى 2 نوفمبر 1973. ونتج عن هذا المؤتمر عقد اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الذي تتسبب فيه السفن، ودخلت الاتفاقية دور النفاذ في 12 أكتوبر 1983. وتطبق أحكام هذه الاتفاقية على كل أنواع التلوث سواء كان سببه النفط أو غيره من المواد الضارة².

تعد هذه الاتفاقية أكثر شمولاً واتساعاً وذلك لاستحواذها على كافة أنواع التلوث، تغطي اتفاقية ماربول منع تلوث البيئة البحرية من قبل السفن لأسباب تشغيلية أو عرضية³.

تتضمن هذه الاتفاقية على 5 ملاحق تحدد فيها القواعد المرتبطة بالوقاية من التلوث البحري الناجم عن النفط والمواد السائلة والمعبأة الضارة، ومياه الصرف الصحي والقمامة من السفن.

¹ - حسيبة بن جاب الله، خولة تواناسة، التعاون الدولي في مجال حماية البيئة البحرية، مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة الماستر، قانون دولي عام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2021/2020، ص 58.

² - رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، د.ط، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، د.ت.ن، ص 120.

³ - طبول أميرة، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، قانون دولي عام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2023/2022، ص 53.

ولعبت اتفاقية ماريول دورا ملحوظا في الحفاظ على البيئة البحرية من خلال الالتزامات التي تفرضها الاتفاقية على عاتق أطرافها، أو من خلال سن عقوبات على تنفيذ أحكام الاتفاقية.

وهذا يمكن القول بأن قواعد هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية كانت صارمة، وقد فرضت التزامات ردية كما ذكرنا سابقا، فيترتب على مخالفة أحكامها عقوبات ومخالفات، ومن جهة أخرى نجد أن الاتفاقية فشلت ولم تنجح لأن أغلبية الدول أهملت تنفيذ واجباتها¹.

المبحث الثاني: الرقابة على السفن في إطار مذكرات التفاهم.

في ظل تزايد أهمية البحار والمحيطات كمجالات استراتيجية واقتصادية برزت الحاجة إلى تنظيم العلاقات الدولية البحرية من خلال أدوات قانونية، تأتي مذكرات التفاهم في مقدمتها وتعتبر هذه الأخيرة أداة تنظيمية تعاونية بين الدول في المجالات البحرية وتهدف إلى تعزيز الرقابة على السفن الأجنبية الزائرة لموانئها. إذ سنتطرق في مبحثنا هذا إلى مطلبين المطلب الأول بعنوان مذكرة باريس، في حين المطلب الثاني يتناول مذكرة البحر الأبيض المتوسط.

المطلب الأول: مذكرة باريس paris mou.

مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة السفن المعروفة اختصارا لمذكرة باريس، وهي اتفاقية دولية تم توقيعها عام 1982 بين 14 دولة لتصبح تضم الآن 27 دولة بحرية، وتعتبر أول مذكرة تفاهم تم تبنيها في هذا الإطار لهدف تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة، وهذا من خلال المراقبة² للسفن داخل الميناء ووضعت هذه المذكرة قائمة سوداء للدول المصنفة

¹- طبول أميرة، المرجع السابق، ص. 53.

²- محمد حالييس، مجال تدخل الدول الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط، أطروحة مقدمة لنيل شهادة

الدكتوراه، دراسات استراتيجية وعلاقات دولية، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر 3،

ص 180، 2021/2020.

سفنها على أنها خطيرة ولا تستجيب للمعايير الدولية، والتي يمنع عليها الدخول إلى موانئ الدول الأعضاء في المنظمة.

الفرع الأول: الدول الأعضاء في مذكرة باريس وهيكلها التنظيمي.

تضم هذه المذكرة عددا من الدول الساحلية وتعمل ضمن هيكل تنظيمي منسق وعلى هذا الأساس قسمنا هذا الفرع إلى أولا الدول الأعضاء، أما ثانيا الهيكل التنظيمي.

أولا: الدول الأعضاء.

هناك 27 دولة عضو في مذكرة التفاهم باريس، تشمل الدول الأوروبية ودول الشمال الأطلسي ونذكرها كالتالي: فرنسا، المملكة المتحدة، ألمانيا، هولندا، بلجيكا، اسبانيا، إيطاليا، البرتغال، الدنمارك، النرويج، السويد، فنلندا، روسيا، إيسلندا، إيرلندا، كندا، بولندا، رومانيا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، مالطا، اليونان، ليتوانيا لاتفيا، إستونيا، سلوفينيا.

حيث تلعب كل دولة دورا أساسيا في تنفيذ محتوى المذكرة والسهر على التعاون بين كل الدول ويكون ذلك من خلال القيام بعمليات التفتيش على السفن الأجنبية الداخلة إلى موانئها وذلك بعمليات التفتيش على السفن الأجنبية الداخلة إلى موانئها وذلك بعمليات التفتيش على السفن الأجنبية الداخلة إلى موانئها وذلك من أمثالها الاتفاقيات الدولية التي ذكرناها سابقا SOLAS، وتبادل الخبرات من أجل توحيد معايير التفتيش بين كل الدول¹.

ثانيا: هيكلها التنظيمي.

1. اللجنة الرئيسية. The commitee

هي جهة رقابية دولية تعني التفتيش على السفن لضمان التزامها بالمعايير الدولية السلامة البحرية وحماية البيئة وظروف العمل على متن السفن ومن المهام التي تقوم بها:

- تحدد السياسات العامة والاستراتيجية الخاصة بالتفتيش على السفن.
- تتخذ القرارات المتعلقة بالتشريعات والسياسات البحرية الدولية.

¹ - مذكرة باريس للتفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء لسنة 1982.

- تقييم أداء الدول الأعضاء والتزامها بعمليات الرقابة.
- الموافقة على الميزانية السنوية وخطط العمل.
- مراجعة التقارير السنوية حول الأداء والتفتيشات.
- اتخاذ قرارات بخصوص قبول أعضاء جدد أو شركاء مراقبين.
- الإشراف على تصنيف أداء السفن والدول حسب الامتثال.
- دعم التعاون الدولي مع منظمات مشابهة مثل TOKYO MOU.

2. الأمانة العامة.

هي الجهة التنفيذية والإدارية لمذكرة التفاهم باريس وتعمل كهيئة مركزية منسقة بين الدول الأعضاء وتعني بالإشراف على العمليات اليومية وتنفيذا للقرارات الصادرة عن اللجنة الرئيسية كما تضمن سير العمل بكفاءة واتساق بين جميع الأطراف ومن مهامها الرئيسية:

- تنفيذ قرارات اللجنة الرئيسية وتطبيق السياسات العامة للتفتيش.
- إدارة العمليات اليومية وقاعدة بيانات THE TIS.
- إصدار التقارير السنوية والإحصائيات المتعلقة بتفتيش السفن وأداء دول الأعضاء.
- تنسيق الحملات التفتيشية الموحدة النسوية (CIC) التي تركز¹ على قضايا محددة تتعلق بالسلامة.
- التنظيم والتنسيق مع المنظمات الدولية مثل المنظمة البحرية IMO وهيئات التصنيف والمذكرات الإقليمية الأخرى.
- تقديم الدعم الفني والإداري للدول الأعضاء وتنظيم الاجتماعات وورشات العمل والفعاليات ذات الصلة.
- متابعة برامج التدريب وبناء القدرات بالتعاون مع مجموعة السياسات.

3. المجموعة الفنية TEG : Technical evaluation group.

من مهام هذه المجموعة:

- دراسة وتحليل المسائل الفنية لعمليات التفتيش.

¹ - www.parismou.org، تاريخ الدخول 27 ماي 2025.

- تقديم توصيات لتحسين أدوات وآليات التفتيش.
- اقتراح تحديثات فنية لقوائم العيوب والإجراءات.
- تحليل الاتجاهات والحوادث البحرية.
- التنسيق مع هيئات التصنيف لضمان جودة التفتيش.

4. مجموعات سياسات التدريب: TPG Training Policy group

- تطوير مناهج تدريب موحدة لمفتشي السفن.
- تنظيم دورات وورش عمل حضورية وافترضية.
- تقييم كفاءة المفتشين ومتابعة آراءهم.
- تحديث البرامج التدريبية.

5. ضباط التفتيش PSC officers:

- إجراء عمليات التفتيش على السفن الأجنبية
- التحقق من التزام السفن بالاتفاقيات الدولية.
- تسجيل نتائج التفتيش في نظام The Tis
- تقديم المشورة للربابنة بشأن الامتثال¹.
- التعاون مع السلطات المختصة في حال وجود مخالفات.
- تنفيذ حملات تفتيش مفاجئة عند الحاجة.

6. نظام THE TIS:

- قاعدة بيانات مركزية لتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء
- تصنيف السفن والدول حسب الامتثال
- دعم اتخاذ القرار في عمليات التفتيش
- تحليل البيانات وتقديم تقارير دورية للجنة².

¹ - مذكرة باريس، المرجع السابق.

² - www.parismou.otg، المرجع السابق.

الفرع الثاني: اجراء التفتيش وتبادل المعلومات.

تعد إجراءات التفتيش وتبادل المعلومات من الركائز الأساسية التي تقوم عليها مذكرة باريس للتفتيش في دولة الميناء والتي تهدف الى تحقيق السلامة البحرية، حماية البيئة، وضمان امتثال السفن للمعايير الدولية.

أولاً: اجراءات التفتيش

تشتت المذكرة بأن تقوم كل دولة عضو بتوفير الاجراءات اللازمة لممارسة عملية الرقابة على السفن، وتقوم السلطات المختصة بوضع مفتشين مؤهلين ليقوموا باتخاذ الاجراءات اللازمة ويكون ذلك تحت تصرف السلطة، من بين هذه الاجراءات:

1. التحقق من عدم حدوث أي خرق يذكر أو عدم مطابقة الوثائق.
2. تقع على المجهز مسؤولية ازالة اسباب الانتهاك قبل مغادرة الميناء وهذا من خلال تقديم وصف على شكل طلب، أو عند أول ميناء يقصده، وفي جميع الحالات يلتزم المفتش بالتأكد من ذلك، وتسجل الملاحظة في برنامج المعلومات ويتم إعادة فحصها¹ عند المرور المقبل بالميناء.
3. الوقف أو الاحتجاز: بعد قيام المفتش بالمعاينة يقوم بإجراء وقف أو منع السفينة من الإيجار وهذا بسبب الانتهاكات التي تمت معاينتها، إذ تجعل السفينة غير صالحة للإبحار، ومع احترام الخطوط العريضة لمذكرة باريس يتم التصريح بالمنع من طرف المفتش.

يجب على المفتش أن يتخذ الإجراءات الضرورية لمنع السفينة من الإبحار، في حال كانت الانتهاكات تشكل خطراً على سلامة وصحة البيئة البحرية إلى غاية إزالة هذه الانتهاكات، والتأكد يكون من طرف المفتش طبعاً بأن إبحار السفينة لم يعد يشكل أي من الأخطار المذكورة.

وتنص التعليمات على ثلاثة أنواع من التفتيش:

¹ - مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 126.

1.التفتيش الأولي : ويمكن في التحقق من الشهادات والوثائق اللازمة على متن السفينة ومن حالتها العامة ومن مدى إزالة أسباب الانتهاك في حالة ما إذا كشفت عنها تفتيشات سابقة.

2. التفتيش المفصل : إذا كشف التفتيش الأولي أن حالة السفينة أو تجهيزها أو طاقمها لا يتطابقون مع متطلبات الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

3.عملية التفتيش المعززة : في حالة السفن التي تشكل خطرا عاليا والتي يتجاوز عمرها 12 سنة¹.

ثانيا: تبادل المعلومات.

تم تأسيس الوكالة الأوروبية للأمن البحري (AESA) بموجب اللائحة، رقم 1406 بتاريخ 27 جوان 2002 ، لأجل تدعيم التعاون المشترك وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء لمذكرة باريس 1982 للتفاهم حول رقابة دولة الميناء وتتمثل مهمتها في تقديم المساعدة العلمية والتقنية للجنة في مجال السلامة البحرية ومنع التلوث ، وتسهر على استبدال التعليمات في القوانين المحلية ،وقد شملت كذلك مهامها عمليات إزالة التلوث وإشراف وتعيين ومراقبة السفن عن بعد وهذا ما يساعد الدول لتطبيق رقابة فعالة، وبالعمل على مضمون مذكرة تفاهم باريس منعت هذه الدول دخول السفن دون المستوى إلى موانئها والتي تحمل علم يبرز ضمن القائمة السوداء أو الرمادية ، والتي تم منع استغلالها أكثر من مرتين خلال ست وثلاثون شهرا الأخيرة ، وأكثر من مرتين خلال أربعة وعشرون شهرا الأخيرة وهذا بالنسبة للسفن التي ترفع علم من القائمة الرمادية².

¹مخلف سامية، مرجع سابق، ص126-130.

² - شرايطية عقبة، مرجع سابق، ص 41.

المطلب الثاني: مذكرة البحر الأبيض المتوسط.

هي آلية أنشأتها بعض دول منطقة المتوسط والتي لم تكن طرفاً ولا عضواً في مذكرة التفاهم باريس، وذلك لمنح صلاحيات للموانئ بتفتيش السفن الأجنبية للتأكد من سلامتها والتزامها بمقاييس معينة من حيث المعدات، الطاقم وهيكل السفينة¹.

الفرع الأول: الدول الأعضاء في المذكرة وهيكلها التنظيمي.

تضم هذه المذكرة عدداً من الدول الساحلية وتعمل ضمن هيكل تنظيمي منسق وعلى هذا الأساس قسمنا هذا الفرع إلى أولاً الدول الأعضاء، أما ثانياً الهيكل التنظيمي.

أولاً: الدول الأعضاء.

تم التوقيع على مذكرة البحر الأبيض المتوسط بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، وضمت 11 سلطة بحرية وهم الجزائر، قبرص، مصر، الدولة المحتلة، لبنان، مالطا، المغرب، تونس، تركيا، السلطة الفلسطينية، وهذا للحاجة الشديدة لتعزيز السلامة البحرية وكذلك أهمية تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفينة. وهناك التزامات تقوم بها كل سلطة من السلطات بتنفيذ أحكام هذه المذكرة وملحقاتها التي تشكل جزءاً لا يتجزأ من متن المذكرة، وكذلك اتخاذ كافة الخطوات اللازمة للتصديق على الوثائق ذات الصلة بأغراض هذه المذكرة.

تقوم كل سلطة بالإنشاء والحفاظ على نظام فعال لرقابة الدولة على الميناء، مع الاهتمام دون تمييز فيما يتعلق بعمل السفينة بضمان تطبيق السفن التجارية الأجنبية المترددة على موانئ الدولة للمستويات القياسية الموضحة بالوثائق ذات الصلة والمحددة بالقسم الثاني من هذه المذكرة.

تقوم كل سلطة بالتشاور والتعاون وتبادل المعلومات مع السلطات الأخرى سعياً لتحقيق أهداف المذكرة¹.

¹ - المرسوم رقم 2000-58، المؤرخ في 13 مارس 2000 المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج ر، العدد 13، الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000.

ثانياً: الهيكل التنظيمي.

يتمثل الهيكل التنظيمي لهذه المذكرة من اللجنة والسكرتارية وهذا حسب مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

1. اللجنة.

تتكون من ممثل عن كل سلطة من سلطات الأطراف في هذه المذكرة، كما تم دعوة ممثل عن كل من المنظمة البحرية الدولية، ومنظمة العمل الدولية وكذلك الاتحاد الأوروبي المشتركة كمراقبين بدون حق التصويت في أعمال اللجنة للممثلين عن السلطات البحرية لدول أخرى على ساحل البحر المتوسط، وطبقاً لأحكام القسم العاشر من هذه المذكرة وأي منظمات أو سلطات أخرى ترى اللجنة ملاءمتها لهدف معين، الحضور كمراقبين دون تصويت أيضاً.

تجتمع اللجنة مرة كل عام وفي مواعيد أخرى تحددها حسبما يتراءى لها.

تقوم اللجنة بما يلي:

- تنفيذ المهام المحددة لها في إطار هذه المذكرة.
- تطوير ومراجعة الإجراءات، بما في ذلك ما يتعلق منها بتبادل المعلومات.
- تطوير ومراجعة الخطوط الإرشادية الخاصة بتنفيذ عمليات التفتيش في ظل هذه المذكرة.

2. السكرتارية.

تم إنشاؤها من طرف السلطة البحرية المصرية ومقرها الإسكندرية بمصر ومن مهامها:

- تقوم السكرتارية بالعمل تحت إشراف وتوجيه اللجنة الموارد المتاحة لها.
- تسهيل تبادل المعلومات وتنفيذ الإجراءات المحددة بالملحق رقم (04) مع إعداد التقارير اللازمة لأغراض هذه المذكرة².

¹ - المرسوم رقم 2000-58، المؤرخ في 13 مارس 2000، مرجع سابق.

² - مذكرة التفاهم البحر الأبيض المتوسط للرقابة على السفن من قبل سلطة الميناء، مرجع سابق.

- تقوم بإعداد تقارير سنوية لعمليات التفتيش لدول المنظمة لدول البحر المتوسط.

الفرع الثاني: إجراءات التفتيش وتبادل المعلومات.

تركز مذكرة البحر الابيض المتوسط على تفتيش السفن في الموانئ لضمان التزامها بالسلامة والمعايير البيئية، وتعتمد الدول الاعضاء على تبادل سريع ومنظم للمعلومات، ما يساعد في تتبع السفن المشبوهة وتنسيق عمليات التفتيش بشكل أكثر فعالية وتحديدنا سننتظر في هذا الفرع أولاً عن الإجراءات اللازمة لعملية التفتيش، أما ثانياً فخصناه للتحديث عن تبادل المعلومات.

أولاً: إجراءات التفتيش.

في تنفيذ المذكرة، تجري السلطات عمليات التفتيش التي تشمل على زيارة لمتن السفينة للتحقق من صلاحية الشهادات والمستندات الأخرى ذات الصلة بأهداف المذكرة وكذلك حالة السفينة ومعدات طاقتها وظروف معيشة وعمل الطاقم.

تضمن السلطة أن يقوم المفتش، كحد أدنى بفحص الشهادات والوثائق المدرجة في الملحق الأول، إلى الحد الذي ينطبق عليه الأمر، وأن يفحص بالشروط العامة للسفينة، بما في ذلك غرفة المحرك وأماكن الإقامة والظروف الصحية.

عند توافر الأسباب الواضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معدات أو طاقتها لا تفي إلى حد كبير بمتطلبات الوثيقة ذات الصلة، يتعين إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً، بما في ذلك إجراء مزيد من الفحص للتأكد من الامتثال للمتطلبات التشغيلية على متن السفينة.

تتوافر الأسباب عندما يجد المفتش أدلة يرى في حدود تقديره المهني وحكمه أن الأمر يتطلب القيام بتفتيش أكثر تفصيلاً للسفينة أو معدات أو طاقتها. وترى السلطات ما تعتبره أسباباً واضحة ومن بين جملة أمور، تلك الأسباب المبينة في الملحق رقم (03).

لا ينبغي تفسير أي شيء من هذه الإجراءات على أنه يقيد صلاحيات السلطات في اتخاذ إجراءات في إطار صلاحيتها فيما يتعلق بأي مسألة تتعلق بها الوثائق ذات الصلة¹.

¹ - المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 ، المؤرخ في 13 مارس 2000 ، مرجع سابق.

تطبق أيضا الإجراءات والإرشادات فيما يتعلق بالرقابة على السفن المحددة في الملحق الأول.

- عند اختيار السفن للتفتيش عليها تعطي السلطات الأولوية لحالات السفن التالية:
- السفن التي تزور ميناء دولة تكون السلطة فيها موقعة على المذكرة، سواء كانت السفينة تزور الميناء أول مرة أو بعد غياب لمدة 12 شهر أو أكثر.
 - السفن التي تسمح 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 للموانئ بأنها تعاني من قصور قد تضر بملاحتها الآمنة.
 - السفن التي تكون شهادتها القانونية الخاصة ببناء السفينة ومعداتنا ليست معتمدة وفقا للوثائق ذات الصلة
 - السفن التي تحمل بضائع خطرة أو ملوثة، والتي لم تبلغ السلطة المختصة في الميناء أو الدولة الساحلية بها كافة المعلومات ذات الصلة المتعلقة بتفاصيل السفينة وتحركاتها وبشأن البضائع الخطيرة أو الملوثة التي تحملها.
 - السفن التي تم استبعادها من التصنيف أو التي فقدت تصنيفها لأسباب تتعلق بالسلامة خلال الأشهر الستة السابقة.
- لا تسعى السلطات إلى تفتيش السفن التي لم تقم سلطات أخرى بالتفتيش عليها، وتتم عملية التفتيش من قبل شخص يفوض له رسميا من قبل سلطته على أن يكون مستوفي لمعايير التأهيل¹.

¹ - المرسوم رقم 48 المؤرخ في 03-09-2007 المتضمن توافق الجمهورية العربية السورية على الانضمام إلى مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط الخاصة بتطبيق سلطة رقابة الميناء.

ويكون مسؤولاً أمام سلطته، فإذا لم تتمكن سلطته من تقديم الخبرة لهذا المفتش فيمكن أن يساعده شخص آخر يتمتع ولا يجوز للمفتش القيام بأعمال النيابة عن المنظمات غير الحكومية التي تصدر شهادات التصنيف القانونية.

وكل مفتش يحمل وثيقة شخصية في شكل بطاقة هوية صادرة عن سلطته، تشير بأن المفتش مخول بإجراء عمليات التفتيش.

ثانياً: تبادل المعلومات

فكل سلطة ملزمة بتقديم تقرير التفتيش التي تقوم به مع تقديم المعلومات الآتية إلى أمانة المذكرة:

- عدد المفتشين الذين يعملون بالنيابة عنهم في عمليات التي تقوم بها دولة الميناء.
- عدد السفن الفردية التي تدخل موانئها في السنة السابقة مع رسوم التفتيش أن وجدت، مع الحرص على تحديث هذه المعلومات كل ثلاث سنوات على الأقل وهذا حسب الملحق رقم (04).
- تقوم السلطات بتمويل مركز المعلومات وهذا عن طريق حوسبة نقل البيانات بالمعلومات عن السفن التي تم تفتيشها في الموانئ الوطنية قائمة على المعلومات الواردة في الملحق الخامس¹.
- تنظيم مركز معالجة المعلومات، وهذا لضمان سهولة الوصول إلى بيانات التفتيش نهاية التشاور والتحديث حسب الاجراءات المبينة في دليل مستخدمي المعلومات، إذ يقوم هذا المركز بمساعدة السلطات البحرية في اختيار السفن الأجنبية التي تدخل موانئها لمعاينتها، وتعتبر هذه الامكانيات والوسائل بسيطة مقارنة بمذكرة باريس وهذا راجع للسلطات البحرية الموقعة والمنظمة لمذكرة البحر الأبيض المتوسط بإمكانياتها المقيدة².

¹ - المرسوم الرئاسي رقم 48 المؤرخ في 03-09-2007، مرجع سابق.

² - عقبة شرايطية، مرجع سابق، ص 48.

خلاصة الفصل الأول.

يشير هذا الفصل إلى الرقابة في إطار مذكرات التفاهم والاتفاقيات الدولية البحرية والتركيز على دور رقابة الدولة على الميناء لضمان تطبيق المعايير الدولية البحرية، وضمان سلامة البيئة البحرية، ويظهر ذلك في القوانين الوطنية التي استمدت قوانينها من الاتفاقيات الدولية في الحد من تشغيل السفن التي لا تفي بالمعايير الدولية من أجل الحفاظ على البيئة البحرية، وللحد من وقوع الحوادث البحرية التي تهدد السلامة البحرية. لذلك تسعى دولة الميناء في مراقبة السفن وكافة تجهيزاتها من أجل منع الحوادث والأخطار التي تصيب البيئة البحرية.

الفصل الثاني

الرقابة الوطنية

على السفن.

تمهيد

إن الرقابة الوطنية على السفن تلعب دورا حيويا في السلامة البحرية وسلامة الافراد والممتلكات في المناطق البحرية، فهي تسعى إلى تحقيق توازن بين الحقوق والواجبات التي تتعلق بالرقابة، وذلك تطبيقا للمعايير الوطنية والدولية لتحقيق السلامة البحرية، وهذا ما يساهم في حفظ الامن البحري وحماية الموارد البحرية.

المبحث الأول: آليات الرقابة الوطنية على السفن.

إن المحافظة على سلامة الأرواح والأموال على متن السفن امر يهم كل دولة، وقد حرصت كل دولة على فرض الرقابة على السفن وتفتيشها، وذلك تأكيدا لشروط سلامة السفينة قبل الانطلاق وبعد الوصول.

المطلب الأول: شروط الرقابة على السفن.

تختلف شروط الرقابة الوطنية على السفن حسب كل دولة تتبع لها السفينة والجهات المعنية، فهي تهدف الى ضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية.

الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالسفينة محل الرقابة.

تتضمن الشروط المتعلقة برقابة السفن عدة جوانب تتعلق بالسفينة وحالتها ومدى مطابقتها المواصفات والمعايير المطلوبة.

أولا: الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش.

وذلك من خلال أن تكون عملية التفتيش صحيحة ومطابقة للقواعد الدولية، كما يجب أن تراعي لشروط الملاحة والسلامة البحرية، وضمانا لذلك يجب توفير موظفين مختصين للقيام بعملية تفتيش كل سفينة عند دخولها إلى الميناء، ويكون هذا عن طريق تفويض رسمي من قبل السلطة التي تعمل على ذلك في تحديد مجموعة من المعايير والمؤهلات الواجب توفرها في مفتشين، وتطبيقا لذلك فقد أوضح المشرع الجزائري في القانون البحري تطبيقا لأحكام المادة 234 من القانون البحري الذي ينص: " تجري التفتيشات المتعلقة بسلامة السفن من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة والتي تسلم شهادات السلامة طبقا للشروط التي تُوضَّحُ بموجب قرار يصدر على الوزير المكلف للبحرية التجارية والخاص بسلامة السفن"¹، وهذا ما اكدته المادة 235، وذلك تطبيقا لأحكام هذه الأوامر والاتفاقيات الدولية الخاصة لسلامة الملاحة البحرية والمحافظة على العمال على متن

¹ - المادة 234 من القانون البحري الجزائري.

السفن، وتتشأ لجنة مركزية للسلامة، وكذلك لجان محلية للتفتيش، من خلال المادة 236 المعدلة بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998م الذي أكد هذا.

تجتمع اللجنة المركزية للأمن لدى المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ ليتم تحديد تشكيلها وفقا لقواعد سيرها عن طريق التنظيم.

ثانيا: الا تسبب سلطة الميناء في الاضرار بالسفينة.

يجب على كل موظف يقوم بعملية التفتيش ألا يتسبب في الحاق الاضرار بالسفينة التي تكون محل التفتيش، حيث اوضعت معاهدة سولاس والبروتوكولات الخاصة بها، وكذلك معاهدة ماريبول، عند القيام بالمعاينة والتفتيش يجب أن تراعى الاعتبارات الموضحة في إجراءات رقابة لجنة الميناء، وذلك تطبيقا لأحكام القانون البحري الدولي الموضح بشأن البضائع الخطيرة، بالإضافة إلى الاحكام التي تكون خاصة بظروف العمل والمعيشة على متن السفينة.

أما في حالات حجز السفينة، طبقا للفقرة 3-3/2-3 من هذا الملحق يجب مراعات الظروف في حالة وجود قصور أو عيب قد يشكل خطرا على السفينة أو الأشخاص التي على متنها، وهذا من خلال مراعات فترات الراحة الملائمة للطاقم، من اجل ضمان السير الحسن للرحلة، وهذه العملية تكون وفق معرفة حجم ونوع السفينة والمعدات المزودة بها للمحافظة على السفينة التي تكون محل التفتيش وَعَد الاضرار بها¹.

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بسلطة الميناء.

تقوم سلطة الميناء بأعمال الرقابة والتفتيش على السفن للتأكد من مدى مطابقتها للقوانين.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ 9 مايو 2002م المتضمن قواعد تفتيش السفن في كل من الفقرة 2-3/3-3.

أولاً: أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم دولة أجنبية.

من الواجب أن تكون كل سفينة محل تفتيش رافعة لعلم الدولة الأجنبية، وتكون أهمية هذا الشرط في انه يحقق مصلحة السفينة نفسها من جهة، ومصلحة دولة الميناء من جهة أخرى. وتعتبر السفينة التي لا ترفع أي علم من السفن المخالفة للقانون الدولي للبحار، إذ تعتبر قرصنة والعلم دليل على إثبات ملكيتها.

ثانياً: ان تكون السفينة متجهة نحو ميناء الرسو.

حتى يكون تفتيش السفن الأجنبية مشروعاً، كما يجب أن يتم دخول السفن للميناء حتى تتمكن دولة الميناء من ممارسة رقابتها التي تنتهي بتسليم شهادة لريان السفينة التي تثبت صلاحية السفينة للإبحار دون مخاطر، كما تسمح لها بمغادرة الميناء في هذه الحالة. وفي حال التأكد من انتهاك السفينة للقواعد والمعايير الدولية فإن هذا يجعلها غير صالحة للإبحار، وبالتالي توقف السفينة إلى غاية إصلاحها، ولا تسمح لها بالتحرك إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفينة وبعدها تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك¹.

المطلب الثاني: الرقابة في إطار دولة الميناء.

تمارس الدولة كافة عمليات التفتيش اثناء رقابة دولة الميناء، وفي الموانئ الجزائرية تتم المعاينة على متن السفن لتحقيق من صلاحية شهادتها وتجهيزها.

الفرع الأول: تفتيش السفن.

تعتبر الرقابة والتفتيش احدي اهم الأدوات لضمان مدى الالتزام بالأنشطة والاعمال المرخص لها داخل الموانئ بما يتلاءم مع التنظيم.

¹ - بلغازي نورالدين، الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة آفاق للأبحاث السياسية والقانونية، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 3، العدد 5، جوان، 2020، ص38.

أولاً: اختيار السفينة المراد تفتيشها.

أول ما يقوم به المفتش خلال رقابة دولة الميناء وهو اختيار السفينة التي سيتم تفتيشها، وذلك من خلال المراقبة اليومية للسفن التي تدخل الميناء، ويقوم المفتش بتحديد السفينة المراد تفتيشها بناء على أولويات أربعة يعتمد عليها للأمن والسلامة، ويجب أن تكون مطابقة بشكل كبير لما هو موجود في الأولوية الثالثة والرابعة، فتكون فيها معايير السلامة ومدى تبنيه لذلك.

إن عملية اختيار السفينة للتفتيش ليس عشوائياً، بل يستند إلى بيانات دقيقة وذلك لرفع مستوى السلامة البحرية، والتقليل من الحوادث وحماية البيئة البحرية وتعزيز التزامات الشركات بمعايير السلامة الدولية قصد رفع معايير السلامة والأمن البحري¹.

ثانياً: إجراءات عمليات التفتيش.

بعد أن تتم اختيار السفينة المراد تفتيشها تكون عملية التفتيش وفقاً لإجراءات يجب أن يتبعها أثناء عمليات التفتيش التي تتضمن المعاينة الأولية.

- فحص المخططات والبيانات وخصوصيات السفينة والحسابات وغيرها من الوثائق التقنية.
- تفتيش المكينات والمعدات والتجهيزات لتحقق من المواد والعينات التي تخص السفينة.
- فحص الشهادات والسجلات وكتابات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق المبنية في الأحكام المتعلقة بالشهادات الخاصة للتأكد من أنها توجد على متن السفينة.
- يمكن أن تستند معاينات تفتيش المنصوص عليها في المواد 4-6-9-10 في شركات التصنيف المعتمدة².

¹ - شرايطية عقبة، المرجع السابق، ص 51.

² - المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ 9 مايو 2002م المتضمن قواعد تفتيش السفن في كل من الفقرة 2-

- تعتمد إجراءات التفتيش وتحرير المخلفات.
- اخاطر المؤمن لموعد التفتيش ووضع خطة التفتيش.
- يتم التخطيط للقائمة المراد التفتيش قبل القيام بالزيارة التفتيشية.
- أن يكون التفتيش اثناء أوقات الدوام الرسمي.
- يقوم المراقب بفحص كافة الشهادات والوثائق اللازمة للتأكد من مطابقتها لحالة السفينة.
- شهادة السلامة اللاسلكية الكهربائية للسفن الخاصة بالبضائع.
- شهادة سلامة السفينة الخاصة بالركاب.
- شهادة التأهيل الدولية لنقل الغازات المميعة والسائلة.
- شهادة دولية للوقاية من التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة.
- شهادة دولية لخطوط التحميل.
- الشهادة الطبية واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 173¹.

الفرع الثاني: تقرير التفتيش

يعد تحرير تقرير التفتيش خطوة محورية في الرقابة البحرية

أولاً: تحرير تقرير التفتيش

يتم تحرير تقرير التفتيش وفق إجراءات بعد استكمال عملية التفتيش التي يقوم بها لرفع التحفظات التي حصل عليها اثناء عملية التفتيش وقد تم تسجيلها في تقرير مفصل مبين خصوصية عملية التفتيش التي قام بها على السفينة، مستندا بشكل واضح في نتائج التفتيش، وذلك تفصيلا لأي قرار اتخذه المفتش في اجراءاته التي يجب القيام بها.

¹ - الملاحق الخاصة بقائمة الشهادات والوثائق. المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ 9 مايو 2002م المتضمن قواعد تفتيش السفن في كل من الفقرة 2-3/3-3.

بالإضافة إلى ذلك فإن مستوى تقرير التفتيش يعتمد على نموذجين، النموذج الأول أن يكون في تسجيل التحفظات التي تسلم الى الريان، أما بالنسبة إلى النموذج الثاني فإنه يرسل إلى الجهة الادارية البحرية المختصة، ويقوم المفتش بحفظ بيانات التحفظات المسجلة في عملية تفتيش، ويكون ذلك في قاعدة بيانات خاصة للمفتش ويتم حفظها¹.

ثانيا: الإجراءات المتخذة في حالة تسجيل تحفظات وانتهاكات

في حالة تسجيل تحفظ أو انتهاك اثناء عملية تسجيل السفن تتضمن مجموعة من الإجراءات، وهي ابلاغ السلطات المختصة، التزام ضوابط السفن المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية وذلك من خلال حالتين:

- الحالة الأولى: في حالة طلب الريان تلك التحفظات المسجلة من قبل المفتش سواء قبل المغادرة أو بعدها، يجب على المفتش إعطاء الريان مدة معينة يتم تداركها إلى أن يتم تسجيلها في تقرير تفتيش المقدم.
- الحالة الثانية: في حال احتجاز السفينة تقوم السلطة على الفور بإخطار الدولة أو الحكومة على سفينتها، من اجل التحقق من معايير التأهيل والشهادات المحددة، وذلك بإظهار أوجه القصور على السلامة أو الصحة أو البيئة في حالة وجود تحفظات كبيرة وذلك بالعودة إلى السلطة والمفتش الذي يتمتع بكافة الصلاحيات في تقرير ذلك².

¹ - المرسوم الرئيسي رقم 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000م المتضمن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء.

² - الهيئة العامة للموانئ الدليل العام لإجراءات الرقابة والتفتيش على الأنشطة المرخص لها.

المبحث الثاني: أجهزة الرقابة على السفن.

تعد أجهزة الرقابة على السفن جزء أساسي من أنظمة السلامة والمراقبة البحرية إذ تساهم بشكل فعال في ضمان سلامة الملاحه وحماية الأرواح والممتلكات في البحر وتجري عمليات التفتيش دورية بصفة منتظمة لضمان سلامة السفينة والكشف عن حالتها.

المطلب الأول: اللجان المختصة والشهادات الممنوحة لسفن.

من اجل رقابة دقيقة وصارمة على السفن لضمان سلامة الملاحه وسلامة الأرواح في البحر والصحة وظروف العمل على متن السفينة، وتنشأ لجان مركزية للسلامة إلى جانب لجان محلية لتفتيش.

الفرع الأول: اللجنة المركزية لسلامة.

تعمل اللجنة المركزية لسلامة والامن على تعزيز اجراءات الرقابة والتفتيش البحري لضمان سلامة السفن وامتثالها للمعايير المعتمدة.

أولاً: اللجنة المركزية لسلامة وامن.

تجتمع اللجنة المركزية للأمن في مقر المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ التي تتولى مهمة الموافقة على مخططات بناء السفن، وإعادة تأسيس السفن والتطبيق على أجهزة الامن أو أي جهاز اخر يتعلق بمعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي والطعن في قراراتها التي تصدرها اللجنة المحلية للتفتيش، وذلك من خلال التحقيقات الإدارية والتقنية التي تقوم بها اثناء كل حادث يقع للسفينة في البحر.

يتحمل رسوم معاينة السفينة من قبل اللجنة المركزية، مالك السفينة أو المجهز أو غير مالك السفينة، بالإضافة إلى هذا كله عندما يقع حادث للسفينة اجنبية في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري فإن السلطة البحرية الجزائرية تتولى ابلاغ دولة السفينة بكافة المعلومات التي بحوزتها والسماح بحضور ممثلة دولة السفينة المطلوبة للتحقيق¹.

¹ - محمود شحات، المختصر في القانون البحري، دار العلوم والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 43.

ثانيا: اللجنة المحلية للتفتيش.

توجد لجنة تفتيش لدى كل منظمة بحرية، ويجوز للجان التفتيش المعاينة إذا اقتضت الضرورة لذلك، كما يخضع عمل تفتيش اللجان المحلية البحرية لقواعد تنظيمية، وقرارتها تخضع لموافقة اللجنة المركزية للأمن الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحر، ووافق على العمل بترخيص الملاحة الشهادات الأخرى إذا حدث للسفينة تلف جسيم، أو حصل لها تغيرات جوهرية وتقع المسؤولية على مالك السفينة أو المجهز وغير مالك السفينة.

ابلاغ السلطات الإدارية البحرية المختصة بالجزائر وبهذا الحدث أو التغيرات في الوقت المناسب للفصلية الجزائرية بالخارج إذا كانت السفينة متواجدة بإحدى الموانئ الأجنبية، فالدولة تراقب رقابة واسعة على ممارسة النشاط البحري على السفن من جل سلامة الملاحة طبقاً لمعاهدات سلامة الأرواح في البحر التي أبرمت بلندن في 17 جوان 1960 والتي عدلت ببرتوكول 02 فيفيري 1978م ودخلت حيز النفاذ 26 ماي 1980م¹.

الفرع الثاني: شهادات السلامة.

شهادة السلامة البحري هي وثيقة اساسية تتضمن التزام السفن بالمعايير الدولية لحماية الأرواح وممتلكات والبيئة البحرية.

أولاً: شهادة السلامة.

تسلم شهادة السلامة اثرا القيام بتفتيش السفن من طرف السلطات الإدارية البحرية المختصة بعد صدور الرؤية والموافقة من طرف اللجنة، وعملا بنص المادة 246 من القانون البحري الجزائري فإنه يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار يصدر عن الوزير المكلف للبحرية التجارية لشهادات الاتية:

- شهادة سلامة التي تنقل المسافرين.

- بناء السفن.

¹- محمود شحات، المرجع السابق، ص 44.

- معدات التجهيز وأجهزة الموصلات اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة، وهذا حسب ما نصت عليه كل من المواد 250/249/248 على ألا تتعدى مدة صلاحية شهادة السلامة سنة واحدة لرخصة الملاحة، وخمس سنوات لشهادة امن المعدات وتجهيز سفن الحمولة، وسنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين وشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة وأجهزة الموصلات البرقية اللاسلكية، كما تقتضي مدة شهادة السلامة لمجرد اختلاف احد الشروط المطلوبة للحصول عليها، وقد نصت المادة 250 من القانون البحري الجزائري " تجدد شهادة السلامة عند انتهاء مدة صلاحيتها لنفس الشروط التي سلمت فيها"¹.

ثانيا: شهادة الملاحة.

نصت المادة 01-189 من القانون البحري الجزائري على أن كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطات الإدارية البحرية، فلا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذ لم تكن مزودة بشهادات الملاحة، كما نصت الفقرة الثانية من المادة 189 من القانون البحري الجزائري أن الشهادات المخصصة للسفن حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة وهي: شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة أو بطاقة المرور.

• **شهادة الجنسية:** تعتبر رابطة قانونية بين الشخص والدولة، وتمنح عادة للأشخاص الطبيعيين والاعتباريين، ومن الضروري أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة تتمتع بحمايتها لتسهيل تحديد القانون الذي يتعين. ويحدث عليها للوثائق القانونية، ولذلك أجمعت الدول على منح الجنسية لسفن، ويشير علم الدولة على جنسيتها فإذا لم تكن للسفينة جنسية اعتبرت قرصنة أي عدو مشترك لجميع الدول، فشهادة الجنسية تمنح من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفن.

¹ - اربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، العدد 7، 2018، ص 378.

- **دفتر البحارة:** هي شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية والتي يكون طاقمها مكون من رجال البحر، أما السفينة التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة على متنها، هي السفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد وسفن النزهة الموجودين على متنها رجال البحر¹.
- **رخصة المرور:** هي شهادة ملاحة تُمنح من الجهات الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية والارتقائية والمعينة وخاصة لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية.
- **بطاقة المرور:** هي عبارة عن شهادة ملاحة تمنح للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية لنزهة ليس لها طاقم مؤجرو، وإضافة لهذه الشهادات يتعين على السفينة أن تحمل على متنها الشهادات الآتية:
 - شهادة الحمولة.
 - شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة.
 - شهادة الامن فيما يخص السفن التي تتقل أكثر من 12 مسافرا.
 - الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة.
 - دفتر السفينة.
 - الوثائق الجمركية.
 - جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

¹ - اربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 377.

المطلب الثاني: الرقابة التي تمارسها الدولة على الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية.

تمارس الدولة رقابة شاملة على السفن الوطنية، التي تشمل النواحي الإدارية والتقنية والاجتماعية بهدف ضمان امتثالها للمعايير القانونية.

الفرع الأول: الرقابة الإدارية.

تمر عملية تسجيل السفن بمراحل أساسية في جهات مختصة انطلاقا من نص المادة 34 للقانون البحري¹، إذ تعد السلطة الإدارية البحرية هي الجهة التي تقوم بتسجيل السفن في الموانئ الجزائرية، وأما إذا كانت السفينة المراد تسجيلها في الخارج تتم عن طريق القنصلية الجزائرية.

أولا: طلب التسجيل.

يتوجب على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيل السفينة في الموانئ الجزائرية بطلب من الجهة الإدارية البحرية المختصة مرفقا بجميع الوثائق والمستندات التي تثبت ملكية السفينة، المادة 44 من ق-ب-ح الذي نص على قيد السفينة في دفتر التسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استنادا إلى تصريح الوثائق المقدمة².

- **أثار التسجيل:** متى سجلت السفينة فإنها تسلم لمالكها، كما تقدم شهادة تسجيل التي تشتمل على جميع البيانات المدونة في صفحة السفن بدفتر التسجيل، وهذا من أجل التحقق من الشهادة، وتعد سندا رسميا على ملكية السفينة، بحسبان أن الدولة لا تعطي شهادة تسجيل إلا بعد التأكد من الوثائق ومستندات الملكية التي يقدمها في طلب التسجيل، ويمكن تسجيل السفينة في البحر تحت علم الدولة التي سجلت فيها، وتتمتع أيضا بحمايتها والاستفادة من المزايا المقررة في تحديد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية لما تحتوي من بيانات تسمح لتعيينها تعيينا كافيا.

¹ - المادة 34-44 من القانون البحري الجزائري.

² - اربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 371.

ثانيا: معاينة أوراق وشهادات السفن.

كل السفن التي تحمل وثائق رسمية أينما ذهبت، ويكون ذلك بطلب من السلطة المختصة لكي تبين هويتها، وهذا من خلال استقائها لكامل الشروط اللازمة توفرها من اجل السماح لها بمغادرة الميناء بعد التأكد من جميع الوثائق والأوراق اللازمة. ويكون ذلك بتقديم شهادة الملاحة عند كل طلب من السلطة الإدارية البحرية واعوان الرقابة في البحر والميناء، ويجب على كل سفينة أن يُأشِرَ عليها من قبل السلطة الإدارية البحرية عند كل محطات التوقف. بالإضافة إلى ذلك يجب أن تكون حاملة إلى وثائق إضافية: شهادات الحمولة وشهادة رتبة السفينة وشهادة الصلاحية للملاحة وشهادات العمل.

تم فرض قوانين في سائر الدول على السفن التي تحمل علمها والتي تظهر جنسية السفينة، وذلك عند حملها جميع الوثائق الخاصة بالسفينة، وهذا الاختلاف حسب نوع السفينة المعدة للملاحة البحرية، إذ تقوم بذلك الإدارية البحرية عن طرق ترقيم دفتر السفينة، ويكون في يد ربان السفينة، ويخضع لتأشير طلبة هذه الفترة سنة أو أشهر، من اجل إبراز وضعيتها القانونية على الصعيد الوطني والدولي، ومن بين هذه الوثائق شهادة الملاحة والأخرى متعلقة بشهادة السلامة¹.

الفرع الثاني: الرقابة التقنية.

يهدف ضمان سلامة السفن والمساهمة في حماية البيئة البحرية يتم ذلك من خلال فحص السفن ومعداتها لضمان التزام للمعايير الدولية، والقوانين البحرية التي تتولاها شركات التصنيف بناءً على تفويض من الدول.

¹ - شكشاك شيماء، الإطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون بحري مينائي، جامعة الصديق بن يحي، جيجل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2022-2023، ص37.

أولاً: الاتفاقيات الدولية:

إن التطورات التي حدثت منذ مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المعقودين في جنيف 1960/1958، قد ابرزت الحاجة إلى وجوب اتفاقيات جديدة لقانون البحار، وتعنى كل الدول التي قبلت الالتزام بهذه الاتفاقية وتكون نافذة بالنسبة لها.

نتيجة لذلك أصبحت قرارات هذه المنظمات تحتل مكانة مرموقة بين مصادر القانون الدولي بسبب ما تلعبه من دور في القرارات، وتطوير قواعد القانون الدولي للبحار حيث أن بعض هذه القرارات قد خلقت مؤسسات دولية جديدة، كمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة، وبالإضافة إلى أن هذه الصفة العالمية تعنى أهمية بقانون البحار، وتتخذ كافة الإجراءات لتحقيق سلامة الملاحة البحرية ومكافحة التلوث البحري، وهذا ما دفع المنظمة الدولية¹ إلى وضع قوانين ومعايير تعمل على احترام معايير السلامة البحرية والملاحية، منها اتفاقية سولاس الصادرة عن الأمم المتحدة التي خصت ذلك بأهمية بالغة في المحافظة على السلامة البحرية، وحماية الأرواح وسلامة السفن التجارية التي لعبت دورا كبيرا في تحقيق أهدافها وتأثيرها على صناعة النقل البحري لما فيها من المرافق المينائية. وهذا ما أدى إلى ظهور اتفاقيات أخرى مساعدة في توسيع وتطوير الملاحة البحرية الدولية، منها اتفاقية قياس حمولة السفن بما يساعد تحقيق توازن بين السفن والمحافظة على السلامة البحرية، وحماية الأرواح البشرية من المخاطر بهدف توسع مجال هذه الاتفاقيات التي تعمل على الجوانب التقنية الخاصة لكل سفينة من اجل عمليات تجارية، بالإضافة إلى ذلك منع التلوث البحري والعمل على التقليل منه وهذا ما أكدته اتفاقية ماريول التي خصت مجال عملها في منع التلوث البحري وكيفية التخلص منه².

• **اختصاصات فنية:** طبقا للمادة 93 الفقرة الأولى من القانون التجارة البحرية، فإن الربان وحده يقوم بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، وبالتالي لا يجوز أن يُستند قيادة السفينة لأي شخص اخر سواه، إلا في حالة وفاته أو غيابه أو وجود أي مانع من موانع أخرى تُحوّل دون تولى الربان قيادة السفينة، ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة مقامه.

¹ - محمد الحاج حمودة، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة النشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص42.

² - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982 والمنظمات الدولية والبروتوكولات الخاصة بالتلوث البحري.

- يجب على الريان أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية للملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة¹.
- على الريان أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة، وأن يراعي كيفية المؤن مما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية، ويتولى هذه الاعمال الملقاة على عاتق الريان، ولا يجوز أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدأ الرحلة حتى وصولها إلى مرسى الميناء.
- لا يجوز للريان أن يغادر السفينة أو يتركها وأن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق، وبعد أخذ رأي الضباط فالأصل أن الريان هو من يقع على عاتقه المحافظة على السفينة.
- تفرض المادة 90 من ق_ت_ب، على الريان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الميناء.
- البحارة وقد ذكرنا من قبل أن الطاقم البحري يتكون من ريان وبحارة وهم كل من يتولى تقديم خدمة على السفينة اثناء السفر، ويرتبط هؤلاء بالمجهاز لموجب عقد عمل، كما يتولى الريان استخدامهم عند ابرام عقد العمل البحري بوصفه نائبا قانونيا على الجهاز².

ثانيا: الرقابة عن طريق شركات التصنيف.

إن المهمة الأساسية التي تقع على عاتق شركات التصنيف وقد عرف مكتب فريتاس "Veritas" الفرنسية في المادة 2 من شروطه العامة على التصنيف³، وذلك التقييم الذي تمنحه الشركة لعملائها في فترة معينة بعد قيام خبراءها بمجموعة من عمليات الفحص والمراقبة وفقا لعقود تربط شركات التصنيف والجهاز وورشة بناء البحرية، وتهدف من خلالها إلى تقدير درجة مطابقة مكونات السفينة لكل المقاييس وأجزاء من المقاييس المعمول بها

¹- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2000، ص 88، 90.

²- هاني دويدار، المرجع نفسه، ص106.

³- سعيد دالع، النظام القانوني لشركات التصنيف، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 6، 2017، ص121.

على أن تتوج هذه السفن بدرجة معينة تسجل في شهادة تصنيف السفينة وسجل الشركة المصنعة.

أما من الناحية التقنية حسب اراء الخبراء، فإن تطبيق قواعد التصنيف على السفينة ينصرف إلى ثمانية أجزاء مكونة لها المواد المستعملة في بناء السفينة وماتانتها وتماسك بنية السفينة والآلات الرئيسية والثانوية والنظام التقني للمراقبة والتوصيلات الكهربائية وأجهزة تبريد البضاعة وأنظمة الحماية واكتشاف إطفاء الحرائق للاستقرار السليم لسفينة وذلك من مهام السلطات المختصة في مراقبة الملاحة البحرية بالإضافة إلى الجوانب المتعلقة بطاقم المشغل للسفينة التي تعد أحد المهام الملقة على عاتق المجهز¹.

• مسؤوليات شركات التصنيف.

تتنوع مسؤولية شركة التصنيف بتنوع العلاقة التي تربطها بباقي الأطراف، فنكن امام مسؤولية عقدية طرفها شركة التصنيف والنقل والمجهز ومسؤولية تقديرية طرفها الشركة والغير، ومسؤولية خاضعة للقانون في علاقاتها مع هذه الشركات ومع الدولة التي تحمله السفن وقد تخرج من إطار المدني الى الجنائي.

الفرع الثالث: الرقابة الاجتماعية.

تجدر الإشارة إلى وجود قاعدة دولية تحضي باهتمام السفن فيما يخص معاييرها وتصاميمها وتجهيزها.

أولاً: الطاقم وظروف العمل.

لا يمكن لأي سفينة أن تجوب بسلام دون أن يتولاها مجموعة من الافراد وتُسَيِّرُها من طرف طاقم السفينة.

- طاقم السفينة: لا تستطيع أن تجوب البحار ما لم تتولاها مجموعة من الافراد وتُسَيِّرُها بغض النظر عن صورة الاستغلال البحري، فإن المجتمع البشري المحدد

¹ - سعيد دالع، المرجع السابق، ص121، 124.

الذي يوجد على متن السفينة يحتاج إلى من يقدم بعض الخدمات في شكل مجموعة العاملين على متن السفينة والطاقم البحري.

- **ربان السفينة:** هو من يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية التقنية أو الملاحية فحسب، وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضاً¹، ويرجع هذا الأمر إلى أهمية دور الربان خاصة في الغرض الذي تكون فيه السفينة في عرض البحر، أي بعيدة عن سلطات الدولة وعن الرقابة المباشرة بمجهز السفينة، لذلك لا تقتصر سلطة الربان من ناحية سيطرته الفعلية على المصالح المالية المرتبطة بالرحلة البحرية، وإنما تمتد إلى حكم الأفراد المتواجدين على متن السفينة.

ثانياً: اختصاصات الربان.

- **اختصاصات عامة:** يمارسها بوصفه ممثلاً لسلطة العامة على ظهر السفينة، واختصاصات يباشرها بوصفه ممثلاً بمجهز، وتشمل سلطة الربان التي خولها القانون إياه على السفينة للتحقيق والتأهيل والتوثيق، ويملك صفة ممثل لدولة سلطة تأديبية واسعة تقتضيه متطلبات حفظ النظام والأمن على السفينة وهي في عرض البحر.

- **اختصاصات خاصة:** بوصفه ممثلاً للمجهز على السفينة يباشر نوعين من الاختصاصات اختصاصات فنية وأخرى تتعلق بالملاحة².

¹ - محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 244.

² - محمد السيد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2008، ص 245.

خلاصة الفصل الثاني.

إن الرقابة الوطنية على السفن تلعب دورا حيويا في ضمان السلامة البحرية وحماية البيئة، فضلا عن تعزيز التنمية الاقتصادية للدول، كما يجب أن تتكامل هذه الرقابة مع الجهود الدولية لضمان استدامة قطاع النقل البحري من خلال التحقيق المشترك المتعلق بالرقابة على السفن للحد من تقليل الحوادث، وحماية البيئة وتعزيز السلامة البحرية عن طرق تحسين ظروف العمل لضمان سلامة حقوقهم، مع مراعاة المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية كما تساهم من خلال التأكد من السفن المجهزة بأنظمة تمنع التلوث الذي يخلق ادارا على البيئة البحرية.

الختامة

تعتبر الرقابة على السفن الوطنية والدولية خطوة حاسمة للحفاظ على البيئة البحرية، إذ أنها تضمن تطبيق المعايير الدولية في مجال الأمن والسلامة وتعزيز الاستقرار التجاري الذي يلعب دورا أساسيا في هذه العملية لأنه يكون قائما على حركة السفن وكيفية سيرها.

والملاحظ أن عملية الرقابة على السفن تمر وفق معايير دولية ووطنية في عملية تفتيش وفحص السفن قبل دخولها الميناء وقبل خروجها وذلك تطبيقا للمعايير الدولية التي تضمن الرقابة على السفن و تعمل وفق معايير دولية لحماية البيئة البحرية منها إتفاقية ماريول الخاصة لمنع التلوث، وذلك ما يعزز التعاون الدولي بين مختلف الدول في مجال حماية البيئة البحرية وتبادل الخبرات والمعلومات وهذا ما دفع الجزائر إلى الانضمام إلى تلك الإتفاقيات من أجل تحقيق تعاون متبادل في مجال حماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط، وذلك لتسهيل كافة الإجراءات وعمليات مرور السفن مع إتباع كافة الإجراءات الضرورية.

تلعب الرقابة الوطنية دورا محوريا في هذه العملية وهذا ما يساهم في منع الحوادث البحرية والتقليل من المخاطر ضماننا لسلامة البحرية، وذلك من خلال التأكد من أن السفن في حالة جيدة من خلال إشرافها على عملية صيانة السفن وتوفير طاقم وكافة التركيبات فإن أهمية الرقابة على السفن والامتثال للمعايير الدولية والوطنية يكون ذلك من خلال تفتيش البضائع وتفتيش الطاقم من أن يكون مجهز التفتيش على كافة إجراءات السلامة والمعدات الضرورية ذلك لتسهيل حماية البحارة وحماية البيئة البحرية تعزيزا للاقتصاد الدولي في تسهيل عملية مرور السفن و يظهر ذلك من خلال دراستنا على أهمية الرقابة الدولية والوطنية على السفن في عدة نقاط أهمها:

- ضمان السلامة الملاحية لسفن في التقليل من التعرض للحوادث البحرية.
- تقليل التلوث على البيئة البحرية.
- احترام كافة المعايير الدولية والتي تعمل في معالجة عدة مشاكل التي تتعرض لها السفن أثناء الرحلات البحرية.
- يجب تفعيل كافة الإتفاقيات ذلك التزاما لكافة القوانين واللوائح الخاصة بها.

- تفعيل دور الرقابة في تحديد المسؤولية بعد وقوع أي حادث وذلك ما يساعد في تحسين ظروف العمل.
- العمل في تبادل معلومات والخبرات بما يساعد على تقليل من الأخطاء التي يرتكبها قد تسبب ضرر كبيرا على الدولة وغيرها وتكون خسائر مشتركة.
- تفعيل دور التفتيش على كافة الموانئ ما يساعد في أحد كافة التدابير الضرورية لضمان السلامة البحرية.

بناء على ما قدمنا يمكن القول بأن الرقابة هي أداة أساسية تتضمن مجموعة متنوعة من الإجراءات والتوصيات التي تهدف إلى ضمان الالتزام بالقوانين واللوائح الدولية بما في ذلك عمليات التفتيش والتحقيق من أوراق وتقييم المخاطر تطبيقا للإجراءات، وتشمل هذه التوصيات تنفيذًا لنظام إدارة السلامة وتوفير كافي في التركيز وتعزيز التعاون وتطبيقًا لتقنيات متطورة من أجل الوصول إلى الأهداف المسطرة.

قائمة

المصادر والمراجع

المصادر:

الاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم.

أولاً: الاتفاقيات الدولية.

1- اتفاقية سولاس

2- اتفاقية ماريول

ثانياً: مذكرات التفاهم.

1- مذكرة باريس، للتفاهم حول الرقابة على السفن عن طريق دولة الميناء، 1982.

2- مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط للرقابة.

القوانين:

1. القانون البحري الجزائري.

المراسيم:

1. المرسوم الرئاسي رقم 58.2000 المؤرخ في 13 مارس 2000 المتضمن التصديق

على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في منطقة البحر

الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا، بتاريخ 11 جويلية 1997م.

2. المرسوم الرئاسي رقم 48 المؤرخ في 03 سبتمبر 2007، المتضمن موافقة

الجمهورية العربية السورية على الانضمام الى مذكرة تفاهم دول البحر الأبيض

المتوسط الخاصة لتطبيق سلطة رقابة الميناء.

3. المرسوم التنفيذي 02-149 المؤرخ في 09 مايو سنة 2002 الذي يحدد قواعد

تفتيش السفن.

المراجع:

الكتب:

1. رياض صالح أبو العطاء، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، دون

طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، دون تاريخ نشر.

2. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.

3. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2008.

4. محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2008.

5. محمود شحات، المختصر في القانون البحري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.

6. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، مصر 2000.

رسائل الدكتوراه:

محمد حالي، مجال تدخل الدولة الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، دراسات استراتيجية وعلاقات دولية كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر 3، 2021/2020.

مذكرات الماجستير:

مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قانون نشاطات بحرية وساحلية كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015.

مذكرات الماستر:

1. برحاييل بودودة عماد الدين، بعوش ياسر، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر القانون الدولي العام، كلية الحقوق تيجاني هدام، جامعة الأخوة منتوري قسنطينة، 2021/2020.

2. حسبية بن جاب الله، خولة توانسية، التعاون الدولي في مجال حماية البيئة البحرية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، قانون دولي عام، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2021/2020.

- 3.رحماني رشيدة، دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة، 2021/2020.
- 4.رحمة بوجادي، هالة بوزكري، منال بوسطر، تفتيش السفن في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق جامعة سكيكدة، 2022.
- 5.شرايطية عقبة، رقابة دولة الميناء على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون بحري مينائي، كلية الحقوق جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، 2023/2022.
- 6.شكشاك شيماء، الإطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون بحري مينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، 2023/2022.
- 7.طبول أميرة، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون دولي عام، كلية الحقوق جامعة قسنطينة، الإخوة منتوري، 2023/2022.

المقالات:

- 1.اربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة ملاحية بحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 2018.
- 2.بلغازي نور الدين، الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة آفاق للأبحاث السياسية والقانونية، المجلد 3، العدد 5، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، جوان 2020.
- 3.سعيد دلع، النظام القانوني لشركة التصنيف، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد6. 2017.


المواقع الإلكترونية:

<https://www.aldouman.com>

www.paricmonu.prg

الملاحق

تنظيم حركة الملاحة داخل الحدود البحرية لميناء سكيكدة

 E.P.SKIKDA	Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port		
	REFERENCE PROC-MJ-03-01	Version J	Page 1 / 30
Rédaction : GROUPE DE TRAVAIL	Vérification :	Approbation :	
Date : 01/10/2020	Date : 15/10/2023	Date : 25/10/2023	
Destinataires : DG DGA A DGA O DCAP DD DR DMA DCOM DM DDT DRH DAG DDN DFC DACG DSIE CC CAJ Assistants DG Auditeurs Internes QHSE Président du CP Président du conseil syndical			
Ce document est la propriété de l'entreprise qui sauvegardera ses droits en accord avec les dispositions législatives civiles et pénales.			



E.P. SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE PROC-MJ-03-01

Version : J

Page 2 / 30

1. Historique des modifications

Version	Date	Nature des modifications
H	15.06.2021	1- Prise en charge du Décret exécutif n° 21-147 du 5 Ramadhan 1442 correspondant au 17 avril 2021 portant mise en place de la plate forme communautaire portuaire d'échanges de données numériques. 2- prise en charge Note circulaire réf : N°1007/PDG/21 du 25.04.2021 relative à l'affectation des remorqueurs ainsi que la durée de la manœuvre pour les navires céréaliers d'une longueur hors tout supérieure à 171 mètres
I	09.04.2023	Mise à jour suite : 1- Revue de processus, 2- Prise en charge du cahier des tarifs 2023. 3- Actualisation de la liste des destinataires ,
J	25/10/2023	1 Modification de l'intitulé de la procédure : « Maitrise des informations documentées et enregistrements » au lieu de « Maitrise des documents et enregistrements » 2 Modification du champ d'application : informations documentées au lieu de Maitrise des documents et enregistrements

2. BUT

L'objectif de cette procédure est d'organisation de la régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port de skikda et De définir le nombre de remorqueurs affectés pour l'accostage, l'appareillage, mouvements de poste à poste ou d'un port vers un port et l'amarrage des pétroliers sur les bouées en mer (SPM B1 et B2).


3. CHAMP D'APPLICATION

La présente procédure s'applique à tous les mouvements de navigation effectuer dans les limites maritimes des ports de skikda.

4. REFERENCES

- La convention MARPOL
- La convention SOLAS
- Ordonnance n° 21-09 du 27 Chaoual 1442 correspondant au 8 juin 2021 relative à la protection des informations et des documents administratifs, notamment les articles 15 & 16 .
- Arrêté willaya N : 2441 du 02 10 2022 portant le prolongement du domaine maritime public du port
- Ordonnance N°76-80 du 23 octobre 1976 modifiée et complétée par la loi N°98-05 du 25 juin 1998 Portant code maritime Algérien.

port



Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE PROC-MJ-03-01 Version : J Page 6 / 30

E.P. SKIKDA

4 Navires de lignes régulières ;

5 Les navires de tramping seront admis suivant la règle du « premier arrivé premier servi » en fonction de la disponibilité du poste à quai admissible, du tonnage et volume de la marchandise à bord et des Aires d'entreposage disponible en tenant compte de l'intérêt général.

- Tout navire mis à quai et n'entamant pas ses opérations commerciales dans les 48 heures qui suivent sa date d'accostage, sera remis en rade et attendra son tour en fonction de la disponibilité des postes à quai qui se dégagera.
- Pour des raisons de sécurité et/ ou impératifs d'exploitation commerciale, la programmation des navires peut être modifiée à tout moment par le président de la CPN en concertation avec les services de la DMA et des consignataires concernés.
- Les propriétaires des marchandises soumises à des analyses préalables peuvent solliciter le concours des services de la Capitainerie du Port pour la prise des échantillons en rade.

2- Restrictions portuaires pour navires céréaliers
En période hivernale et de trafic intense il ne peut être admis à l'intérieur de l'ancien port d'une manière simultanée, que deux navires céréaliers et ce compte tenu de la spécificité de ce type de navire.

3- Frais de mouvements
Les mouvements décidés en commission de placement des navires pour des raisons d'exploitation sont supportés par l'Entreprise Portuaire de Skikda.
Ces raisons doivent être clairement mentionnées sur le procès-verbal de conférence.
Les mouvements effectués pour des raisons météorologiques défavorables mettant en cause la sécurité du navire et des infrastructures portuaires sont facturés à 50% du tarif normal quel que soit le moment, la durée, et le nombre de remorqueur requis pour la manœuvre.
Durant la période hivernale, les consignataires sont tenus de prévoir lors de l'escale un mouvement pour les navires séjournant plus de 48 heures au port.

B/ AFFECTATION DES REMORQUEURS :

1- Modalités d'affectation des remorqueurs et durée de manœuvre pour les navires à marchandises diverses :

Pour la sécurité du port et des installations, il est fait obligation à tous les navires à marchandises diverses d'être assisté par un nombre de remorqueurs suffisant en fonction de la taille des navires, selon les conditions fixées ci-après :

Longueur hors tout	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre		durée de la manœuvre en heure	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
De 80 mètres à 115 mètres	01	01	1	1
De 116 mètres à 135 mètres	02	02	2	1

Ce document est la propriété de l'entreprise qui sauvegardera ses droits en accord avec les dispositions législatives civiles et pénales.



E.P. SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE : PROC-MJ-03-01

Version J

Page 5 / 30

La publication de l'annonce est conditionnée par la transmission des 07 documents FALS, du plan de chargement et du cargo manifeste (à l'import).

2-Rejet de l'annonce du navire :

- ✓ Si vous constater une erreur dans l'annonce ou manque de documents, cette dernière doit être rejetée avec notification du motif de rejet.
- ✓ Le consignataire doit corriger les informations erronées puis introduire une nouvelle demande de poste à quai.

3-Annulation de l'annonce navire :

- ✓ Une demande via la plateforme doit être formulée par le consignataire avec motif de l'annulation et introduite 06 heures avant l'arrivée du navire.
- ✓ Si la demande de l'annulation est rejetée elle doit être notifiée avec motif du rejet.

Et de présenté au niveau de la commission de placement des navires :

- Bon de commande et quitus dûment signé par le service recouvrement pour les consignataires non conventionnés.

La commission de placement des navires sous la responsabilité de son président procède à l'affectation des navires aux postes d'accostage appropriés.

Chaque réunion de la CPN est sanctionnée par un procès verbal où sont consignées toutes les décisions retenues (Prévisions de départs, prévisions d'accostages, prévisions d'arrivées des navires, navires en opération commerciales de nuit, mouvements des navires à l'intérieur du port, et mouvements de navires de l'ancien port vers le nouveau port et vis versa).

La programmation des pétroliers ou gaziers sur les appontements ou l'amarrage sur bouée en mer (SPM) est subordonnée à la transmission à la vigie centrale, par SH unité commerciale EST d'un fax ou email avec une copie au Directeur de la capitainerie.

Une veille de sécurité assurée par les remorqueurs est prodiguée aux pétroliers et gaziers accostés aux appontements qui leurs sont destinés ; les pétroliers amarrés aux bouées de chargement en mer bénéficient d'une veille de sécurité assurée par un pilote maritime à bord et la présence d'un remorqueur durant le chargement.

1- Priorité d'accostage

EN REGLE GENERALE : LE PREMIER NAVIRE ARRIVE EST LE PREMIER SERVI

La priorité de programmation des navires et leurs mises à quai est accordée aux:

- 1 Navires à passagers (Car-Ferry) ;
- 2 Navires militaires ;
- 3 Navires à conteneurs conventionnés avec l'Entreprise Portuaire de Skikda ;



E.P. SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE PROC-MJ-03-01

Version J

Page 3 / 30

- Décret exécutif n°02-01 du 26 janvier 2002 portant règlement général d'exploitation et de sécurité des ports algériens.
- Décret présidentiel n° 18-292 du 9 Rabie El Aouel 1440 correspondant au 17 novembre 2018 portant approbation du plan national de recherche et de sauvetage maritimes (Plan SAR maritime).
- Décret exécutif n° 21-147 du 5 Ramadhan 1442 correspondant au 17 avril 2021 portant mise en place de la plate-forme communautaire portuaire d'échanges de données numériques.
- Décret exécutif n°06-08 du 09.01.2006 fixant l'organisation, les qualifications professionnelles de pilotage et les règles d'exercice du pilotage dans les ports.
- Décret exécutif n° 15-08 du 23 Rabie El Aouel 1436 correspondant au 14 janvier 2015 modifiant et complétant le décret exécutif n° 06-08 du 9 Dhou El Hidja 1426 correspondant au 9 janvier 2006 fixant l'organisation du pilotage, les qualifications professionnelles des pilotes et les règles d'exercice du pilotage dans les ports.
- Décret exécutif n° 16-140 du 27 Rajab 1437 correspondant au 5 mai 2016 complétant le décret exécutif n° 06-08 du 9 Dhou El Hidja 1426 correspondant au 9 janvier 2006 fixant l'organisation du pilotage, les qualifications professionnelles des pilotes et les règles d'exercice du pilotage dans les ports.
- Arrêté du 12 juin 1972 fixant les limites des zones où le pilotage maritime est obligatoire.
- Arrêté interministériel du 15.09.1983 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans le golf de skikda.
- Décision du ministre des Transports n°86-033 du 19 janvier 1986 réglementant la commission de placement de navires.
- Décision de la DG/EPN/REF/2007/DG/N°595 du 31.10.2007 définissant les membres et le fonctionnement de la commission de placement des navires.
- ISO 9001 :2015/ISO14001 :2015/ISO 45001 :2018.
- Cahier des tarifs de l'entreprise.

5. DEFINITIONS ET ABREVIATION :

- **Agent consignataire :**
Agent agréé par l'état pour représenter les armateurs des navires (propriétaires), il les représente au port et défend leurs intérêts, il prend en charge les navires dès leurs arrivées jusqu'à leurs départs (représentant légal à la commission de placement de navires), s'engage à payer les frais d'escales de ses navires, la récupération des débris du navire par la barge de récupération ou par benne à ordures, engage l'embauche des équipes de manutentionnaires, engage les opérations d'avitaillement et de soutage, remis les prévisions de départ de ses navires.
- **Tirant d'eau du navire :** c'est la hauteur de la partie immergée du navire qui varie en fonction de la charge transportée, il correspond à la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque (la quille).
- **Jauge brute du navire :** est une mesure de la capacité de transport d'un navire, elle s'exprime en tonneaux de jauge brute (TJB), ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m³.
- **Jauge nette du navire :** elle s'obtient en déduisant de la jauge brute tous les volumes non utilisables pour le stockage des marchandises à savoir les logements d'équipage, machines, chaudières, capacités ne servant pas au transport, passerelle de navigation etc..., la jauge nette sert de barème à l'évaluation des taxes portuaires et de pilotage.

Ce document est la propriété de l'entreprise qui sauvegardera ses droits en accord avec les dispositions législatives civiles et pénales.



E.P. SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE PROC-MJ-03-01

Version J

Page 4 / 30

- **ETA (estimated time of arrival)** : temps d'arrivée estimé
- **ETS (estimated time of departure)** : temps de départ estimé
- **Mouvements de navires** : toutes les manœuvres nécessitant un déplacement d'un navire (manœuvre d'accostage, d'appareillage, déhalage, halage, mouvement de poste à poste ou de port à port)
- **Halage** : déplacement d'un navire le long du poste d'accostage du côté de l'avant du navire à l'aide des amarres.
- **Déhalage** : déplacement d'un navire le long du poste d'accostage vers du côté arrière du navire à l'aide de ses amarres.
- **Accostage** : manœuvre de mise à quai d'un navire
- **Appareillage** : manœuvre de sortie d'un navire
- **APCS** : plate forme communautaire portuaire d'échanges de données numériques, « Algerian Port Community System »

6. CONTENU

A/ LA COMMISSION DE PLACEMENT DES NAVIRES :

La commission de placement des navires (CPN) présidée par le Directeur de la Capitainerie ou son intérimaire se réunit quotidiennement à 10h00 au siège de la Direction Capitainerie du port pour la programmation des navires et la planification des opérations portuaires (chargement, déchargement des navires, transit et évacuation des marchandises).


Les membres permanents de la commission de placement des navires (CPN) sont :

- ✓ La Direction Capitainerie représentée par son Directeur, ou son intérimaire ;
- ✓ L'officier de port de permanence ;
- ✓ La Direction Manutention et Acconage représentée par le chef de département manutention et le chef département acconage ;
- ✓ Les agents consignataires (Les agents consignataires des navires peuvent faire assister les transitaires et les réceptionnaires/exportateurs de la marchandise en qualité d'observateurs) ;
- ✓ La Direction des Douanes représentée par un agent des douanes ;
- ✓ La SNTF représentée par le chef de gare ou son représentant.
- ✓ Service contrôle sanitaire aux frontières.

Les opérateurs économiques et les autres intervenants concernés de la chaîne logistique sont tenus d'utiliser les services de l'APCS pour l'accomplissement des formalités et opérations portuaires liées au commerce transfrontalier par voie maritime.

1-Création de l'annonce navire :

- ✓ Pour les voyages long cours : 48 h avant son arrivée et 72 h s'il transporte des marchandises dangereuses.
- ✓ Pour les voyages de cabotage international : 06 h avant son arrivée et 24 h s'il transporte des marchandises dangereuses.
- ✓ Pour le cabotage national : il est possible de créer pour le même voyage plusieurs annonces et dans ce cas le port de provenance doit correspondre au dernier port touché.

 E.P. SKIKDA	Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port	
	REFERENCE : PROC-MJ-03-01	Version : J Page 11 / 30

9. ANNEXES :

- Situation à quai FORM-MJ-03-01-01.
- Situation rade FORM-MJ-03-01-02.
- Situation des mouvements des navires FORM-MJ-03-01-03
- Analyse causes d'attentes des navires FORM-MJ-03-01-04
- Etat de confirmation de la programmation des pétroliers par SH U-C-EST FORM-MJ-03-01-05
- PV CPN FORM-MJ-03-01-06.
- Fiche navires FORM-MJ-03-01-07
- Déclaration d'entrée au port FORM-MJ-03-01-08
- Fiche de pointage des navires FORM-MJ-03-01-09.
- Tableau de service des pilotes FORM-MJ-03-01-10
- Bon de récupération de détritux des navires FORM-MJ-03-01-11.
- Bon de service fait FORM-MJ-03-01-12.

Ce document est la propriété de l'entreprise qui sauvegardera ses droits en accord avec les dispositions législatives civiles et pénales.

قائمة المحتويات

الصفحة	العنوان
	الشكر والتقدير
	الإهداء
01	المقدمة
الفصل الأول: الرقابة على السفن في إطار الاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم	
07	تمهيد
07	المبحث الأول: الرقابة على السفن في إطار الاتفاقيات الدولية
07	المطلب الأول: المنظمة البحرية الدولية ومعايير سلامة السفن
07	الفرع الأول: المنظمة البحرية الدولية IMO
10	الفرع الثاني: المعايير الدولية الخاصة بأمن وسلامة السفن
11	المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية في مجال السلامة البحرية ومنع التلوث
11	الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية في مجال السلامة البحرية
12	أولاً: اتفاقية سولاس
13	ثانياً: الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن
14	ثالثاً: الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن
14	الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية في مجال منع التلوث
15	أولاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتي غويابي 1982م
16	ثانياً: اتفاقية ماربول
17	المبحث الثاني: الرقابة على السفن في إطار مذكرات التفاهم
17	المطلب الأول: مذكرة باريس paris mou

18	الفرع الأول: الدول الأعضاء في مذكرة باريس وهيكلها التنظيمي
18	أولاً: الدول الأعضاء
18	ثانياً: هيكلها التنظيمي
21	الفرع الثاني: اجراء التفتيش وتبادل المعلومات
21	أولاً: اجراءات التفتيش
22	ثانياً: تبادل المعلومات
23	المطلب الثاني: مذكرة البحر الأبيض المتوسط
23	الفرع الأول: الدول الأعضاء في المذكرة وهيكلها التنظيمي
23	أولاً: الدول الأعضاء
24	ثانياً: الهيكل التنظيمي
25	الفرع الثاني: إجراءات التفتيش وتبادل المعلومات
25	أولاً: إجراءات التفتيش
27	ثانياً: تبادل المعلومات
28	خلاصة الفصل الأول
الفصل الثاني: الرقابة الوطنية على السفن	
30	تمهيد
31	المبحث الأول: آليات الرقابة الوطنية على السفن
31	المطلب الأول: شروط الرقابة على السفن
31	الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالسفينة محل الرقابة
31	أولاً: الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش
32	ثانياً: الا تتسبب سلطة الميناء في الاضرار بالسفينة
32	الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بسلطة الميناء

33	أولاً: أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم دولة أجنبية
33	ثانياً: ان تكون السفينة متجهة نحو ميناء الرسو
33	المطلب الثاني: الرقابة في إطار دولة الميناء
33	الفرع الأول: تفتيش السفن
34	أولاً: اختيار السفينة المراد تفتيشها
34	ثانياً: إجراءات عمليات التفتيش
35	الفرع الثاني: تقرير التفتيش
35	أولاً: تحرير تقرير التفتيش
36	ثانياً: الإجراءات المتخذة في حالة تسجيل تحفظات وانتهاكات
37	المبحث الثاني: أجهزة الرقابة على السفن
37	المطلب الأول: اللجان المختصة والشهادات الممنوحة للسفن
37	الفرع الأول: اللجنة المركزية للسلامة
37	أولاً: اللجنة المركزية للسلامة والامن
38	ثانياً: اللجنة المحلية للتفتيش
38	الفرع الثاني: شهادات السلامة
38	أولاً: شهادة السلامة
39	ثانياً: شهادة الملاحة
41	المطلب الثاني: الرقابة التي تمارسها الدولة على الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية
41	الفرع الأول: الرقابة الإدارية
41	أولاً: طلب التسجيل
42	ثانياً: معاينة أوراق وشهادات السفن
42	الفرع الثاني: الرقابة التقنية
43	أولاً: الاتفاقيات الدولية
44	ثانياً: الرقابة عن طريق شركات التصنيف

قائمة المحتويات

45	الفرع الثالث: الرقابة الاجتماعية
45	أولاً: الطاقم وظروف العمل
46	ثانياً: اختصاصات الريان
47	خلاصة الفصل الثاني
49	الخاتمة
52	قائمة المصادر والمراجع
54	الملاحق

المأخض

تتناول هذه المذكرة موضوع الرقابة على السفن، كأحد الجوانب الأساسية لضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية. فمع ازدياد حركة السفن وتنوع نشاطها، أصبح من الضروري مراقبتها بشكل فعّال، سواء من قبل الدول التي تزورها أو من قبل الدول المالكة لها.

تتقسم المذكرة إلى فصلين رئيسيين:

الفصل الأول يتحدث عن الرقابة في إطار الاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم، حيث تلتزم الدول بالتعاون لتفتيش السفن الأجنبية، وتبادل المعلومات فيما بينها، من خلال آليات إقليمية مثل مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط. الهدف هو ضمان احترام السفن للمعايير الدولية وعدم السماح للسفن غير المطابقة بالإبحار.

الفصل الثاني يركّز على الرقابة الوطنية على السفن، وهي مسؤولية كل دولة تجاه سفنها الخاصة. يشمل ذلك فحصها، إصدار الشهادات المطلوبة، والتأكد من جاهزيتها للامتثال للقوانين الدولية أثناء عملها في البحار.

من خلال هذا التوازن بين الرقابة الدولية والوطنية، تساهم الدول في تعزيز الأمن والسلامة في البحار والمحيطات.

الكلمات المفتاحية: السلامة البحرية، حماية البيئة البحرية، تفتيش السفن الأجنبية، الاتفاقيات الدولية، آليات الرقابة

ABSTRACT

This memorandum addresses the topic of ship inspection, which is one of the key aspects of ensuring maritime safety and protecting the marine environment. With the increasing movement and diverse activities of ships, it has become essential to monitor them effectively—both by the countries they visit and by the countries that own them.

The memo is divided into two main chapters:

The first chapter discusses inspection within the framework of international agreements and memorandums of understanding. Countries commit to cooperating in the inspection of foreign ships and to exchanging information through regional mechanisms such as the Mediterranean Memorandum of Understanding. The goal is to ensure that ships comply with international standards and to prevent substandard vessels from operating.

The second chapter focuses on national ship inspection, which is the responsibility of each state for its own vessels. This includes inspecting ships, issuing the necessary certificates, and ensuring their readiness to comply with international regulations while operating at sea.

By balancing international and national inspection efforts, states contribute to enhancing safety and security across the world's seas and oceans.

Keywords: Marine Safety, Marine Environment Protection, Foreign Ship Inspection, International Conventions, Control Mechanisms