

عنوان البحث

## الحفاظ على الصلاحيات الملاحية للسفن

جابر ظاهر علي<sup>1</sup>، أ. د. جورج لبكي<sup>1</sup>

<sup>1</sup> الجامعة الإسلامية في لبنان - كلية الحقوق - قسم القانون عام

بريد الكتروني: [mukhallade@yahoo.com](mailto:mukhallade@yahoo.com)

HNSJ, 2025, 6(4); <https://doi.org/10.53796/hnsj64/24>

المعرف العلمي العربي للأبحاث: <https://arsri.org/10000/64/24>

تاريخ النشر: 2025/04/01م

تاريخ القبول: 2025/03/15م

تاريخ الاستقبال: 2025/03/07م

### المستخلص

لقد منحت الاتفاقيات البحرية الدولية، دولة العلم الولاية العامة على سفنها. لتقوم بأدوار متعددة، ومنها وضع الشروط الخاصة بمنح جنسيتها للسفن، وقيام رابطة حقيقية بينهما في مراقبة تلك السفن ومدى مطابقتها لشروط الأمن والسلامة البحرية، التي تتفق مع التشريعات الدولية التي صادقت عليها والتشريعات الوطنية التي أصدرتها. وتجهيزها بجميع الوثائق المطلوب من السفينة أن تحملها خلال رحلاتها الملاحية. وإجراء المعاينات والتفتيش عليها في كل ميناء تدخله طواعية. من أجل الحفاظ على سلامة ما تحمله من أشخاص وممتلكات، وأمن وسلامة الخطوط الملاحية. ذلك من أجل الحفاظ على الصلاحيات الملاحية للسفن.

الكلمات المفتاحية: السفينة، الرقابة الحقيقية، دولة العلم، الامتثال، التفتيش.

**RESEARCH TITLE****MAINTAINING THE NAVIGATIONAL POWERS OF SHIPS****Received at 07/03/2025****Accepted at 15/03/2025****Published at 01/04/2025****Abstract**

International maritime agreements have granted the flag state general jurisdiction over its ships. To perform multiple roles, including setting conditions for granting its nationality to ships, and establishing a real link between them in monitoring those ships and their compliance with maritime security and safety conditions, which are consistent with the international legislation it has ratified and the national legislation it has issued. And equipping them with all the documents required for the ship to carry during its navigational voyages. And conducting inspections and examinations of them in every port they enter voluntarily. In order to preserve the safety of the people and property they carry, and the safety of the shipping lines.

**Key Words:** ship, real control, flag state, compliance, inspection.

## أولاً: المقدمة

أن لتعزيز السلامة البحرية ومنع التلوث من السفن تظهر أهمية رقابة الدولة على السفن التي تحمل علمها، الأمر الذي منح هذا الموضوع أهمية كبيرة، بعد أن عقدت في ظل المنظمة البحرية الدولية (IMO) العديد من الاتفاقيات البحرية الدولية، وصدور التشريعات الوطنية ذات الصلة وتظمينها كل ما يعزز العمل من أجل الحفاظ على الصلاحيات الملاحية للسفن، وبيان واجبات دولة العلم في ذلك، في منحها الدور الأساس في القيام بأدوار متعددة عندما ترغب في بناء سفن ترفع علمها، مما يتطلب الاهتمام بذاتية السفينة المشمولة بالرقابة، وإظهار رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها، لغرض ممارسة الولاية على تصرفاتها القانونية. ولا تقتصر الرقابة على الناحية الإدارية المتعلقة بكافة الوثائق فقط، بل تتعداها إلى الرقابة التقنية ومطابقتها مع القياسات الدولية، وكذلك الرقابة الاجتماعية المتعلقة بالعاملين على ظهر السفينة.

وتبدأ متابعة الدولة على السفينة منذ تسجيلها، وبعد أن تضمن الإدارة تنفيذ الزيارات التفتيشية للسفينة، والقيام بجميع أنواع الرقابة عليها. وعلى دولة العلم أن تقوم بإعداد سفنها وفق المعايير الدولية التي أوجبتها المنظمة المعنية، على تكون ذات صلاحية ملاحية ملائمة بصورة مستمرة وعدم السماح بالتراخي وضعف الرقابة، لما لها من آثار سلبية على سلامة السفينة وعلى سلامة الملاحة البحرية ونظافة خطوطها الملاحية. وعدم السماح للسفن المخالفة، التي لا تمتثل للمعايير الدولية من مغادرة الميناء الذي ترسو فيه إلا بعد حصولها على تصريح بأنها قد أوفت بالتزاماتها.

## ثانياً: أهمية البحث؛

تأتي أهمية البحث من خلال الدور الضامن لدولة علم السفينة من أن تلك السفينة تجري جميع التصرفات مع ما يتوافق مع المعايير الدولية، وما تقره لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية. وقيام دولة العلم بإظهار صلاحية السفينة الملاحية للغرض الذي بنيت من أجله. وضمان سلامتها ومتابعتها بصورة مستمرة أينما وجدت، وممارسة الولاية القانونية في حال تعرضها للحوادث، والتغيرات التي تجري عليها.

## ثالثاً: أهداف البحث؛

ومن أهم الأهداف التي يسعى هذا البحث لتحقيقها هي؛

1. بيان الرابطة الحقيقية لدولة العلم اتجاه سفنها.
2. بيان دور الرقابة في مطابقة السفن مع المعايير الدولية.
3. بيان الدور الرقابي للدول المعنية في تقليل حوادث السفن.
4. المساهمة في منع التلوث البحري بالزيت من السفن.

## رابعاً: إشكالية البحث؛

تختلف البيئة البحرية عن العناصر البيئية الأخرى كونها تتصف بطبيعة خاصة، والتعامل معها يتطلب من الخصوصية في توفير أقصى درجات الحذر لغرض تأمين سلامة السفينة وما تحمله من الأرواح البشرية والممتلكات. الأمر الذي منح السلامة البحرية دوراً كبيراً من أجل الحفاظ على السفينة عائمة في جميع الأحوال ومستعدة لمواجهة المصاعب وتجنب الحوادث. ويأتي ذلك من خلال الرقابة الحثيثة التي تقوم بها دولة العلم، مع توفير شروط الصلاحية الملاحية لسفنها وتجهيزها بكافة المعدات والأجهزة التي تأمن سلامتها، كي لا تكون سبباً في إعاقة الخطوط الملاحية. ومن خلال ما تقدم

يمكن طرح سؤال الإشكالية وهو؛

ما هو المطلوب من دولة العلم للحفاظ على الصلاحية الملاحية للسفن التي ترفع علمها؟ .

#### خامساً: فرضية البحث؛

يبدو أن الرقابة الحقيقية لدولة العلم على سفنها تفقد أهدافها عندما يكون هناك تراخي في متابعة تلك السفن، والاختلاف في استكمال جميع المتطلبات التي أوجبتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية. ومنع أي سفينة غير مستوفية لشروط الصلاحية الملاحية من مغادرة الميناء الذي ترسو فيه طواعيةً، وحجزها لحين اكمال ما يلزم.

#### سادساً: منهجية البحث؛

لقد تم الاعتماد في هذا البحث على المنهج التحليلي الذي يتطلب تحليل النصوص القانونية ذات الصلة، والمقارنة بين الأنظمة القانونية المعتمدة، سواء كانت الدولية منها أو الوطنية التي لها علاقة بموضوع البحث.

#### سابعاً: هيكلية البحث؛

من منطلق الحرص على سلامة السفن وخطوطها الملاحية، فقد تم البحث بموضوع الحفاظ على ملائمة السفن للملاحة البحرية من خلال صلاحيتها الملاحية. مع تسليط الضوء على الدور الذي تقوم به دولة العلم في المساهمة بذلك من خلال إجراء الرقابة على سفنها وتتبعها عبر مختلف الأدوار الرقابية، وكذلك دورها في ممارسة الولاية بشكل فعال، بسبب خضوع تلك السفن للنظام القانوني لتلك الدولة ووجوب امتثالها للمعايير الدولية المطلوبة وما تقره دولتها من متطلبات.

وسوف يتم طرح الموضوع من خلال مبحثين، يكون عنوان المبحث الأول هو الدور الرقابي لدولة علم السفينة. ويتضمن هذا المبحث مطلبين، يكون عنوان المطلب الأول دور الإدارة في الرقابة على السفن. أما المطلب الثاني فعنوانه أليات الرقابة على السفن. أما المبحث الثاني فأن عنوانه هو الرقابة على السفن في الميناء، ويتضمن مطلبين، عنوان أولهما هو شروط تفتيش السفن في الميناء. أما المطلب الثاني فعنوانه تحديد المخالفات.

### المبحث الأول

#### الدور الرقابي لدولة العلم على سفنها

لقد منحت التشريعات الدولية والوطنية دولة العلم أن تمارس الرقابة على السفن التي تحمل علمها، ولها الولاية العامة عليها، لتقوم بجميع أنواع الرقابة من ناحية الإشراف الإداري، والتقني، وتفقد الحالة الاجتماعية الخاصة بظروف عمل ومعيشة الطاقم الذي يعمل على متنها. وتخضع السفينة لاختصاص دولة العلم من ناحية السلطة والولاية القضائية والتتبع، ويكون النشاط التنظيمي للسفينة تابعاً لدولتها. وإن مسؤولية تجهيز السفينة بالوثائق المقررة والتي يجب عليها أن تحملها على ظهرها في رحلاتها الملاحية، تقع أيضاً على عاتق دولتها، وعلى الدولة التواصل مع السفينة بصورة مستمرة للوقوف على المعوقات التي تواجهها، وتزويدها بالتوجيهات اللازمة. ويمكن القيام بالرقابة على السفن من خلال تفويض من دولة العلم لمفتشين من شركات التصنيف المعتمدة للوقوف على المستوى الإداري والفني للسفينة، وملائمتها مع المتطلبات الدولية، وصلاحيتها في التشغيل الآمن، وتزويدها بشهادة التصنيف التي تم تحديدها لها. ويمكن ان يتواجد قنصل دولة العلم في دولة الميناء على ظهر السفينة.

إن تطور صناعة النقل البحري وازدياد عدد السفن في العالم، كان سبباً في سهولة تسجيل السفن ورفع أعلام الدول من خلال اسعار تنافسية لهذه العملية. مما يؤدي إلى ضعف المراقبة والمتابعة الفعلية، مع تعيين أيدي عاملة

رخصية، مما يؤدي إلى صعوبة احترام القواعد الدولية لعدم الإلمام بها، مما يزيد هذا الأمر من الإخطار البحرية، التي تكون مصدر تهديد للسلامة البحرية.

لقد تضمنت العديد من الاتفاقيات الدولية التي عقدت في ظل المنظمة البحرية الدولية العديد من المنافذ القانونية التي تتوزع على الاختصاصات من أجل قيام عمليات المراقبة والتفتيش. فإن اتفاقية قانون العمل البحري تعنتي بوضع المعايير التي تنظم استمرار العمل على ظهر السفن، فيما يكون دور منظمة الاغذية العالمية في وضع الضوابط واجبة الاحترام حفاظاً على الصحة العامة للطاقم. ورغم أن اتفاقية قانون البحار 1982م. بينت وجوب انتماء كل سفينة لإحدى الدول بصفتها شخص من أشخاص القانون الدولي، لكنها طلبت ضمان من كل دولة ضمان مراقبة سفنها للامتثال للمعايير الدولية المعمول بها. فيما لم يقتصر التزام الدول بالتشريعات البحرية الدولية فحسب، بل أجازت لها تلك التشريعات أن تقوم بتطبيق ما يقره المشرع الوطني كذلك. حيث من حق كل دولة أن تضع القوانين التي تهدف الى مراقبة سفنها، ومراقبة سلامة الملاحه في مياهها الوطنية.

فيما تفقد الشهادات التي تحملها السفينة حجيتها عندما يكون هناك ما يعتقد أن البيانات الموجودة في الشهادات لا تتطابق وحالة السفينة الفعلية. وتعتبر السفينة خارج المعايير عندما تفتقر الى الصيانة المطلوبة، ولم تتخذ التدابير اللازمة لذلك، وكذلك عندما تكون السفينة مجهزة بمعدات لا تتطابق مع المواصفات الأساسية لها. وتفقد السفينة صلاحيتها الملاحية في حالة تجهيزها بطاقم أقل مما هو مدرج في الشهادة التي تحملها. وسيتم طرح المبحث بمطلبين، يتضمن المطلب الأول، دور الإدارة في الرقابة على السفن. أما المطلب الثاني سيتم البحث فيه حول، آليات متابعة السفن.

## المطلب الاول

### دور الإدارة في سلامة السفن

ان التشغيل الآمن للسفن وضمان سلامتها وحماية الملاحة البحرية، يحتاج الى اشراف إداري مباشر وفعال، حيث يتوجب على الإدارة مراقبة الشؤون الإدارية للسفينة ومتابعة الحثيات التي تؤدي إلى الانتهاكات غير المبررة. وألا تتغاضى عن كل ما يكون ضمن واجباتها في ممارسة الولاية وما تعنيه الخضوع الكامل للسفينة وما عليها للنظام القانوني الوطني، وصولاً إلى إيقاع العقوبات المناسبة، عندما تتجاوز السفينة على النصوص القانونية عند توثيق تلك التجاوزات. ووجود شهادات محددة مثل (شهادة منع التلوث البحري من السفن) على ظهر السفينة دليلاً على جدية الرقابة عليها. فمنذ البدء ببناء السفينة، ثم تسجيلها وحصولها على الجنسية، ورفع علم دولتها. تقوم الإدارة بوضع المنهاج الرقابي لكل سفينة من سفنها، ولمختلف الشؤون، الإدارية والفنية التي أوجبت طبيعتها القواعد القانونية ذات العلاقة. ذلك لكي تتمكن الإدارة من متابعتها على مختلف الاتجاهات عبر قنوات التواصل المتاحة والوقوف على سلامة موقفها القانوني.

وللإدارة عندما تكتشف أن السفينة قد تعرضت خلال رحلتها الملاحية إلى معوقات لها أثر بالغ على سلامتها، وتكون سبباً لإخراجها من صلاحيتها الملاحية، وتمنعها عن إكمال رحلتها، يمكن للإدارة ان تقوم بتوجيهها بالدخول إلى أقرب ميناء من الموقع التي هي فيه، لغرض إجراء الكشف على حالتها وتشخيص الخلل، والوقوف على مدى تأثيره الملاحي على الرحلة، وطبيعته إن كان ذلك يتعلق بالشؤون الإدارية أو الشؤون الفنية للسفينة، كفضل مفاجئ لأحد المعدات الفنية، أو نتيجة تصرف إداري خاطئ، كانهاء صلاحية الوثائق المتعلقة بالسفينة ذاتها، مما يتطلب اتخاذ الإجراءات الإدارية السريعة في التعامل مع مثل تلك الحالات. لتخضع السفينة للإصلاحات المطلوبة وتقدير الكفاءة المرجوة من المعدات الموجودة وطاققتها للعمل، أو إكمال النقص الخاص بالشؤون الإدارية. لتكون السفينة ممثلة لما يتوافق والمعايير

التي تم تحديدها لكل جزء من أجزاءها، وبما يتناسب مع النصوص القانونية ذات الصلة، وضمان امكانية قيامها بالملاحة بدون تعرضها للخطر. وسيتضمن هذا المطلب فرعين يكون الرقابة الإدارية عنوان الفرع الاول، وثائق السفن في الفرع الثاني،

## الفرع الاول

### الرقابة الإدارية

لما كانت السفينة من عوامل استثمار البحار واستغلالها، فإنها عندما ترفع علم دولتها فهي تمثل مصالحها، وغالباً ما تجهز بطاقم بحري من مواطني تلك الدولة. فالدول لا تهتم بتنظيم منح الجنسية للسفينة فقط، ولكن يمتد اهتمامها على الإشراف الإداري على السفينة بجميع ما هو مطلوب من العملية، وبيان ذاتية السفينة من الاسم والموطن وكل ما يتعلق بنظامها القانوني، واكتسابها الوثائق التي يجب عليها أن تحملها ولذا فعند التطرق للرقابة التي يجب أن تمارسها دولة العلم على السفينة من الناحية الإدارية، فمن الضروري أن يكون الاهتمام كبيراً بذاتية السفينة التي تجري عليها الرقابة، ابتداءً من اختيار الاسم والموطن والدرجة والجنسية وميناء التسجيل للدولة التي ترفع علمها. وجميع ما ذكر هو من الواجبات التي يجب يقوم بها مالك السفينة، وطلب التسجيل وفق الشروط التي تضعها كل دولة لغرض إتمام العملية. وقد وضعت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م. الخطوط العريضة في طبيعة منح الدول جنسيتها للسفينة والسماح لها برفع علمها من خلال نص المادة (1/91) عندما ذكرت أن "تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة". وكفي تخضع السفن لاختصاص دولة العلم، من السلطة والقوانين، ولإمكانية مراقبة السفن وتتبعها، تصبح جميع نشاطاتها التنظيمية تابعة لتشريعات دولتها، من خلال تطابق وثائقها. وعلى الدولة أن تمارس الولاية على سفنها، وقد عبرت اتفاقية قانون البحار عن ذلك بالنص على أنه "تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك".<sup>(1)</sup>

من ذلك يمكن اعتبار أي سفينة تبحر تحت علمين لدولتين أو أكثر في حكم السفينة عديمة الجنسية، مما يتوجب أن " تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الادارية<sup>(2)</sup> " على سفنها. وعلى دولة العلم مراقبة وتتبع الأمور المتعلقة بالشؤون الإدارية للسفينة وتنظيم جداول ومتابعة تجديد وثائقها قبل انتهائها كي لا تكون السفينة تحت طائلة القانون. وعلى الإدارة إشعار الجهات ذات العلاقة للقيام بالمعاينة والقيام بتجديد مختلف الوثائق عن عند انتهاء صلاحيتها.

ثانياً: الإشراف الإداري؛ تقوم الإدارة إضافة إلى تنظيم ومتابعة متطلبات السلامة على ظهر السفينة، والمصادقة على خطط إبحار السفينة، وما تحتاجه من أعمال الصيانة وفق الحدود المسموح بها. ومن أهداف عملية تسجيل السفن هي إحصاء تلك السفن وكذا تحديد الجنسية مما يمكن الدولة من كفاءة المراقبة والإشراف الإداري عليها، بالإضافة إلى سجل السفن الذي تدرج فيه بيانات<sup>(3)</sup> متعلقة بكل سفينة، ويؤشر كل ما يرد عليها من تصرفات دون أن ننسى ما للسفينة من أهمية للاقتصاد الوطني لما تمثله من ثروة وطنية يمكن الاستفادة منها<sup>(4)</sup>. وفيما يتعلق بالمادة / 91 من قانون البحار فإن " الغرض من أحكام الاتفاقية المتعلقة بضرورة وجود صلة حقيقية بين السفينة والدولة التي ترفع علمها، هو كفالة أكثر

<sup>(1)</sup> م/2/91، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

<sup>(2)</sup> م/1/94، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

<sup>(3)</sup> أنظر: م/35، ق، ب، الجزائري.

<sup>(4)</sup> جلال وفاء محمدين؛ قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص74.

فاعلية لواجبات دولة العلم،<sup>(5)</sup> وعدم انقطاع هذه الصلة، مما يسمح بالتقاعس من قبل الإدارة في الرقابة، الأمر الذي يتيح الفرص للسفينة من القيام بالأعمال المخالفة للقانون.

وما للعيوب التي تظهر في السفن، وسوء استغلالها، من أثر بالغ في سلامة الملاحة البحرية. وهذا ما يجعل من الاشراف الاداري ذات أهمية في تصدي الإدارة لمشكلة تشغيل السفن بما لا يتوافق مع المعايير الدولية، وهذا يأتي من توفير الدعم العالي لنظام رقابي صارم. " وتكمن المشكلة القانونية الأكثر صعوبة في الرد الدولي الفعال على عدم اتخاذ دولة العلم الاجراءات اللازمة لفرض العقوبات على مالكي السفن وفقاً لما ينص عليه القانون الدولي<sup>(6)</sup> ". أما اتفاقية (سولاس/74) فقد أوجبت أنه في الحالة التي يتم فيها نقل علم سفينة من دولة إلى دولة أخرى ، على الشركة المعنية ان تقوم بإخطار الإدارة باسم الدولة التي سوف ترفع السفينة علمها ، وأن ترسل الإدارة نسخة من السجل الموجز الذي يتضمن جميع المتغيرات ، للدولة التي سوف تحمل السفينة علمها ، حيث نصت أنه " عندما يتقرر نقل علم سفينة إلى علم دولة اخرى ، يجب على الشركة إن تخبر الإدارة باسم الدولة التي ستقبل السفينة إلى علمها كي يتسنى للإدارة أن ترسل إلى تلك الدولة نسخة من السجل الموجز المتواصل الذي يغطي الفترة التي خضعت فيها السفينة لولايتها<sup>(7)</sup>.

## الفرع الثاني

### وثائق السفن

أن من ضمن مسؤوليات الإدارة في إظهار الشخصية القانونية للسفينة تتجسد بإكمال الوثائق والشهادات التي تجعل من السفينة مكتملة الصلاحية في التعاملات القانونية، ويمكن التعامل معها بوجود ضامن لجميع فعاليتها الدولية، ومهياً للاستجابة لجميع المتطلبات. ولا تغادر السفينة الميناء إلا وهي تحمل الوثائق التي تمكنها من اكتساب حقوقها في أي بقعة من العالم، سواء كانت في المياه الدولية أو في موانئ الدول التي تدخلها. لتكون محلاً للعلاقات القانونية المتشابهة، ما بين اصحاب العلاقة فيها، اعتباراً من الدولة التي تحمل السفينة علمها، والأشخاص الذين يعملون على متنها، والمتعاملين معها من مسافرين وشاحنين، ومؤمنين. مما يستوجب أن تحمل السفينة ما يثبت وفائها بالتزاماتها التي توجبها تلك العلاقات، وهذا يتحقق بمجموع ما تملكه من وثائق<sup>(8)</sup> وتختلف الوثائق التي تُسأل الإدارة عن إكمالها، باختلاف نوع السفينة حينما تكون معدة للملاحة التجارية البحرية، أو لغرض الصيد أو للنزهة. ذلك لتيسير إشراف السلطات المختصة على السفينة وسهولة تحديد ذاتيتها وما تتميز به خلال الرحلة. ومن أهم ما تحمله من وثائق هي؛

أ) رخصة الملاحة البحرية وسجلات السفينة؛ تقوم سلطة الإدارة البحرية بتزويد السفينة بشهادات خاصة تسمح لها بالملاحة البحرية، وهذه الرخصة تقوم الإدارة بإجراءات الحصول عليها واكمال متطلباتها، عندما تتوافق السفينة وشروط الملاحة المطلوبة وعدم حصولها على هذه الشهادة لا يمكنها الإبحار. وقد عبر القانون البحري الجزائري عن ذلك اذ نص على أنه؛ " لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة ملاحية، وتسلم هذه الشهادة بعد تسجيلها من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة"<sup>(9)</sup> وأهم ما تشمله شهادات الملاحة البحرية هي؛

1. شهادة الملاحة؛ وتعد الإجازة بمثابة صلاحية للسفينة<sup>(10)</sup>. ومن أهداف شهادة الملاحة، هي إيضاح نوع الملاحة التي

<sup>(5)</sup> مذكرة الأمين العام، الدورة/61، البند/69، المحيطات وقانون البحار، لعام 2006م.

<sup>(6)</sup> مذكرة الأمين العام، الدورة/61، البند/69، المحيطات وقانون البحار لعام 2006م.

<sup>(7)</sup> اللائحة /7، الفصل/11، التدابير الخاصة بتعزيز السلامة البحرية، (سولاس/74).

<sup>(8)</sup> بومعزة عودة؛ النظام القانوني في إطار ق. ب. الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة بن عكنون، 2002-2003م. ص 51.

<sup>(9)</sup> ق. ب. الجزائري، 190/م.

<sup>(10)</sup> ق. ب. الجزائري، 193/م.

يحق للسفينة ممارستها. ولم يُجز المشرع العراقي لأي سفينة أجنبية أن تبحر من الموانئ العراقية ومياهه الإقليمية إلا إذا كانت تحمل ترخيصاً بالملاحة وشهادة السلامة.<sup>(11)</sup>

2. سجل السفينة وماكاناتها؛ وهو وثيقة مهمة تسجل فيه كل تحركات السفينة، ويتم مسكه من قبل ربان السفينة ويخضع لتأشير السلطة الإدارية البحرية، كما يتضمن على إيجاز بجميع الأحداث الخاصة بالملاحة، من الأمور الفنية، من موقع السفينة، وخط سيرها الحقيقي، وبيان حالة البحري، وحالة الطقس، والحوادث الطارئة تواجه السفينة والإجراءات المتخذة بشأنها. فقد حدد القانون البحري الجزائري قوة إثبات سجل السفينة عندما أكد في مادته / (208) على أنه "يكون لسجل السفينة ويوميات الماكنة وأجهزة الاتصال القوة الثبوتية بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس".

ب) شهادات السلامة؛ أن بيان صلاحية السفينة للملاحة هي قيام الإدارة باستكمال جميع وثائق السلامة بمختلف أنواعها وما يتناسب مع نوع السفينة ومجال عملها ونوع الملاحة التي تمارسها حيث؛ "يجب تزويد كل سفينة طبقاً للشروط، بترخيص وشهادات السلامة، وخاصة فيما يتعلق بسلامة سفن نقل الركاب وبناء السفن ومعدات وأجهزة الاتصالات<sup>(12)</sup> . وفي ذات الوقت فقد أشار القانون البحري الجزائري بإمكانية إعفاء السفينة واستثناءها من إحدى شهادات السلامة بعد إن تلتزم بشروط السلامة التي تكون كافية لها خلال الرحلة. فقد أشارت المادة (247) من القانون لذلك، على أن تقدم شهادة الإعفاء من قبل السلطة الإدارية البحرية لميناء تسجيل السفينة تتوافق ورأي لجنة التفتيش. ولا يمكن أن تتعدى مدة صلاحية شهادة السلامة، سنة واحدة لرخصة الملاحة، وفق المادة (248) من القانون. فما توجبه المتابعة الحقيقية والفعالة على السفن، أن تحدد الإدارة في الأحوال الاعتيادية تقارير مفصلة عما دار في السفينة من الفعاليات الإدارية والفنية والاجتماعية، ومن هنا تحتاج إلى قرار من الإدارة، وبيان آخر توجيهاتها للسفينة. مع الاستمرار في تزويدها بالنشرات والتعليمات الضرورية.

## المطلب الثاني

### آليات متابعة السفن

تمارس المتابعة الأولية على السفن منذ تسجيلها وإكمال إصدار جميع شهاداتها الملاحية وشهادات الاستغلال، مقرونة بالرقابة التقنية الي تمارس على السفن، وتقوم بتنفيذها شركات التصنيف المعتمدة دولياً، والتي تعمل وفق تفويض من قبل دولة العلم، وتتفق مع القواعد القانونية الدولية والتي تتمثل بمعاينة الجوانب التقنية للسفن التي من خلالها يتم منح السفينة الدرجة التي تستحقها وتزويدها بشهادة التصنيف الخاصة بها.

وتضمن الإدارة الزيارات التفتيشية للسفينة (Visites Inspection) وبطريقة فعال، كما تضمن كامل مسؤوليتها فيما يتعلق في إصدار شهادات المعدات الفنية وضمان قيامها بدورها بصورة مستمرة. وقد طالبت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م. في المادة (94) دولة العلم بممارسة رقابتها التقنية على سفنها، وديمومة العناية بالمعدات الفنية، في التشغيل ومن خلال توجه الإدارة لمراقبة التوقيات المدرجة في جداول الصيانة المطلوبة لمعدات واجهزة السفينة، مع توفير المواد الاحتياطية، التي لا يمكن للسفينة الاستغناء عنها في رحلتها الملاحية. مما يساهم في تجنب السفينة للحوادث الملاحية عند التوقف المفاجئ لآلاتها<sup>(13)</sup>. والتي تتفق مع معايير السلامة التي يجب احترامها بخصوص تصميم وبناء السفن التجارية، ومنها التي تنقل البضائع الخطرة ووسائل مراقبة احترامها من جانب السفن، ذلك من خلال السلطات التي

<sup>11</sup> م/42، مشروع القانون البحري العراقي لعام 2009م.

<sup>12</sup> م/246، ق. ب. الجزائري.

<sup>13</sup> انظر: م/1/94، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

تمارسها دولة العلم ودولة الميناء .

ومن أهم الاتفاقيات التي تضمنت مختلف القواعد التقنية الموجبة لحماية السفن والشركات المختصة التي من خلالها تتم الرقابة والتحقق من مدى احترام السفن لتلك القواعد، هي؛

الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م. ( سولاس /74) <sup>(14)</sup>. ولا يمكن للسفن الاستغناء عن أعمال الصيانة الفنية، على أن تتوافق مع الاتفاقيات التي أوجبت تلك الصيانة. حيث اوضح (بروتوكول/1) لاتفاقية (ماربول/73)، بأن "السفينة ومعداتنا في حالة تتفق وأحكام البروتوكول الحالي لكفالة أن تصل السفينة صالحة من جميع الجوانب، للتوجه الى البحر بدون أن تشكل تهديداً مفرطاً بالحاق الضرر بالبيئة البحرية"<sup>(15)</sup>. وقد أكدت الاتفاقية هذا المبدأ عندما ذكرت "أن تزود السفن بالتجهيزات الخاصة بالإصلاحات أو التغييرات وتكون مرتبطة بالالتزامات التي كانت منطبقة عليها قبل تلك الإصلاحات والتغييرات التي مرت فيها"<sup>(16)</sup>. وينبغي النظر إلى دور المنظمة البحرية الدولية في سياق تنفيذ دولة العلم للواجبات المنوطة، وفق اتفاقية قانون البحار لعام 1982م. فالمنظمة لها ولاية حصرية تخولها اعتماد أنظمة السلامة ومكافحة التلوث واجبة التطبيق على متن السفن، ومعظم القواعد التقنية للمنظمة ذاتية التنفيذ.<sup>(17)</sup> لأن المنظمة هي الوكالة الوحيدة المتخصصة في الشؤون البحرية والقادرة على إبرام الاتفاقيات التي تفرض من خلالها التدابير التقنية على دولة العلم الهادفة إلى تحسين السلامة البحرية. وكل ما تعتمده الإدارة يدخل ضمن واجباتها في الرقابة التقنية لسفنها، لذا " يجب أن تصمم السفن وتبنى وتصلح وفقاً للمتطلبات الهيكلية والميكانيكية والكهربائية الصادرة عن هيئة التصنيف، وتعتمدها الإدارة، أو للمعايير الوطنية المنطبقة للإدارة والتي تضمن مستوى مكافئاً من السلامة"<sup>(18)</sup>. وتمتثل السفينة لأحكام اتفاقية (ماربول/73). على أن تتحمل الإدارة كامل المسؤولية بشأن الشهادة. ولا يجوز منح الشهادة الدولية لمنع التلوث البحري بالزيت من السفن، إلى سفينة ترفع علم دولة غير طرف<sup>(19)</sup>. وعندما منحت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م. دولة العلم الولاية على السفن بغية المساهمة في حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن وحماية الملاحة.

ومن بين أحكام اتفاقية، تقديم الضمان من الدول في أن تكون سفنها ممتثلة لتلك الأحكام، عبر اتخاذها التدابير اللازمة لمنع سفنها من الإبحار إذا كانت لا تستجيب للقواعد المنطبقة، كما وتلك التي تتعلق بتصميم وبناء السفن ونوع وكفاءة معداتنا. وعند ارتكاب السفينة انتهاكاً للقواعد والمعايير المنطبقة، تعمل دولة العلم على إجراء تحقيق فوري، وإقامة دعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه<sup>(20)</sup>. إن المشرع الدولي لم يلزم دولة العلم بالعمل وفق النصوص القانونية البحرية الدولية فحسب، بل أجاز لها ان تقوم بتطبيق ما يقره المشرع الوطني لها وإخضاع السفن للقواعد القانونية الملزمة التي تراها الدولة، وتعتبرها من المعايير في رأي تشريعاتها الوطنية. وقد بين قانون الهيئة البحرية العراقية رقم 18 لعام 2019م. أنه يجب "تطبيق المعايير القياسية الدولية المعتمدة على السفن التي ترفع العلم العراقي، والسفن الوافدة إلى موانئ جمهورية العراق والعاملة في المياه العراقية."<sup>(21)</sup>

وتختلف ادوار الدول في الرقابة على السفن، وفق ما منحها اياه المشرع الدولي من سلطة تستطيع من خلالها

<sup>14</sup> انظر: تقرير الامين العام، المحيطات وقانون البحار، الدورة/56، البند/42، لعام 2001م.

<sup>15</sup> (اللائحة 4/4/1، بروتوكول/1، اتفاقية (ماربول/78/73)

<sup>16</sup> (انظر اللائحة 3/1/1، الجزء ألف، عموميات، الفصل/1/11، اتفاقية (سولاس/74)

<sup>17</sup> (مذكرة الأمين العام؛ الدورة/61، المصدر السابق.

<sup>18</sup> (اللائحة/1/3، الجزء ألف، الفصل /11، اتفاقية (سولاس/74).

<sup>19</sup> (اللائحة/3/2/1/11، بروتوكول/11، اتفاقية (ماربول/78/73).

<sup>20</sup> (انظر: م/217، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

<sup>21</sup> (م/1/2، قانون الهيئة البحرية العراقية رقم (18) لعام 2019م.

مراقبة جميع العناصر وتنفيذ النص القانوني الذي يتعلق بكل مفصل من مفاصل السفينة، فإن دور دولة العلم فيما منحت من الواجبات والالتزامات، تستطيع من خلالها أن تمارس سلطة مطلقة في الرقابة والمتابعة.

، وتطبيق مبدأ الثواب والعقاب بما يتفق مع النص الذي حدده لها القانون. ولكن بعض الدول لم تقم بتنفيذ الاختصاصات التي منحت لها، ولا تقوم بدورها كما ينبغي. بل أن هناك دولاً تدان بالإهمال لضعف الرقابة على سفنها، مما يؤدي إلى عدم امتثالها للمعايير. وبذلك لا يمكن السماح لها بالإبحار، مما يظهر سوء أداء دولة العلم نتيجة العديد من العوامل التي من خلالها لا تستطيع الإدارة من تنفيذ برامجها الرقابية في السيطرة على سفنها. فهي أما تعاني من قلة الأشخاص من ذوي الاختصاص الذين يتصدون لعمليات التفتيش، أو عدم إمكانية الإدارة من تنفيذ التشريع الذي يتوافق مع متطلبات السلامة الدولية. الأمر الذي يوجب عدم اكتفاء دولة العلم بتسليم الشهادات الشخصية للسفينة قبل تشغيلها، بل عليها الحرص على إجراء عمليات تفتيش دورية، لضمان استمرار احترام سفنها للقواعد والمعايير الدولية والتحقق من كون هذه الشهادات، وهذا سياق الإجراءات الضبطية التي تتخذها دولة العلم<sup>(22)</sup>. وقد عدت اتفاقية قانون البحار أن تلك الشهادات تكون فاقدة لحجبتها، عند وجود الأسباب الواضحة في عدم تطابق السفينة مع البيانات المدونة في الشهادات.

## الفرع الأول

### متطلبات طواقم السفن

لما كان طاقم السفينة هو المحور الأساس الذي يُعهد إليه تشغيل السفينة وتنفيذ الأعمال الإدارية والفنية فيها، فإن رقابة دولة العلم لا تقتصر على الرقابة الإدارية والرقابة التقنية فقط، ولكن يجب أن تتوسع إلى الرقابة الاجتماعية، التي تستوجب شمول طاقم السفينة بالرعاية والمتابعة الخاصة بسير حياته العملية والمعيشية على متن السفينة ذلك بتأمين كافة مستلزمات العيشة، من السكن الملائم، وما يتلقاه من رعاية صحية، مع احترام القواعد الدولية الخاصة بنوبات العمل الخاصة به. فإن طاقم السفينة يقضي حوالي ثلثي مدة الرحلة داخل غرف وأماكن الإعاشة على متن السفينة. لذلك فلا بد من تهيئة هذه الغرف والأماكن، كي يعيش فيها الطاقم حياة صحية هادئة ومريحة تشبع جميع المتطلبات الصحية، وذلك تحقيقاً لصحة الطاقم وراحته.<sup>(23)</sup> ولتحقيق الرقابة الاجتماعية على السفينة، من هنا لابد من معرفة من هم المشمولون بتلك الرقابة؟، وما طبيعة الواجبات المكلفين بها؟. لذا يمكن إيضاح؛

أولاً: حقوق أفراد الطاقم.

ثانياً: طبيعة العمل البحري.

أولاً: حقوق أفراد الطاقم؛

لقد تم تضمين حقوق البحارة في متطلبات اتفاقية (MLC) تحت أربعة عناوين:

\* متطلبات الحد الأدنى للبحارة للعمل على ظهر السفينة.

\* شروط التوظيف.

\* السكن والمرافق الترفيهية، والطعام والمطاعم.

\* الحماية الصحية، والعناية الطبية، والرعاية الاجتماعية والضمان الاجتماعي. وتحت تلك العناوين يوجد تفاصيل أكثر

<sup>22</sup> (محمد البراز؛ حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006م، ص93.

<sup>23</sup> (مدحت عباس خلوصي؛ السفينة والقانون البحري، الشنهي للطباعة والنشر، مصر 1990م، ص132-285.

لالتزامات الدول ومالكي السفن (24).

وليس بالإمكان استمرار العمل على متن السفينة بصورة طبيعية وعلى مدار الساعة، ما لم يتم تجهيز السفينة بطاقم بحري متخصص وبعدد كافٍ، كي يستطيع القيام بواجباته على أكمل وجه، سواء كانت الملاحية منها أو الفنية بقيادة الربان، وهو المسؤول الأول عن قيادة السفينة، وصاحب السلطة العامة فيها، لاتساع سلطته القانونية. ويجب أن يكون حائز على الشهادة الدولية التي تخوله بذلك. وله أن يباشر كذلك التحقيق والتأديب والتوقيف وكل ما من شأنه تأمين سلامة الرحلة. ولشخصية الربان وحزمه واحترامه للقواعد الملاحية الفنية الدور البارز في سلامة السفينة من المخاطر. أما بقية الطاقم الذين يقومون بالوظائف المختلفة في تشغيل السفينة وصيانتها، وممارسة النشاطات المهنية المختلفة فيها. ويجب الالتزام المجهز بما يلي؛

أ) دفع الاجور المتفق عليها؛ أن من المتطلبات التي يجب تتم إجراء الرقابة عليها هي استمرار المجهز في دفع المستحقات المتفق عليها من أجور ثابتة أو أي امتيازات أخرى، حيث يقوم المجهز بدفع أجر العمل للبحارة وفق ما يتفق عليه، وهذا الأجر الذي يتم تحديده في عقد العمل البحري المبرم بينه وبين المجهز، إذ أن هناك تشريعات تضع حداً أدنى لا يجوز أن ينزل عنه أجر البحار كما هو الشأن في القانون المصري<sup>(25)</sup> ومن التشريعات التي لا تشترط حد أدنى للراتب، كالتشريع اللبناني الذي يُخضع أجر البحار للحرية المطلقة للطرفين<sup>(26)</sup>.

ب) توفير الحماية للبحارة؛ لقد أكدت اتفاقية العمل البحري لعام 2006م. أن حقوق الاستخدام والحقوق الاجتماعية للبحارة توجب ان يكون لكل بحار الحق في؛

\* مكان عمل مأمون وخالي من المخاطر يستوفي معايير السلامة.

\* شروط استخدام عادلة.

\* ظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفينة<sup>(27)</sup>.

وقد أكد القانون البحري الجزائري على أنه وبغض النظر عن الأجر فإن المجهز ملزم بإيواء البحار<sup>(28)</sup>. عندما يكون على ظهر السفينة، وأن يتكفل المجهز بعلاج البحار ومصاريف إعادته إلى بلده عند انتهاء العقد.

ثانياً: طبيعة العمل البحري؛

لم تكتفي المنظمة البحرية الدولية بالعمل على تحسين شروط السلامة البحرية، والمعايير التقنية الخاصة بالملاحة البحرية، ولكنها قد تبنت الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات ونوبات الملاحين (78/STCW). بما يتناسب مع تطور صناعة النقل البحري. وذلك بعد التنسيق والعمل المشترك مع منظمة العمل الدولية، لتدريب البحارة لتنمية قدراتهم ومنحهم الإجازات، وتأهيلهم للواجبات البحرية التي يختص بها كل بحار، على متن السفينة.

وقد أدرجت اتفاقية العمل البحري لعام 2006م. الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن، ومنها الحد الأدنى للسفن، الذي حدده بـ ستة عشر عاماً، ولا يجوز استخدام أو تشغيل أي شخص دون الحد الأدنى للسفن على

<sup>24</sup> (الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) تعديلات اتفاقية العمل البحري لعام 2006م. لعامي 2014 و2016.

<sup>25</sup> (مدحت عباس خلوصي؛ السفينة والقانون البحري، المصدر السابق.

<sup>26</sup> (مصطفى كمال طه؛ أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي، ط1، بيروت 2006.

<sup>27</sup> (4/م، اتفاقية العمل البحري لعام 2006م.

<sup>28</sup> (434/م، ق. ب. الجزائري.

السفينة<sup>(29)</sup>. أما فيما يخص الخدمات الصحية الواجب تقديمها على ظهر السفينة. فأن من الاشتراطات الدولية أن تخضع الحالة الصحية لطاقم السفينة للرقابة والتفتيش المستمرين، للتأكد من وجود الخدمة الطبية المتكاملة من أشخاص ومعدات مناسبة لإسعاف الإصابات على متن السفينة. وكمية مناسبة من التجهيزات الطبية، من الأدوات والأجهزة والأدوية الضرورية، وتأمين هذه الخدمة بغض النظر عن نوع السفينة وعدد ركابها. وقد ذكر المشرع الجزائري في قراره المؤرخ في 18 / 12 / 2001م. أن يتولى طبيب السفينة حفظ الأدوية المصنفة كمواد عقاقير نفسية والتي يخضع استعمالها للتنظيم في السفن المخصصة لنقل الركاب، ويتولى الربان ذلك في السفن الأخرى.<sup>(30)</sup>

## الفرع الثاني

### امتثال السفن للمعايير

لا يمكن للسفينة أن تمارس الملاحة البحرية كوسيلة نقل، إلا عندما تكون مستوفية للاشتراطات الدولية، وأن تعمل وفق المعايير التي من خلالها يمكن اعتبارها ممتثلة للقانون الدولي. ولكن كيف يمكن التعرف على السفن غير الممتثلة للمعايير؟. فان الحرص على مراقبة السفن ومتابعتها من قبل الدولة التي ترفع علمها، من خلال العلاقة المبنية على الرابطة الحقيقية بين الدول وسفنها. وتوفير جميع احتياجاتها، بسبب التزامات هذه الدول بما ألزمت بها نفسها من خلال انضمامها إلى الاتفاقيات التي تنظم، صلاحية كل مفصل من مفاصل السفينة، محل الرقابة التي يجب أن تقام عليها، وتحديد الجهة التي تمارس هذه الرقابة. ويجب عدم تراخي الدول في الرقابة وعدم التساهل في طريقة منح الجنسية. ذلك فأن تسجيل السفن ليس مجرد إجراءات فقط، بل تحمل المسؤولية من قبل الدولة، لكي تكفل امتثال سفنها للقواعد ذات العلاقة. وأما السفينة التي لا تحمل الوثائق الرسمية فأن ربانها يتعرض إلى العقوبات، كما طالبت بذلك بعض التشريعات، وكذلك السفينة التي تحوز على وثائق مزورة، ولا يقوم ربانها بتبليغ الهيئة البحرية فانه يتعرض للعقوبات كذلك. وعلى دولة الميناء التي تكتشف هذه المخالفات أن تقوم بإخطار دولة العلم بالتدابير التي تتخذ ضد هذه السفينة. وان الرقابة الفنية لا تستوجب التحقق من صلاحية المعدات الفنية للسفينة بجميع أنواعها فقط، بل والتحقق من حمولة السفينة وعدم تحميلها بأكثر من طاقتها الاستيعابية، وخطوط التحميل المسموح بها، وحسب نوع المياه التي تروم الملاحة فيها.

وعند ابتعاد السفينة عن المعايير، في حالة افتقارها للصيانة رغم تدهور الحالة الفنية لمعداتنا، وعند تجهيز السفينة بمواد لا تتطابق مع مواصفاتها. وكذلك تكون خارج المعايير عندما تجهز بعدد قليل من الطاقم، لا يتوافق ووثيقة الحد الأدنى للطاقم التشغيلي للسفينة، او عدم حيازته للشهادات المطلوبة، ووفق أهمية الموقع الذي يشغله كل فرد من افراد الطاقم. وعند اكتشاف أي حالة من الحالات السابقة يتم على أثرها إيقاف السفينة في الميناء الذي ترسو فيه لحين تطابقها مع المعايير.

## المبحث الثاني

### تفتيش السفن في الميناء

تكون الرقابة على السفن الميناء مستوفية الشروط ، فأن أساس هذه العملية هي تحقق الملائمة الملاحية للسفينة عبر اتفاقها مع توصيات المنظمة البحرية الدولية المتمثلة بالنصوص القانونية والصكوك الصادرة بهذا الشأن ، والتي تنظم الإطار الخاص بصلاحيات السفينة واستعدادها الدائم لعمليات المعاينة والتعرض للتفتيش في كل ميناء دولة أجنبية تدخله ،

<sup>29</sup> () أنظر: اللائحة 1/1، اتفاقية العمل البحري لعام 2006م.

<sup>30</sup> () م/3، القرار الجزائري المؤرخ في 18/12/2006م. المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات على ظهر السفن.

وتنفيذ ذلك يجعل من التوازن بين مصالح دولة الميناء، بحكم سيادتها على مياهها، وبين دولة علم السفينة الأجنبية محل التفتيش، وذلك بحكم الولاية العامة لدولة العلم على تلك السفينة. وللرقابة في الميناء على السفن الأجنبية شروطاً خاصة يجب توفرها عند تنفيذ عملية التفتيش من قبل السلطة المختصة في الميناء، بما يتفق واللوائح القانونية الدولية. وتلك الشروط تتعلق بواجبات كل من الميناء الذي ترسو فيه السفينة، والسفينة الراسية فيه، وسيضمن هذا المبحث مطلبين، يكون عنوان أولهما هو شروط تفتيش السفن في الميناء. أما عنوان ثانيهما فهو تحديد المخالفات.

## المطلب الأول

### شروط تفتيش السفن في الميناء

لغرض أن تكون عملية المراقبة عن طريق التفتيش في الميناء الذي ترسو فيه السفينة، وكي تكون عملية التفتيش وفق ما هو مطلوب، ولا تخل بتوازن المصالح بين دولة الميناء، صاحبة السيادة على إقليمها البحري، وبين دولة العلم بحكم أنها صاحبة السيادة على السفينة محل التفتيش، حيث من الأهمية ان تتوفر بعض الشروط الخاصة. منها ما يخص سلطة الميناء، ومنها ما يخص السفينة محل التفتيش. ومنها؛

## الفرع الأول

### الشروط الخاصة بالميناء

عند دخول السفينة الأجنبية إلى أي دولة من الدول المتعاقدة تجري عليها إجراءات تنظيم عمليات التفتيش على السفن الأجنبية في الميناء من قبل إدارته بالتعاون مع السفن الراسية بما لا يسبب مضايقات غير مبرر للسفن من قبل المفتشين، ولغرض السيطرة على العملية يجب مراعات ما يلي؛

أ) يكون المفتش من الموظفين المختصين ومن ذوي الخبرة؛ ان الشخص القائم بالتفتيش يجب أن يكون من موظف عام ولديه تخويل من قبل الإدارة البحرية في الميناء، ويكون عمله وفق اسس التفتيش العامة. ويكون الانطباع الاولي ان السفينة تتوافق والمعايير الدولية وأنها مكتملة الصلاحية، إلا إذا ثبت العكس، وذلك من خلال التفتيش التدريجي وما يستجد من ملاحظات عند القيام بفحص هيكل السفينة ومعداتها بما يتطابق وما تم إدراجه في الشهادات التي منحها الصلاحية الملاحية. وفي ذلك فأن بروتوكول لندن لعام 1988م. المتعلق بالاتفاقية (سولاس/74)، قد أكد على هذا المبدأ، عندما نص على أن "تخضع كل سفينة عند وجودها في ميناء حكومة متعاقدة أخرى للرقابة من قبل موظفين مخولين بهذا اصولياً من قبل هذه الحكومة." (31)

وكذلك ذكرت مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الخاصة بمنطقة البحر الابيض المتوسط (مالطا /22 تموز 1997م.)، بأن عملية التفتيش يقوم بها شخص مخول رسمياً من قبل الإدارة المختصة في الميناء الذي رست فيه السفينة وذلك بالنص على، "أن تتم عمليات التفتيش فقط بواسطة شخص يفوض رسمياً من قبل السلطة التي يعمل فيها ويكون مسؤولاً أمام تلك السلطة. على ألا تُغفل المعايير الخاصة بذلك". أما المشرع العراقي فقد أعطى لموظف الإدارة المختص في الميناء والقنصل العراقي في دولة الميناء حق الصعود على السفن العراقية وإجراء التفتيش على السفينة والتحقق من توفر شروط صلاحيتها للإبحار حيث ذكر انه، " يحق لموظف الإدارة البحرية المختصة وللقنصل العراقي في الخارج الصعود إلى السفن العراقية للتفتيش عليها والتحقق من توفر الشروط ووجود الوثائق التي

<sup>31</sup> (اللائحة 1/19، بروتوكول عام 1988م. المتعلق باتفاقية(سولاس/74).

يطلبها القانون<sup>(32)</sup>". وكذلك أوكل المشرع الجزائري عمليات التفتيش التي تتعلق بسلامة السفن إلى الإدارة البحرية المختصة، عندما ذكر " ان التفتيش المتعلق بسلامة السفن تجري من طرف السلطة الإدارية المختصة." <sup>(33)</sup>

(ب) عدم التمييز بين السفن الأجنبية عند التفتيش؛ عند خضوع السفن الأجنبية لرقابة التفتيش من قبل السلطة البحرية في الميناء، لا تقوم بانتقاء سفن بعينها على حساب سفن أخرى راسية فيه، بل يتم التعامل مع جميع السفن على قدم المساواة. ولكن هناك سفناً قد منحها بعض التشريعات الأولوية في التفتيش. كالسفن التي تظهر لأول مرة في الميناء. والسفن التي تحمل بضائع خطيرة. وقد نهت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م. الدول من التمييز بين السفن الأجنبية عند قيامها بحق الممارسات التقييمية التي منح إياها القانون. ذلك عندما نصت على أن " لا تميز الدول في ممارستها لحقوقها واداء واجباتها قانوناً أو فعلاً. ضد سفن أية دولة أخرى<sup>(34)</sup>". وقد اتت المادة الثالثة من مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الابيض المتوسط، بنفس المبدأ الذي ذكرته التشريعات المشار إليها آنفاً.

(ج) عدم الإضرار بالسفينة محل التفتيش؛ لكي تقوم سلطة الميناء بأداء واجباتها في ممارسة التفتيش على السفن الأجنبية، عليها أن تتجنب الإضرار بالسفينة محل التفتيش، فمن واجبات الموظف القائم بالتفتيش ألا يكون سبباً في الإضرار بالسفينة، وبذل ما يمكن من الجهود في ذلك. وعلى السفينة مقاضاة السلطة البحرية المختصة عما يلحق بها من خسائر أو أضرار. وقد تناول بروتوكول لندن لعام 1988م. مثل تلك الحالات حيث أكد على أن يتحمل الميناء تأخير السفينة الذي لا مبرر له، وترتيب عليه الاثر القانوني المناسب. حيث طلب " عند ممارسة الرقابة بمقتضى هذه اللائحة تبذل كل الجهود الممكنة لتجنب أي حجز أو تأخير لا داعي له للسفينة. وإذا تم حجز السفينة أو تأخيرها بصورة لا مسوغ له، فإنها تكتسب حق الحصول على تعويض عن أي خسارة

أو ضرر يلحقان بها." <sup>(35)</sup>

أما اتفاقية (سولاس/74). فقد أوجبت بذل الجهود لتجنب حجز السفن أو تأخيرها لأسباب لا داعية لها، حيث ذكرت انه " يجب بذل كل الجهود الممكنة لتجنب حجز أو تأخير السفينة بلا مسوغ. وإذا تعرضت سفينة لحجز أو تأخير بلا مسوغ نتيجة لذلك يحق لها ان تحصل على تعويض عن أي خسارة تتحملها أو أي ضرر تتعرض له." <sup>(36)</sup>

## الفرع الثاني

### الشروط الخاصة في السفينة محل التفتيش

لا تجري عملية التفتيش على السفن الأجنبية في الميناء، الا وفق ما حدده القانون، وأن تنطبق عليها الشروط التي تميزها عن غيرها من السفن المحلية، فأن السفن التي ترفع علم دولة الميناء تتمتع ببعض المزايا تختلف عن السفن التي تحمل أعلام دول أخرى. وللسفن الاجنبية حرية الإرادة في دخول الميناء، كي تمارس عليها رقابة التفتيش بكامل شروطها، فالسفن التي تدخل الميناء بصورة طوعية، ولأي سبب كان، تشملها تلك العمليات عكس السفن التي يتم ادخالها الميناء قسراً، وبصورة خارجة عن ارادتها. أما الشروط التي يجب ان تتوفر في السفينة محل التفتيش فهي؛

(أ) ترفع السفينة علم دولة اجنبية؛ ان رفع السفينة محل التفتيش علم دولة اجنبية يمنحها ميزة خاصة وهي أن لها دولة علم منحها جنسيتها، ويمكن التعامل معها بعد نتائج عملية التفتيش، وكذلك وضوح شخصية السفينة. وعلى السفينة إبلاغ الإدارة بأي حالة طارئة قبل الرسو في الميناء، للسماح بإجراء الإصلاحات اللازمة قبل قيام عملية التفتيش. حيث عبر عن

<sup>32</sup> ( ) م/45، مشروع القانون البحري العراقي لعام 2009م.

<sup>33</sup> ( ) م/234، ق. ب. الجزائري.

<sup>34</sup> ( ) م/227، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

<sup>35</sup> ( ) اللائحة/9/19، بروتوكول لندن 1988م. الخاص باتفاقية(سولاس/74).

<sup>36</sup> ( ) اللائحة/1/3/5/9، الفصل II /2، اتفاقية (سولاس/74).

ذلك قانون الموانئ النفطية الاماراتي أوجب "على ربانة السفن أن تحيط ضابط الميناء علماً قبل الإرساء بأي عطب أو عطل في السفن التي تحت إمرتهم." (37)

ب) يكون دخول السفينة للميناء بصورة طوعية؛ إن المرور البريء للسفن في البحار الاقليمية للدول الساحلية هو حق، وليس لتلك الدول الحق في فرض شروط على السفن الأجنبية وإنكار حقها في المرور البريء في تلك البحار، وتقوم بإدخالها الميناء دون وجه حق، واجراء عملية التفتيش عليها. فان ذلك يخالف ما فرضته قواعد الاتفاقية الدولية لقانون البحار، التي نصت على " ألا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرهما الاقليمي، إلا وفقاً لهذه الاتفاقية. وألا تقوم بفرض شروط على السفن الأجنبية، يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن(38)". ذلك عند مرور السفينة وهي غير قاصدة دخول الميناء. لتأتي مشروعية إجراء عملية التفتيش على السفينة. وقد اجازت اتفاقية (ماربول/73) لكل طرف القيام بإجراء التحقيق وتفتيش السفينة عند دخولها الميناء، عندما تتوفر الأدلة بأن السفينة قامت بتصريف الملوثات إلى مياه البحر. حيث أجازت القيام بعملية التفتيش عندما نصت أنه "يجوز لكل طرف تفتيش سفينة تنطبق عليها الاتفاقية الحالية عند دخولها الى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولايته القضائية، وذلك عند تلقيه من اي طرف طلباً بإجراء تحقيق مرفقاً بالأدلة الكافية على أن هذه السفينة قد قامت بتصريف مواد ضارة.(39)

ج) اسباب التفتيش الموسع للسفينة؛ عندما يكون غرض التفتيش واضحاً لدي الأشخاص القائمين عليه، فلا تؤخر السفينة لمدة أطول مما ينبغي لإكمال هذه العملية. فالتفتيش على السفينة يجب أن يقتصر على فحص الشهادات والوثائق التي تحملها، لغرض ملاحظة ما مدرج فيها ومدة صلاحيتها وتطابقها مع الحالة القائمة للسفينة. ولا يجوز التوسع في التفتيش إلا بعد اكتشاف ما يخالف تلك الوثائق، واتضح أسباب تستدعي إجراء التفتيش الموسع. فقد عبرت عن ذلك اتفاقية قانون البحار عندما على أن " يقتصر أي تفتيش مادي لسفينة أجنبية على فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى، بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، ولا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة(40)". وأوصت الاتفاقية بعدم امكانية قيام التفتيش الموسع للسفينة إلا عن توفر اسباب واضحة الاعتقاد بأن السفينة ومعداتها لا تتطابق الى حد كبير مع تفاصيل الوثائق، أو عندما لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه. أولاً: تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة(41). وهناك من الأسباب الموجبة للتفتيش الموسع ما أوضحتها مذكر التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الابيض المتوسط في ملحقها الثالث، هي عبارة عن تقرير أو إخطار من قبل سلطة بحرية أخرى، أو تقرير أو شكوى من الربان أو أحد أفراد طاقم السفينة.

## المطلب الثاني

### عدم الإيفاء بالمتطلبات

عندما يكون الاعتقاد أن السفينة أو معداتها أو طاقمها لا تفي بمتطلبات الوثائق ذات الصلة، عندها يجب القيام بتفتيش أكثر تفصيلاً، يتضمن المزيد من الفحص للتأكد من الامتثال التشغيلي على ظهر السفينة (42). وعند اتضح عدم تطابق عدد أفراد الطاقم مع وثيقة الحد الأدنى للسلامة، عندها يتم تحرير تقرير بحجز السفينة وإبلاغ دولة العلم وهيئة تصنيفها والمنظمة ومالكها ومشغلها أو شركة إدارتها، في حالة تعذر تصحيح المخالفات الفنية لأسباب، كعدم توفر الإمكانيات

(37) م/1/8، قانون الموانئ النفطية الاماراتي رقم 12 لعام 1973 م.

(38) م/1/14، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

(39) م/5/6، اتفاقية(ماربول).

(40) م/1/226، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

(41) اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

(42) مذكرة التفاهم لمذكرة الخليج العربي، المصدر السابق.

اللازمة للإصلاح<sup>(43)</sup>. ويتم التعاون بين دولة الميناء وهيئة التصنيف المعتمدة من قبل إدارة السفينة بما يجري من التحقق، وتحديد أنواع العطلات التي يتم طلب القيام بإكمالها، وكإجراء فني تجري على أساسه جميع الإصلاحات بغية الحصول على تقرير خالي من الملاحظات السلبية، من قبل المفتش، ليقدّم إلى ريان السفينة يوضح فيه نتائج التفتيش والإجراءات التصحيحية التي يجب أن يقوم بها الريان. ويتكون هذا المطلب من فرعين، أولهما الرقابة في التشريع. أما الفرع الثاني فهو أسس انسيابية عمل السفن.

## الأول

### توافق السفن مع التشريع

من المسؤوليات التي يجب أن تتكفل بها دولة العلم، هي أن تجعل سفنها تتوافق مع ما يعبر عنه المشرع الدولي في مضامين لنصوص القانونية، لضمان عدم ابتعادها عن التشريعات الدولية والوطنية، فيما يجعل من الارتباط بينها وبين سفنها في رابطة حقيقية، ما يؤكد التقييم الوافي لدورها ومسؤوليتها في المراقبة. ويمكن في ذلك من تناول؛

أولاً: التوافق مع التشريعات الدولية.

ثانياً: التوافق مع التشريعات الوطنية.

ثالثاً: تنفيذ الدولة للنصوص القانونية للرقابة.

أولاً: التوافق مع التشريعات الدولية؛ في بداية الامر كانت دولة العلم هي الضامنة في تطبيق القواعد الدولية من قبل سفنها وامثالها لتلك القواعد، فان المعايير شأنها شأن القواعد، يجب اقتصارها على الصكوك الملزمة<sup>(44)</sup>. ان ما ادرجته المنظمة البحرية من معايير بغية تطبيقها على السفن، وفق توجه كل ذات شأن. فمنظمة العمل الدولية هي التي تعني بفقرات معيارية لطبيعة العمل على ظهر السفن، اما منظمة الاغذية فان دورها في وضع الضوابط وتحديد المعايير التي يجب احترامها للمحافظة على الصحة العامة. بينما اخصت المنظمة البحرية الدولية (IMO) عبر اتفاقية قانون البحار بجميع مراحلها، اضافة إلى بقية الاتفاقيات المنطبقة، التي ادرجت أنظمة متنوعة متضمنة مجموعة من الالتزامات القابلة للتطبيق، والتي يمكن من خلالها للدول متابعة تنفيذها، كل وفق الحالة التي تستطيع دولة العلم التواصل بها مع سفنها، التي تشملها الاشتراطات.

ثانياً: التوافق مع التشريعات الوطنية؛ إن المشرع الدولي لم يلزم دولة العلم بالعمل وفق النصوص القانونية البحرية الدولية فحسب، بل، أجاز لها أن تقوم بتطبيق ما يقره المشرع الوطني لها وإخضاع السفن للقواعد القانونية الملزمة التي تراها الدولة وتعتبرها من المعايير في رأي تشريعاتها الوطنية. وقد بين قانون الهيئة البحرية العراقية رقم 18 لعام 2019م. انه يجب " تطبيق المعايير القياسية الدولية المعتمدة على السفن التي ترفع العلم العراقي، والسفن الوافدة الى موانئ جمهورية العراق أو العاملة في المياه العراقية ".<sup>(45)</sup>

فعند دخول السفن الأجنبية إلى الميناء بصورة طوعية، تجري عليها عملية التفتيش. من هنا تأتي الحاجة المعمقة لدراسة عمليات الرقابة على السفن لتعزيز دور السلامة البحرية من خلال تدخل المشرع الوطني، وتحديد الأشخاص الذين يحق لهم القيام بعملية التفتيش. وأوجب على ملاكي السفن من القيام بشطب تسجيل السفينة عند توفر

<sup>43</sup>(1) لائحة التفتيش والرقابة على السفن الأجنبية، مجلة الروية العمانية، عدد 14 / 9 / 2015.

<sup>44</sup>(2)، محمد مصطفى يونس؛ حماية البيئة البحرية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة 1996م.ص39.

<sup>45</sup>(3) م/1، قانون الهيئة البحرية العراقية، لعام 2009م.

الأسباب الموجبة لذلك. وعند التمادي فان عملية الرقابة والتفتيش يمكن لها كشف العيوب عند إغنائها. ومن بين ذلك فأن المشرع العراقي يرى اعتبار ذلك الشطب غير مؤثر على البيانات المسجلة والخاصة بالسفينة، وتأثيره على جنسيتها فقط. حيث اوضح بالنص على أن " يشطب التسجيل إذا هلكت السفينة أو استولى عليها العدو، او فقدت جنسيتها أو صدور حكم نهائي بشطبها" (46). ومن لم يعتمد تلك العملية يواجه العقوبات المستحقة. ولكن المشرع الليبي بين أن إلغاء تسجيل السفينة يتم بإعادة سند الملكية إلى مكتب ميناء التسجيل ليصير إلى إغائه والغاء صحيفة السجل الخاص بالسفينة. (47)

ولغرض اتباع الطرق القانونية في المتابعة والتفتيش، فقد اناط المشرع مهمة تسجيل السفن للهيئة البحرية العراقية إذ بين أن تجري عمليات تسجيل السفن والوحدات البحرية العائمة العراقية بموجب قانون تسجيل السفن رقم (19) لعام 1949م. وإصدار الشهادات والوثائق المتعلقة بذلك، مع إصدار وإقرار الوثائق للعاملين في القطاع البحري وشهادات الأهلية البحرية وهوية البحار وفقاً للقانون (48). ولا يمكن القيام بالرقابة والتفتيش على السفن وطواقمها إلا بما يتوافق والاتفاقيات البحرية الدولية ذات العلاقة التي تكون دولة العراق طرفاً فيها (49). والدولة التي تضع الضوابط الهادفة الى مراقبة سفنها ومراقبة الملاحة في مياهها الوطنية، يمكنها تنظيم دخول السفن الاجنبية الى موانئها وتفعيل الرقابة عليها بالتنسيق مع دولة العلم. وقد اعتبرت بعض التشريعات حمولة السفينة من العناصر الاساسية لها، وتسري عليها الرقابة اسوةً ببعض العناصر الاخرى. وقد عبر المشرع الجزائري عن ذلك بالنص على ان " حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصراً من شخصيتها. " (50)

ثالثاً: تنفيذ الدولة للنصوص القانونية في المتابعة؛ تختلف أدوار الدول في متابعة السفن، وفق ما منحها اياه المشرع الدولي من سلطة تستطيع من خلالها مراقبة جميع العناصر وتنفيذ النص القانوني الذي يتعلق بكل مفصل من مفصلات السفينة، فأن دور دولة العلم فيما منحت من الواجبات والالتزامات، تستطيع من خلالها أن تمارس سلطة مطلقة في رقابة سفنها، وتطبيق مبدأ الثواب والعقاب بما يتفق مع الدور الذي حدده لها القانون. ولكن بعض الدول لم تقم بتنفيذ الاختصاصات التي منحت لها، ولا تقوم دورها كما ينبغي. بل إن هناك دولاً تدان بالإهمال لضعف الرقابة على سفنها، مما يؤدي الى عدم امتثالها للمعايير. وبذلك لا يمكن السماح لها بالإبحار، مما يظهر سوء أداء دولة العلم نتيجة العديد من العوامل التي من خلالها لا تستطيع الإدارة من تنفيذ برامجها الرقابية في السيطرة على سفنها.

وهناك من التشريعات التي تعاقب ربان السفينة عندما تصدر منه أعمال مخالفة للقانون، وذلك عندما لا تحمل السفينة الوثائق المطلوبة. وقد فرض القانون البحري اليمني عقوبة الحبس بحق الربان، حيث نص على ان " يعاقب ربان السفينة التي لا توجد بها الوثائق المنصوص عليها في المادة (21) بالحبس (51)". وكذلك الربان الذي يحوز على وثائق مزورة، والذي لا يقوم بإخطار الهيئة بالأضرار التي تحدث أو التغيرات التي تتم على السفينة أو يغير من مواصفاتها المدونة في وثائق السفينة فيعاقب بالحبس (52). ذلك لردع ربان السفن من التصرفات غير المسؤولة. فيما " تخطر الدول على وجه السرعة دولة العلم وأي دولة معنية أخرى بأي تدابير ضد السفن الأجنبية. (53)

(46) () م/31/1، مشروع القانون البحري العراقي لعام 2009م.

(47) () م/17، ق، ب، الليبي، لعام 1953م.

(48) () م/2/5، 3، قانون الهيئة البحرية العراقية، رقم 18، لعام 2019م.

(49) () م/4، قانون الهيئة البحرية العراقية. رقم 18، لعام 2019م.

(50) () م/18، ق. ب، الجزائري.

(51) () م/37، ق. ب. اليمني رقم 15 لعام 1994م.

(52) () م/38، ق. ب. الليبي رقم 15 لعام 1994م.

(53) () م/232، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

## الفرع الثاني

## أسس انسيابية عمل السفن

أن للدول في عمليات المتابعة للسفن، سياسات مختلفة وفق المناهج التي تضعها، والتي لا تبعد عما فرضه التشريع في مختلف توجهات المدونين، على أن يكون الهدف من تلك العمليات غير معرقل لانسيابية حركة النقل البحري ولا يكون سبباً في تأخير السفن في الموانئ، جراء عمليات التفتيش، أو العمل على التمييز بين السفن، وانما تسير العمليات وفق إتباع أبسط الآليات التي تحافظ على سلامة السفن خلال رحلتها اللاحقة، وخطورة الخط الملاحي الذي تسلكه. حيث ينبغي إتباع طرق انسيابية في التحقق من أهمية كل عنصر من عناصر السفينة، والعناية الفائقة في المعاينة بالرجوع إلى لوائح الاتفاقية التي تغطيها، سواء كانت مشمولة بالرقابة الإدارية أو بالنصوص التقنية، أو ما يتعلق بالأشخاص المتواجدين على متن السفينة من عاملين أو مسافرين. من أجل الخروج بالسفينة وهي بكامل الصلاحية. بعد بيان الوفاء لالتزاماتها لجميع الفقرات التي الزمها بها المشرع الدولي، وما أضافه المشرع الوطني.

ولا تتوقف عمليات مراقبة السفينة منذ البدء ببنائها لحين فقدانها صلاحيتها الملاحة، وتشخيص العيوب التي اعتبرها المشرع مخالفة لنص القواعد ذات العلاقة، عندما أوصى بأن تعهد عمليات التصميم والبناء إلى شركات متخصصة لغرض الاشراف والمتابعة، وتكون مسؤوليتها متوقفة على إثبات الخطأ المرتكب من قبلها، مع استمرار الرقابة لحين خروج السفينة من الخدمة وشطب تسجيلها. ومن أهم سبل التقييمات من قبل مسؤولي الرقابة في التحقق هي؛

أولاً: ماهية التحقق؛ لغرض الحفاظ على صلاحيات السفن، يسعى المكلفين بذلك من أن يتم التحقق من استيفاء السفينة لشروط السلامة، بعد توفر القناعة ان السفينة يمكن السماح لها بالإبحار، وتزويدها بوثيقة المغادرة إلى الوجهة التي تتفق وحالتها، وذلك بعد أن يتم التحقق وفق ما يلي؛

أن من اولويات التحقق مما فرضته اتفاقية (سولا/74) بإمعان التأكد من الشهادات والوثائق لتكون مستوفية الشروط. وعند ظهور خلاف ذلك، يتم التعامل مع الوثيقة حسب أهميتها، وتأثيرها على سلامة الرحلة، والاجراءات التي تتخذ في التعامل معها. إلا إذا ظهر أن حالة السفينة لا تتطابق مع الوثائق التي تحملها لتكون هناك إجراءات أخرى. ويتم التحقق كذلك من عدد طاقم السفينة الذي على متنها ليكون مطابق مع شهادة الحد الأدنى للتطبيق الآمن. واستيفاءه للوثائق التي تحدد إجازات العمل البحري مع الوثائق الصحية وما يناسب التخصصات التشغيلية للسفينة، التي تتناسب مع الخط الملاحي للسفينة. وينعكس ذلك على صلاحية السفينة للملاحة، مما يكون سبباً إلى تأخيرها في الميناء، وهذا التأخير له ما يبرره، لحين إجراء تقييم آخر. وعند صعوبة تلافي أو علاج لأوجه القصور في الميناء الذي تم فيه التفتيش، يجوز للسلطة السماح للسفينة بالإبحار إلى ميناء آخر أو إلى أقرب ترسانة إصلاح تخضع لأي من الشروط الملائمة التي تحددها السلطة مع مراعات ضمان امكانية سير السفينة بدون أي خطر على السلامة أو الصحة أو البيئة.<sup>(54)</sup>

ثانياً: أسس متابعة السفن؛ أن من الاولويات التي تستند اليها عمليات فحص ومعاينة السفينة وتعتبر أساس عملية الرقابة، هي التأكد ابتداءً من السنة التي تم فيها بناء السفينة، لغرض بيان عمرها وهيكلها الخارجي وإن كان هناك أثر للاندثار على بدنها. وكذلك بيان المعيار الذي يسري عليها، وأي من القواعد التي تتضمن الشروط المناسبة لمواصفاتها. وقد حاولت عدة نصوص توحيد شروط المسؤولية، ومن بينها وثيقة اللجنة البحرية الدولية (CMI) لعام 1976م. والمنشور الصادر في 1995م. عن المنظمة البحرية الدولية.

<sup>54</sup>( ) 17م، القسم/3، مذكرة تفاهم الرياض، المصدر السابق.

وتجري على السفن خلال عمرها التشغيلي معاينات مختلفة، سواء كانت خلال مدد مختلفة، أو معاينات طارئة لفحص مفاصل معينة إدارية كانت أو تقنية وتبدأ سلسلة المعاينات قبل إدخال السفينة في الخدمة من أجل أن يتم التأكد من صلاحيتها المناسبة لمجال عملها. وعندما تكون الحاجة لإجراء المعاينة لهيكل السفينة، تحت خط الماء. يمكن ان يتم إجراءه عن طريق غطاسين، أو تجري المعاينة في أحد أحواض إصلاح السفن وبالأخص للسفن التي يبلغ عمرها (15) سنة أو أكثر. وعند الانتهاء من أي نوع من أنواع المعاينات، يقدم المفتش إلى ربان السفينة تقرير يوضح فيه نتائج التفتيش، وكذلك تفاصيل أي قرار اتخذه، والإجراءات التصحيحية التي يجب يقوم بها الربان أو المالك والمشغل. (55)

أن العمل على تعزيز شروط السلامة البحرية يتطلب وجود نظام عام يتم من خلاله التحقيق مع السفن الأجنبية التي تدخل إلى موانئ الدول. وتمنح السفن التابعة لدولة الميناء من الخصوصية في التعامل عن غيرها من السفن، بسبب خضوعها إلى الولاية المشتركة في آن واحد، وهما سلطة الدولة صاحبة علم السفينة، وما منحها اللوائح القانونية من الصلاحيات في التعامل مع سفنها، والدولة صاحبة الميناء وسلطتها في التعامل مع السفن التي تؤوي إلى موانئها. والتي منحها القانون صلاحية إجراء رقابة التفتيش على السفن الأجنبية في الميناء عبر إجراءات محددة يتم اتباعها في هذه العمليات المقررة. فأن التفتيش في الميناء يتكفل به مفتشون مختصون من واجبهم إجراء جميع التحقيقات اللازمة مع السفينة وبكافة أنواعها. كي يتم التأكد من أن السفينة تلتزم باللوائح، وأنها مستوفية لكافة المتطلبات. وحدد المشرع الدولي شروط خاصة بطرق التفتيش.

ومن أهم مضامين التفتيش أن يتم ترتيب المخالفات وفق أهميتها وتأثيرها على سلامة السفينة، ومسار رحلتها، والموانئ التي سوف تدخلها. وعندما لم تتمكن السفينة من إكمال رحلتها، لصعوبة القيام بالإصلاحات المطلوبة، يسمح لها بمغادرة الميناء صحبة قاطرات، والتوجه بها لأقرب حوض لإصلاح السفن. وجميع إصلاحات السفن في الميناء لا تجري إلا بموافقة كتابية من قبل السلطة البحرية المختصة، كي تتخذ من جانبها الإجراءات الخاصة بتوفير ما يلزم. وقد منحت معظم التشريعات ذات الصلة هذه الإجراءات أهمية خاصة. وقد عبر المشرع الإماراتي في ذلك بقوله إنه "لا يجوز إجراء تصليح في المحركات التي يمكن أن تعطل حركة السفينة بدون إذن كتابي من ضابط الميناء". (56) حيث يمنع إصلاح السفن في غير الأماكن المخصصة لذلك في الميناء، ولكن يجوز الحصول على ترخيص بصفة استثنائية خارج هذه الأماكن مع مراعات التسريع في انجاز العمل، وملاحظة صدور ترخيص من السلطة البحرية للميناء عند خضوع محركات السفينة الراسية للتجارب، مع توفير الشروط الخاصة بهذه التجارب (57). وعد الانتهاء من الإصلاحات اللازمة والاعتقاد أن السفينة أصبحت مهيأة للعمل، وقبل أن تمنح الإذن بالإبحار يمكن للسلطة البحرية إخضاع السفينة للمعاينة والتأكد من كونها في حالة تسمح لها بالإبحار (58). "ويجوز لضابط الميناء أن يفرض إجراءات للسلامة أو قيود إضافية من أجل وسلامة الإبحار". (59)

ثالثاً: تحديد المخالفات؛ عندما يكون الاعتقاد أن السفينة أو معداتها أو طاقمها لا تفي بمتطلبات الوثائق ذات الصلة، عندها يجب القيام بتفتيش أكثر تفصيلاً، يتضمن المزيد من الفحص للتأكد من الامتثال التشغيل على ظهر السفينة (60). وعند اتضاح عدم تطابق عدد أفراد الطاقم مع وثيقة الحد الأدنى للسلامة، عندها يتم تحرير تقرير بحجز السفينة وإبلاغ

(55) انظر: الفقرة 12/3، القسم الثالث، مذكرة تفاهم الرياض، المصدر السابق.

(56) م/9، قانون الموانئ الإماراتي، رقم 12 لعام 1973م.

(57) الفصل/41، قانون بإصدار مجلة الموانئ رقم 48 لعام 2009م.

(58) الفصل/40، قانون بإصدار مجلة الموانئ رقم 49 لعام 2009م.

(59) م/50، قانون الموانئ النفطية الإماراتي رقم 12 لعام 1973م.

(60) مذكرة التفاهم لدول الخليج العربي، المصدر السابق.

دولة العلم وهيئة تصنيفها والمنظمة ومالكها ومشغلها أو شركة إدارتها، في حالة تعذر تصحيح المخالفات الفنية لأسباب، كعدم توفر الإمكانيات اللازمة للإصلاح. ويتم التعاون بين دولة الميناء وهيئة التصنيف المعتمدة من قبل إدارة السفينة بما يجري من التحقق، وتحديد أنواع العطلات التي يتم طلب القيام بإكمالها، وكإجراء فني تجري على أساسه جميع الإصلاحات بغية الحصول على تقرير خالي من الملاحظات السلبية، من قبل المفتش، ليقدّم إلى ريان السفينة يوضح فيه نتائج التفتيش والإجراءات التصحيحية التي يجب أن يقوم بها الريان.<sup>(61)</sup>

## الخاتمة

لقد تضمن البحث أهم السبل في توفير السلامة البحرية للسفن، من خلال قيام المتابعة الدورية من قبل دولة العلم للسفن التي تحمل علمها، والرابطة الحقيقية بينهما، مع جعل السفينة تمارس عملها وهي في كامل صلاحيتها الملاحية، بعد اكتمال جميع الوثائق التي يدب أن تحملها وتبين شخصيتها. وتكون السفينة ممثلة للمعايير الدولية خلال ممارستها للملاحة البحرية. وتجنباً للحوادث البحرية تجري على السفينة الأجنبية التي تدخل الميناء بصورة طوعية عمليات التفتيش من قبل سلطة التفتيش في الميناء، بعد اكتمال شروطها. ولا تتعارض والولاية العامة لدولة العلم على السفينة مع ولاية دولة الميناء، من أجل سلامة السفن وخطوطها الملاحية.

## الاستنتاجات

1. يبدو أنه لا تظهر نتائج الرقابة الإيجابية على السفن إلا إذا كانت الرابطة بين الدولة وسفنها حقيقية.
2. ظهر أن المنافسة في منح الجنسية للسفن، يُظهر الضعف والتراخي في الرقابة المطلوبة.
3. ظهر عدم التعارض بين ولاية دولة العلم على سفنها ودولة الميناء في الرقابة على السفن.
4. ظهر أن عدم تطابق أي عنصر من العناصر السفينة يخرجها من صلاحيتها الملاحية.

## التوصيات

نوصي بما يلي؛

1. عدم منح الجنسية للسفن غير مكتملة الصلاحية الملاحية.
2. عدم السماح للسفن بالإبحار عندما تكون ذات بدن متهاك.
3. يجب أن يكون التفتيش فعالاً في تشخيص العيوب الخفية للسفينة في الميناء.

## قائمة المصادر

- (01) اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.
- (02) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس/74).
- (03) الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري بالزيت من السفن (ماربول/73/78)
- (04) الاتفاقية الدولية للعمل البحري لعام 2006م.
- (05) الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) تعديلات اتفاقية العمل البحري لعام 2006م. لعامي 2014 و2016.

<sup>61</sup>() لائحة التفتيش والرقابة على السفن الأجنبية، مجلة الرؤية العمانية، عدد/ 2015/9/14.

- (06) المرسوم التنفيذي الجزائري رقم 149/02 في 2002/5/9م. لتحديد قواعد مراقبة السفن.
- (07) القانون البحري الليبي، لعام 1953
- (8) القانون البحري اليمني رقم 15 لعام 1994م.
- (09) القانون البحري الجزائري.
- (10) القرار المؤرخ في 2006/12/18م. المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات على ظهر السفن.
- (11) بروتوكول 1، اتفاقية (ماربول/78/73).
- (12) بروتوكول لندن 1988م. الخاص باتفاقية (سولاس/74).
- (13) بومعزة عودة، النظام القانوني في إطار ق. ب. الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة بن عكنون، 2002-2003م. ص51.
- (14) جلال وفاء محمدين؛ قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص74.
- (15) لائحة التفتيش والرقابة على السفن الأجنبية، مجلة الروية العمانية، عدد 14 / 2015/9.
- (16) مدحت عباس خلوصي؛ السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر 1990م. ص132-285.
- (17) محمد البزاز؛ حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006م، ص93.
- (18) محمد مصطفى يونس؛ حماية البيئة البحرية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة 1996م. ص39.
- (19) محمود الشحماط؛ المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر 1010م.
- (20) مصطفى كمال طه؛ أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي، ط1، بيروت 2006.
- (21) مذكرة الأمين العام، الدورة/61، البند/69، المحيطات وقانون البحار، لعام 2006م.
- (22) مذكرة التفاهم الخاصة بالتفتيش والرقابة على السفن في موانئ دول مجلس التعاون العربية.
- (23) مشروع القانون البحري العراقي لعام 2009م.
- (24) تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الدورة/56، البند/42، لعام 2001م.
- (25) قانون الهيئة البحرية العراقية رقم (18) لعام 2019م.
- (26) قانون الموانئ الإماراتي، رقم 12 لعام 1973م..
- (27) قانون بإصدار مجلة الموانئ رقم 48 لعام 2009م.
- (28) قانون بإصدار مجلة الموانئ رقم 49 لعام 2009م.
- (29) تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الدورة/56، البند/42، لعام 2001م.
- (30) UN.Doc. A/54/429 p55 PARA.18