

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



## تفتيش السفن في القانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

مريم بوغازي

من تقديم الطالب(ة):

- رحمة بوجادي
- هالة بوزكري
- منال بوسطر

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أحلام نطور	أستاذة مساعدة	رئيسا
مريم بوغازي	أستاذة مساعدة	مشرفا ومقررا
كوثر قنطار	أستاذة مساعدة	مناقشا

دورة جوان: 2022

عقلك تضطرب به أمواج البحر  
حيث السفن السماء تختال على سطح الماء  
لا تأبه السفن الصغيرة وهي تحيها في إجلال  
فإن كانت لدى سفن تركب متن البحر  
لشغلت بذلك الأمل السابح في قلب الماء  
وغدوت أقطف أوراق العشب وأذروها  
أسألها أين مهب الريح والعواصف  
ولظلت عيني عاكفة فوق الخرائط  
تأمل في مواقع الموانئ ومسارات السفن

ويليام شيكسبير

تاجر البندقية

## شكر وتقدير

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة ومكننا من إتمام هذه المذكرة راضين أن يكون خالصا لوجهه الكريم.

نتوجه بالشكر الجزيل إلى أستاذتنا الفاضلة " مريم بوغازي " التي تكلمت بقبولها لإشراف مذكرتنا ونصائحها العلمية التي لم تبخلها علينا، وسعة صبرها وحثيث جهدها في إثراء هذه المذكرة جزاها الله خيرا.

ونشكر الدكتور الفاضل " نور الدين بوصلصال " الذي ساعدنا بنصائحه العلمية وتفضل لنا من وقته.

كما يشرفنا أن نتقدم كذلك بخالص الشكر والعرفان لأعضاء لجنة مناقشة هذه المذكرة.

وإلى كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد في إنجاز هذا العمل المتواضع.

دون أن ننسى كل من أفادنا ولو بكلمة علم طوال مشوارنا الدراسي.

# الإهداء

الحمد لله حمدا كثيرا، وإلى من قاد قلوب البشرية وعقولهم إلى مرفأ الأمان، معلم البشرية محمد صلى الله عليه وسلم.

أما بعد:

الحمد لله الذي وفقني لتثمين هذه الخطوة في مشواري الجامعي هذه ثمرة جهدي والنجاح بفضلته تعالى.

إليك يا منبع الأمل الصافي الحنون... والأمل المشرق الذي لا يغيب ضوؤه كالشمس والقمر

إليك أهدي عباراتي... ورسالتي... وأزكى تحياتي...

إلى نور عيني وضوء دربي ومنهجة حياتي...

أمي ثم أمي ثم أمي... من كانت دعواتها وكلماتها رفيق هذا التفوق.

\*والدتي العزيزة\*

إليك يا من غمرتني بعطفك وحنانك وزرعت بنفسي حب العلم،

إليك أهدي حبي وقلمي... ورسالتي... وجهدي وعمري،

ذاك الرجل المهيب الذي بذل زهرة شبابه لنحيا

\*والدي العزيز\*

وإلى كل يد وقلب سار معي درب الإنجاز، وكل من قدم لي الدعم المعنوي ولو بكلمة، إلى كل

من كان لهم أثر على حياتي، وإلى كل من أحبهم قلبي ونسيهم قلبي، بدون أن أنسى

زميلاتي في هذا العمل الذي جمعني معهم مسيرة طوال العام كللت بإنجاز \*مذكرة التخرج\*

أهدي هذا العمل المتواضع، راجية من الله أن تكون نافذة علم، وبطاقة معرفة

رحمة

# الإهداء

إن النجاح رحلة وليس محطة وصول، فما انتهى درب، وختم جهد، ولا تم سعي إلا بفضلته  
تعالى فالحمد لله حين البدء، وحين الختام.

يسرني أن أهدي ثمرة جهدي هذا راجية من الله عز وجل أن يجعله في ميزان حسناتي.

إلى أعز الناس على قلبي " أمي " ملاكي في الحياة وسر الوجود، التي تحت قدميها الجنة،  
والتي بدعائها تنير دربي، أدام الله صحتها.

إلى من شجعني على المثابرة وحب العلم " أبي " حفظه الله.

إلى الغالي " جدي رابع " وصديقتي " آية " رحمهما الله.

إلى سندي في الحياة " إخوتي " وإلى " زوجة أخي ".

إلى بنات أختي: حلا، مرام، لينا، فرح.

إلى كل أفراد عائلة " بوزكري ".

إلى صديقات وزميلاتي في العمل والدراسة.

إلى كل من دعا لي وساندني وساعدني أو أوجهني في إنجاز هذا البحث ولو بالقدر القليل.

إلى كل من رافقتني في مشواري العلمي والمعرفي من معلمين وأساتذة.

هالة

# الإهداء

الحمد لله الذي تتم بنعمته الصالحات، والصلاة والسلام على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى.

أهدي ثمرة جهدي المتواضع

إلى من وهبوني الحياة والأمل، والنشأة وشغف الاطلاع والمعرفة، ومن علموني أن ارتقي سلم الحياة بحكمة وصبر إلى \*والدي العزيز وأمي الحبيبة\*

إلى من حبهم يجري في عروقي وينبض بذكراهم فؤادي إلى اخواتي الغاليات، إلى كل فرد من عائلة " بوسطر ".

إلى من سرنا سويا، وشققنا الطريق معا نحو النجاح والإبداع في مسيرتنا العلمية إلى زميلاتي وصديقاتي.

إلى من علموني حروفا من ذهب، وكلمات من درر، وكانوا عوننا في رحلة بحثي إلى أساتذتي الكرام.

وأخيرا إلى من ساعدني، كان له دور من قريب أو من بعيد في إتمام هذه الدراسة، سائلة المولى عز وجل أن يجزي الجميع خير الجزاء في الدنيا والآخرة.

ثم إلى كل طالب علم سعي بعلمه ليفيد المسلمين بكل ما أعطى الله من علم ومعرفة.

منال

# مقدمة

يشكل البحر أهمية قصوى في حياة الانسان، إذ يعتبر أداة اتصال بين الأمم وحلقة للاتقاء الحضاري، حيث تشكل مساحات البحار والمحيطات ما لا يقل عن 73% من مجموع مساحة الكرة الأرضية، وقد وضح ذلك جليا من خلال الآيات القرآنية التي وردت في شأن البحار « وله الفلك الجوار المنشآت في البحر كالأعلام ».<sup>1</sup> من هذه الآية تظهر الأهمية التي يكتسبها البحر والتي ازدادت مع مرور الزمن، فقد أصبح الانسان أكثر اهتماما من خلال الاستغلال الأمثل للموارد واستخراج ما بباطنه من ثروات.

وقد أدى ذلك الى زيادة عدد السفن التي تجوبها، وارتفاع حركة الملاحة وكثافتها بشكل أوضح، وبما أن السفينة هي منشأة عائمة يجب إعطاء تعريف قانوني لها وجاءت المادة 13 من القانون البحري الجزائري بذلك: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة."<sup>2</sup>

من هذا التعريف تبرز أهمية السفينة ومع التطور الحاصل ظهرت عدة منشآت بمعايير صغيرة كالقوارب الهوائية وحتى معايير كبيرة كمنصات التنقيب والمصانع العائمة، حيث أنه نتج عن كل ذلك زيادة الأخطار البحرية سواء التي تهدد البضائع أو الأرواح أو الممتلكات أو حتى البيئة البحرية، هذا ما أدى الى ضرورة وجود نظام قانوني للسلامة وحماية البيئة البحرية من خلال إيجاد آلية لتوفير سفن آمنة تضمن حماية الأشخاص والمنشآت البحرية، وتتمثل هذه الآلية في إجراء تفتيش السفن الذي يعد التزاما يقع على عاتق الدول التي تحمل السفينة علمها أو دولة الميناء على حد سواء والتي تتولى ضمان صلاحية السفن للملاحة البحرية لتجنب مختلف أنواع المخاطر التي تهدد السلامة البحرية.

<sup>1</sup>سورة الرحمن الآية -24-.

<sup>2</sup> الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396، الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية 29 الصادرة بتاريخ 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم.

يكتسي موضوع البحث أهمية أساسية من حيث أنه إجراء هام لضمان سلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح، لأن الملاحة البحرية تهدد السلامة، إضافة إلى ذلك فإنه يشكل موردا اقتصاديا هاما بالنظر لما يوفره من عائدات للخرينة العمومية من خلال الرسوم التي تلتزم السفن بدفعها مقابل عملية التفتيش فقد يترتب على التفتيشات الخاصة بسلامة السفن استيفاء رسم لفائدة الخزينة الجزائرية يحدد مبلغه بقرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير المالية، ويتحمل هذا الرسم مالك السفينة التي تجرى معاينتها أو تجهزها الذي لا يملكها وقد جاءت بذلك المادة 242 من القانون البحري الجزائري.

يرجع اختيار موضوع الدراسة الى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية، حيث تتمثل الأسباب الذاتية في الرغبة والفضول الذي تكون لدينا في هذا الجانب بمعرفة كل ما يتعلق بعملية تفتيش السفن، بالإضافة الى قلة الدراسات والأبحاث بشأن هذا الموضوع، ومن جهة أخرى الأهمية والضرورة التي يكتسيها هذا البحث، انجذابنا للعنوان باعتباره من ضمن اقتراحات عناوين مذكرات التخرج.

أما الأسباب الموضوعية فتتعلق أساسا باعتبار تفتيش السفن من الإجراءات الأساسية في القانون البحري نظرا لاعتباره إجراء روتيني وإلزامي قبل دخول السفن وخروجها من الموانئ، بالإضافة الى تميز هذا الموضوع بجانبه التطبيقي والتقني بما يتماشى وطبيعة تخصصنا المهني، وهذا ما سمح لنا بالتقرب للمؤسسة المينائية وإجراء تريض ميداني والاحتكاك بأهل الاختصاص والإثراء والإفادة في هذا الموضوع بشكل كافي.

تهدف هذه الدراسة الى التعرف على القواعد التي تحكم عملية تفتيش السفن، وإبراز أهميته ودوره في ضمان سلامة الملاحة البحرية، كذلك محاولة تقديم إضافة جديدة للمكتبة والجامعة الجزائرية من خلال دراسة مختلف الجوانب المتعلقة بعملية تفتيش السفن والوقوف

على أهم النقاط التي تميزه وتضفي عليه هذه الخصوصية، وسعياً منا لإثراء البحث العلمي بصفة عامة والمكتبة بصفة خاصة والاستفادة من هذه الدراسة المتواضعة.

وقد واجهتنا خلال رحلة البحث عدة صعوبات يعاني منها معظم المتخصصين في المجال البحري، وخاصة نحن الطلبة تتمثل في نقص المراجع المتعلقة بموضوع الدراسة خاصة فيما يتعلق بالكتب المتخصصة في القانون البحري الجزائري، ما دفعنا للاعتماد على النصوص القانونية والمراسيم والاتفاقيات، إضافة إلى قلة الأساتذة المتخصصين في المجال البحري.

تعتبر السلامة البحرية من أهم ما تسعى إليه الدول والمنظمات الدولية للمحافظة على سفنها ما جعل عملية تفتيش السفن على قدر من الضرورة والأهمية وأوجب تنظيمها بنصوص خاصة تختلف من دولة إلى أخرى، وهو ما يدفعنا إلى طرح الإشكال التالي: كيف نظم المشرع الجزائري عملية تفتيش السفن؟

تتفرع عن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات الفرعية أهمها:

- ما هو نطاق تطبيق إجراء تفتيش السفن؟

- ماهي القواعد التي تحكم عملية تفتيش السفن؟

للإجابة عن الإشكالية المطروحة فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي من خلال استعراض النصوص القانونية المتعلقة بموضوع الدراسة وتحليلها، وقد عمدنا في بعض العناصر إلى مقارنة بعض النقائص التي لم يتطرق لها المشرع الجزائري.

لتحقيق أهداف الدراسة تم تقسيم هذا البحث إلى فصلين، حيث تناولنا في الفصل الأول الإطار المفاهيمي لتفتيش السفن من خلال التطرق إلى ماهية تفتيش السفن (المبحث الأول) وشروط تفتيش السفن (المبحث الثاني) ونطاق تفتيش السفن (المبحث الثالث) أما الفصل الثاني فقد خصصناه للإطار الاجرائي لتفتيش السفن من خلال عرض الهيئات المختصة بتفتيش

السفن (المبحث الأول) والقواعد التي تحكم عملية تفتيش السفن (المبحث الثاني) إضافة إلى الآثار المترتبة عن عملية تفتيش السفن (المبحث الثالث).

# الفصل الأول

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتفتيش السفن

يعتبر تفتيش السفن من أهم الإجراءات التي تضمن سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح، فالدولة تتمتع بسلطات رقابية واسعة سواء كانت وطنية أم أجنبية من أجل ضمان صلاحيتها للملاحة لتجنب المخاطر التي قد تتعرض لها خلال الرحلة البحرية أو الأضرار التي قد تتسبب للبيئة البحرية أو الأشخاص الموجودين على متنها، لذلك فإن تفتيش السفن يعد من أهم الإجراءات التي تسمح بتوفير ملاحية بحرية آمنة من جهة وحماية الأشخاص والبيئة البحرية من جهة أخرى، ولتوضيح هذا الدور يجب تحديد ماهية تفتيش السفن (المبحث الأول) ونطاق تفتيش السفن (المبحث الثاني) وشروط تفتيش السفن (المبحث الثالث).

### المبحث الأول: ماهية تفتيش السفن

تعتمد الدول في نشاطها الاقتصادي على حركة التجارة الدولية المتبادلة، التي تتم عن طريق النقل البحري بالسفن باعتباره الأقل تكلفة، إلا أنه بالمقابل أكثر عرضة للمخاطر والحوادث البحرية الناتجة عن العيوب التقنية أو سوء استغلال السفن، وهو ما فرض ضرورة إيجاد نظام قانوني خاص لضمان الأمن البحري يرتكز أساساً على تفتيش السفن للتأكد من صلاحيتها للملاحة،<sup>1</sup> وبالنظر إلى أهمية هذا الإجراء يجب توضيح مفهوم تفتيش السفن (المطلب الأول) والهدف من هذه العملية (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 05.

### المطلب الأول: مفهوم تفتيش السفن

يعد تفتيش السفن نظام تحقيق تقوم به دولة الميناء أو دولة العلم وذلك للتأكد من أن السفينة تلتزم بالشروط وهذا من أجل ضمان السلامة للسفن، لذلك لا بد من إعطاء تعريف لتفتيش السفن (الفرع الأول) وخصائصه (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: تعريف تفتيش السفن

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى تعريف تفتيش السفن، لذلك سنعمد الى إعطاء تعريف التفتيش، لغوي (أولاً)، وتعريف اصطلاحى (ثانياً).

#### أولاً: التعريف اللغوي

يقصد بالتفتيش لغة الطلب والبحث، وفتشت الشيء فتشاً وفتشه تفتيشاً مثله، قال شمر: " فتشت شعر دي الرمة أطلب فيه بيتاً."  
وفعل فتش بمعنى راقب ولاحظ، تعني المراقبة أو عمل الرقابة، مصدر فتش التفتد، المراقبة، البحث، الفحص، البحث لاستخراج ما يكون قد خفي.<sup>1</sup>

#### ثانياً: التعريف الاصطلاحى

يقصد بالتفتيش التأكد من السير الحسن والمنتظم للنشاطات والتصرفات وذلك وفقاً للخطط الموضوعة والتعليمات الصادرة والمبادئ المعتمدة بهدف الكشف عن مواطن الضعف وتصحيحها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ابن منظور، معجم لسان العرب، الطبعة 03، دار صادر، بيروت، 1414، ص 3337.

<sup>2</sup> جمال بنيزة، رقابة مفتشية العمل على تطبيق احكام القانون الاجتماعى، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012، ص 03.

كما يعرف التفتيش على أنه نشاط متعلق بالتأكد من مدى مطابقة الإنتاج للمواصفات الموضوعية والتحقق من سلامة الأداء واكتشاف أوجه الإهمال والقصور فيه وهذا بفحص الجوانب الشكلية والاجرائية، كذلك من تنفيذ الخطط وتحقيق الأهداف وهذا باستخدام طرق فعالة ذات كفاءة عالية، وهذا يتم عن طريق مفتشون ومختصون.<sup>1</sup>

وأيضا هو أسلوب يهتم بفحص الجوانب الشكلية والاجرائية للسفينة المراد العمل بها وذلك وفق خطة عمل محددة وفعالة تقودنا الى نتائج، ويتم إفراغها في شكل تقارير لذلك يعتبر إحدى أهم الأدوات لضمان السلامة للسفن.

### الفرع الثاني: خصائص تفتيش السفن

يتم التفتيش بمقتضى القانون وفي إطار احترامه ولا يطبق التفتيش إلا بأمر مكتوب صادر عن السلطات المختصة ويتميز التفتيش باتساع نطاق ممارسته (أولا) وسريته (ثانيا) إضافة إلى طابعه الاجتماعي (ثالثا).

### أولا: اتساع نطاق تفتيش السفن

يتم التفتيش على نطاق واسع، ذلك أن السفينة عندما تكون في ميناء الرسو أي في دولة الميناء تتعرض للتفتيش قبل الانطلاق في الرحلة، وبالتالي يتسع نطاق التفتيش ليشمل كافة المناطق البحرية التي تمتد الى عرض البحر وهي المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتمارس الدولة على المنطقة الاقتصادية جزء من

<sup>1</sup> محمد بن علي شيان العامري، " الرقابة مفهومها وأهميتها "، موسوعة مقالات مهارات النجاح مساهمة فعالة في بناء مجتمع المعرفة، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://sst5.com> ، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2022/03/04، الساعة 10:00 .

السيادة عليها وتخضع للتفتيش باعتبار أنها خاضعة لسيادة أي دولة بحيث أنها تستوفي فيها شروط التفتيش.<sup>1</sup>

### ثانيا: سرية عملية تفتيش السفن

يلتزم المفتشون باتباع مبدأ السرية المهنية فيما يتعلق بكل ما يتلقونه من معلومات ذات طابع حصري وسري إذ يقوم المفتشون بأداء واجبهم باستقلالية تامة،<sup>2</sup> فالتفتيش رغم أنه إجراء من إجراءات التحقيق المنصوص عليه في القانون، إلا أنه فيه مساس بالمعلومات.

### ثالثا: الطابع الاجتماعي لعملية تفتيش السفن

تمارس الدولة رقابة اجتماعية على سفنها، حيث أنه توجد قواعد دولية تتعلق بسلامة السفن لحماية رجال البحر، وتتعلق هذه القواعد أساسا باحترام قواعد الشغل بالنسبة للعنصر البشري المكلف بالعمل على متن السفينة، فهذه القواعد تعتبر قواعد دولية وتحدد المعايير الدنيا المتعلقة بتشغيل طاقم السفينة، لأن هذا الطاقم يقضي حوالي ثلثي مدة الرحلة داخل القمرات وأماكن المعيشة على متن السفينة، لهذا يجب أن يعيش فيها الطاقم حياة هادئة ومريحة، بحيث لا يمكن للسفينة أن تجوب البحر بسلام ما لم تتولى مجموعة من الأفراد تسييرها، ويتعلق الأمر بالطاقم والبحارة الذين يرتبطون بالمجهر بعقد عمل.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: أهداف تفتيش السفن

تتمثل عمليات التفتيش بعنوان رقابة الدولة على الميناء في المعاينة على متن السفينة في التحقق من صلاحية الشهادات وغيرها من الوثائق الملائمة إلى جانب حالة السفينة

<sup>1</sup> <https://www.wikipedia.com>, 02/06/2022, 22 :28.

<sup>2</sup> <https://www.unjiu.org>, 23/05/2022, 00:37.

<sup>3</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 65، نقلا عن: مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993، ص 285.

وتجهيزها ضمانا لسلامة الملاحة البحرية (الفرع الأول) وطاقمها وسلامة الأشخاص الموجودين على متنها (الفرع الثاني) إضافة إلى الرقابة على ظروف المعيشة والعمل على متنها من أجل التأكد من احترام القواعد الاجتماعية (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: ضمان سلامة الملاحة البحرية

يجب الاهتمام بجانب سلامة السفن ومعاينتها، وكذا الاحتفاظ بكل سفينة تدخل أحد الموانئ من أجل ضمان سلامة الملاحة البحرية، وهذا استجابة للمعايير الدولية فيما يخص السلامة ووجوب التزام الحكومات المتعاقدة بتنفيذ تدابير الرقابة، كما تخضع السفينة إلى تفتيش من قبل ضباط مفوضين ويقتصر عملهم في إثبات مطابقة خصائص السفينة وبنائها وتصميمها للبيانات المسجلة في الشهادة وأن هذه الشهادات نفسها التي تحملها السفينة سارية المفعول،<sup>1</sup> وإثبات حمولة السفينة لا تتعدى الحد المسموح به في الشهادة وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها وكذلك التأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار.<sup>2</sup>

إضافة إلى إيجاد نظام متقدم ومتجانس لتفتيش الدولة على السفن الأجنبية في الموانئ، وتعزيز التعاون وتبادل المعلومات في هذا المجال، من أجل تحقيق غرض تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وتحسين ظروف المعيشة والعمل على متن السفن، ويجب ألا تضر بالميناء مع ضرورة عدم الإخلال بمبدأ المنافسة بين الموانئ.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 109.

<sup>2</sup> المادة 21 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966، المعدلة ببروتوكول عام 1988، الموقعة بتاريخ 05 أبريل 1966، المعتمدة بلندن، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 21 أوت 1968.

<sup>3</sup> المرسوم رئاسي 2000-58، مؤرخ في 07 ذي الحجة عام 1420، الموافق ل 13 مارس سنة 2000، المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الجريدة الرسمية، العدد 13، السنة 37، الصادرة في الأربعاء ذو الحجة عام 1420، الموافق ل 15 مارس سنة 2000.

### الفرع الثاني: سلامة الأشخاص على متن السفينة

الرقابة في مثل هذه الأوضاع أجدى من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة فضلا عن صعوبة إثبات عدم صلاحية السفينة للقيام بالرحلة، فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية لا بد أن تستوفي الشروط المقررة لذلك، بحيث تكون صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً ومهيئة للاستخدام الذي خصصت له على أن تحدد النصوص المتعلقة بالسلامة بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 38-39.

### الفرع الثالث: ضمان احترام القواعد الاجتماعية

يحق لكل بحار العمل في بيئة آمنة وسليمة تتوافق مع معايير السلامة، وتوفير حماية صحية ورعاية طبية وغيرها من أشكال التدابير الاجتماعية،<sup>1</sup> فقد نصت على هذه الالتزامات اتفاقية العمل البحري التي تفرض على ملاك السفن إعداد خطة للاحتفاظ بمستويات كافية لظروف المعيشة والعمل على متن السفينة، لذلك لا بد من تأهيل مفتشين مدربين تدريباً جيداً.<sup>2</sup> وهناك شروط للتكوين والتأهيل بالنسبة لرجال البحر وقد وضع مبدأ الرقابة من طرف دولة الميناء هذه القواعد بحيث تكلف المفتشون بالتحقق من شهادات ومؤهلات رجال البحر وذلك بمراقبة أن البحارة حاملون للشهادات المطلوبة ومطابقة للمعايير الدولية، وأن التأشيرات محررة وذلك في حالة البحارة ذات جنسية مختلفة عن جنسية العلم وعدد البحارة يتناسب مع قائمة الطاقم المطلوبة من دولة العلم.<sup>3</sup>

### المبحث الثاني: شروط تفتيش السفن

حتى تكون عملية التفتيش صحيحة يجب استيفاء عدد من الشروط، بعضها يتعلق بالسفينة محل التفتيش (المطلب الأول) إضافة إلى الشروط المتعلقة بهيئات تفتيش السفن (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 112. نقلا عن:

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

<sup>2</sup> الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من اتفاقية العمل البحري لعام 2006، المعتمدة من قبل مؤتمر العمل الدولي، المعدلة سنة 2018.

<sup>3</sup> المرسوم التنفيذي رقم 88-88، المؤرخ في 09 رمضان عام 1408، الموافق ل 26 أبريل سنة 1988، المتضمن الانضمام الى الاتفاقية الدولية لسنة 1978، الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، الجريدة الرسمية، العدد 17، السنة 25، الصادرة بتاريخ 10 رمضان عام 1408، الموافق ل 27 أبريل سنة 1988.

### المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش

ينص المشرع الجزائري على جملة من الشروط الواجب توافرها في السفينة لضمان صلاحيتها للملاحة البحرية تتمثل في الشروط المتعلقة بتفتيش السفن الوطنية (الفرع الأول) وشروط متعلقة بتفتيش السفن الأجنبية (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: الشروط المتعلقة بتفتيش السفن الوطنية

تنص المادة 222 من القانون البحري الجزائري على أن " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له."

بحيث يجب أن تكون كل سفينة تقوم برحلات بحرية في حالة صالحة للملاحة وسليمة ومجهزة بشكل مناسب للغرض المقصود منه، إذ لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> المادة 223 من القانون البحري الجزائري.

إذ لا يجوز استخدام السفن التي تستوفي الشروط الأمنية المقررة، وبالأخص الشروط التي تكون في الملاحة البحرية، البناء، والمعدات الموجودة على ظهرها وكل ما يتعلق بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار.

على خلاف المشرع الجزائري الذي لم يفصل في مشتملات التفتيش فإن دول الخليج العربي فصلت في هذه المشتملات حيث سنت قواعد خاصة لتفتيش سفن الناقلات، فعرفت أنها مصممة من أجل نقل كميات كبيرة من النفط الخام (غير مكرر)،<sup>1</sup> فالمشرع الجزائري لم يعط اهتماما بالجانب المتعلق بالتلوث الذي قد ينتج من أي سفن وخاصة سفينة الناقلات التي تعتبر أكثر عرضة للخطر نظرا لأنها معبأة بحمولة خطيرة، فهي بحد ذاتها تشكل خطر على البيئة البحرية، لذلك فقد وضعت دول الخليج برنامج خاص يختص بإصدار تقرير لتفتيش وفحص السفن مثال: احتجاز سفينة نقل محروقات بالخليج،<sup>2</sup> حيث أعطتها أهمية كبيرة، أما فيما يخص قوارب النزهة والمطاعم العائمة التي تعرف بأنها خدمة يقوم بموجبها قطاع النقل في تفتيش السفن الصغيرة من ناحية صلاحيتها للملاحة وتوفير معدات السلامة الموجودة بها.<sup>3</sup>

كما لم يبد المشرع الجزائري أي اهتمام بالمطاعم العائمة بالرغم لما لها من مميزات من بينها الارتقاء بمعايير السلامة، كما فصلت دول الخليج بخصوص الحاويات فقد عرفت أنها وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وحتى على السفن وصممت خصيصا لنقل البضائع.<sup>4</sup>

وهناك أساليب معينة لتفتيش الحاويات تعرضت لها دول الخليج بالتفصيل وهي نوعان: التفتيش الآلي حيث يتم التأكد من مطابقة المشمول لبيان قائمة التعبئة والمستندات الثبوتية،

<sup>1</sup> <https://at.m.wikipedia.org> , 25/04/2022, 23 :00.

<sup>2</sup> <https://www.france24.com> , 27/04/2022, 23 :30.

<sup>3</sup> <https://e.gpv.kw> ,14/05/2022, 21 :09.

<sup>4</sup> مالك الخضري، " الإستراتيجية العربية للنقل " في مجلة النقل الالكترونية تهتم بالدراسات والأبحاث في مجال النقل، العدد

20، الجمهورية العربية السورية، نيسان 2022، تم النشر بتاريخ 11 ديسمبر 2007، مقال منشور على الموقع الالكتروني:

<https://www.mot.gov.sy> ، تم الاطلاع بتاريخ 2022/05/14، الساعة 30: 19 .

كذلك نظام لفحص الحاويات باستخدام أجهزة الأشعة السينية الثابتة والمتحركة، استخدام نظام الكشف المتعدد الأنماط في مكافحة التهريب والعمليات الإرهابية... إلخ، أما التفتيش اليدوي فهو فحص جزئي للمشمول كذلك الفحص الكلي للمشمول في حالات الشك والتهريب.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بتفتيش السفن الأجنبية

يتم تنفيذ رقابة الدولة على السفن التي ترفع علمها باسم رقابة دولة العلم بالنسبة لعمليات التفتيش التي يتم إجراؤها باسم دولة الميناء، بحيث ترفع السفن التي يتم تفتيشها أعلاماً أجنبية، وحتى تكون عملية التفتيش صحيحة ويتحقق التوازن بين مصالح دولة الميناء باعتبارها صاحبة السيادة على إقليمها البحري، يجب أن تتوفر بعض الشروط منها ما يتعلق باتجاه السفينة إلى ميناء الرسو (أولاً) والسفينة محل التفتيش رافعة لعلم دولة أجنبية (ثانياً).

#### أولاً: أن تكون السفينة متجهة نحو ميناء الرسو

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

وبالتالي فإن تفتيش السفينة الأجنبية لكي يكون مشروعاً يجب أن يتم دخولها إلى الميناء بحيث تتمكن دولة الميناء من ممارسة رقابتها التي تنتهي بتسليم شهادة لريان السفينة،<sup>3</sup> تثبت صلاحية السفينة للإبحار دون مخاطر وفي هذه الحالة تسمح لها بمغادرة الميناء، وإما تتأكد

<sup>1</sup> <https://www.misgroup.ae> , 28/05/2022, 16 :30.

<sup>2</sup> المادة 24 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المعتمدة من قبل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر لسنة 1982، بمونتي قوبي، جامايكا، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 16 نوفمبر 1994.

<sup>3</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 115، نقلاً عن:

BOUTOUCHENT Abdenour, les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, op. Cité, page 269.

من انتهاك السفينة للقواعد والمعايير الدولية مما يجعلها غير صالحة للإبحار وبالتالي توقف السفينة إلى غاية إصلاحها ولا تسمح لها بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن وبعدها تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك.<sup>1</sup>

### ثانياً: أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة لعلم دولة أجنبية

التفتيش الذي يكون بعنوان رقابة دولة الميناء يشترط أن تكون السفينة التي تخضع للتفتيش رافعة لعلم دولة أجنبية، تكمن أهمية هذا الشرط في أنه يحقق مصلحة السفينة نفسها من جهة، ومصلحة دولة الميناء من جهة أخرى، ذلك أن السفينة التي لا ترفع أي علم تعتبر من سفن القرصنة، والعلم دليل على جنسيتها مبدئياً على الأقل.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بهيئات تفتيش السفن

تعتبر سلطة دولة العلم هي الهيئة التي تختار موظفين مختصين لتنفيذ عملية التفتيش، إذ هذه الأخيرة المتعلقة بسلامة السفن تكون من قبل الإدارة البحرية وتصدر شهادة السلامة وفق الشروط المحددة في قرار الوزير المختص، لذلك يجب أن يكون الموظف القائم بعملية التفتيش مختصاً (الفرع الأول) وأيضاً مبدأً عدم الاضرار بالسفينة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: أن يكون الموظف المفتش مختصاً

إن 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 رسمياً من قبل السلطة التي يعمل

<sup>1</sup> المادة 219 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

<sup>2</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 115، نقلاً عن:

BOUTOUCHENT Abdenour, les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, op, Cité, page 222.

بها ويكون مسؤولاً أمام تلك السلطة، كما حددت معايير التأهيل والشهادات في الملحق الرابع، وينبغي أن يكون هذا الموظف ذا خبرة وقادراً على التفاهم مع الطاقم،<sup>1</sup> حيث تجرى التفتيشات المتعلقة بسلامة السفن من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: مبدأ عدم الإضرار بالسفينة

يجب على الموظف القائم بعملية التفتيش ألا يتسبب في الإضرار بالسفينة محل التفتيش، وذلك بأن يتقاضي جعل السفينة تنتظر أكثر من الوقت اللازم لإجراء عملية التفتيش،<sup>3</sup> وهذا ما أكدته البروتوكول المعد بلندن عام 1988 الخاص بالاتفاقيات الدولية لسلامة الأرواح في البحار،<sup>4</sup> وأيضاً تناولته مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط في المادة العاشرة،<sup>5</sup> وجاءت هذه الأحكام مطابقة لمبادئ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.<sup>6</sup>

### الفرع الثالث: مبدأ المساواة بين السفن

يجب على سلطة الميناء ألا تقوم بأي تمييز بين السفن الأجنبية الخاضعة لرقابتها، وكل السفن التي تقوم بزيارة موانئها بناء على ألا تميز الدول في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها

<sup>1</sup> إجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لعام 2011، المعتمد في 30 تشرين الثاني نوفمبر 2011، البند 09 من جدول الأعمال، القرار A-10527، ص 07، منشور على الموقع الإلكتروني: <https://.gov.kw>، التاريخ 2022/05/23، الساعة 22:45.

<sup>2</sup> المادة 234 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 118.

<sup>4</sup> المادة 226 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، المعروفة باسم SOLAS، الموقعة بتاريخ 01 نوفمبر 1974، في لندن، دخلت حيز النفاذ في 25 ماي 1980.

<sup>5</sup> البند 10، من المرسوم الرئاسي 58-2000 المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

<sup>6</sup> المادة 226 من اتفاقية مونتري قوبي 1982.

بموجب هذا الجزء قانونا أو فعلا ضد أي دولة أخرى،<sup>1</sup> وحتى عندما يتم اختيار المفتشين للسفن التي تمنح لها الأولوية في التفتيش فإنهم ملزمون باحترام الحالات المنصوصة في القانون، والتي تضمنتها المادة 15 من المرسوم التنفيذي 02-149 المتضمن تحديد قواعد تفتيش 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 اثنا عشر شهرا، والسفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة.

### المبحث الثالث: نطاق تفتيش السفن

فرض المشرع الجزائري على جميع السفن بمختلف أنواعها الالتزام بضرورة مطابقة السفينة لمعايير السلامة المعمول بها دوليا، فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً،<sup>2</sup> ويتم تفتيش السفن على مستويين حيث تقوم دولة العلم بضمان توفر الشروط اللازمة لسلامة السفينة باعتبارها صاحبة السلطة على هذه الأخيرة (المطلب الأول) ويترتب عن القيام بعملية التفتيش منح السفينة شهادات ووثائق تثبت صلاحيتها للملاحة والتي تعتبر بمثابة هوية للسفينة إذ يتم التأكد من وجودها وسريانها من قبل دولة الميناء (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: تفتيش السفن من قبل دولة العلم

يجب أن يتم تجهيز كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية تجهيزا مناسباً بحيث تكون صالحة للملاحة وتستوفي شروط السلامة خاصة فيما يتعلق ببنائها ومعدات والتجهيزات الموجودة على متنها، وفي هذا الصدد تتعدد أنواع التفتيش الذي تخضع له السفن في دولة العلم بالنظر إلى النطاق الزمني للتفتيش (الفرع الأول) أو من حيث محل التفتيش (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> المادة 227 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

<sup>2</sup> المادة 222 من القانون البحري الجزائري.

## الفرع الأول: أنواع التفتيش من حيث نطاقه الزمني

يتضمن التفتيش من حيث زمانه ثلاثة أنواع، حيث يجب على أي سفينة أن تخضع قبل الانطلاق في الرحلة البحرية لتفتيش أولي للتأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية (أولاً) كما يقوم مدير الإدارة العامة للتفتيش بالتنسيق مع موظفي الرقابة والتفتيش بكل ميناء بوضع خطة تفتيش لكل ميناء وذلك بشكل دوري حيث يهدف الى تبيان مطابقة عمل الخاضع للتفتيش بشروط العقد المتفق عليه (ثانياً) وفي حال وقوع حادث تخضع السفن لتفتيش إضافي (ثالثاً).

### أولاً: التفتيش الأولي

يتم التفتيش الأولي من أجل معرفة الإجراءات المتبعة والتأكد من أن السفينة صالحة للملاحة وينقسم إلى التفتيش قبل الوضع في الخدمة أو ما يعرف بالمعاينة الأولية وتفتيش السفر.

#### 1- التفتيش قبل الوضع في الخدمة

تشمل المعاينة الأولية التي تتم قبل وضع السفينة في الخدمة على تفتيش كامل مع إجراء تجارب على البنية والماكينات ومعدات التجهيز إن اقتضى الأمر ذلك للتأكد من أنها تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة وأن هذه الأخيرة تلائم الخدمة التي سخرت من أجلها.

تتضمن المعاينة الأولية ما يأتي:<sup>1</sup>

- فحص المخططات والبيانات وخصوصيات السفينة والحسابات وغيرها من الوثائق التقنية للتأكد من أن البنية والماكينات ومعدات التجهيز تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة.

<sup>1</sup> المادة 04 من المرسوم التنفيذي 02-149، المؤرخ في 26 صفر عام 1423، الموافق ل 9 ماي سنة 2002، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن، الجريدة الرسمية، العدد 33، السنة 39، الصادرة بتاريخ 29 صفر عام 1423، الموافق ل 12 ماي سنة 2002.

- تفتيش البنية والماكنات ومعدات التجهيز للتحقق من أن المواد والعينات والبناء والتهيئات حسبما هو متفق عليه، مطابقة للمخططات والبيانات وخصوصيات السفينة والحسابات وغيرها من الوثائق التقنية المصادق عليها وأن تنفيذ الأشغال والتركيب مرضية على كل وجه.

- فحص الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق المبينة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة للتأكد من أنها توجد على متن السفينة.

وعليه فقبل وضع هذه السفينة في خدمتها أي قبل استغلالها للغرض المقصود منها وانطلاقها في العمل، وقبل تهيئتها للخدمة الذي وجدت من أجلها ينبغي أول ما يتم مراقبته هو ميكانيك السفينة وكذلك الكابلات إذا كانت في حالة تسمح لها بالإبحار أي لا يوجد به عطب أو تخريب وتجهيزات السفينة تكون في حالة جيدة تسمح بالإبحار والغرض من هذا الجزء من التفتيش هو التأكد من أن هذه المعايير تطابق المعايير الموجودة في الشهادة التي تمنح لها من أجل الإبحار بهذه السفينة، ويشمل الفحص الأولي معاينة البيانات والرسومات وكل تفاصيل السفينة والحسابات والوثائق الفنية الأخرى للتأكد من أنها تتوافق مع الأحكام ذات الصلة للشهادة المحددة، فإجراء كل هذه العمليات من أجل ضمان تنفيذها بشكل مرضي من جميع النواحي، كما يتضح أنه قبل الشروع في الخدمة للسفينة يلزم إجراء بعض عمليات تفتيش على هيكلها ومراقبة ميكانيك السفينة وذلك لسلامة السفينة من الأخطار ومنحها الشهادة كذلك ينبغي مراقبة تركيباتها اللاسلكية وحتى الكهربائية منها وحتى آلات الإنقاذ والمعدات بالإضافة إلى فحص غاطسها بالحوض الجاف ومراجعتها داخليا وخارجيا هذا من أجل ضمان سلامة السفينة والملاحة البحرية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> المادة 229 من القانون البحري الجزائري.

تخضع كل سفينة للمعاينات والتحقيقات قبل مباشرتها العمل وتشمل هذه المعاينة التحقيق الشامل حول بنيان السفينة العام وأجهزتها، كما أنها تمكن من التثبت من أن الترتيبات والمواد والنماذج هي مطابقة لأحكام الاتفاقية.<sup>1</sup>

## 2- تفتيش السفر

وفقا لنص المادة 232 من القانون البحري الجزائري " يمكن أن تخضع السفينة أيضا للتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها لأحد الموانئ الجزائرية، ويمكن أن يجرى هذا التفتيش بمبادرة من رئيس المنظمة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك السفينة أو من الريان أو من طاقم السفن،" أي أنه يمكن لأي سفينة أن تخضع لتفتيش يسمى تفتيش السفر إذا كانت السفينة مخصصة للسفر، بحيث أنه أي شخص من المذكورين في هذه المادة يحق له القيام بهذا النوع من المعاينة.

## ثانيا: التفتيش الدوري

يجرى التفتيش الدوري كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة المذكورة في المادة التالية وذلك للتحقق من أن السفينة تستجيب دائما لمتطلبات الأمن النظامية، ويجب أن يشمل هذا التفتيش أيضا معاينة غاطسها في الحوض الجاف.<sup>2</sup>

يفهم من نص المادة أنه يجب إجراء عمليات التفتيش دوريا أو سنويا أو كل عامين، وذلك بهدف مطابقة عمل الخاضع للتفتيش لشروط العقد المتفق عليه، وفقا لفترة صلاحية شهادة السلامة الموضحة في المادة التالية وللتحقق من امتثال السفينة لمتطلبات السلامة القانونية الخاصة بها، كما يجب أن يشمل هذا التفتيش فحص غاطسها بالحوض الجاف.

<sup>1</sup> الفقرة (أ)، المادة 14 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966.

<sup>2</sup> المادة 230 من القانون البحري الجزائري.

وتنص المادة السابعة من المرسوم التنفيذي 02-149 المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن أنه " تشتمل المعاينة الدورية على تفتيش مع إجراء تجارب على معدات التجهيز إن اقتضى الأمر ذلك للتأكد من أنها تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة وتكون في حالة مرضية وتلائم الخدمة التي سخرت من أجلها، كما تتمثل المعاينة الدورية أيضا في التأكد من أن كل الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق المذكورة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة موجودة على متن السفينة."

بناء عليه تشمل عمليات المعاينة الدورية فحص معدات التجهيز إن أُلزم الأمر، اختبار معدات التجهيز للتأكد من أنها تتوافق مع الأحكام ذات الصلة من الشهادة الخاصة وأنها في حالة مرضية ومسؤولة عن الخدمة التي كلفت من أجلها، أيضا تشمل هذه المعاينة الدورية التحقق من أن كل الوثائق اللازمة وكتيب الاستغلال التي تم ذكرها في الشهادة الخاصة، والذي يعتبر ضروري للربان بحيث يسجل فيه كافة المعلومات الضرورية أثناء عملية التفتيش.

تجرى المعاينة الدورية في المواعيد التي تحددها الإدارة وعلى الأقل مرة واحدة كل خمس سنوات، كما يجري تحقيق دوري سنوي خلال الأشهر الثلاث التي تلي تاريخ مرور سنة على إعطاء الشهادة، وغاية هذا التحقيق التثبت من أن هيكل السفينة لم تطرأ عليها أية تغييرات من شأنها أن تؤثر في الحسابات.<sup>1</sup>

تسمح المعاينة السنوية للإدارة بالتأكد من الحفاظ على حالة السفينة وماكاناتها ومعدات تجهيزها تبعا للأحكام المطبقة، وبصفة عامة يجب أن تخص المعاينة السنوية ما يأتي:<sup>2</sup>

-تشتمل المعاينة على فحص الشهادات وفحص بصري كاف للسفينة وفحص معدات تجهيزها وإجراء بعض التجارب التي من شأنها أن تؤكد الحفاظ عليها في حالة جيدة.

<sup>1</sup> الفقرة (ب)، (ج)، المادة 14 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1969.

<sup>2</sup> المادة 05 من المرسوم التنفيذي 02-149، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

- تشتمل المعاينة أيضا على فحص بصري يسمح بالتأكد من عدم إدخال أي تعديل غير مصادق عليه على السفينة أو على معدات تجهيزها.
- إذا كان الحفاظ على السفينة أو معدات تجهيزها ينطوي على أدنى شك، ينبغي إجراء كل الفحوص والتجارب الإضافية الضرورية.

### ثالثا: التفتيش الإضافي

"تخضع السفينة لتفتيش إضافي عام أو جزئي حسب الحالة عندما ينتج حادث أو يلاحظ عيب ما يخل بسلامة السفينة أو بفعالية أو بكمال آلات الإنقاذ أو العدة أو عندما تتعرض أيضا لتصليات أو ترميمات هامة.

يتعين على المالك أو المجهز الغير مالك للسفينة أن يخبر السلطات الإدارية البحرية بالجزائر بهذه الوقائع في الوقت المناسب أو السلطة القنصلية الجزائرية عندما تكون السفينة بالخارج.<sup>1</sup>

يتضح من نص هذه المادة أنه في حالة وقوع حادث أو اكتشاف عيب يضر بالسلامة أو الكفاءة أو بالآلات أو معدات الإنقاذ، فيجب أن تخضع السفينة لفحص إضافي كامل أو حتى جزئي، أو عندما تخضع لتصليات أو ترميمات هامة فيجب على المالك أو المجهز غير المالك للسفينة إبلاغ الإدارة البحرية الجزائرية بهذه الظروف، أو السلطة القنصلية في حال وجود السفينة بالخارج.

في حال وقوع حادث لسفينة أو وجود عيب على متنها يضر بأمنها فينبغي على الريان أو مالك السفينة إبلاغ الإدارة أو المفتش المعين أو الهيئة المعترف بها المكلفة بتسليم الشهادة

<sup>1</sup> المادة 231 من القانون البحري الجزائري.

المناسبة وفي الحالة التي يكون فيها إجراء إصلاحات فإن المعاينة الإضافية العامة أو الجزئية تكون إلزامية وذلك من أجل التأكد من أن الترميمات قد تمت بالفعل.<sup>1</sup>

كما تجدر الإشارة أنه يجوز القيام بالتفتيش في أي وقت حسب ما تنص عليه المادة 261 من القانون البحري الجزائري.

### الفرع الثاني: أنواع التفتيش من حيث محله

يتضمن التفتيش من حيث محله ثلاث أنواع من بينها معاينة التجديد(أولا) حيث يتم إجراء تجارب على البنية والماكنات والمعدات، والتحقق من أن الشهادات موجودة على متن السفينة، لهذا تتم المعاينة الوسيطة (ثانيا) وهذا للتأكد من مضمون هذه الشهادات، وعادة ما يتم تفتيش السفينة في حوض جاف وهذا ما يسمى بتفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة (ثالثا).

#### أولا: معاينة التجديد

" تشتمل معاينة التجديد على تفتيش مع إجراء تجارب على البنية والماكنات ومعدات التجهيز إن اقتضى الأمر ذلك للتأكد من أنها تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة وأنها توجد في حالة مرضية وتلائم الخدمة التي سخرت من أجلها، وتتمثل معاينة التجديد أيضا في التأكد من أن كل الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق المذكورة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة الموجودة على متن السفينة."<sup>2</sup>

يتضح من نص هذه المادة أن معاينة التجديد تشتمل على اختبار لهيكل السفينة والآلات والمعدات ويتم حسب الضرورة للتأكد من مطابقتها للأحكام الموجودة في الشهادة، وأنها في

<sup>1</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 56.

<sup>2</sup> المادة 08 من المرسوم التنفيذي 02-149، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

حالة مناسبة للخدمة، كما تشتمل على فحص لجميع الشهادات والسجلات وأي وثيقة أخرى  
مذكورة في الأحكام الموجودة على متن السفينة.

### ثانياً: المعاينة الوسيطة

تشتمل المعاينة الوسيطة على تفتيش العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة للتأكد من  
أنها في حالة مرضية وتلائم الخدمة التي سخرت من أجلها، كما ينبغي الأخذ بعين الاعتبار،  
عندما يتم تحديد العناصر الخاصة بهيكل السفينة والماكنات التي يجب أن تخضع لفحص  
مفصل، كل نظام تكليس متواصل الذي من شأنه أن تطبقه شركات التصنيف.<sup>1</sup>

إذ يشمل التفتيش وسائل للتحقق من العناصر المذكورة في الشهادة للتأكد من أنها في  
حالة مرضية ومناسبة للخدمة التي تقوم بها السفينة، من اختبار العناصر الخاصة لأجل فحص  
الهيكل والآلات بالتفصيل وبالذقة.

### ثالثاً: تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة

يسمح تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة والعناصر المرتبطة بها بالتأكد من أن هذه  
العناصر موجودة في حالة مرضية تلائم الخدمة التي سخرت من أجلها، وينبغي أن تتم عادة  
عمليات تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة عندما تكون السفينة في حوض جاف، غير أنه  
يمكن القيام بتفتيش واحد بدلا من عمليتي تفتيش اثنتين عندما تكون السفينة عائمة، وينبغي أن  
تولي السفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر اهتماما خاصا قبل القيام بتفتيشها وهي عائمة، فلا  
ينبغي القيام بعمليات تفتيش السفن وهي عائمة إلا إذا كانت الظروف مرضية وتتوفر على  
أجهزة ملائمة وعلى مستخدمين تلقوا تكوينا مناسباً.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> المادة 06 من المرسوم التنفيذي 149-02، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

<sup>2</sup> المادة 10 من المرسوم التنفيذي 149-02، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

بحيث يتضمن تفتيش وفحص قاع السفينة العناصر المرتبطة بها بأنها في حالة مرضية للخدمة، فيجب إجراء عمليات التفتيش على قاع السفينة من الخارج عندما تكون في حوض جاف، ولكن يكون هذا التفتيش مرة واحدة فقط وليس مرتين، أي عندما تكون السفينة طائفة، ويجب أن تأخذ السفن التي يبلغ عمرها 15 عاما أكثر عناية واهتمام خاص قبل تفتيشها وهي طائفة (عائمة) وهذا حتى لا تفتش إلا إذا كانت الظروف مرضية وتتوافر على أجهزة مناسبة ويكون المستخدمون تلقوا تكويننا مناسباً أي بمعنى تدريباً جيداً، تجدر الإشارة أن قاع السفينة يتعرض للصدى ويتآكل لذلك ينبغي القيام بهذه العملية وتجديده لسلامة السفينة من الأخطار، لهذا يجب تفتيش غاطسها بالحوض الجاف وأيضاً تفتيش مراجلها داخلياً وخارجياً وقد أكدت ذلك المادة 229 من القانون البحري الجزائري.

بإمكان شركات التصنيف المعتمدة أن تقوم بهذه المعاينات وأكدت ذلك المادة 12 من المرسوم التنفيذي 02-149 المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

### الفرع الثالث: الاستثناءات الواردة على عملية تفتيش السفن

استثنت من عملية التفتيش السفن الحربية والسفن الحربية المساعدة وكذا السفن الأخرى التي تمتلكها الدولة أو تقوم بتشغيلها الدولة والتي تعمل فقط في خدمات حكومية غير تجارية، كذلك السفن الخشبية بدائية الصنع سفن الصيد ويخوت النزهة التي لا تعمل في التجارة،<sup>1</sup> حيث تتمتع السفن الحربية بالحصانة الكاملة وهي القاعدة المرسوخة في القانون الدولي العام (أولاً) كما جاءت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار باستثناء السفن بدائية الصنع أو التي تعرف بالقوارب الخشبية (ثانياً).

<sup>1</sup> المادة 03 من المرسوم التنفيذي 88-88، الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر.

## أولاً: السفن الحربية

تنص الاتفاقيات الدولية ولعل أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على حصانة السفينة الحربية وهي في المياه الإقليمية لدولة أجنبية بموجب المادة 32 منها، وحتى في مشروع لجنة القانون الدولي حول حصانة الاختصاص التي تتمتع بها الدول وممتلكاتها.<sup>1</sup>

فالسفينة الحربية معفاة من التفتيش والحجز والتوقيف بما في ذلك ما يتعلق بالجمارك كما تعفى من كل الدعاوى المدنية التي تباشر ضدها أمام قضاء الدولة الساحلية، وأيضاً إذا ارتكبت جريمة على ظهر السفينة الحربية يكون الاختصاص الإقليمي غير ممكن، بسبب عدم جواز التفتيش على السفن الحربية الأجنبية وكذلك التوقيف والتحقيق وإلقاء القبض على الجناة فهي مسائل تتعارض مع مبدأ الحصانة، لهذا نستخلص أن السفينة الحربية أو حتى العامة تكون ولاية دولة العلم عليها فلها حصانة تامة من أية ولاية لدولة أخرى غير دولتها.<sup>2</sup>

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية،<sup>3</sup> من خلال نص هذه المادة فحتى السفينة الحكومية غير تجارية لها حصانة وما ذهب إليه الفقهاء أن كل سفينة خصصتها الدولة للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي غير تجاري ومنها السفن المخصصة لمد أسلاك الهاتف أو البرق.<sup>4</sup>

حيث نجد أن في صلاحية الدولة على السفن التي تحمل علمها صلاحية خالصة فبإمكان الدولة لوحدتها أن تلجأ للإكراه بغية إجبار السفينة المخالفة على احترام قواعد

<sup>1</sup> سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، 2015، ص 50.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص ص 51-52، 66.

<sup>3</sup> المادة 32 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

<sup>4</sup> سماح بلوط، المرجع السابق، ص ص 19، 22.

تنظيماتها، لكن يعتبر هذا المبدأ نسبي فهو مستثنى على السفن المستخدمة في مهام حكومية وغير تجارية بحسب ما نصت عليه المادتان 95 و96 من اتفاقية قانون البحار 1982.<sup>1</sup>

كما تستثنى السفن التجارية التي تبحر في شكل قافلة تحت حماية سفن حربية محايدة من حق الزيارة والتفتيش إذا استوفت على الشروط التالية:

- إذا كانت تتجه إلى ميناء محايد.

- إذا كانت تبحر في شكل قافلة تحت حماية سفينة حربية محايدة تتبع الجنسية ذاتها.

- إذا كانت دولة علم السفينة الحربية المحايدة تضمن أن السفينة التجارية لا تنقل بضاعة مهربة أو لا تمارس أنشطة مخالفة لمركزها.

كما جاءت المادة 05 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966 بهذه الاستثناءات: "

السفن الحربية، السفن الجديدة التي يقل طولها عن 24 متراً، السفن الموجودة إذا كان حمولها القائم أقل من 150 طناً مسجلاً.<sup>2</sup>

### ثانياً: السفن الخشبية

من خلال الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار تعرف هذه السفن بأنها بدائية الصنع ولها نشاط كبير في الموانئ خاصة الموانئ التجارية التي تطل على البحر، وبحسب تقرير الإدارة البحرية بمنطقة الدراسة الهيئة العامة للشؤون البحرية فإنه توجد سفن خشبية مسجلة لدى الهيئة وتفرض عليها بعض التزامات السلامة بحسب حجمها ونوعها وفقاً للائحة الداخلية قام بإعدادها عدد من المفتشين بالهيئة لكنها لائحة غير معتمدة، بالإضافة فإن هذه السفن لا تخضع لاتفاقية SOLAS، كما أن الإدارة البحرية اليمنية تستثنيها من عمليات

<sup>1</sup>المرجع نفسه، ص 67.

<sup>2</sup>الفقرة أ، ب، ج، المادة 05 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966.

التفتيش البحري لعدم وجود لائحة وطنية معتمدة تنظم هذه السفن، أما تفتيشها فيقتصر على أنه إذا حصل حادث أو تم الاشتباه أن السفينة تهدد الملاحة والسلامة البحرية<sup>1</sup>، كما استنتجت يخوت النزهة التي تتعاطى الملاحة البحرية، وسفن الصيد.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: تفتيش السفن من قبل دولة الميناء

" تتمثل عمليات التفتيش بعنوان رقابة الدولة على الميناء في الموانئ الجزائرية في المعاينة على متن السفينة للتحقق من صلاحية الشهادات وغيرها من الوثائق وتجهيزها وطاقمها وظروف المعيشة والعمل على متنها،"<sup>3</sup> حيث تعتبر المياه الداخلية جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة الساحلية وتخضع لسلطتها واختصاصها الداخلي، وللدول الساحلية على أساس ذلك أن تتولى بطرقها الخاصة فرض هذه الرقابة الإدارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية.<sup>4</sup>

ولإبراز هوية هذه السفينة وجب على الريان أن يحمل معه وثائق وشهادات التي تمنح لها بعد القيام بعمليات التفتيش اللازمة، والتي حصرها المشرع الجزائري في شهادات الملاحة (الفرع الأول) ويصدر الوزير المكلف بالبحرية التجارية ما يعرف بشهادات السلامة وذلك من أجل ضمان السلامة على متن السفينة (الفرع الثاني) كما ألزم المشرع الريان أن يحمل وثيقة السلامة (الفرع الثالث).

<sup>1</sup> نبيل عبد الله سالم بن عيفان، عمليات الأسطول البحري والسلامة البحرية، مذكرة ماجستير، تخصص تكنولوجيا النقل البحري، -الإسكندرية- مصر، 2020، ص 47.

<sup>2</sup> الفقرة د، ه، المادة 05، من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966.

<sup>3</sup> المادة 13 من المرسوم التنفيذي 02-149، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

<sup>4</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 80، نقلا عن: بدرية عبد الله العوضي، تفاصيل عن الدولة الساحلية على البحر الإقليمي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، طبعة 1976-1977، دار التأليف، الكويت، ص 12-15.

### الفرع الأول: شهادات الملاحة

أوجبت المادة 189 من القانون البحري الجزائري " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية، وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها وهي: شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة المرور وبطاقة المرور، " ولا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة.<sup>1</sup>

#### أولاً: أهداف شهادات الملاحة

- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام القانون البحري والنصوص المتخذة بالقيام بجميع أعمال الملاحة البحرية المعينة لها.
- إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع الملاحة الممارسة.
- كما يتم بموجب هذه الشهادة التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجبارياً وهذا بالنسبة للسفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد.
- التحقق من نوع ومدى الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال وكل الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضاً من قبل السلطة الإدارية البحرية، وتكون للبيانات المدرجة في شهادات الملاحة قوة الثبوت أمام القضاء.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>المادة 190 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>المادة 195 من القانون نفسه.

## ثانيا: أنواع شهادات الملاحة

على كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، أن تحمل على متنها شهادات الملاحة التي يتم تسليمها من قبل السلطة الإدارية البحرية، وهذه الشهادات تكون مخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها وهي: شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة المرور وبطاقة المرور.<sup>1</sup>

حيث يعرف دفتر البحارة بأنه شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحة بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر حسب ما جاءت به المادة 191 من القانون البحري الجزائري.

وتعرف رخصة المرور بأنها شهادة ملاحية ممنوحة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية بطاقة المرور هي عبارة عن شهادة ملاحية تمنح للسفن من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة التي تقوم بملاحة النزهة والتي ليس لها طاقم مأجور وقد تكون البطاقة فردية أو جماعية.<sup>2</sup>

إضافة لهذه الشهادات يتعين على السفن أن تحمل على متنها الشهادات التالية:

شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة، أو شهادة الصلاحية للملاحة، شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا، الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة، دفتر

<sup>1</sup>المادة 189 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>المادة 193 من القانون البحري الجزائري.

السفينة، يوميات الماكينة والراديو، الوثائق الجمركية والصحية، وجميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.<sup>1</sup>

### 1- مدة صلاحية شهادة الملاحة

مدة شهادة الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية عند تجهيز السفينة سنة واحدة ويجب تجديدها عند انتهائها باستثناء رخصة الملاحة المسلمة إلى السفن المعينة لملاحة الارتفاق.<sup>2</sup>

وتنص المادة 199 من القانون البحري الجزائري على: " يعلق تسليم وتجديد شهادة الملاحة والتي تحدد شروطها بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية على دفع رسوم الملاحة."

### 2- حالة الإعفاء من شهادة الملاحة

السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية تعفى من مسك دفاتر السفينة، وبصورة عامة السفن التي تنقص حمولتها الاجمالية عن 30 طنا،<sup>3</sup> يتضح من نص هذه المادة أن دفتر البحارة هو شهادة الملاحة.

### الفرع الثاني: شهادات السلامة

عملا بنص المادة 246 من القانون البحري الجزائري فإنه " يجب أن تزود كل سفينة طبقا للشروط التي تحدد بقرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية، برخص وشهادات

<sup>1</sup> وسيلة ريوط، " النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية "، في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014، ص 377.

<sup>2</sup> المادة 197 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> المادة 209 من القانون البحري الجزائري.

السلامة وخاصة فيما يتعلق بسلامة السفن التي تنقل المسافرين وبناء السفن، معدات التجهيز وأجهزة المواصلات اللاسلكية لسفن الحمولة.".

يتضح من نص هذه المادة أنه يجب على كل سفينة طبقا للشروط التي يحددها قرار صادر عن وزير المكلف بالبحرية التجارية، تقديم تصريح وشهادة السلامة، وعلى وجه الخصوص سلامة سفن الركاب، بناء السفن، توريد معدات وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن البضائع.

### أولاً: مدة صلاحية شهادة السلامة

لا يمكن أن تتعدى مدة صلاحية شهادات السلامة: سنة واحدة لرخصة الملاحة، خمس سنوات لشهادة الحريم، سنتان لشهادة أمن ومعدات التجهيز لسفينة الحمولة، سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين ولشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية.

كما يمكن تمديد صلاحية شهادات السلامة بناء على مهلة لا تتجاوز مدتها شهرا واحدا من تاريخ الانقضاء المذكور في الشهادات المذكورة.<sup>1</sup>

كما " تنتقضي مدة صلاحية شهادات السلامة بمجرد تخلف أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها،" هذا ما جاءت به المادة 249 من القانون البحري الجزائري، وتجدد بنفس الشروط التي سلمت بها طبقا للمادة 250 من القانون البحري الجزائري، وتنتهي صلاحية شهادات السلامة بمجرد ضياع أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها.

<sup>1</sup>المادة 253 من القانون البحري الجزائري.

## ثانيا: حالات الاعفاء من شهادة السلامة

يمكن إعفاء السفينة بصفة استثنائية من إحدى شهادات السلامة المذكورة في المادة 246 من القانون البحري الجزائري شريطة التقيد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها وتقدم شهادة الاعفاء من طرف السلطة الإدارية البحرية لميناء تسجيل السفينة بناء على الرأي الموافق والصادر من اللجنة المحلية للتفتيش،<sup>1</sup> ولا يجوز أن تفوق مدة صلاحية شهادة الاعفاء عن مدة الشهادة المتعلقة بها،" حسب نص المادة 248 من القانون البحري الجزائري.

شهادة الملاحة وشهادة السلامة يؤشر عليهم من قبل السلطة الإدارية البحرية، وكل سفينة تقوم بالملاحة يجب أن تحمل معها شهادة الملاحة للإبحار، لكن شهادة السلامة تسلم في حال صلاحية السفينة للإبحار، وشهادة الملاحة متعلقة بالسفينة كسفينة للإبحار، وشهادة السلامة متعلقة بالتجهيزات التي تخص المسافرين.

## الفرع الثالث: وثيقة السلامة (دفتر محاضر التفتيش)

يقدم ربان السفينة دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش سلامة السفن الى السلطة الإدارية البحرية عند قيامها بكل مراقبة، وتسجل هذه السلطة جميع مقرراتها وملاحظاتها في دفتر المحاضر المذكور، ثم تمضي عليه على إثر المراقبة.<sup>2</sup>

يتضح من المادة أنه عند القيام بجميع عمليات التفتيش، يجب على الربان تقديم دفتر سجل فحص سلامة السفينة إلى السلطة الإدارية البحرية، تسجل السلطة جميع قراراتها وملاحظاتها في دفتر السجل والذي يتم تتبعه بعد ذلك الى تأثيرات المراقبة.

<sup>1</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 39.  
<sup>2</sup> المادة 263 من القانون البحري الجزائري.

# الفصل الثاني

## الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لتفتيش السفن

تقضي الأحكام المتعلقة بسلامة السفن بوجوب خضوع هذه الأخيرة إلى التفتيش وذلك من أجل رقابة دقيقة وصارمة على السفن وضمانا لسلامة الملاحة والأرواح في البحر، لذلك لا بد من وجود هيئات مختصة لأن عمليات التفتيش تختلف فمنها ما يتعلق بالسلامة حيث يشتمل على فحص لبدن السفينة وكذا التفتيش للتأكد من معدات الملاحة، فالاهتمام بجانب السلامة البحرية ساعد في تطور الوظيفة الدولية للموانئ ما يوجب تحديد قواعد للتفتيش في الأطار الوطني والدولي، ولتوضيح هذا الدور وجب تحديد الهيئات المختصة بالتفتيش على السفن (المبحث الأول) والقواعد التي تحكم عملية تفتيش السفن (المبحث الثاني) ولا بد أن تترتب عن هذه العملية مسؤولية (المبحث الثالث).

### المبحث الأول: الهيئات المختصة لتفتيش السفن

لا تخفى المكانة الكبيرة التي تحتلها السلامة على متن السفن على أحد، كون السفينة مكان عمل مليء بالمخاطر، فالالتزام ببرنامج الصيانة المنتظم يضمن تعميم ثقافة السلامة على متن السفينة، هذا ما يفرض ضرورة تجديد وصيانة المعدات قبل البدء بتفتيشها،<sup>1</sup> ومن أجل الرقابة الدقيقة والصارمة على السفن ولضمان سلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار،<sup>2</sup> تم إنشاء لجنة للسلامة (المطلب الأول) ولجان محلية للتفتيش (المطلب الثاني) كما تؤدي شركات تصنيف السفن دورا هاما في توفير عامل الوقاية من الحوادث البحرية، فالتقنيات والأساليب المستعملة من طرف هذه الشركات في مجال المراقبة وفحص السفن من أولى مراحل

<sup>1</sup> طارق برير، " تحضير السفن للكشف على معدات السلامة"، مقال منشور على الموقع الالكتروني:

<https://www.aldouman.com> ، منشور في الجمعة 27 أيار 2022، تم الاطلاع بتاريخ 2022/05/27، الساعة

09:12.

<sup>2</sup> محمود شحماط، المرجع السابق، ص 39.

بنائها الى غاية دخولها الخدمة جعلت المجهزين وشركات التأمين تلجأ إلى طلب خدماتها<sup>1</sup> (المطلب الثالث).

### المطلب الأول: اللجنة المركزية للسلامة

تجتمع اللجنة المركزية للأمن لدى المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، تحدد تشكيلتها وقواعد سيرها عن طريق التنظيم،<sup>2</sup> وتم تقسيمها إلى تنظيم اللجنة المركزية للتفتيش (الفرع الأول) واختصاصات اللجنة المركزية للتفتيش (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: تنظيم اللجنة المركزية للسلامة

نظرا لأن السفينة تخضع للرقابة من أجل ضمان سلامة خلال الرحلة البحرية ويتم ذلك من طرف اللجنة المركزية للسلامة، حيث تنفرع إلى تشكيلة اللجنة (أولا) وسير أعمالها (ثانيا).

### أولا: تشكيلة اللجنة المركزية

تتشكل لجنة الأمن المركزية التي يرأسها مدير البحرية التجارية من مجموعة من الأعضاء ثلاثة ممثلين عن الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية، ثلاث ممثلين عن المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، ممثل عن وزارة البريد والمواصلات وممثل عن المديرية العامة للصيد البحري، كذلك يجب أن يكون ضمن تشكيلة اللجنة طبيب البحارة تعينه الوزارة المكلفة بالصحة ويكون أول من يصعد الى السفينة للمعاينة لتجنب نقل العدوى، المدير العام للديوان الوطني

<sup>1</sup> سعيد دالع، " النظام القانوني لشركات التصنيف "، في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، جامعة أبي

بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2014، ص119.

<sup>2</sup> المادة 236 من القانون البحري الجزائري.

للإشارة البحرية والقنصل المختص إقليمياً،<sup>1</sup> ويعين أعضاء لجنة الأمن المركزية لمدة ثلاث سنوات بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وبناء على اقتراح من السلطة التي ينتمون إليها، وتنتهي عهدة الأعضاء المعينين بحكم وظيفتهم بانتهاء هذه الوظيفة، وفي حالة انقطاع عهدة أحد الأعضاء يتم تعويضه بنفس الأشكال ويخلفه العضو الجديد المعين حتى نهاية العهدة،<sup>2</sup> ويمكن للجنة الأمن المركزية الاستعانة لاحتياجات أعمالها بأي شخص مؤهل أو هيئة لتقديم المساعدة.

### ثانياً: سير أعمال اللجنة المركزية

أول أعمال هذه اللجنة هي الاجتماع أربع مرات في السنة بطلب من رئيسها في دورة عادية، أو غير عادية بنصف أعضائها، وبعد الرئيس جدول أعمال الاجتماعات وتوجه الاستدعاءات مرفقة بجدول الأعمال إلى الأعضاء 15 يوماً قبل تاريخ الاجتماع ويمكن تقليص هذه المهلة في الدورات غير العادية دون أن تقل عن ثمانية أيام، ولا تصح مداوات اللجنة إلا بحضور ثلثي الأعضاء على الأقل،<sup>3</sup> وإذا لم يكتمل النصاب يعقد اجتماع جديد بعد ثمانية أيام، وعندها تصح مداوات اللجنة مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين، وتتخذ القرارات بأغلبية أصوات الحاضرين وفي حال تعادل الأصوات يرجح صوت الرئيس، وتدون هذه المداوات في محاضر يمضيها الرئيس وأمين الجلسة وترسل خلال خمسة عشر يوماً إلى الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية للمصادقة عليها.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة 02 من المرسوم التنفيذي 99-198، المؤرخ في 06 جمادى الأولى 1420، الموافق ل 18 غشت سنة 1999، المتضمن تحديد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها، الجريدة الرسمية، العدد 57، السنة 36، الصادرة بتاريخ 10 جمادى الأولى عام 1420، الموافق ل 22 غشت سنة 1999.

<sup>2</sup> المادة 04،03 من المرسوم التنفيذي 99-198.

<sup>3</sup> المادة 06،07،08 من المرسوم التنفيذي 99-198، المتضمن تحديد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها.

<sup>4</sup> المادة 10، 09 من المرسوم التنفيذي 99-198.

### الفرع الثاني: اختصاصات اللجنة المركزية للسلامة

تختص اللجنة المركزية في الموافقة على تخطيطات البناء أو إعادة تأسيس السفينة وكذا التصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز يتعلق بمعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي، وحتى يحق لهذه اللجنة الطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش حيث ترفع هذه الطعون من قبل مالك أو مجهزة السفينة في حال رفض تسليم الشهادات أو ريان السفينة الذي رفضت منحه رخصة الإبحار.<sup>1</sup>

تتولى من ناحية أخرى القيام بتحقيقات إدارية وتقنية على إثر أي حدث أو حوادث تقع للسفن في البحر، وفي حالة إصابة سفينة أجنبية بحادثة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، تخبر السلطة البحرية فوراً دولة الترقيم وتبلغها بكل المعلومات التي بحوزتها، ويمكنها بطلب من دولة ترقيم السفينة المعطوبة السماح لحضور ممثل أو مجموعة ممثلين عن هذه الدولة للتحقيق.

هذه اللجنة المركزية لسلامة السفن تقابلها في القانون المصري هيئة خاصة لرقابة دولة الميناء وتسمى بالإدارة المركزية وذلك بموجب القانون 232 لسنة 1989 في شأن سلامة السفن الذي حل محل القانون رقم 97 لعام 1960،<sup>2</sup> حيث تم تقسيمها إلى هئتين هما: الإدارة العامة للاتفاقيات الدولية حيث تقوم بتبادل المعلومات مع المنظمات البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، حيث أن القانون المصري أعطى أهمية للاتفاقيات الدولية لأنها هي التي تضع المعايير الأساسية للسلامة على عكس المشرع الجزائري، كما تعمل على تجميع اللوائح والتعليمات الخاصة بالمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ISPS، والهيئة الثانية

<sup>1</sup>المادة 257 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>مصطفى كمال طه، القانون البحري والتجاري، دار المطبوعات الجامعية، بدون بلد النشر، 2000، ص 86.

تسمى بالإدارة العامة لفرع رقابة دولة الميناء حيث تقوم بالتفتيش على السفن الأجنبية المتواجدة في الموانئ المصرية على اختلاف أنواعها، وذلك بهدف التأكد من تنفيذها لأحكام المعاهدات والاتفاقيات وفحص شهادات السفن الأجنبية.<sup>1</sup>

تحدث المشرع المصري عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، وحتى المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS بالنسبة للهيئتين، على اختلاف المشرع الجزائري لم يتحدث على هذه الهيئات على الرغم من أهميتها واكتفى بذكر تشكيلات اللجان كما هناك اختلاف في التسميات.

تجدر الإشارة إلى أن الواقع العملي يعكس عدم تطبيق النصوص القانونية فيما يتعلق بهيئات التفتيش وعدم الالتزام بها، فبعد زيارة المؤسسة المينائية سكيكدة والتحدث مع أهل الاختصاص تبين أن هيئات التفتيش ليس لها أي دور في عملية تفتيش السفن والذي يتولى القيام بهذه العملية هم ضباط الميناء.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: اللجان المحلية للتفتيش

تتعقد لجنة محلية للتفتيش لدى كل منطقة بحرية ويمكنها أن تجتمع في أي ميناء آخر توجد به السفينة التي ستم معاينتها إذا رأت ضرورة في ذلك، وتحدد قواعد التفتيش عن طريق التنظيم.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> [www.EAMS.gov.Eg](http://www.EAMS.gov.Eg) 10/03/2022, 11 :55.

<sup>2</sup> مقابلة مع السيد جمال كرموز، ضابط بالمؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 2022/05/31، الساعة: 30 :12.

<sup>3</sup> المادة 238 من القانون البحري الجزائري.

## الفرع الأول: تنظيم اللجان المحلية للتفتيش

تحدد كفاءات تنظيم وسير اللجان المحلية للتفتيش بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية،<sup>1</sup> حيث تنقسم إلى تشكيلة اللجان المحلية للتفتيش (أولا) وسير أعمالها (ثانيا).

### أولا: تشكيلة اللجان المحلية للتفتيش

يعين أعضاء لجنة التفتيش المحلية اسما بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لمدة ثلاث (3) سنوات، وتنتهي عهدة الأعضاء المعينين بسبب وظائفهم بانتهاء هذه الأخيرة وفي حالة انقطاع عضوية أحد الأعضاء يتم استخلافه حسب نفس الأشكال ويستكمل العضو الجديد مدة العضوية حتى انقضائها،<sup>2</sup> ويتولى رئيس المحطة البحرية الرئيسية أو حتى رئيس المحطة البحرية المعنية أمانة لجنة التفتيش المحلية وفقا لنص المادة 04 من نفس القرار الوزاري المتضمن كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.

تتكون لجنة التفتيش المحلية التي يرأسها رئيس الدائرة البحرية أو ممثله من متصرف إداري في الشؤون البحرية، ومفتشين للملاحة والعمل البحري، مفتش مكلف بالاتصالات اللاسلكية، ممثل الوزارة المكلفة بالاتصالات السلكية واللاسلكية، ممثل مجهزة السفينة، ممثل مديرية الصيد في الولاية المعنية في حالة معاينة سفينة صيد، ممثل المؤسسة المينائية المعنية، يمكن للجنة التفتيش المحلية أن تستعين لاحتياجات أشغالها بأي شخص مؤهل أو هيئة من

<sup>1</sup> المادة 17 من المرسوم التنفيذي 02-149، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

<sup>2</sup> المادة 03 من القرار الوزاري، المؤرخ في 05 ربيع الأول عام 1924، الموافق ل 07 ماي 2003، الجريدة الرسمية، العدد 36، السنة 40، الصادرة في 07 ربيع الثاني عام 1424، الموافق ل 08 يونيو سنة 2003، المتضمن كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.

شأنهما أن يقدمها لها مساعدتهما،<sup>1</sup> ويتناول أعضاء اللجان المحلية للمعاينة تعويضا يحدد مبلغه بقرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير المالية.<sup>2</sup>

### ثانيا: سير أعمال اللجان المحلية للتفتيش

تجتمع هذه اللجان في أي وقت إذا طلب الرئيس ذلك، حسب ماورد في المادة 05 من هذا القرار الوزاري، ولا تصح هذه المداولات إلا بحضور ثلثي أعضائها على الأقل، وتتخذ النتائج بأغلبية أصوات الحاضرين، وفي حالة تساوي الأصوات يكون صوت الرئيس مرجحا، أي بمعنى يعوض لجان التفتيش المحلية ويحدد مقدارها بالتضامن مع وزير التجارة المكلف بالبحرية ووزير المالية، بمعنى أنه يتقاضى أعضاء اللجنة المحلية تعويض عن الأعمال التي يقومون بها والتي يحدد مبلغها بقرار مشترك،<sup>3</sup> إن اللجنة المحلية للتفتيش مختصة للقيام بالتفتيشات المنصوص عليها في المواد 229، 230، 232،<sup>4</sup> وعند قيامها بهذه التفتيشات تسهر على مراعاة أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه، كما تكلف بالقيام بتحقيقات إدارية وتقنية إثر أحداث أو حوادث تقع للسفن في البحر في الحالات والشروط التي يحددها التنظيم.

يمكن أن تأخذ نتائج التفتيش المحلية شكل: رأي بالموافقة، رأي بعدم الموافقة، رأي بالموافقة مشفع بتحفظات، تدون مداولات اللجنة في سجل محاضر المعاينات التي يوقع عليها الأعضاء الحاضرون والرئيس، ويقوم الرئيس بإرسال إشعار إلى مجهزة السفينة محل المعاينة وإلى اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> المادة 02 من القرار الوزاري، المتضمن كليات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.

<sup>2</sup> المادة 243 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> المادة 06،07 من القرار الوزاري، المتضمن كليات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.

<sup>4</sup> المادة 241 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> المادة 09،08 من القرار الوزاري، المتضمن كليات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.

### المطلب الثالث: شركات التصنيف

تعتبر شركات التصنيف حلقة تضاف إلى منظومة النقل البحري حيث أقر القانون البحري صراحة بإمكانية الاعتماد على هذه الشركات في مجال معاينة سلامة السفن بالأخص التي تحمل العلم الجزائري، لأن هذه الشركات جاءت من أجل تدعيم عنصر أمن وسلامة الملاحة البحرية،<sup>1</sup> لذلك لا بد من إعطاء مفهوم لشركات التصنيف (الفرع الأول) ودور هذه الشركات في مجال السلامة البحرية (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: مفهوم شركات التصنيف

تعتبر شركات خاصة حيث تتمتع بالاحترافية والكفاءة العالية في مجال مراقبة وفحص السفن، حيث تعتمد على مجموعة من الأساليب التقنية التي تعد في حد ذاتها معايير دولية،<sup>2</sup> تستعمل في تقدير درجة صلاحية وجهوية السفن للملاحة البحرية وذلك انطلاقا من بناء السفينة إلى تجربتها لأول مرة إلى المراقبة الدورية للسفن القديمة، ومن أهم هذه الشركات هي شركة VERITAS الفرنسية ومقرها بباريس،<sup>3</sup> شركات التصنيف تقوم بعمليات التفتيش بناء على عقد وتكلف من طرف السلطات المختصة وهو الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

أقر القانون البحري الجزائري صراحة بإمكانية الاعتماد على شركات التصنيف في مجال التفتيشات المخصصة لمعاينة سلامة السفن التي تحمل العلم الجزائري من خلال نص المادة 244، وهذا يكون في حدود المهام المقررة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والقرار الخاص باعتماد هذه الشركات.

<sup>1</sup> سعيد دالع، المرجع السابق، ص 119.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 119-120.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 124.

## الفرع الثاني: دور شركات التصنيف

تعد شركات التصنيف من أهم المتدخلين في مجال سلامة وأمن الملاحة البحرية فالتقنيات والأساليب التي تستعملها هذه الشركات في مجال مراقبة وفحص السفن من أولى مراحل بنائها إلى غاية دخولها الخدمة جعلت المجهزين وشركات التأمين تلجأ إلى طلب خدماتها، فالمجهز يرغب في التحقق من سفنه والتأكد من صلاحيتها للملاحة وهذا من أجل كسب ثقة الشاحنين، أما شركات التأمين فتعتمد عليها من أجل تقدير درجة صلاحية السفينة قبل تغطيتها بعقد تأميني مناسب.

حيث لا يتوقف دور هذه الشركات عند هذا الحد وإنما أصبحت أحد الأدوات الأساسية التي تلجأ إليها الدول في سبيل تأهيل سفنها مع ما يتماشى وتطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن والسلامة البحرية، لذلك تلجأ الدولة في الكثير من الأحيان إلى شركات التصنيف من أجل مراقبة السفن التي تحمل علمها، وهذا السعي الحثيث وراء خدمات هذه الشركات ينبع من افتقار الدولة للوسائل والتقنيات اللازمة في مجال مراقبة السفن من أجل العمل على تطبيق معايير السلامة والأمن البحري المتعلقة بخطوط الشحن فتركز على مسألة استقرار السفينة من خلال قوة البناء ومتانة الهيكل،

القانون " ISM "،<sup>1</sup> يركز على جانب الأمن في تسيير السفن وحماية البحر من التلوث، والجزائر سعت لطلب خدمات شركات التصنيف البحرية وذلك في مجال سلامة وأمن الملاحة البحرية، ودورها في تصنيف السفن لحساب المجهزين ومراقبة مدى تطابق الأساطيل البحرية التابعة للدول لمقتضيات الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن والسلامة البحرية،<sup>2</sup> ويأتي دور هيئات التصنيف أو المنظمات المعتمدة كونها تنوب عن دولة العلم في إجراء العديد من

<sup>1</sup> قانون ISM يمثل قانون إدارة السمة الدولية وعمل اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم مبادرتين رئيسيتين لمساعدة دول العلم على الوفاء بالتزاماتهم، واتفق الوزراء على فرض مراقبة صارمة من قبل دولة الميناء للتحقق من التقيد بمدونة إدارة الدولية لضمان السمة.

<sup>2</sup> سعيد دالع، المرجع السابق، ص 127، 123.

عمليات التفتيش للسفن والتي تتطلبها الاتفاقيات الدولية مثل ماريول وسولاس وغيرها بناء على قرار تفويض صادر عن تلك الدول، حيث تركز اتفاقية سولاس على ثلاث شهادات الأولى تتعلق بسلامة الأجهزة اللاسلكية وسلامة مواد التجهيز وكذا سلامة مواد البناء، فعلى الرغم من أن دولة العلم قد فوضت واجباتها إلى هيئات التصنيف فإن المسؤولية النهائية عن هذا التفويض يقع على عاتق دولة العلم وهناك علاقة تربط بين هيئات التصنيف والإدارة البحرية ذات تأثير عميق للغاية في مجال صناعة النقل البحري مما حدا بالمجتمع البحري متمثلاً في الأمم المتحدة إلى عقد معاهدات لتحكم هذه العلاقة وتجعل مسارها يصب في مصلحة رفع معايير السلامة وعلى سبيل المثال معاهدة الأمم المتحدة لتسجيل السفن التي تربط بين دولة العلم وهيئات الإشراف والتصنيف ومالك السفينة.

### المبحث الثاني: القواعد التي تحكم عملية تفتيش السفن

الاهتمام بالسلامة البحرية ساهم بشكل كبير في تطوير الوظيفة الدولية للميناء، كنقطة عبور إلزامية للسفن الأجنبية، فإذا كانت دولة العلم لا تقوم بواجباتها الرقابية على السفن التي ترفع علمها، فإن دولة الميناء تطورت لتشمل سلامة الملاحة البحرية بالأخص على السفن الأجنبية، إذ أن المرور المتكرر في الموانئ من قبل سفن ترفع أعلام مختلفة الجنسيات يمثل مصدر تصادم دائم بين النظام القانوني الوطني ودولة العلم، هذا في قواعد التفتيش على المستوى الوطني (المطلب الأول) وقواعد التفتيش على المستوى الدولي (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: قواعد التفتيش على المستوى الوطني

تخضع السفن الجزائرية لرقابة الدولة سواء فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة أو سلامتها بحيث يجب أن تتبع بعض الإجراءات وذلك لضمان سلامة الملاحة البحرية،<sup>1</sup> لذلك يجب على هذه السفن الوطنية أن تتبع قواعد معينة لضمان السلامة البحرية (الفرع الأول) وعمليات

<sup>1</sup> المادة 189 من القانون البحري الجزائري.

التفتيش في عرض البحر أصبحت أيضا تشمل قضية التفتيش على سفن الصيد الوطنية، ويتضمن هذا الأخير نوعان من عمليات التفتيش هما تلك التي قبل منح الرخصة والتفتيش الروتيني في الميناء، حيث تطلب من جميع الدول الساحلية حصول السفن الوطنية على تراخيص بالصيد في المياه الخاضعة لسيادتها أو سلطتها،<sup>1</sup> بعنوان قواعد التفتيش التي تخضع له السفن الوطنية (الفرع الثاني) ونظرا لأن المراقبة والتحكم في عرض البحر تشكل أعمالا مكلفة فقد جرى التأكيد على تقوية المراقبة داخل الميناء من خلال جهاز يعرف ببرامج مراقبة السفن (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: قواعد التفتيش التي تخضع لها السفن الوطنية

تحكم عملية التفتيش جملة من القواعد في القانون البحري حددها المشرع الجزائري وبعض من المراسيم، وحتى تكون السفينة صالحة للملاحة ويحق لها الإبحار وأول اجراء تخضع له أي سفينة إلزامية التفتيش (أولا) صعود ضابط الميناء للسفينة للتفتيش (ثانيا) كما يجب أن يحمل الريان دفتر المحاضر ويحرر فيه كل ما يلزم (ثالثا) وتمنح الشهادة عند ضمان أن السفينة صالحة للملاحة (رابعا).

### أولا: إلزامية التفتيش

تخضع كل سفينة لمعاينات وتفتيشات تسمى التفتيش قبل الوضع في الخدمة، والتفتيش الدوري، وحتى هناك تفتيشات إضافية عند الاقتضاء.<sup>2</sup>

وتخضع السفينة لتفتيش إضافي عام أو جزئي حسب الحالة عند وقوع حادث أو يلاحظ عيب ما يخل بسلامة السفينة للإبحار ويخل بسلامة آلات الإنقاذ والمعدات أو تتعرض

<sup>1</sup> حمدي الغنيمي، كتاب في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص ص 21-20.

<sup>2</sup> المادة 228 من القانون البحري الجزائري.

لإصلاحات أو ترميمات هامة، يتعين على المالك أو المجهز الغير مالك للسفينة أن يخطر السلطات الإدارية البحرية بالجزائر بهذه الوقائع في الوقت المناسب أو السلطة القنصلية الجزائرية في حال وجود السفينة بالخارج.<sup>1</sup>

كما تخضع السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري لمعاينات وعمليات التفتيش المذكورة أدناه وهي: المعاينة السنوية، المعاينة الوسيطة، المعاينة الدورية، معاينة التجديد، المعاينة الإضافية، تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة.<sup>2</sup>

يتضح من خلال هاته المواد أن إجراء التفتيش إلزامي لأي سفينة ولا يمكن أن تبحر السفينة إلا إذا قامت بهذا الإجراء.

الأصل هو إلزامية التفتيش أو تلقائيته واستثناء يمكن بمبادرة أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الريان أو حتى من طاقم السفينة، هذا ما جاءت به المادة 232 من القانون البحري الجزائري.

### ثانيا: صعود ضابط الميناء

ضابط الميناء يقوم بالصعود للسفينة والتفتيش على الماكينات والمعدات زيارة غرف البقارة، المطاعم ويمكن أن يتعين لحراس السواحل أن يقوم بعملية التفتيش.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> المادة 231 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> المادة 03 من المرسوم التنفيذي 02-149 المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

<sup>3</sup> مقابلة مع السيد: جمال كرموز، ضابط بالمؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 2022/06/03، الساعة: 00:13.

### ثالثا: تحرير المحاضر

يجب أن يحمل الريان معه دفتر المحاضر والخاص بتفتيش سلامة السفن، ويجب أن يحرر في هذا المحضر الذي يحمله الريان أو ضابط الميناء ذكر الموقع لأعضاء اللجنة، ملاحظات اللجنة وجميع المقررات.<sup>1</sup>

### رابعا: منح الشهادات

بعد التفتيش الذي يقوم به ضباط الميناء تمنح الشهادات للسفن الوطنية التي تصدر من قبل السلطة الإدارية البحرية.

### الفرع الثاني: قواعد التفتيش الخاصة بسفن الصيد الوطنية

تخضع ممارسة الصيد البحري لتسجيل لدى السلطة المكلفة بالصيد حيث يتم التصريح بالصيد بالنسبة لسفينة الصيد من قبل السلطات المختصة إما على المستوى المركزي أو المحلي، وذلك وفقا لما تنص عليه تشريعات الصيد البحري، كما تتكفل السلطة بمراقبة نشاطات الصيد البحري ودون الإخلال بأحكام التشريع المعمول به، وتشارك بالاتصال مع السلطات الأخرى المعنية في تحديد ومتابعة البرامج والأعمال التي لها صلة بتمية الصيد البحري،<sup>2</sup> كما ينشأ سلك مفتشي الصيد حيث يكلف بمراقبة نشاطات الصيد، وتحدد كفاءات سيره عن طريق التنظيم،<sup>3</sup> في حال وجود مخالفة بعد الفحص والمعايينة يقوم العون بتحرير محضر بحجز

<sup>1</sup>المواد 255-256 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>المادة 10 من القانون 01-11، المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422، الموافق ل 03 يوليو 2001، المتضمن الصيد البحري وتربية المائيات، الجريدة الرسمية، العدد 36، الصادرة بتاريخ 16 ربيع الثاني عام 1422، الموافق ل 08 يوليو 2001.

<sup>3</sup>المادة 60 من القانون نفسه.

المنتجات وآلات الصيد في أماكن الصيد نفسها وذلك عند وصول السفينة للميناء أو في أي مكان آخر تودع فيه منتجات وآلات الصيد.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: برامج مراقبة السفن

هو جهاز يتم من خلاله رصد ومراقبة السفن ويعرف باسم VTS ، ونظرا لأن المراقبة والتحكم في عرض البحر تشكل أعمالا مكلفة فقد جرى التأكيد على تقوية المراقبة داخل الميناء من خلال هذا الجهاز، عرف عدد متزايد من الدول الساحلية والمنظمات الإقليمية نظاما لمراقبة السفن وذلك من أجل ضمان الامتثال لتدابير الصيانة، كما يستعمل هذا النظام في مراقبة مواقع السفن التي تعمل في المياه الخاضعة للسيادة الوطنية، ويمكن تعريف نظام مراقبة السفن حيث يقوم بتحديد موقع السفينة وإرسال المعلومات بشكل دوري إلى محطات المراقبة، ويعتمد هذا النظام على الأقمار الصناعية للحصول على معلومات الموقع والوقت، ومع تطور تقنيات جديدة تزايد عدد الدول التي اختارت أن تضع أنظمة مراقبة تعتمد على الأقمار الصناعية، وساعد هذا النظام العديد من الدول في رصد أنشطة السفن المحلية وحتى الأجنبية، عن طريق تتبع مسارها ورصد أي سفينة مخالفة للقوانين الجاري العمل بها.<sup>2</sup>

إن نظام VTS هو نظام هندسي متكامل مصمم بشكل مفتوح قابل للتطور ويقوم بإنجاز مهام تشكيلة واسعة من المستخدمين من خلال مكوناته المادية ومكوناته البرمجية اللذان يجتمعان معا ليحققا تكامل يخدم تقديم عروض بيانات بأسلوب مصور يماثل حالة السفينة المارة تحت منطقة كشف وتحسس هذا النظام في درجة عالية من الدقة والشمولية، تكون مهمة مشغلي النظام مراقبة الحركة وتحقيق الصلة مع السفن والمناطق الساحلية والموانئ والممرات المينائية، حيث يمكن للمشغل التزود بالمعلومات التالية: إن عروض VTS تقدم للمشغل خدمة

<sup>1</sup> المادة 66 من القانون 01-11، المتضمن الصيد البحري وتربية المائيات.

<sup>2</sup> صبحي الغزي، " نظام إدارة معلومات ومراقبة السفن VTMS "، تم النشر في 2010/11/08، مقال منشور على الموقع

الإلكتروني: <https://www.alnoor.se> تم الاطلاع بتاريخ 2022/05/27، الساعة: 00:10.

معلومات تساعده في تنظيم وإدارة العملية البحرية، تأمين سلامة الملاحة للحفاظ على الحياة والملكية، معالجة الحالات الخطرة من خلال المراقبة الشاملة للعمليات البحرية، التنظيم الجيد لحركة السفن في الممرات المينائية بما يحقق معالجة حالات الاكتظاظ، المساعدة في عمليات البحث والإنقاذ، تسجيل وتوثيق المعلومات بالصورة والصوت لأغراض التخطيط بشأن الحوادث.<sup>1</sup>

الغرض من هذا الجزء من الدراسة هو معرفة نوع تدابير المراقبة والتحكم التي تدخلها الدول الساحلية، وهذا من أجل ضمان المراقبة والسيطرة على السفن في المياه الخاضعة لسيادتها والتي تحمل علمها في أعالي البحار، لذلك المؤسسة المينائية سكيكدة بصدد إنجاز مشروع جديد يتضمن وضع برنامج جديد باسم VTMS وذلك بإحداث شراكة مع دول ذات خبرة عالمية في هذا المجال وإقامة دراسات وتطوير هذا البرنامج بشكل أفضل، لكن نظرا لقيمه الباهظة تم توقيف هذا المشروع ولا جديد بشأنه، حسب ما صرح من به ضباط الميناء بالمؤسسة المينائية سكيكدة.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: قواعد التفتيش على المستوى الدولي

تخضع القواعد المتعلقة بالسفن الأجنبية للاتفاقيات الدولية، فالأحكام التي تخص عمليات التفتيش التي يتم القيام بها بعنوان رقابة الدولة على الميناء هي تلك المحددة في الاتفاقيات البحرية الدولية،<sup>3</sup> وتحصر رقابة الدولة على السفن الأجنبية في فحص الشهادات والوثائق والسجلات، وذلك لإلزامية هذا التفتيش ومن أجل التأكد ما إذا كانت تستجيب للقواعد والمعايير الدولية واستثناء يمكن للمفتش اللجوء الى إجراء تفتيش أكثر تفصيلا نستعرضها في قواعد التفتيش الذي تخضع له السفن الأجنبية (الفرع الأول) وتسمح معظم الدول الساحلية

<sup>1</sup> صبحي الغزي، المرجع السابق.

<sup>2</sup> مقابلة مع السيد كرموز، ضابط بالمؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 2022/05/31، الساعة: 10:30.

<sup>3</sup> المادة 16 من المرسوم التنفيذي 02-149 المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

بالصيد لأغراض تجارية داخل مياهها الإقليمية أو الخاضعة لسيادتها وذلك بعنوان قواعد التفتيش الخاصة بسفن الصيد الأجنبية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: قواعد التفتيش الذي تخضع له السفن الأجنبية

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،<sup>1</sup> أي يتم التحقق على الأقل من مضمون الشهادات والوثائق من أجل سلامة السفينة وهذا لضمان الحد الأدنى من الرقابة بحيث أول إجراء تقوم به السفينة هو الرسو في الميناء من أجل إلزامية تفتيشها (أولا) وبإمكان الريان الصعود للسفينة للتفتيش عليها (ثانيا) وإذا اقتضى الأمر يمكن القيام بعمل تفتيش أكثر تفصيلا للمزيد من الفحص (ثالثا) ويقتضي من السفن الأجنبية رسوما (رابعا).

### أولا: إلزامية التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة

أول إجراء تقوم به السفينة أن ترسو لأنه لا يجوز تفتيش السفينة وهي عائمة وتحصر رقابة الدولة على السفن الأجنبية في فحص الشهادات والوثائق والسجلات، وهذا من أجل التأكد إذا كانت تستجيب للقواعد والمعايير الدولية، هذا الإجراء تبنته مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط حيث تنص المادة 01 الفقرة 02 من المذكرة المعنون بإجراءات التفتيش واستكمال نواحي القصور والاحتجاز أو تضمن السلطة كحد أدنى قيام المفتش بفحص الشهادات والمستندات الموضحة بالملحق الثاني، ومطابقتها للمستوى المنفذ بما

<sup>1</sup> المادة 14 من المرسوم التنفيذي 149-02، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

يطمئنه شخصيا على قبول الحالة العامة للسفينة بما فيها غرف الآلات وكذلك ظروف الإقامة والحالة الصحية.<sup>1</sup>

### ثانيا: صعود الريان لتفتيش السفينة

يكون ذلك من أجل ضمان سلامة السفينة وهذا الإجراء مشترك بين السفن الأجنبية وحتى السفن الوطنية، بحيث أنه عند وصول السفينة للميناء يصعد الريان لها لعمل تفتيش روتيني أو مفصل إذا اقتضى الأمر، وحسب ما وردنا من معلومات في المؤسسة المينائية أن عملية التفتيش لا تتم من ضابط الميناء فقط بل حتى من حراس السواحل.<sup>2</sup>

### ثالثا: التفتيش المفصل

يتمثل في إجراء فحص مفصل ومعاينة دقيقة لكل أجزاء السفينة هذا إذا كان للمفتشين أسباب جدية للاعتقاد أن حالة السفينة لا تتطابق مع تفاصيل الوثائق والشهادات والسجلات التي قاموا بفحصها، "ويمكن القيام بعمل تفتيش أكثر تفصيلا يتضمن المزيد من الفحص للتأكد من مدى مطابقتها للمتطلبات المعمول بها على متن السفينة ففي هذه الحالة يمكن أن يساعد أي شخص لديه الكفاءات المطلوبة".<sup>3</sup>

وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ثلاث أسباب إذا توافرت يمكن اعتبارها جدية وبالتالي اللجوء الى إجراء التفتيش المفصل وهي:<sup>4</sup>

- حالة ما إذا كانت تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق.

<sup>1</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 120.

<sup>2</sup> مقابلة مع السيد: جمال كرموز، ضابط بالمؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 2022/06/03، الساعة: 12:30.

<sup>3</sup> الفقرة 02، المادة 14 من المرسوم التنفيذي 02-149، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن.

<sup>4</sup> المادة 226 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

- الحالة التي لا يكون فيها مضمون هذه الوثائق كافيا للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه.

- عندما لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة.

كما تنص المادة 19 من اتفاقية سولاس " SOLAS " 1974 " يسمح لدولة الميناء بإجراء تفتيش مفصل إذا كانت لديها أسباب تجعلها تظن أن السفينة لا تحترم القواعد الدولية.<sup>1</sup> نفس هذه الأسباب اعتمدها مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر المتوسط، مع إضافة بعض الأسباب التي يمكن اعتبارها جدية وبالتالي اللجوء الى إجراء تفتيش مفصل في حال توفرها، من بين هذه الأسباب تقرير أو إخطار من سلطة أخرى، أو شكوى من الريان أو أحد افراد الطاقم، كما أنها أعطت السلطة التقديرية للمفتش في تقديره ما إذا كان الأمر يتطلب تفتيشا مفصلا أم لا.<sup>2</sup>

#### رابعاً: اقتضاء الرسوم

يجب استيفاء رسم لفائدة الخزينة الجزائرية ويحدد مبلغه بقرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير المالية، ويتحمل هذا الرسم مالك السفينة التي تجرى معاينتها أو المجهز الغير مالك للسفينة،<sup>3</sup> فالسفن الأجنبية يطلب منها هذه الرسوم وذلك لفائدة الخزينة العمومية.

<sup>1</sup> المادة 19 من اتفاقية سولاس 1974.

<sup>2</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 121.

<sup>3</sup> المادة 242 من القانون البحري الجزائري.

### الفرع الثاني: قواعد التفتيش المتعلقة بسفن الصيد الأجنبية

تجدر الإشارة أن سفن الصيد الأجنبية تتعرض هي الأخرى للتفتيش بحيث يقوم المفتش بالتحقق من صلاحية شهادة التسجيل، التأكد من صلاحية العلم ورقم الهوية الخارجي ورقم المنظمة البحرية الدولية إذا توافر، ويتحقق المفتشين من تطابق معدات الصيد على متن السفينة مع شروط الترخيص حيث يتم التأكد من أن تعريف المعدات هي نفسها العلامات المرخص لها بالنسبة للسفينة ويخضع المفتش السفينة للتفتيش بحثا عن أي معدات صيد مخزنة في أماكن خفية ويتحقق أيضا المفتش أن عملية اصطياد الأسماك تمت ضمن الشروط المبينة في الترخيص، وتحقيقا لهذا الغرض يعاين المفتش سجل الصيد والتقارير المقدمة، في الأخير تعرض نتائج التفتيش في الميناء على قبطان السفينة ويجري إعداد تقرير يوقع عليه المفتش على حد سواء ويسمح للقبطان بإضافة أي تعليقات على التقرير.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: التفتيش في إطار مذكرات التفاهم

قامت بعض الدول المطلية على البحر الأبيض المتوسط بالسعي من أجل إيجاد نظام متقدم لرقابة دولة الميناء لذلك وقعت الجزائر على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة الأبيض المتوسط (الفرع الأول) وتم القاء المسؤولية الخاصة بسلامة البحار والمحيطات على عاتق المنظمة البحرية الدولية OMI بالتعاون مع المنظمات الأخرى، ففي السنوات الأخيرة تزايد الاهتمام والسعي من أجل تبني نظام متقدم ومتجانس لتفعيل القواعد المتعلقة بالتفتيش، حيث تتمثل في التوصل إلى التطبيق الفعلي لهذه القواعد وضرورة تعاون دولة الميناء لإنشاء شبكة عالمية للرقابة حتى تتمكن من القضاء على السفن دون المستوى فرقابة دولة الميناء تطورت بفضل جهود المنظمة البحرية الدولية التي قامت بتشجيع عدة دول

<sup>1</sup> <https://www.fao.org> , 28/05/2022 , 23 :58.

التوقيع على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة بباريس سنة 1982،<sup>1</sup> (الفرع الثاني).

## الفرع الأول: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة

### الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط

نظرا للحاجة الملحة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وأهمية تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن ووعيا من الدول التي تقع بها الموانئ قامت السلطات لعدد من الدول المطللة على البحر الأبيض المتوسط بالسعي من أجل إيجاد نظام متقدم لرقابة دولة الميناء وتعزيز التعاون، وكذا تبادل المعلومات في هذا المجال فتوصلت الى مذكرة تفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.<sup>2</sup>

يقوم مركز المعلومات بمساعدة السلطات البحرية في اختيار السفن الأجنبية التي تدخل موانئها لمعاينتها وذلك بتوفير أحدث المعلومات المتعلقة بالمعاينات التي تمت على السفن الأجنبية في أحد الموانئ الأخرى خلال الستة أشهر الأخيرة بالإضافة يقوم بحفظ المعلومات التي يتلقاها من السلطات البحرية لاسيما ما يتعلق بعدد المفتشين العاملين نيابة عن السلطة بالتفتيش بموانئ الدولة وعدد السفن المنفردة التي دخلت موانئها في السنة السابقة للمذكرة، تكاليف التفتيش في حالة وجودها حيث يجب تحديث هذه المعلومات كل ثلاث سنوات.

يتمثل الهيكل التنظيمي لمذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط من اللجنة والسكرتارية وبالتالي فإن السلطة ملزمة بتوفير المعلومات للسكرتارية بالإضافة الى تعهدها بإبلاغ عمليات التفتيش لمركز المعلومات الذي

<sup>1</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 121، نقلا عن:

Lucchini Laurent. (Rapport introductif général), In le pavillon, op, cite, page 19

<sup>2</sup> البند 04، المرسوم رئاسي 2000-58، المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

يعتبر نظام معلومات خاص بالمعاينات وعمليات التفتيش على السفن الذي تقوم بتوفيره السلطات الموقعة على المذكرة.<sup>1</sup>

## الفرع الثاني: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء

### الموقعة بباريس سنة 1982

في البداية كانت المذكرة تضم 14 دولة وأصبحت سنة 2010 تضم 27 دولة لكن هذه المذكرة مفتوحة لانضمام دول خارجة عن المنطقة الأصلية التي تنطبق عليها كما يوضحه مثلا انضمام كندا،<sup>2</sup> تم إنشاء بنك معلومات خصيصا من طرف مذكرة باريس وهو نظام معلوماتي خاص بالسفن التي خضعت للتفتيش، يتضمن جميع عمليات التفتيش التي خضعت لها السفينة يوما بعد يوم في موانئ مختلف الدول الأعضاء في المذكرة وكذا نتائجها فهو ذات فعالية في التعرف على تاريخ السفينة وعمليات التفتيش التي خضعت لها سابقا والانتهاكات التي تمت معاينتها وإجراءات الوقف أو الاحتجاز التي اتخذت ضدها والإصلاحات التي قام بها المجهز بعدها،<sup>3</sup> ويتكون الهيكل التنظيمي لمذكرة باريس من لجنة وسكرتارية وهو نفس الهيكل الذي تضمنته مذكرة البحر الأبيض المتوسط غير أنها أضافت مركز إداري للقضايا البحرية.

ما يمكن التوصل إليه في الأخير أن المذكرة على عكس الاتفاقيات المبرمة في ظل المنظمات الدولية، لا تعلن قواعد السلامة ولكنها تتمسك بتعزيز تطبيقها.<sup>4</sup>

<sup>1</sup>البند 07 من المرسوم رئاسي 2000-58.

<sup>2</sup> سامية مخلوف، المرجع نفسه، ص 123، نقلا عن:

PANCRACIO jean. Paul. Droit de la mer. Edition Dalloz. Paris. 2010. page 141

<sup>3</sup> سامية مخلوف، ص 124 نقلا عن:

PANCRACIO Jean-Paul. ibid. page 142

<sup>4</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 126، نقلا عن:

LE COUVIOUR Karine. OP . Page 533

### المطلب الرابع: التفتيش في إطار الاتفاقيات الدولية

التطور الحديث والمعاصر للسفن جعل دولة العلم تتحمل المسؤولية الكاملة في تطبيق وتنفيذ متطلبات الاتفاقيات الخاصة وإجراء التعديلات هذا فيما يتعلق بالرقابة على السفن، هذه الاتفاقيات البحرية الدولية تجنب الدول المجاملات أو الأفضلية في المعاملة كما أن لها دور في حماية البيئة البحرية من التلوث، الاتفاقيات التي سنعمد لها هي الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966 (الفرع الأول) الاتفاقية الدولية بشأن قياس حمولة السفن 1969 (الفرع الثاني) والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973 (الفرع الثالث) و أخيرا اتفاقية العمل البحري 2006 (الفرع الرابع).

#### الفرع الأول: الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966

تخضع السفن إلى التفتيش من قبل ضباط مؤهلين حتى عند تواجدها في موانئ دولة أخرى متعاقدة، والهدف من هذا التفتيش هو إثبات أن حمولة السفينة لا تتعدى الحد المسموح به في الشهادة وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها، كذلك التأكد من أن السفينة لم يحدث بها أي تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار،<sup>1</sup> كما هناك معايير إذا لم تتوافر في السفينة لا يمكنها الإبحار وهي إذا طرأت تغييرات هامة على هيكل السفينة، في حالة عدم بقاء المنشآت والأجهزة بحالة جيدة، حيث أنه يجب أن يتناول التفتيش هذه المسائل والمعايير للتأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار،<sup>2</sup> وجاءت هذه الاتفاقية رغبة من الحكومات المتعاقدة في تحديد وتوحيد المبادئ والقواعد للسفن المرخص لها التي تسافر دوليا لضمان سلامة المسافرين والممتلكات في البحر، حيث تم تحديد أهمية وجود حد أقصى لحمولة السفن نتيجة للعديد من الحوادث البحرية التي

<sup>1</sup> المادة 21 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966.

<sup>2</sup> الفقرة (أ)، (ب)، المادة 19 من الاتفاقية نفسها.

حدثت في البحر بسبب التحميل الزائد للسفن، وتصدر دولة العلم شهادة خط التحميل الدولي للسفن بعد أن تقوم بالمسح عليها ووضع العلامات وفقا واتفاقية خطوط التحميل وتكون الشهادة صالحة لمدة لا تزيد عن خمس سنوات وبمقدور الإدارة البحرية أن تعهد إلى هيئات تحظى باعترافها أو إلى خبراء معاينة للقيام بإجراءات عمليات التفتيش والمسح من أجل تنفيذ متطلبات الاتفاقية وعلى الإدارة أن تكفل فعالية عمليات التفتيش، فهناك معاينات دورية على السفن من أجل تطبيق متطلبات الاتفاقية وهي المعاينات الأولية والتجديدية والسنوية، أما بالنسبة للحوادث البحرية فإن دور الإدارة البحرية للاتفاقية أن تقوم بإجراء تحقيق في أية حوادث للسفن.

### الفرع الثاني: الاتفاقية الدولية بشأن قياس الحمولة للسفن 1969

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 مايلي:<sup>1</sup>

- 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 تأخير.

<sup>1</sup>الاتفاقية الدولية بشأن قياس حمولة السفن لسنة 1969، الموقعة بتاريخ 16 مارس 1969، بلندن، الجريدة الرسمية، العدد 65، الصادرة بتاريخ 20 ربيع الثاني 1406، الموافق ل 01 جانفي 1986.

كذلك الأمر بالنسبة لتقدير الرسوم الواجبة الدفع لسلطات الموانئ كرسوم الدخول إلى الموانئ والأرضية وتحديد مسؤولية المالك وحساب المهل الإضافية لعقد إيجار السفينة ويهدف التوحيد الدولي للقواعد المتعلقة لحمولة السفن تم التوقيع على اتفاقية لندن في 1969/06/23 التي حلت محل اتفاقية أوصلو المؤرخة في 1947/10/10، غير أن الجزائر لم تتضمن إليها إنما أسند المشرع الجزائري مهمة معاينة السفن وذلك لإجراء عمليات المعايرة وإصدار شهادات الحمولة للسفن التي تحمل الراية الجزائرية التي تودع نسخة رسمية منها لدى مكتب تسجيل السفن.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

تعتبر هذه الاتفاقية أشمل في مجال منع التلوث البحري، فإذا كانت السفينة الخاضعة للتفتيش لا تتماشى مع أحكام الاتفاقية، فيكون الحق لسلطات دولة العلم الحق في المعاينة استنادا لقوانينها الداخلية مع أعلام الدولة التي عاينت المخالفة، 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 فإن الانتهاكات التي ترتكبها السفينة في مناطق اختصاص دولة طرف تكون معرضة للعقوبات حسب قوانين هذه الدولة أو قوانين دولة العلم، فالبتالي يمكن للدول أن تضع نظاما للعقوبات الجزائرية أو الإدارية تطبقه على السفن التي تحمل علمها وعلى كل سفينة أجنبية تمر عبر المياه الخاضعة لاختصاصها.

كما أنها تتبنى نفس الموقف الذي تبنته مذكرة باريس لعام 1982 حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، حيث أنه يمكن رفض دخول السفن الأجنبية التي لا تتوافق فيها

<sup>1</sup> وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012، ص ص 50-51.

المقاييس الدولية إلى المياه الداخلية الجزائرية أو عدم السماح لها بالمغادرة إذا كانت مبررات الخطر مازالت قائمة.<sup>1</sup>

تنص المادة 05 من اتفاقية ماربول 1973 على الشهادات بشأن تفتيش السفن، مع مراعاة أحكام الفقرة 2 من هذه المادة، فإن على الأطراف في الاتفاقية أن تقبل الشهادة الصادرة بمقتضى أحكام اللوائح في ظل سلطة طرف فيها وأن تعتبرها متمتعة بصلاحيات لا تقل عما تتمتع به شهادة صادرة عنها وذلك بالنسبة إلى جميع الأغراض التي تشملها الاتفاقية الحالية، فعندما تكون السفن الواجب حيازتها لشهادة في موانئ أو محطات بحرية واقعة في ظل الولاية القانونية لطرف من الأطراف فإنها تخضع لتفتيش يقوم به موظفون مخولون أصولاً من قبل تلك الأطراف، بحيث يقتصر هذا التفتيش على التأكد من وجود شهادة صحيحة على متن السفينة، أما في حالة لا تتوفر شهادة صحيحة على ظهر السفينة فإن على الطرف القائم بالتفتيش أن يتخذ الخطوات اللازمة لمنعها من الإبحار كما بالإمكان السماح لها بمغادرة الميناء والتوجه إلى أقرب حوض مناسب متاح لإصلاح السفن، وإذا رفض أحد الأطراف السماح لسفينة أجنبية بالدخول إلى الموانئ أو المحطات البحرية فإن عليه أن يقوم فوراً بإخطار القنصل أو الممثل الدبلوماسي للطرف الذي يحق للسفينة أن ترفع علمه وإذا استحال ذلك فينبغي أن تخطر إدارة السفينة المعنية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ازارة لخضر، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، مذكرة لنيل شهادة الماجستير مقدمة لفرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة وهران، 1999، ص 80.

<sup>2</sup>المادة 05 من الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن لعام 1973، المعروفة باسم ماربول، المعتمدة من قبل البروتوكول لعام 1978، الموقعة بتاريخ 02 نوفمبر 1973، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 02 أكتوبر 1983.

### الفرع الرابع: اتفاقية العمل البحري لعام 2006

تقوم كل دولة عضو بتنفيذ القوانين أو اللوائح أو غيرها من التدابير التي اعتمدها للوفاء بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية، فيما يتعلق بالسفن والبحارة الخاضعين لولايتها القضائية وتمارس كل دولة عضو ممارسة فعلية لولايتها القضائية والإشراف على السفن التي ترفع علمها عن طريق وضع نظام يكفل الالتزام باشتراطات هذه الاتفاقية بما في ذلك الانتظام في عمليات التفتيش وتقديم التقارير وإجراءات الرصد.<sup>1</sup>

تعتبر شهادة العمل البحري بينة ظاهرة على أن السفينة قد تم التفتيش عليها حسب الأصول من جانب الدولة العضو التي ترفع علمها وأن اشتراطات هذه الاتفاقية بشأن ظروف عمل ومعيشة البحارة قد استوفيت، وتخضع كل دولة نظاما فعلا للتفتيش وإصدار الشهادات بشروط العمل البحري، وأن ترخص لمؤسسات عامة معتمدة أو لمنظمات أخرى (بما في ذلك مؤسسات ومنظمات دولية)، تعترف بها كهيئة مختصة ومستقلة للاطلاع بعمليات التفتيش أو إصدار الشهادات أو القيام بالأمرين معا، وفي كل الأحوال تضل الدولة العضو مسؤولة مسؤولية كاملة عن التفتيش وإصدار الشهادات، وتحفظ كل دولة عضو بنظام التفتيش على ظروف البحارة على متن السفينة التي ترفع علمها، وتعين السلطة المختصة عددا كافيا من المفتشين المختصين للوفاء بمسؤوليتهم،<sup>2</sup> وتتخذ تدابير ملائمة لضمان أن يتوفر في المفتشين التدريب والكفاءة والاختصاص لتمكينهم من الاطلاع بالتحقق، وتجرى هذه العمليات على فترات فاصلة ولا تتجاوز بأي حال ثلاث سنوات.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> الفقرة 1-2، المادة 05 من اتفاقية العمل البحري 2006.

<sup>2</sup> الفقرة 02، المعيار ألف 5-1-4- من اتفاقية العمل البحري 2006.

<sup>3</sup> الفقرة 3-4، المعيار ألف 5-1-4- من الاتفاقية نفسها.

تعتمد كل دولة عضو قواعد مناسبة وتنفيذها فعالا لكي يتسنى ضمان أن يكون للمفتشين وضع وظروف مناسبة،<sup>1</sup> كما يحظر المفتشين الذين لهم مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في أي عملية يطلب إليهم التفتيش عليها،<sup>2</sup> وينبغي لجميع المفتشين أن يكونوا على دراية تامة بالظروف التي يجرى فيها التفتيش ونطاقه والطريقة العامة للتفتيش.<sup>3</sup>

### المبحث الثالث: الآثار المترتبة عن مخالفة عمليات تفتيش السفن

يترتب عن عملية تفتيش السفن جملة من الآثار الناتجة عن ضرورة وحساسية هذا الإجراء، فالعمل على متن السفينة وتعرضها لعوامل مختلفة يزيد من حجم المخاطر التي تتعرض لها هذه الأخيرة ما يزيد من المسؤولية الملقاة على الأشخاص الخاضعين للتفتيش وهذا للحفاظ على السفن وأمنها (المطلب الأول) كما قد تثار بعض المنازعات بين السفينة التي تخضع للتفتيش وهيئات التفتيش المختصة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: أحكام المسؤولية المترتبة عن تفتيش السفن

إن تعدد أنواع السفن وتعرضها للعديد من العوامل التي تتسبب في اهترائها، إضافة إلى طبيعة العمل على متنها يؤدي إلى ازدياد المخاطر الناتجة عن الملاحة البحرية وتزداد بالمقابل المسؤولية الملقاة على ربانها وأفراد طاقمها (الفرع الأول) الذين يجب عليهم توفير شروط السلامة لحماية الركاب والسفينة وكذا البيئة البحرية لذلك وقع المشرع بعض من الجزاءات في حال الإخلال بتلك الشروط (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> الفقرة 06 من اتفاقية العمل البحري 2006.

<sup>2</sup> الفقرة 11 (أ) من الاتفاقية نفسها.

<sup>3</sup> الفقرة 07، المبدأ التوجيهي باء 5-1-4 من الاتفاقية نفسها.

## الفرع الأول: أنواع المسؤولية المترتبة عن تفتيش السفن

يتحمل الريان والمجهز المسؤولية عن كافة الأخطار التي تهدد السفينة لذلك أسند إليهما المشرع مسؤولية احترام شروط السلامة البحرية وقواعد التفتيش (أولا) كما أن الريان باعتباره قائد السفينة يتحمل مسؤولية فردية في هذا المجال (ثانيا).

### أولا: المسؤولية الجماعية

في حال عدم التزام الريان بقواعد التفتيش وبيحر بإرادته أو بتهاون منه عندما تكون السفينة في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية، وغير معدة أو ممونة، فإن من يتحمل المسؤولية هو الريان والمجهز.<sup>1</sup>

تحقيقا للصالح العام والخاص على حد سواء يتولى الريان المحافظة على أمن وسلامة السفينة، خلال الرحلة البحرية حيث يعد الريان مسؤولا عن السفينة والطاقم الموجود على ظهرها،<sup>2</sup> إذ يتوجب عليه التأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً واحتوائها على طاقم كاف، كما يجب عليه قيادة السفينة حسب مبادئ فن الملاحة.

كما تقوم مسؤولية المجهز عن كل إخلال في أداء مهامه وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة في حالة أن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحددة بموجب الأنظمة الجاري العمل بها وبصفة عامة أن تكون صالحة للاستخدام المخصص له في المادة 544 القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup>المادة 479 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>المواد 589-592 من القانون البحري الجزائري.

وأن يؤمن طاقما كافيا وعدم إرهاقه، وأيضا شروط الصحة وأمن العمل، وتوفير كمية كافية وجيدة من الأدوية، قيامه بالتزاماته تجاه البحارة ووفقا للأحكام القانونية والأعراف...<sup>1</sup>

تجدر الإشارة أن القانون البحري الجزائري لم يحمل المالك أي مسؤولية عن ضمان سلامة السفينة وصلاحياتها للملاحة إلا في بعض الحالات التي يؤدي فيها عدم توفر شروط السلامة إلى أضرار جسدية تصيب الأشخاص الموجودين على متنها، فبالرجوع إلى المادة 93 من القانون البحري الجزائري نجد أنها تنص على أنه في حالة الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص موجود على متن السفينة...، ولأي شخص آخر في البحر أو البر، والفقدان والأضرار بالأموال أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو الخطأ إذ ما يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين ولكل ما هو موجود على متنها باعتبار المالك مسؤولا عنه، ولكل التزام نتج عن تلك الأضرار المتسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت الموانئ وأحواض السفن والخطوط الملاحية.

غير أن اتفاقية العمل البحري لعام 2006 حملت مالك السفينة المسؤولية من خلال المعيار ألف 4-2 "مسؤولية ملاك السفينة" في حالة إصابة البحار العامل على متن السفينة أو مرضه إذا وقع ذلك بين تاريخ بدء الخدمة والتاريخ الذي يعتبر فيه البحار قد أعيد إلى وطنه حسب الأصول،<sup>2</sup> يتحمل المالك المسؤولية في حالة الوفاة على متن السفينة أو على البر وحتى مراسيم الدفن يتحملها أو في حالة إعاقة طويلة الأجل تصيب البحار يوفر له ضمانات مالية،<sup>3</sup> وأيضا يتحمل نفقات الرعاية الطبية إذا أدى هذا المرض أو الإصابة إلى العجز عن العمل يلزم مالك السفينة بأن يدفع للبحار أو المريض أجرا كاملا طوال مدة بقائه في السفينة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> <https://moodle.univ-ourgladz> ، 2022/06/06 ، 12 : 27.

<sup>2</sup> الفقرة 01 (أ)، المعيار ألف 4-2-1- من اتفاقية العمل البحري 2006.

<sup>3</sup> الفقرة 01 (ب)، (د) من الاتفاقية نفسها.

<sup>4</sup> الفقرة 03 (أ)، (ج) من اتفاقية العمل البحري 2006.

ويجوز للقوانين أو اللوائح الوطنية أن تستثني مالك السفينة من المسؤولية في الحالات التالية: الإصابة التي لا تحدث أثناء العمل في خدمة السفينة، الإصابة أو المرض الناجمان عن سوء تصرف متعمد من جانب البحار، المرض أو الإعاقة اللذان أخفيا عن عمد عند التعاقد.<sup>1</sup>

### ثانيا: المسؤولية الفردية

يلتزم الريان طبقا للمادة 255 من القانون البحري الجزائري بحمل دفتر المحاضر الخاصة بالتفتيش على متن السفينة من أجل ضمان سلامتها، والذي يتضمن جميع مقررات وملاحظات اللجنة المحلية للتفتيش وكذا الشهادات التي يتم تسليمها في هذا الدفتر، إذ يجب على الريان تقديم هذا الدفتر إلى السلطة الإدارية البحرية عند قيامها بكل مراقبة التي تقوم بتسجيل جميع مقرراتها وملاحظاتها والتوقيع على الدفتر على إثر المراقبة.

وقد أسند المشرع المسؤولية عن حمل دفتر المحاضر للريان باعتباره هو الذي يقود السفينة وهو المسؤول قانونا عن مسك كافة الوثائق والشهادات المتعلقة بالسفينة فضلا عن أنه الشخص الذي يتعامل مع سلطات الميناء سواء في دولة العلم أو غيرها.

### الفرع الثاني: العقوبات المترتبة عن مخالفة قواعد تفتيش السفن

وقع المشرع جملة من الجزاءات على كل شخص يخل بقواعد السلامة البحرية ويخالف قواعد التفتيش المنصوص عليها قانونا، وتتنوع هذه الجزاءات بين جزاءات إدارية (أولا) وأخرى جزائية (ثانيا).

<sup>1</sup> الفقرة 05 (أ)، (ب)، (ج) من اتفاقية العمل البحري 2006.

## أولاً: العقوبات الإدارية

تتمثل العقوبات الإدارية في عدم منح شهادات الملاحة بالنسبة للسفن الوطنية وحجز السفينة من خلال منعها من الإبحار بالنسبة للسفن الأجنبية.

### 1- عدم منح شهادات الملاحة

نتيجة عملية التفتيش للسفن الوطنية تسلم شهادات السلامة على أثر القيام بتفتيش السفن، من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة بعد صدور الرأي الموافق من اللجنة المحلية للتفتيش.<sup>1</sup>

### 2- حجز السفينة ومنعها من الإبحار

تمارس كل دولة ممارسة فعلية ورقابة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها وتتخذ كل دولة بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار،<sup>2</sup> حيث تتخذ تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار ولا يجوز لهذه الدول أن تسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وتسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك،<sup>3</sup> ويقتصر أي تفتيش مادي لسفينة أجنبية على فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات ووثائق وسجلات بمقتضى القواعد والمعايير الدولية أو على فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة،<sup>4</sup> وعندما تكون السفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئ دولة أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يجوز لتلك الدولة أن تجري تحقيقاً ما جاءت به المادة 218 من اتفاقية مونتي قوبي.

<sup>1</sup> المادة 245 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> الفقرة 03، 04، المادة 94 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

<sup>3</sup> المادة 219 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

<sup>4</sup> الفقرة 1، المادة 226 من الاتفاقية نفسها.

وتطبيقا لذلك فقد تم حجز العديد من السفن الجزائرية بالخارج بسبب انتهاء مدة صلاحية الشهادة ما ترتب عن ذلك دفع غرامات مالية، ولحد الآن لا تزال هناك سفينة محتجزة المعروفة باسم تيمقاد.<sup>1</sup>

## ثانيا: العقوبات الجزائرية

حدد القانون البحري الأخطاء التي يرتكبها الريان والمجهز عند ممارسة مهامهم، سواء نتج عن ذلك ضررا لجسم السفينة أو الأموال الموجودة عليها أو الأشخاص البحريين على متنها، كما هناك جزاءات مترتبة على الريان.<sup>2</sup>

### 1/ العقوبات المترتبة عن عدم احترام قواعد تفتيش السفن

إن المساس بأمن الملاحة البحرية يعاقب عليه بغرامة وحبس حيث تقع على الريان والمجهز، فيعاقب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 30.000 دج، كل ريان يبخر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة غير صالحة للملاحة أو غير مجهزة بكفاية، أو غير معدة أو ممونة يجد نفسه عرضة للمساءلة الجنائية،<sup>3</sup> فيتعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 264 من قانون العقوبات إذا كان الفعل تسبب في جروح انجر عنها عجز كلي مؤقت يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس سنوات (5) وغرامة مالية.

<sup>1</sup> مقابلة مع السيد جمال كرموز، ضابط بالمؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 2022/05/31، 10:00.  
<sup>2</sup> وسيلة ريوط، " ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية "، في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، جامعة تلمسان، الجزائر، 2014، ص 421.  
<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 422.

## 2/ العقوبات المترتبة عن عدم حمل وثيقة السلامة

يتعرض الريان في حال عدم التزامه إلى جزاءات منصوص عليها في المادة 506 من القانون البحري الجزائري،<sup>1</sup> كما نص القانون البحري الجزائري على بعض العقوبات المتعلقة بالريان المذكورة في المواد من 264 إلى 267 لكن أُلغيت بموجب المادة 52 من القانون 98-05 المتضمن تعديل القانون البحري الجزائري، حيث قرر القانون مسؤولية الريان جنائياً متى صدر منه خطأ أو فعل من شأنه المساس بأمن الملاحة البحرية،<sup>2</sup> لذلك أملى القانون بعض الجزاءات في حال عدم إمساكه لدفتر المحاضر حيث يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج كل ريان لا يقدم في غير الحالات القاهرة قائمة الطاقم ودفتر المخالفات للسلطة البحرية المختصة خلال 48 ساعة التي تلي وصوله إلى ميناء جزائري أو إلى الممثلة القنصلية أو الدبلوماسية الجزائرية المقيمة في الحدود الإدارية التي يتبع لها الميناء الأجنبي.<sup>3</sup>

ويعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل ريان يقدم على إخراج السفينة من ميناء جزائري أو يغادر المرفأ أو منطقة الإرساء التي توجد بها السفينة، بالرغم من الحظر المفروض من طرف السلطات البحرية والإدارية المختصة أو السلطة القضائية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 40.000، كل ريان سفينة يخالف القواعد المتعلقة بالالتزام بما يأتي: تقديم العلم إلى الوحدات العائمة للقوات البحرية وحراس الشواطئ، رفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية وفي الموانئ، مسك الوثائق والشهادات القانونية والاحتفاظ بها على متن السفينة".

<sup>2</sup> وسيلة ربوط، المرجع السابق، ص 422.

<sup>3</sup> المادة 515 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> المادة 509 من القانون نفسه.

## المطلب الثاني: المنازعات المترتبة عن عملية تفتيش السفن

ينتج على إثر مخالفات عملية تفتيش السفن منازعات تتمثل في الطعن في محاضر التفتيش (الفرع الأول) ولجوء الأشخاص المتضررين إلى الهيئات المختصة للفصل في النزاع (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الطعن في محاضر التفتيش

يعمل على السفينة مجموعة من أفراد الطاقم والذين يحق لهم رفع الطعون لدى اللجنة المركزية لسلامة السفن حيث تتولى عن المنازعات المترتبة عن تفتيش السفن أشخاص لديهم الحق في الطعن (أولاً) وكيف يتم إجراء هذا الطعن كتابياً في دفتر محاضر التفتيش (ثانياً).

### أولاً: الأشخاص الذين لديهم الحق في الطعن

في حالة رفض تسليم أو تمديد شهادات السلامة يمكن رفع الطعون من طرف مالك أو مجهزة السفينة أو ريان السفينة الذي رفضت منحه رخصة الإبحار وحتى ثلثي أفراد الطاقم الذين لم يلب طلبهم المقدم،<sup>1</sup> وتعاين المخالفات المرتكبة ضد الأحكام التنظيمية المتعلقة بأمن الملاحة البحرية التي نص عليها هذا القانون، تحرر في محاضر من طرف مفتشي الملاحة والأشغال البحرية التابعين لمصلحة حراس السواحل والأعوان المحلفين التابعين للمصلحة الوطنية لحراس السواحل.<sup>2</sup>

كما تتضمن المحاضر الموقعة من محرر المحضر تاريخ المخالفة المحقق فيها ومكانها وساعتها، نوعها، أسماء وصفة وعنوان مرتكبي هذه المخالفة وهوية السفينة التي نسبت إليها المخالفة، طبقاً للمادة 269 من القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> المادة 257 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> المادة 268 من القانون نفسه.

## ثانياً: إجراءات الطعن في محاضر التفتيش

يمكن الطعن في محاضر التفتيش لدى اللجنة المركزية في مقررات اللجنة المحلية هذا ما جاءت به المادة 257 من القانون البحري الجزائري، فالطعن في دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش سلامة السفن يكون كتابيا وفي وقت محدد وألا يتعدى 10 أيام أي ابتداء من تاريخ التسجيل المقرر،<sup>1</sup> أي يكون بث الطعن في أجل 5 أيام هذا ما جاءت به المادة 259 من القانون البحري الجزائري، وتحكم في غيابهما ثم تبلغ مقررها إلى السلطة الإدارية البحرية والطاعن.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: الهيئات المختصة بالفصل في المنازعات

لضمان السلامة البحرية وظروف العمل على متن السفينة تنشأ لجنة مركزية للسلامة والتي تختص بالطعن في المقررات التي تتخذها اللجنة المحلية للتفتيش (أولاً) وللنظر في تلك المخالفات تنشأ محكمة مختصة للفصل في هذه المنازعات (ثانياً).

### أولاً: اللجنة المركزية لها الحق في الطعن

تنص المادة 237 من القانون البحري الجزائري " إن اللجنة المركزية للسلامة مختصة في مادة الموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة والتصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي والطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش، وتكلف من ناحية أخرى القيام بتحقيقات إدارية وتقنية على إثر أحداث أو حوادث تقع للسفن في البحر."

<sup>1</sup>المادة 258 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>المادة 260 من القانون نفسه.

### ثانيا: المحكمة المختصة بالفصل في المنازعات

إن المحكمة الموجودة في الميناء هي التي تختص بالفصل في المخالفة التي ارتكبت في البحر أو الميناء الجزائري للوصول أو مغادرة السفينة،<sup>1</sup> والمشرع الجزائري لم يفصل في هذه المادة وتركها غامضة.

---

<sup>1</sup>المادة 272 من القانون البحري الجزائري.

## الخاتمة

تلتزم دولة العلم بمراقبة سفنها والإشراف عليها في كل ما له صلة بصلاحياتها للملاحة وسلامتها، أما دولة الميناء فتقوم بمعاينة مضمون هذه الشهادات وتتأكد من مدى احترامها للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، وأهم ما توصلنا إليه أن تفتيش السفن له أهمية كبيرة من حيث ضمان السلامة وسلامة الميناء من جهة أخرى، كما له أهمية من حيث اقتضاء الرسوم التي تعود على الاقتصاد الوطني فلا يكاد يخلو أي ميناء تجاري من هذه العملية فتعتبر مهمة سواء بالنسبة لدولة العلم أو دولة الميناء ورغم هذه الأهمية البالغة التي يكتسبها تفتيش السفن إلا أن المشرع الجزائري لم يكن ملما بجميع الجوانب المتعلقة بهذه العملية، ففي حال وجود حادث على متن السفينة تكون المسؤولية إما من دولة العلم أو من دولة الميناء، حيث تلتزم دولة العلم بمراقبة سفنها والإشراف عليها في كل ما له صلة بصلاحياتها للملاحة وسلامتها، أما دولة الميناء فتقوم بمعاينة مضمون شهادات السلامة وتتأكد من مدى احترامها للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية وقد يترتب الأمر إلى تفتيش السفينة في حال ما إذا كانت الشهادات غير صحيحة وقد يصل الأمر لمنعها من الإبحار.

وقد توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج لعل أبرزها:

- الهدف من عملية تفتيش السفن أنه إجراء هام جدا في مجال السلامة البحرية بحيث يضمن سلامة المنشأة كسفينة من أجل حماية الأشخاص، وله أهمية كبيرة في ضمان السلامة من جهة وسلامة الميناء من جهة أخرى، كما تبرز هذه الأهمية من خلال اقتضاء الرسوم على السفن الأجنبية بحيث تعود على الاقتصاد الوطني.
- تفتيش السفن عملية دقيقة تتطلب كفاءة وأشخاص ذوو خبرة وبشروط مهنية يقوم بها ضباط الميناء.

## الخاتمة

- الملاحظ أن عملية التفتيش اجبارية في أغلب موانئ العالم سواء بالنسبة للسفن الوطنية أو الأجنبية، إلا ما استثنى بموجب اتفاقية منها السفن الحربية والسفن التجارية التي تبحر في شكل قافلة تحت حماية السفن الحربية.
  - الالتزام بتنفيذ التفتيش على السفينة قبل مغادرتها الميناء، والقيام بالاختبارات اللازمة لأجهزة ومعدات سلامة السفينة.
- مما توصلنا إليه يمكن اقتراح بعض من التوصيات سنبرزها كالتالي:
- إنشاء محكمة مختصة تفصل في المنازعات البحرية، وتفعيل النصوص القانونية في الواقع وذلك من خلال التنفيذ الفعلي لعملية تفتيش السفن والقيام بالاختبارات اللازمة لأجهزة ومعدات السفينة وفحص الشهادات.
  - تشجيع ملاك ومجهزي السفن على اقتناء سفن جديدة ذات معايير حديثة تستجيب لشروط وقواعد السلامة، ووضع خطط لتدريب وتأهيل الطاقم بالأخص في الجزائر نظرا لنقص الخبرة في مجال تفتيش ومعاينة السفن.
  - على الرغم من مصادقة الجزائر على عدة اتفاقيات في المجال البحري، إلا أنه بالإمكان تشجيعها للانضمام لاتفاقيات أخرى وكذا الانضمام إلى مذكرة التفاهم باريس من أجل الاستفادة من الخبرات الأجنبية.

الملاحق

**الملحق رقم 01:**

**يتضمن وثيقة شهادة المعدات سلامة سفينة الشحن.**



# CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E)

Certificate No:  
**n1662359-III**  
DNV Id No:  
**G107240**  
Date of issue:  
**2021-11-02**

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

## THE REPUBLIC OF LIBERIA

by DNV

### Particulars of ship

Name of Ship:	<b>ISOLDE</b>
Distinctive Number or Letters:	<b>91604</b>
Port of Registry:	<b>MONROVIA</b>
Gross Tonnage:	<b>23403</b>
Deadweight of ship (metric tons) <sup>1</sup> :	<b>37527</b>
Length of ship (regulation III/3.12):	<b>177.460 m</b>
IMO Number:	<b>9391385</b>

### Type of Ship:<sup>2</sup>

- Bulk carrier
- Oil tanker
- Chemical tanker
- Gas carrier
- Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: **2008-03-13**

Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable): **-**

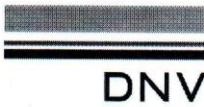
LEGAL DISCLAIMER: Unless otherwise stated in the applicable contract with the holder of this document, or following from mandatory law, the liability of DNV AS, its parent companies and their subsidiaries as well as their officers, directors and employees ("DNV") arising from or in connection with the services rendered for the purpose of the issuance of this document or reliance thereon, whether in contract or in tort (including negligence), shall be limited to direct losses and under any circumstance be limited to 300,000 USD, and any claims made against DNV based upon alleged defective services provided by DNV to designers, yards, manufacturers or other stakeholders in the newbuilding process shall under any circumstance be time-barred if made later than 12 months from delivery of the vessel. Based upon written request to the DNV legal entity which has issued this document, a higher limitation of liability may be agreed on a case-by-case basis.

<sup>1</sup> For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

<sup>2</sup> Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.



*Handwritten signature in blue ink*



Certificate No: **n1662359-III**  
Date of issue: **2021-11-02**

**This is to certify:**

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention.
2. That the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
  - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
  - 2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
  - 2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.
  - 2.7 the ship was not<sup>3</sup> subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulations(s) II-2/17 / III/38<sup>3</sup> of the Convention;
  - 2.8 a document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements<sup>3</sup> is not<sup>3</sup> appended to this Certificate;
3. That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1<sup>4</sup> within the limits of the trade area -
4. That an Exemption Certificate has been issued  <sup>2</sup>

This Certificate is valid until **2023-07-07**.<sup>5</sup>

subject to the annual and periodical surveys accordance with regulation I/8 of the Convention.  
Completion date of survey on which this Certificate is based: **2018-07-24**

Issued at **Valletta, Malta** on **2021-11-02**



for DNV

*This document is signed electronically in accordance with IMO  
FAL.5/Circ.39/Rev.2. Validation and authentication can be obtained from  
trust.dnv.com by using the Unique Tracking Number (UTN):  
n1662359-III and ID: G107240*

**Sergejs Lasko**

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

<sup>4</sup> Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board.

<sup>5</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).



Certificate No: n1662359-III  
Date of issue: 2021-11-02

**Endorsement for annual and periodical surveys**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a survey required by regulation I/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Anniversary date is (unless endorsed for advancement, see page 4):

07 Jul

Range:

07 Apr to 07 Oct

Annual survey:

Place: Agioi Theodoroi, Greece

Date: 2019-08-07



Signature: George Anargirou

Annual<sup>6</sup> survey:

Place: Rotterdam, Netherlands

Date: 2020-08-18



Signature: Frank Stahlhofen

Periodical<sup>3</sup> survey:

Place: Valletta, Malta

Date: 2021-11-02



Signature: Sergejs Lasko

Annual survey:

Place: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

**Annual/Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

APSA

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a annual/periodical<sup>3</sup> survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

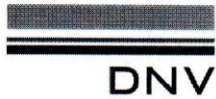
Place: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

<sup>6</sup> Delete as appropriate.



Certificate No: n1662359-III  
Date of issue: 2021-11-02

**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) applies**

EEVF

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies**

ERC

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

**Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies**

EEV

This Certificate shall, in accordance with regulation I/14(e) or I/14(f)<sup>3</sup> of the Convention, be accepted as valid until

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies**

EAA

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp



Certificate No: n1662359-III  
Date of issue: 2021-11-02

## RECORD OF EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY (FORM E)

This Record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate

Record of Equipment for Compliance with the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended.

### 1 Particulars of ship

Name of Ship: ISOLDE  
Distinctive Number or Letters: 91604

### 2 Details of life-saving appliances

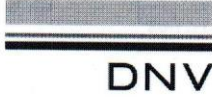
1		Total number of persons for which life-saving appliances are provided		25
		Port side	Starboard side	
2	Total number of davit launched lifeboats	-	-	
2.1	Total number of persons accommodated by them	-	-	
2.2	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43) <sup>7</sup>	-	-	
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, Section 4.6)	-	-	
2.4	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, Section 4.8)	-	-	
2.5	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, Section 4.9)	-	-	
2.6	Other lifeboats			
2.6.1	Number	-	-	
2.6.2	Type	-	-	
3	Total number of free-fall lifeboats	1		
3.1	Total number of persons accommodated by them	25		
3.2	No. of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, Section 4.7)	1		
3.3	No. of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, Section 4.8)	1		
3.4	No. of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, Section 4.9)	1		

<sup>7</sup> Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998.



Certificate No: **n1662359-III**  
Date of issue: **2021-11-02**

4	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above)	1
4.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	1
5	Number of rescue boats	1
5.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above	-
6	Liferafts	
6.1	Those for which approved launching appliances are required	
6.1.1	Number of liferafts	1
6.1.2	Number of persons accommodated by them	25
6.2	Those for which approved launching appliances are not required	
6.2.1	Number of liferafts	1
6.2.2	Number of persons accommodated by them	25
6.3	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4	1
7	Number of lifebuoys	12
8	Number of lifejackets	32
9	Immersion suits	
9.1	Total number	31
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	-
10	Number of anti-exposure suits	-
11	Radio installations used in life-saving appliances	
11.1	Number of search and rescue locating devices	
11.1.1	Radar search and rescue transponders (SART)	2
11.1.2	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)	-
11.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	3



Certificate No: **n1662359-III**  
 Date of issue: **2021-11-02**

<b>3. Details of navigation systems and equipment</b>		<b>Actual Provision</b>
1.1	Standard magnetic compass *	<b>Provided</b>
1.2	Spare magnetic compass *	<b>Provided</b>
1.3	Gyro compass *	<b>Provided</b>
1.4	Gyro compass heading repeater *	<b>Provided</b>
1.5	Gyro compass bearing repeater *	<b>Provided</b>
1.6	Heading or track control system *	<b>Provided</b>
1.7	Pelorus or compass bearing device *	<b>Provided</b>
1.8	Means of correcting heading and bearings	<b>Provided</b>
1.9	Transmitting heading device (THD) *	-
2.1	a) Nautical charts	-
	b) Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)	<b>Provided</b>
2.2	Back-up arrangements for ECDIS	<b>Provided by 2nd ECDIS</b>
2.3	Nautical publications	<b>Provided</b>
2.4	Back-up arrangement for electronic nautical publications	<b>Provided</b>
3.1	a) Receiver for global navigation satellite system *	<b>Provided</b>
	b) Receiver for terrestrial navigation system *	-
	c) Multi-system shipborne radionavigation receiver *	-
3.2	9 GHz radar *	<b>Provided</b>
3.3	Second radar:	
	a) 3 GHz *	<b>Provided</b>
	b) 9 GHz *	-
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA) *	<b>Provided (2 off)</b>
3.5	Automatic tracking aid *	<b>Provided by ARPA</b>
3.6	Second automatic tracking aid *	-
3.7	Electronic plotting aid *	-
4.1	Automatic identification system (AIS)	<b>Provided</b>
4.2	Long-range identification and tracking (LRIT) system	<b>Provided</b>
5.1	Voyage data recorder (VDR)	<b>Provided</b>
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR)	-



Certificate No: **n1662359-III**  
Date of issue: **2021-11-02**

6.1	Speed and distance measuring device (through the water) *	<b>Provided</b>
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction) *	-
7	Echo sounding device *	<b>Provided</b>
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator *	<b>Provided</b>
8.2	Rate of turn indicator *	-
9	Sound reception system *	-
10	Telephone to emergency steering position *	<b>Provided</b>
11	Daylight signalling lamp *	<b>Provided</b>
12	Radar reflector *	-
13	International Code of Signals	<b>Provided</b>
14	IAMSAR Manual, Volume III	<b>Provided</b>
15	Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	<b>Provided</b>

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at **Valletta, Malta** on **2021-11-02**



for **DNV**

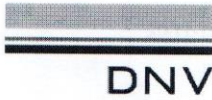
This document is signed electronically in accordance with IMO  
FAL 5/Circ.39/Rev.2. Validation and authentication can be obtained from  
trust.dnv.com by using the Unique Tracking Number (UTN):  
**n1662359-III** and ID: **G107240**

**Sergejs Lasko**

\* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

**الملحق رقم 02:**

**يتضمن وثيقة شهادة الراديو سلامة سفينة الشحن.**



# CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety Radio (Form R)

Certificate No:  
**n1662359-vbz**  
DNV Id No:  
**G107240**  
Date of issue:  
**2021-11-02**

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

## THE REPUBLIC OF LIBERIA

by DNV

### Particulars of ship

Name of Ship:	ISOLDE
Distinctive Number or Letters:	91604
Port of Registry:	MONROVIA
Gross Tonnage:	23403
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2):	A1 + A2 + A3 (INMARSAT)
IMO Number:	9391385
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction:	2008-03-13
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable):	-

### This is to certify:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.
2. That the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
  - 2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.
3. That an Exemption Certificate has been issued  1

LEGAL DISCLAIMER: Unless otherwise stated in the applicable contract with the holder of this document, or following from mandatory law, the liability of DNV AS, its parent companies and their subsidiaries as well as their officers, directors and employees ("DNV") arising from or in connection with the services rendered for the purpose of the issuance of this document or reliance thereon, whether in contract or in tort (including negligence), shall be limited to direct losses and under any circumstance be limited to 300,000 USD, and any claims made against DNV based upon alleged defective services provided by DNV to designers, yards, manufacturers or other stakeholders in the newbuilding process shall under any circumstance be time-barred if made later than 12 months from delivery of the vessel. Based upon written request to the DNV legal entity which has issued this document, a higher limitation of liability may be agreed on a case-by-case basis.

<sup>1</sup> Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.



Form code: CRC 101

Revision: 2021-03

www.dnv.com

Page 1 of 6

UTN: n1662359-vbz

و نثبت ان السفينة تلتزم بالمتطلبات المذكورة



Certificate No: **n1662359-vbz**  
Date of issue: **2021-11-02**

This Certificate is valid until **2023-07-07**<sup>2</sup> subject to the periodical surveys in accordance with regulation I/9 of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: **2018-07-24**

Issued at **Valletta, Malta** on **2021-11-02**



for **DNV**

*This document is signed electronically in accordance with IMO FAL.5/Circ.39/Rev.2. Validation and authentication can be obtained from trust.dnv.com by using the Unique Tracking Number (UTN): n1662359-vbz and ID: G107240*

**Sergejs Lasko**

<sup>2</sup> The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).



Certificate No: n1662359-vbz  
Date of issue: 2021-11-02

**Endorsement for periodical surveys**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Anniversary date is (unless endorsed for advancement, see page 4):

07 Jul

Range:

07 Apr to 07 Oct

Periodical survey:

Place: Agioi Theodoroi, Greece

Date: 2019-08-07



Signature: George Anargirou

Periodical survey:

Place: Rotterdam, Netherlands

Date: 2020-08-18



Signature: Frank Stahlhofen

Periodical survey:

Place: Rostock, Mecklenburg-Vorpommern, Germany

Date: 2021-09-04



Signature: Klaus Kripfgans

Periodical survey:

Place: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

**Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Place: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp



Certificate No: **n1662359-vbz**  
Date of issue: **2021-11-02**

**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) applies**

EEV/F

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies**

ERC

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

**Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies**

EEV

This Certificate shall, in accordance with regulation I/14(e) or I/14(f)<sup>3</sup> of the Convention, be accepted as valid until

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies**

EAA

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

<sup>3</sup> Delete as appropriate.



Certificate No: n1662359-vbz  
Date of issue: 2021-11-02

## RECORD OF EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY RADIO (FORM R)

This Record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Radio Certificate.

Record of Equipment of Radio Facilities for compliance with the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended.

### 1. Particulars of ship

Name of Ship:	ISOLDE
Distinctive Number or Letters:	91604
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations:	2

### 2. Details of radio facilities

Actual Provision

#### 2.1 Primary systems

##### 2.1.1 VHF radio installation:

.1	DSC encoder	Provided
.2	DSC watch receiver	Provided
.3	Radiotelephony	Provided

##### 2.1.2 MF radio installation:

.1	DSC encoder	Provided
.2	DSC watch receiver	Provided
.3	Radiotelephony	Provided

##### 2.1.3 MF/HF radio installation:

.1	DSC encoder	-
.2	DSC watch receiver	-
.3	Radiotelephony	-
.4	Direct-printing telegraphy	-

##### 2.1.4 Recognized mobile satellite service ship earth station

.1	Inmarsat SES	Provided
.2	IRIDIUM SES	-

#### 2.2 Secondary means of alerting

Provided

#### 2.3 Facilities for reception of maritime safety information

.1	NAVTEX receiver	Provided
.2	EGC receiver	Provided
.3	HF Direct-printing radiotelegraph receiver	-

#### 2.4 Satellite EPIRB

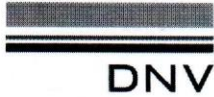
.1	COSPAS-SARSAT	Provided
----	---------------	----------

#### 2.5 VHF EPIRB

-

#### 2.6 Ship's search and rescue locating device

.1	Radar search and rescue transponder (SART)	Provided
.2	AIS search and rescue transmitter (AIS-SART)	-



Certificate No: **n1662359-vbz**  
Date of issue: **2021-11-02**

**3. Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7)**

3.1 Duplication of equipment (second VHF and second Inmarsat provided)	Yes
3.2 Shore-based maintenance	Yes
3.3 At-sea maintenance capability	-

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at **Valletta, Malta** on **2021-11-02**



for DNV

This document is signed electronically in accordance with IMO FAL 5/Circ.39/Rev.2. Validation and authentication can be obtained from [trust.dnv.com](http://trust.dnv.com) by using the Unique Tracking Number (UTN): **n1662359-vbz** and ID: **G107240**

**Sergejs Lasko**

**الملحق رقم 03:**

**يتضمن وثيقة شهادة البناء سلامة سفينة الشحن.**



DNV

# CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

Certificate No:  
**n1662359-pen**  
DNV Id No:  
**G107240**  
Date of issue:  
**2021-11-02**

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

## THE REPUBLIC OF LIBERIA

by DNV

### Particulars of ship

Name of Ship:	ISOLDE
Distinctive Number or Letters:	91604
Port of Registry:	MONROVIA
Gross Tonnage:	23403
Deadweight of ship (metric tons) <sup>1</sup> :	37527
IMO Number:	9391385

### Type of Ship:<sup>2</sup>

- Bulk carrier
- Oil tanker
- Chemical tanker
- Gas carrier
- Cargo ship other than any of the above

### Date of Build<sup>3</sup>

Date of building contract:	2006-03-31
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction:	2008-03-13
Date of delivery:	2008-07-08
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable):	-

LEGAL DISCLAIMER: Unless otherwise stated in the applicable contract with the holder of this document, or following from mandatory law, the liability of DNV AS, its parent companies and their subsidiaries as well as their officers, directors and employees ("DNV") arising from or in connection with the services rendered for the purpose of the issuance of this document or reliance thereon, whether in contract or in tort (including negligence), shall be limited to direct losses and under any circumstance be limited to 300,000 USD, and any claims made against DNV based upon alleged defective services provided by DNV to designers, yards, manufacturers or other stakeholders in the newbuilding process shall under any circumstance be time-barred if made later than 12 months from delivery of the vessel. Based upon written request to the DNV legal entity which has issued this document, a higher limitation of liability may be agreed on a case-by-case basis.

<sup>1</sup> For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

<sup>2</sup> Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.

<sup>3</sup> All applicable dates shall be completed



Form code: CCC 101

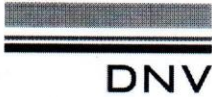
Revision: 2021-03

www.dnv.com

Page 1 of 5

UTN: n1662359-pen

Handwritten signature in Arabic script: *و نيو 13 من 15 ايار 2008*



Certificate No: **n1662359-pen**  
Date of issue: **2021-11-02**

**This is to certify:**

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention.
2. That the survey showed that
  1. the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and
  2. the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using as fuel/N.A.<sup>4</sup>
3. That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on  
2018-07-24 and 2021-07-09
4. That an Exemption Certificate has been issued  <sup>2</sup>
5. The ship was not <sup>4</sup> subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 <sup>4</sup> of the Convention.
6. A document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection <sup>4</sup> is not <sup>4</sup> appended to this Certificate.

This Certificate is valid until **2023-07-07**.<sup>5</sup>

subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/10 of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: **2018-07-24**

Issued at **Valletta, Malta** on **2021-11-02**



for DNV

This document is signed electronically in accordance with IMO  
FAL S/Circ. 39/Rev.2. Validation and authentication can be obtained from  
trust.dnv.com by using the Unique Tracking Number (UTN):  
**n1662359-pen and ID: G107240**

**Sergejs Lasko**

<sup>4</sup> Delete as appropriate.

<sup>5</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).



Certificate No: n1662359-pen  
Date of issue: 2021-11-02

**Endorsement for annual and intermediate surveys**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Anniversary date is (unless endorsed for advancement, see page 5):

07 Jul

Range:

07 Apr to 07 Oct

Annual survey:

Place: **Lavera, France**

Date: **2019-07-31**



Signature: **Benjamin Gravier**

Annual<sup>6</sup> survey:

Place: **Rotterdam, Netherlands**

Date: **2020-08-18**



Signature: **Frank Stahlhofen**

Intermediate<sup>4</sup> survey:

Place: **Valletta, Malta**

Date: **2021-11-02**



Signature: **Sergejs Lasko**

Annual survey:

Place: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp: \_\_\_\_\_

**Annual/Intermediate survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

A/ISA

THIS IS TO CERTIFY:

that, at an annual/intermediate<sup>4</sup> survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Place: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp: \_\_\_\_\_

<sup>6</sup> Delete as appropriate.



Certificate No: **n1662359-pen**  
Date of issue: **2021-11-02**

**Endorsement for inspections of the outside of the ship's bottom**

EIB

THIS IS TO CERTIFY:

that, at an inspection required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

First inspection: Place: Ventspils, Latvia Date: 2021-07-09



Signature: Aivars Upenieks

Second inspection: Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) applies**

EEVF

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until \_\_\_\_\_

Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies**

ERC

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until \_\_\_\_\_

Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

**Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies**

EEV

This Certificate shall, in accordance with regulation I/14(e) or I/14(f)<sup>4</sup> of the Convention, be accepted as valid until \_\_\_\_\_

Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp



**DNV**

Certificate No: **n1662359-pen**  
Date of issue: **2021-11-02**

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies**

EAA

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is .....

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is .....

Place: ..... Date: .....

Signature: .....

Stamp

# قائمة المصادر والمراجع

## أولاً: المصادر

### 1/ المعاجم والقواميس

- ابن منظور، معجم لسان العرب، دار صادر، الطبعة 03، بيروت 1414.

### 2/ النصوص القانونية

#### أ- الاتفاقيات الدولية

1- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966، المعدلة ببروتوكول عام 1988، الموقعة بتاريخ 05 أبريل 1966، المعتمدة بلندن، الجريدة الرسمية، العدد 19، الصادرة بتاريخ 06 فيفري 1437، الموافق ل 05 أبريل 1966، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 21 أوت 1968.

2- الاتفاقية الدولية بشأن قياس حمولة السفن 1969، الموقعة بتاريخ 16 مارس 1969، بلندن، الجريدة الرسمية، العدد 65، الصادرة بتاريخ 20 ربيع الثاني 1406، الموافق ل 01 جانفي 1986.

3- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البيئية البحرية من السفن لعام 1973، المعروفة باسم ماربول، المعتمدة من قبل البروتوكول لعام 1978، الموقعة بتاريخ 02 نوفمبر 1973، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 02 أكتوبر 1983.

4- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، المعروفة باسم سولاس، الموقعة بتاريخ 01 نوفمبر 1974، في لندن، دخلت حيز النفاذ في 25 ماي 1980.

5- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المعتمدة من قبل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982، بمونتي قوبي، جامايكا، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 16 نوفمبر 1994.

6- اتفاقية العمل البحري لعام 2006، المعتمدة من قبل مؤتمر العمل الدولي سنة 2018.

## ب- القوانين والأوامر

1-الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1936، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية 29، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

2-القانون 01-11، المؤرخ في 11 ربيع الثاني 1422، الموافق ل 03 يوليو 2001، المتضمن الصيد البحري وتربية المائيات، الجريدة الرسمية، العدد 36، الصادرة بتاريخ 16 ربيع الثاني 1422، الموافق ل 08 يوليو 2001.

## ج- المراسيم الرئاسية

1- المرسوم الرئاسي 2000-58، المؤرخ في 07 ذي الحجة 1420، الموافق ل 13 مارس 2000، المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الجريدة الرسمية، العدد 13، السنة 37، الصادرة في الأربعاء نو الحجة 1420، الموافق ل 15 مارس 2000.

## د- المراسيم التنفيذية

1- المرسوم التنفيذي رقم 88-88، المؤرخ في 09 رمضان 1408، الموافق ل 26 أبريل 1988، المتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978، الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، الجريدة الرسمية، العدد 17، السنة 25، الصادرة بتاريخ 10 رمضان 1408، الموافق ل 27 أبريل 1988.

2- المرسوم التنفيذي رقم 99-198، المؤرخ في 06 جمادى الأولى 1420، الموافق ل 18 غشت سنة 1999، المتضمن تحديد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها، الجريدة الرسمية، العدد 57، السنة 36، الصادرة بتاريخ 10 جمادى الأولى 1420، الموافق ل 22 غشت 1999.

3- المرسوم التنفيذي رقم 02-149، المؤرخ في 26 صفر 1423، الموافق ل 09 ماي سنة 2002، المتضمن تحديد قواعد تفتيش السفن، الجريدة الرسمية، العدد 33، السنة 39، الصادرة بتاريخ 29 صفر 1423، الموافق ل 12 ماي 2002.

### هـ - القرارات الوزارية

- القرار الوزاري، المؤرخ في 05 ربيع الأول 1924، الموافق ل 07 ماي 2003، الجريدة الرسمية، العدد 36، السنة 40، الصادرة بتاريخ 07 ربيع الثاني 1424، الموافق ل 08 يونيو 2003، المتضمن كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.

### و - قواعد العمل

- إجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لعام 2011، المعتمد في 30 تشرين الثاني نوفمبر 2011، البند 09 من جدول الأعمال، القرار A-10527، منشور على الموقع الإلكتروني: <https://gov.kw>.

### ثانيا: المراجع

#### 1/ الكتب

- 1- حمدي الغنيمي، كتاب في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1988.
- 2- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة 2010.
- 3- مصطفى كمال طه، القانون البحري والتجاري، كلية الحقوق، بدون جزء، بدون طبعة، بدون بلد النشر، دار المطبوعات الجامعية، 2000.

## 2/ المقالات

- 1- سعيد دالع، " النظام القانوني لشركات التصنيف " في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2014، ص 119.
- 2- وسيلة ريوط، " النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية "، في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2014، ص 377.
- 3- وسيلة ريوط، " ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية "، في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2014، ص 421.

## 3/ المذكرات

### أ- مذكرات الماجستير

- 1- جمال بنيزة، رقابة مفتشية العمل على تطبيق أحكام القانون الاجتماعي مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012.
- 2- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2015.
- 3- سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، 2015.
- 4- زازة لخضر، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة وهران، 1999.
- 5- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012.

6- نبيل عبد الله سالم بن عيفان، عمليات الأسطول البحري والسلامة البحرية، مذكرة ماجيستر تكنولوجيا النقل البحري، بدون تخصص، بدون كلية، -الإسكندرية- مصر، 2020.

### ثالثا: المواقع الالكترونية

2-الهيئة العامة للموانئ، " الدليل العام لإجراءات الرقابة والتفتيش على الأنشطة المرخص لها، رؤية 2030، المملكة العربية السعودية، مقال منشور على الموقع الالكتروني:

<https://www.mawani.gov.sa>

3-صباحي الغزي، " نظام إدارة معلومات ومراقبة السفن VTMS "، مقال منشور على الموقع

الالكتروني: <https://www.alnoor.se>

4-طارق برير، " تحضير السفن للكشف على معدات السلامة "، مقال منشور على الموقع

الالكتروني: <https://www.aldouma.com>

5-مالك الخضري،" الاستراتيجية العربية للنقل"، في مجلة النقل الالكترونية تهتم بالدراسات

والأبحاث في مجال النقل، العدد 20، الجمهورية العربية السورية، نيسان 2022، تم النشر بتاريخ

11 ديسمبر 2007، مقال منشور على الموقع الالكتروني: <https://www.mot.gov.sy>

6-محمد بن علي شيبان العامري " الرقابة مفهومها وأهميتها "، مقالات مهارات النجاح مساهمة

فعالة في بناء مجتمع المعرفة، منشور على الموقع الالكتروني: <https://sst5.com>

7-<https://www.wikipedia.com>

8- <https://www.unji.org>

9-<https://e.gpo.kw>

10- <https://misgrpup.ae>

11- <https://fao.org>

12- <https://at.m.wikipedia.org>

- 13- <https://moodle.univ-ourgla.dz>.
- 14- <https://elarning-facdr.univ-annba.dz>.
- 15- [www.EAMS.Eg](http://www.EAMS.Eg).

07.....	مقدمة.....
12.....	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتفتيش السفن.....
12.....	المبحث الأول: ماهية تفتيش السفن.....
13.....	المطلب الأول: مفهوم تفتيش السفن.....
13.....	الفرع الأول: تعريف تفتيش السفن.....
13.....	أولاً: التعريف اللغوي.....
13.....	ثانياً: التعريف الاصطلاحي.....
14.....	الفرع الثاني: خصائص تفتيش السفن.....
14.....	أولاً: اتساع نطاق تفتيش السفن.....
15.....	ثانياً: سرية عملية تفتيش السفن.....
15.....	ثالثاً: الطابع الاجتماعي لعملية تفتيش السفن.....
15.....	المطلب الثاني: أهداف تفتيش السفن.....
16.....	الفرع الأول: ضمان سلامة الملاحة البحرية.....
17.....	الفرع الثاني: سلامة الأشخاص على متن السفينة.....
17.....	الفرع الثالث: ضمان احترام القواعد الاجتماعية.....
18.....	المبحث الثاني: شروط تفتيش السفن.....
19.....	المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش.....
19.....	الفرع الأول: الشروط المتعلقة بتفتيش السفن الوطنية.....
21.....	الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بتفتيش السفن الأجنبية.....
21.....	أولاً: أن تكون السفينة متجهة نحو ميناء الرسو.....
22.....	ثانياً: أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة لعلم دولة أجنبية.....
22.....	المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بهيئات تفتيش السفن.....
22.....	الفرع الأول: أن يكون الموظف المفتش مختصاً.....

- 23.....الفرع الثاني: مبدأ عدم الاضرار بالسفينة.
- 23.....الفرع الثالث: مبدأ المساواة بين السفن.
- 24.....المبحث الثالث: نطاق تفتيش السفن**
- 24.....المطلب الأول: تفتيش السفن من قبل دولة العلم.
- 25.....الفرع الأول: أنواع التفتيش من حيث نطاقه الزمني.
- 25.....أولاً: التفتيش الأولي.
- 27.....ثانياً: التفتيش الدوري.
- 29.....ثالثاً: التفتيش الإضافي.
- 30.....الفرع الثاني: أنواع التفتيش من حيث محله.
- 30.....أولاً: معاينة التجديد.
- 31.....ثانياً: المعاينة الوسيطة.
- 31.....ثالثاً: تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة.
- 32.....الفرع الثالث: الاستثناءات الواردة عن عملية تفتيش السفن.
- 33.....أولاً: السفن الحربية.
- 34.....ثانياً: السفن الخشبية.
- 35.....المطلب الثاني: تفتيش السفن من قبل دولة الميناء.
- 36.....الفرع الأول: شهادات الملاحة.
- 36.....أولاً: أهداف شهادات الملاحة.
- 37.....ثانياً: أنواع شهادات الملاحة.
- 38.....الفرع الثاني: شهادات السلامة.
- 39.....أولاً: مدة صلاحية شهادة السلامة.
- 40.....ثانياً: حالات الإعفاء من شهادة السلامة.
- 40.....الفرع الثالث: وثيقة السلامة (دفتر محاضر التفتيش)

42.....	<b>الفصل الثاني: الإطار الاجرائي لتفتيش السفن</b>
42.....	<b>المبحث الأول: الهيئات المختصة لتفتيش السفن</b>
43.....	المطلب الأول: اللجنة المركزية للسلامة
43.....	الفرع الأول: تنظيم اللجنة المركزية
43.....	أولا: تشكيلة اللجنة المركزية
44.....	ثانيا: سير أعمال اللجنة المركزية
45.....	الفرع الثاني: اختصاصات اللجنة المركزية
46.....	المطلب الثاني: اللجان المحلية للتفتيش
47.....	الفرع الأول: تنظيم اللجان المحلية للتفتيش
47.....	أولا: تشكيلة اللجان المحلية
48.....	ثانيا: سير أعمال اللجان المحلية
49.....	المطلب الثالث: شركات التصنيف
49.....	الفرع الأول: مفهوم شركات التصنيف
50.....	الفرع الثاني: دور شركات التصنيف
51.....	<b>المبحث الثاني: القواعد التي تحكم عملية تفتيش السفن</b>
51.....	المطلب الأول: قواعد التفتيش على المستوى الوطني
52.....	الفرع الأول: قواعد التفتيش الذي تخضع له السفن الوطنية
52.....	أولا: الزامية التفتيش
53.....	ثانيا: صعود ضابط الميناء
54.....	ثالثا: تحرير المحاضر
54.....	رابعا: منح شهادات السلامة
54.....	الفرع الثاني: قواعد التفتيش الخاصة بسفن الصيد الوطنية
55.....	الفرع الثالث: برامج مراقبة السفن

- 56.....المطلب الثاني: قواعد التفتيش على المستوى الدولي
- 57.....الفرع الأول: قواعد التفتيش الذي تخضع له السفن الأجنبية
- 57.....أولا: الزامية التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة
- 58.....ثانيا: صعود الضابط لتفتيش السفينة
- 58.....ثالثا: التفتيش المفصل
- 59.....رابعا: اقتضاء الرسوم
- 60.....الفرع الثاني: قواعد التفتيش المتعلقة بسفن الصيد الأجنبية
- 60.....المطلب الثالث: التفتيش في إطار مذكرات التفاهم
- الفرع الأول: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط
- 61.....
- الفرع الثاني: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الموقعة بباريس
- 62.....
- المطلب الرابع: التفتيش في إطار الاتفاقيات الدولية
- 63.....
- الفرع الأول: الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966
- 63.....
- الفرع الثاني: الاتفاقية الدولية بشأن قياس الحمولة للسفن لعام 1969
- 64.....
- الفرع الثالث: الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973
- 65.....
- الفرع الرابع: اتفاقية العمل البحري 2006
- 67.....
- المبحث الثالث: الآثار المترتبة عن عملية تفتيش السفن**
- 68.....
- المطلب الأول: أحكام المسؤولية المترتبة عن تفتيش السفن
- 68.....
- الفرع الأول: أنواع المسؤولية المترتبة عن تفتيش السفن
- 69.....
- أولا: المسؤولية الجماعية
- 69.....
- ثانيا: المسؤولية الفردية
- 71.....
- الفرع الثاني: العقوبات المترتبة عن مخالفة قواعد تفتيش السفن
- 71.....

72.....	أولاً: العقوبات الإدارية.....
73.....	ثانياً: العقوبات الجزائية.....
75.....	المطلب الثاني: المنازعات المترتبة عن عمليات تفتيش السفن.....
75.....	الفرع الأول: الطعن في محاضر التفتيش.....
75.....	أولاً: الأشخاص الذين لهم الحق في الطعن.....
76.....	ثانياً: إجراءات الطعن في محاضر التفتيش.....
76.....	الفرع الثاني: الهيئات المختصة بالفصل في المنازعات.....
76.....	أولاً: اللجنة المركزية لها الحق في الطعن.....
77.....	ثانياً: المحكمة المختصة بالفصل في المنازعات.....
78.....	<b>الخاتمة.....</b>
80.....	<b>الملاحق.....</b>
82.....	الملحق رقم 01: .....
91.....	الملحق رقم 02: .....
98.....	الملحق رقم 03: .....
104.....	قائمة المراجع.....
110.....	فهرس الموضوعات.....