

الإطار النظري لعقد تفويض شركات التصنيف

من طرف دولة العلم

The Theoretical Framework of the Delegation Contract with Classification Societies by the Flag State

مخلوف سامية(*) طالبة دكتوراه علوم
جامعة مولود معمري، تيزي وزو – الجزائر-
مخبر القانون البحري والنقل – جامعة تلمسان-
د/ بوتوشنت عبد النور أستاذ محاضر (أ)
جامعة مولود معمري، تيزي وزو – الجزائر-
avab@hotmail.fr
Samia.makhlouf@ummtto.dz

تاريخ النشر: 2025/06/03

تاريخ القبول: 2025/05/30

تاريخ الارسال: 2025/01/18

ملخص :

تتعلق هذه الدراسة بدور شركات التصنيف البحري في ضمان سلامة السفن وحماية البيئة البحرية ضمن إطار قانوني دولي معقد، خصوصاً في العلاقة بين دول العلم وهذه الشركات عبر عقد التفويض. تكمن أهمية هذا الموضوع في تأثير شركات التصنيف في الحفاظ على معايير السلامة البحرية والتقليل من المخاطر البيئية الناتجة عن النقل البحري. كما أن الدراسة تسلط الضوء على دور هذه الشركات في تطبيق المعايير الدولية مثل SOLAS و MARPOL، التي تساهم في ضمان سلامة السفن والتقليل من التلوث.

تهدف دراستنا إلى تحليل الدور الحيوي الذي تقوم به شركات التصنيف في مجال الامتثال للمعايير الفنية والتشغيلية، وتحديد التحديات التي تواجهها في إطار الرقابة القانونية الدولية. كما تسعى الدراسة إلى تقديم حلول واقتراحات من شأنها تعزيز فعالية هذا الدور وتحسين النظام الرقابي لضمان تطبيق المعايير البيئية والسلامة البحرية بشكل أكثر فعالية، بما يتماشى مع التطورات الحديثة في القطاع البحري.

الكلمات المفتاحية: السلامة البحرية؛ دولة العلم؛ شركات التصنيف.

*المؤلف المرسل : مخلوف سامية،

Abstract:

This study focuses on the role of maritime classification societies in ensuring vessel safety and protecting the marine environment within a complex international legal framework, particularly in the relationship between flag states and these societies through delegation contracts. The significance of this topic lies in the impact of classification societies on maintaining maritime safety standards and reducing environmental risks associated with maritime transport. The study also highlights the role of these societies in implementing international standards such as SOLAS and MARPOL, which contribute to ensuring vessel safety and reducing pollution.

Our study aims to analyze the critical role played by classification societies in ensuring compliance with technical and operational standards, as well as identifying the challenges they face under international legal oversight. The study also seeks to provide solutions and recommendations that enhance the effectiveness of this role and improve the regulatory system to ensure more effective enforcement of environmental and maritime safety standards in alignment with recent developments in the maritime sector.

Keywords: maritime safety; flag state; classification societies .

مقدمة

يُعدّ النقل البحري الركيزة الأساسية في نقل التجارة الدولية، كونه الوسيلة الأقل تكلفة بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى. ومع ذلك أدى التطور السريع في قطاع النقل البحري لا سيما في العصر الحديث، إلى ظهور أنواع متقدمة من السفن المصممة وفق أحدث المعايير العالمية من حيث الحجم والنوعية.

وقد أفضى هذا التطور إلى احتدام المنافسة في الأسعار، ما ساهم في انتشار ممارسات مثل التسجيلات المفتوحة وأعلام الملائمة، إلى جانب توظيف أطقم السفن بأجور متدنية. كما أسفرت هذه الظواهر عن صعوبات كبيرة في ضمان الالتزام المشترك بالقواعد البحرية الدولية، ما أدى إلى زيادة المخاطر المرتبطة بالبحر.

أمام هذه التحديات، ظهرت حاجة ملحة لتعزيز السلامة البحرية، وحماية البيئة البحرية، وتحسين ظروف العمل والمعيشة على متن السفن. وفي هذا السياق برز دور المنظمة البحرية الدولية (IMO) التي أرست آلية دولية تهدف إلى رفع معايير السلامة البحرية للسفن وحماية البيئة من التلوث الناجم عنها، وتُجسّد هذه الجهود في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) وتعديلاتها، بالإضافة إلى عدة اتفاقيات متعددة الأطراف.

وتقع مسؤولية تنفيذ هذه الاتفاقيات على عاتق دولة العلم، حيث تُنَاطُ بها مهام الرقابة والإشراف على سفنها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وضمان سلامتها وتنظيم العمل على متنها وإصدار الشهادات ذات الصلة، سواء من خلال الدولة نفسها أو من خلال شركات التصنيف المفوضة من قبلها، وهنا يتجلى الدور المحوري الذي تلعبه شركات التصنيف في تعزيز السلامة البحرية، إذ تضطلع بمسؤوليات الفحص والرقابة التقنية والفنية على السفن بناءً على التفويض الممنوح لها من قبل دولة العلم، مع الالتزام بالقواعد المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.

من هذا المنطلق تبرز إشكالية دراستنا حول:

ما مدى فعالية الإطار القانوني والتنظيمي الذي تعتمد الدولة في تنظيم عقد تفويض شركات التصنيف لضمان تحقيق الكفاءة والسلامة البحرية؟

إجابة على هذه الإشكالية، اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي، حيث تم وصف الواقع العملي لعقود التفويض في قطاع النقل البحري، وتحليل الإطار القانوني والتنظيمي الذي يحكم هذه العقود.

وتنقسم الدراسة إلى مبحثين رئيسيين:

• المبحث الأول: التزامات ومهام أطراف عقد التفويض.

• المبحث الثاني: الأسس القانوني للتفويض.

المبحث الأول: التزامات ومهام أطراف عقد التفويض

قبل أن نتطرق لالتزامات شركات التصنيف ومهام دولة العلم المفوضة سنحاول أن نلقي الضوء على شركات التصنيف ثم عقد التفويض.

المطلب الأول: الإطار المفاهيمي لعقد تفويض شركات التصنيف

سنحاول في هذا المطلب أن نعرف كل من شركات التصنيف ونبين مدى أهميتها ثم نتعرف على عقد التفويض وأهم خصائصه.

الفرع الأول: شركات التصنيف

أولاً- تعريف شركات التصنيف

يمكن تعريف شركات التصنيف على أنها هيئات متخصصة تقدم خدمات فنية وإشرافية تهدف إلى ضمان سلامة السفن وصلاحياتها للملاحة، وفقاً للمعايير التقنية والهندسية المعتمدة دولياً¹.

ثانياً: أهمية شركات التصنيف

تعد شركات التصنيف حلقة أساسية في ضمان سلامة الملاحة البحرية، حيث تجمع بين الخبرة الفنية والمعايير الدولية لتحقيق أعلى مستويات السلامة والجودة. تلجأ الدول إلى هذه الشركات بموجب عقود تفويض وذلك من أجل تخفيف الأعباء على دولة العلم في مراقبة سفنها، أو نظراً لافتقار الدولة للوسائل والتقنيات اللازمة في مجال مراقبة السفن من أجل العمل على تطبيق معايير السلامة والأمن البحريين التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية² لاسيما اتفاقية SOLAS المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار³، اتفاقية منع التلوث الناجم عن السفن⁴ MARPOL و الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط التحميل لسنة 1966⁵.

كما تم تمديد المهام الموكلة لشركات التصنيف بالتوافق مع التطورات والتعديلات التي تجري على التعليمات الدولية وتعليمات دولة العلم بحيث تفوض لها أيضاً تطبيق القواعد الجديدة المتعلقة بالسلامة البحرية ضمن مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن⁶ Code ISPS، وكذا القواعد المتعلقة مدونة إدارة السلامة الدولية⁷ Code ISM.

الفرع الثاني: عقد التفويض

أولاً- تعريف عقد التفويض

يمكن تعريف عقد التفويض بأنه اتفاق قانوني يتم بموجبه منح الدولة صلاحيات معينة لشركات تصنيف السفن للقيام بفحص السفن وإصدار الشهادات التي تثبت التزام هذه الأخيرة بالمعايير الدولية والوطنية⁸.

ثانياً: خصائص عقد التفويض

يتميز عقد التفويض بالخصائص التالية.

- صفة التعاقدية: حيث يقوم عقد التفويض على أساس علاقة قانونية واضحة تحدد من خلالها حقوق والتزامات كلا الطرفين.
- الغرض التنظيمي: إذ يهدف عقد التفويض إلى ضمان وتعزيز امتثال السفن للمعايير والقواعد الدولية والوطنية.
- النطاق المحدد: يتضمن العقد المهام التي تفوضها الدولة لشركات التصنيف بشكل دقيق.
- الرقابة والمساءلة: تبقى الدولة دائماً مسؤولة عن رقابة أداء شركات التصنيف وذلك بموجب عقد التفويض.

المطلب الثاني: التزامات شركات التصنيف

يقع على عاتق شركات التصنيف، التي تحصلت على تفويض، تنفيذ الالتزامات الدولية المتعلقة بالرقابة على السفن وذلك بالسهر على ضمان احترام السفن للقواعد والمعايير الدولية بدلا عن الدولة التي قامت بتفويضها، وذلك بمرافقة السفينة طول حياتها عن طريق إجراء المعاينات للتأكد من حالة السفينة. مع أن الالتزام الأصلي بالرقابة على سلامة السفن يقع على عاتق دولة العلم إلا أنها يمكن أن تفوض جزء أو كل مهامها لشركات التصنيف التي تملك شبكة من المراكز والخبراء ذات الكفاءة العالية عبر كل الموانئ الدولية⁹.

يتمثل العمل الأساسي لهذه الشركات في معاينة كل من السفن الجديدة والسفن الموجودة في الخدمة من أجل ضمان توافقها مع القواعد التي وضعتها بصفتها المستقلة وكذلك مع الاتفاقيات الدولية وقوانين السلطات الحكومية المتعلقة بسلامة السفن والأشخاص وحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن¹⁰. تشمل هذه المعاينات جميع مراحل حياة السفينة بدءا من إنشائها وتشغيلها ويتم التنفيذ خلال عمر خدمة السفينة. أهم المعاينات التي تخضع لها السفينة، من قبل مهندسين أكفاء، يمكن حصرها في تلك الواردة ضمن الأنظمة التقنية للمنظمة البحرية الدولية OMI :

1- المعاينة الأولية، 2- المعاينة الدورية، 3- معاينة التجديد، 4- المعاينة الوسيطة، 5- المعاينة السنوية، 6- المعاينة الإضافية، 7- التفتيش غير المتوقع. (أكثر تفاصيل أنظر..)

كما تقوم شركات التصنيف بتحرير الشهادات للسفن التي تختلف وفق ما تقتضيه كل اتفاقية على حد:

- اتفاقية SOLAS المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار: تركز هذه الاتفاقية على 3 أنواع من الشهادات، الأولى تتعلق بسلامة الأجهزة اللاسلكية، الثانية تتعلق بسلامة مواد تجهيز السفينة فيما تهتم الثالثة بسلامة البناء¹¹.
- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل: تركز هذه الاتفاقية على استقرار السفينة من خلال قوة البناء ومتانة الهيكل.
- مدونة إدارة السلامة الدولية Code ISM: تركز على الأمن في تسيير السفن وحماية البيئة البحرية من التلوث.
- تحرير هذه الشهادات من حيث المبدأ من اختصاص دولة العلم، لكن يمكنها تفويض إحدى شركات التصنيف من أجل القيام بتحرير واحدة من الشهادات أو بعضها أو كلها حسب رغبة الدولة المفوضة.

ففي الوقت الذي لا تتردد فيه بعض الدول في تفويض كل الشهادات لشركة التصنيف، نظرا لعدم توفرها على الإمكانيات والوسائل اللازمة لذلك من بينها بنما وقبرص ومالطا... إلخ، هناك دول لا تمنح تفويض لإصدار الشهادات باستثناء شهادة Certificat International de Franc-bord، مثل دولة فرنسا¹².

كما يقع على عاتق شركات التصنيف تزويد إدارة الدولة التي منحها التفويض بكافة المعلومات المهمة بصفة مستمرة، خاصة تلك المتعلقة بوقف أو سحب التصنيف، التأخير في إجراء الزيارات... إلخ¹³.

المطلب الثالث: مسؤولية الدولة في الإشراف والمراقبة

يمكن عقد التفويض المبرم بين شركة التصنيف ودولة العلم من تأسيس نظام مسؤولية متناسق وكامل، حيث تتضمن بنود العقد الحد الأعلى للإصلاحات المتوقعة وكذا مسؤولية شركات التصنيف التي تلجأ عادة إلى اشتراط نفي مسؤوليتها إلا في حالة ارتكابها خطأ جسيما هي أو أحد موظفيها¹⁴.

حاولت العديد من النصوص الدولية توحيد شروط المسؤولية لاسيما تلك التي تطرق إليها Phillipe BOISSON وهي كالتالي:

1- الوثيقة الصادرة عن اللجنة البحرية الدولية (Document du CMI):
تتضمن الوثيقة:

- نموذج لبنود العقد.
- كما تراعي تنفيذ شركات التصنيف للمهام المفوضة لها من طرف دولة العلم بخصوص الزيارات والمعاينات القانونية ومنح الشهادات.
- تقترح الوثيقة كذلك في جزئها الأول مجموعة من البنود التي يجب أن يتضمنها عقد التفويض.
- تؤكد الوثيقة على أن شركات التصنيف تتصرف فقط كموظف إداري، عند أدائها لمهامها، تحت سلطة الإدارة التي تقوم بتفويضها.
- في حالة متابعة ناتجة عن تنفيذ التزاماتها تخضع لنفس المسؤولية وتستفيد من نفس وسائل الدفاع التي يستفيد منها موظفو الإدارة المفوضة لو قاموا بالعمل بأنفسهم.

2- منشور المنظمة البحرية الدولية الصادر بتاريخ 9 أكتوبر 1995: يقترح المنشور نموذج اتفاق لمساعدة إدارة الدولة عند تفويض المهام لشركات التصنيف، حيث تحتوي الفقرة 6/6 من النموذج المقترح حق إدارة الدولة المفوضة، التي تمت إدانتها على أساس

المسئولية عن الخسائر والأضرار، أن تطالب شركات التصنيف بالتعويض وذلك في حالة ما إذا أثبتت السلطة القضائية أنها المتسببة فيها سواء بالإهمال أو عدم الحيطة.

3- تعليمية الاتحاد الأوروبي 105/2001.

بدأ الاتحاد الأوروبي ممارسة الرقابة على شركات التصنيف في الوقت الذي انتبه فيه إلى ضرورة حماية البيئة البحرية عن التلوث الصادر عن السفن سنة 1990، على إثر ذلك صدرت التعليمية رقم 57/94 بتاريخ 20 نوفمبر 1994، عدلت غداة كارثة Erika¹ بموجب التعليمية رقم 105/2001 بتاريخ 19 ديسمبر 2001. تم من خلال هذه التعليمية وضع الشروط التي يجب أن تحترمها الدول عند انتقاء شركات التصنيف، كما فرضت التعليمية بعض الالتزامات المحددة من أهمها:

- وضع نظام فعال ذات جودة عالية للرقابة.

- تمنح للجنة الأوروبية كامل السلطة في فرض رقابة صارمة على هذه الشركات.

- اشترطت التعليمية أن يتضمن سجل شركة التصنيف 1000 سفينة على الأقل، ولا تقل حمولتها عن 100 طن وتتوفر على طاقم لا يقل عن 100 مهندس حتى يمنح لها التفويض.

المبحث الثاني: الأساس القانوني للتفويض

تعتبر الدول بشركات التصنيف، كهيئات مخولة بمراقبة السفن التي ترفع علمها وباسمها، من خلال عقد التفويض الذي تبرمه معها.

كما تخضع العلاقة بين شركة التصنيف وإدارة دولة العلم للاعتماد وذلك من أجل الموافقة الرسمية والتي تتحدد من خلالها الأحكام والشروط العامة وحدود التفويضات والالتزامات الأخرى للأطراف¹⁵.

يستمد التفويض أساسه القانوني من التشريعات الدولية والوطنية.

المطلب الأول: التشريعات الدولية.

تعود جذور تفويض المهام لشركات التصنيف إلى التشريع الانجليزي بشأن حد الطفو Le Franc de Bord، المعتمد في نهاية القرن 19 والذي يحد من التحميل المفرط للسفن.

في عام 1890 وضع قانون تحميل خط الشحن التجاري Le Merchant Shipping Load Line Act، القواعد الرسمية الأولى المتعلقة بالجداول وحساب حد الطفو. قدم مجلس التجارة هذا القانون على أساس تجريبي وطوعي بحث، حيث اعتمد على عمل اللويدز روجيستر Lloyds Register ومكتب فريتاس Bureau Veritas لإضفاء الطابع الرسمي عليها¹⁶.

بالتالي كانت هاتان الشركتان أول هئتين مرخص لهما بتخصيص عوامات للسفن البريطانية **Les Francs-Bords**، نفس الشيء قامت به فرنسا في عام 1908 من خلال السماح للشركتين بإصدار شهادات الطفو للسفن الفرنسية وذلك بموجب مرسوم. نصت جميع الاتفاقيات البحرية الدولية الرئيسية صراحة على إمكانية اللجوء إلى شركات التصنيف، حيث يمكن لإدارة دولة العلم أن تعهد عملية تفتيش ومعاينة سفنها إما للمفتشين المعيّنين لهذا الغرض أو لهيئات معترف بها من طرفها.

من أهم هذه الاتفاقيات نجد:

- ❖ الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل في المادة 13 منها.
- ❖ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن **MARPOL** في اللائحة 3.4 من الملحق الأول.

❖ الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار **SOLAS** في اللائحة – من الفصل الأول: هذه الأخيرة قدمت تفاصيل عن شروط نقل المهام والتي تتمثل في:

- يجب على إدارة الدولة أن تمنح الحد الأدنى من السلطة لشركات التصنيف المعتمدة، لاسيما سلطة اشتراط إجراء إصلاحات على السفينة.
- السماح لهذه الشركات أن تضع نفسها في خدمة سلطة دولة الميناء التي تطلب ذلك.
- يجب على السلطة الإدارية للدولة أن تخطر المنظمة البحرية الدولية بالمسؤوليات المحددة الموكلة إلى هذه الشركات وشروط المهام المفوضة لها.
- في حالة ما إذا قررت الشركة المفوضة أن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق مع محتوى الشهادة أو أنها لا يمكن أن تبحر دون خطر، يجب عليها أن تتأكد من اتخاذ كافة التدابير التصحيحية وإبلاغ إدارة دولة العلم في الوقت المناسب. عندما يتم إبلاغ دولة الميناء بالتدابير يجب عليها أن تمنح للشركة كل الدعم اللازم.
- في جميع الأحوال يجب على الإدارة أن تضمن التنفيذ الكامل والفعال للتفتيش والزيارات والمعاينات، كما يجب عليها أن تتعهد باتخاذ كافة التدابير اللازمة من أجل الوفاء بالتزاماتها.
- في الأخير يمكن أن نستنتج أن تفويض المهام يؤدي إلى نقل جزء من صلاحيات الدولة الرقابية ولكن ليس مسؤوليتها.

المطلب الثاني: القانون الوطني

سعت الجزائر مبكرا، على غرار الكثير من الدول، إلى طلب خدمات شركات التصنيف البحرية من أجل مسابقة القوانين الدولية في مجال الأمن والسلامة البحريين. إذ اعترفت الجزائر بهذه الشركات منذ سنة 1972 كما منحت الاعتماد لمجموعة من الشركات تباعا كما يلي:

- المرسوم رقم 196/72 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972¹⁷ يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، حيث نصت المادة الأولى منه على أنه يتم الاعتراف بشركات تصنيف السفن بموجب قرار يصدر من وزير الدولة المكلف بالنقل، وذلك بناء على اقتراح من مدير البحرية التجارية، وبعد وضع ملف طلب الاعتماد من قبل هذه الشركات.

- القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 19/09/1977 المتعلق باعتماد شركة L'loyds

.Register

- القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 22/10/1977 المتعلق باعتماد شركة American

.Bureau Shipper

- قرار وزارة النقل المؤرخ في 01 جوان 1989 المتضمن اعتماد الشركة المختلطة الاقتصاد للمراقبة التقنية في النقل المسماة "فريتال" التي تمارس مهامها في مراقبة السفن كممثل لمكتب « Veritas » عن طريق مديريتها "سفن في الخدمة".

- المادة 244 من القانون البحري الجزائري¹⁸، أقر المشرع الجزائري من خلالها صراحة بإمكانية الاعتماد على شركات التصنيف في مجال المعاينات المتعلقة بسلامة السفن التي تحمل العلم الجزائري، والتي هي أصلا من مهام اللجان المحلية للتفتيش لكن في حدود المهام المحددة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والقرار الخاص باعتماد هذه الشركات.

- المرسوم التنفيذي رقم 149/02 المؤرخ في 09 ماي 2002¹⁹ الذي يحدد شروط قواعد تفتيش السفن، حيث تسند المادة 12 منه مهمة معاينات التفتيش المحددة في مواد 4، 6، 9، 10 إلى شركات التصنيف المعتمدة.

- المرسوم التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها²⁰. جاء هذا المرسوم لوضع خطة سلامة بحرية تتماشى وتتطابق مع أمن المنشآت المينائية والسفن التي تحمل العلم الجزائري ومع أحكام مدونة ISPS.

الخاتمة:

في ختام هذه الدراسة، يمكن القول بأن شركات التصنيف تلعب دورًا محوريًا في تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة ضمن إطار قانوني دولي معقد، يتمثل بشكل رئيسي في العلاقة بين دولة العلم وهذه الشركات من خلال عقد التفويض، حيث تبين أن شركات التصنيف تساهم بشكل أساسي في ضمان الامتثال للمعايير الدولية التي تحكم سلامة السفن وحمايتها من التلوث، مما يعكس أهمية هذا الدور في تأمين السلامة البحرية وحماية البيئة.

وقد خلصت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج:

1. لقد أظهرت الدراسة أن شركات التصنيف تعد جزءًا لا يتجزأ من المنظومة البحرية الدولية، إذ تعمل على ضمان تطبيق المعايير الفنية والتشغيلية المطلوبة للسفن، مما يعزز سلامتها ويحد من تأثيراتها البيئية السلبية. إلا أن تنفيذ هذا الدور يتطلب تعزيز الرقابة الدولية والمحلية على هذه الشركات لضمان عدم وجود ثغرات قد تهدد فعالية النظام.

2. تبين أن العلاقة القانونية بين دول العلم وشركات التصنيف التي تقوم على تفويض رسمي، تشكل آلية حيوية في تطبيق معايير السلامة البحرية. ومع ذلك، تظل المسؤولية النهائية على عاتق الدولة في ضمان الامتثال لهذه المعايير، مما يستدعي تطوير آليات أكثر فاعلية للرقابة والمتابعة.

3. كشفت الدراسة عن وجود تحديات كبيرة في النظام الرقابي الدولي، إذ لا تزال بعض الدول تواجه صعوبة في تطبيق الرقابة الكافية على شركات التصنيف، مما يؤدي إلى تفاوت في معايير السلامة بين الدول.

4. أن الاتفاقيات الدولية مثل SOLAS و MARPOL قد ساعدت في توحيد المعايير، ولكن تطبيقها يحتاج إلى تعاون مستمر بين مختلف الأطراف المعنية.

بناءً على هذه النتائج، تبرز مجموعة من الاقتراحات التي يمكن أن تساهم في تعزيز فعالية الدور الذي تلعبه شركات التصنيف في حماية السلامة البحرية والبيئة نستعرضها كالآتي:

1. من الضروري تعزيز التعاون بين الدول والمنظمات الدولية لتطوير آليات تحكم فعالة تواكب التقنيات الحديثة وتساعد في ضمان تطبيق معايير السلامة وحماية البيئة بشكل متكامل.

2. يتعين على الدول تعزيز قدراتها الرقابية عبر تحديث الأنظمة القانونية والفنية، مع تعزيز الشفافية في عمل شركات التصنيف ونشر نتائج التفتيش بشكل دوري.
3. هناك حاجة إلى تشديد العقوبات ضد المخالفات البيئية في قطاع النقل البحري، وتحفيز الشركات على تبني تقنيات أكثر صداقة للبيئة.
4. ينبغي الاستثمار في تدريب وتطوير الكوادر البشرية العاملة في هذا القطاع لضمان قدرتهم على التعامل مع التحديات المستجدة والتقنيات المتطورة.

ختامًا، تساهم هذه الدراسة في تقديم إطار عمل يعزز من فهم دور شركات التصنيف في ضمان سلامة السفن وحماية البيئة البحرية، كما تدعو إلى ضرورة تحديث الإطارات القانونية وتنفيذ التوصيات المقترحة لتحقيق السلامة البحرية المستدامة وحماية البيئة البحرية على المستوى العالمي.

الهوامش

¹ Jean-François COMMARET, La responsabilité des sociétés de classification : Analyse comparative, Mémoire Master II de Droit Maritime et des Transports, Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, Année 2008-2009, P8.

² دالغ سعيد، "النظام القانوني لشركات التصنيف"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، الجزائر، 2017، ص123

³ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974، صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر: 510-83 المؤرخ في 30 أوت 1983، الجريدة الرسمية العدد 36.

⁴ لاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول سنة 1978، صادقت عليهما الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، الجريدة الرسمية العدد 22.

⁵ صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، الجريدة الرسمية العدد 3.

⁶ اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية OMI، بلندن في 12 ديسمبر 2002، و تم إدراجها في معاهدة SOLAS، دخلت حيز التنفيذ في جويلية 2004، أخذت الجزائر بأحكامها من خلال المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة بف مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، الجريدة الرسمية العدد 82.

⁷ اعتمدتها المنظمة الدولية البحرية في 04 نوفمبر 1993، بموجب القرار (41) A741، دخلت حيز النفاذ بصيغتها المعدلة في 01 جويلية 2010، و أدرجت في معاهدة سولاس في المحور التاسع، متاح على الموقع الإلكتروني: www.supmaritime.fr/code

⁸ دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة وهران 2، 2018، ص 209.

⁹ - DELEBEQUE Philippe, Droit Maritime, 13 ème édition, Dalloz, 2014, p 187.

¹⁰ مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015، ص ص 49-50.

¹¹ اللائحة 12 من البروتوكول 11/11/1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

¹² دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص 210.

¹³ BOISSON Phillipe, Etat du Pavillon/ Sociétés de Classification, in Le Pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, édition A. pedone, 2008, pp 49-52.

¹⁴ DELEBEQUE Philippe, op. cit, pp 189-190.

¹⁵ Alaoui Fdili Ismai et autres, Sociétés de Classification, master recherche : droit des transports et de la logistique – fes, 2009-2010, p 10.

¹⁶ BOISSON Phillipe, op.cit, p 39.

¹⁷ مرسوم رقم 196-72 مؤرخ في 05 أكتوبر 1972، يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، ج.ج.ج. العدد 86 المؤرخة في 1972/10/27.

¹⁸ المادة 244 من القانون 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم للأمر 80-76، ج.ج.ج. العدد 47.

¹⁹ المرسوم التنفيذي رقم 149/02 المؤرخ في 09 ماي 2002، يحدد شروط قواعد تفتيش السفن، ج.ج.ج. العدد 33.

²⁰ المرسوم التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ج.ج. العدد 82.