مجلة جامعة الملك سعود (الحقوق والعلوم السياسية)، مج (٣١)، ع (٢)، ص ص ١٦٣-١٨٨، الرياض (٢٠١٩م/ ١٤٤٠هـ)

الإطار القانوني لمفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية: دراسة مقارنة

عصام بن سعد الغامدي

أستاذ القانون التجاري والتأمين المساعد، قسم القانون الخاص،
كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الملك سعود

(قدم للنشر في ٧/ ٣/ ١٤٤٠هـ، وقبل للنشر في ٩/ ٥/ ١٤٤٠هـ)

ملخص البحث. يتناول البحث مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية في القانون السعودي والأهمية القانونية فيما يتعلق بالتجارة البحرية. وقد يتبادر إلى الذهن بأن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة يقتصر فقط على قدرة السفينة على الإبحار، إلا أن البحث يكتشف عمق هذا المفهوم. وقد تم تقسيم البحث في أربعة مباحث، حيث يتناول المبحث الأول تاريخ المفهوم وتطوره عن طريق الاتفاقيات الدولية. المبحث الثاني يكتشف مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية بحيث أن يكون هيكلها ومرافقها وأدواتها، وطاقمها، ووثائقها متسقة مع متطلبات الأنظمة واللوائح والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة. المبحث الثالث يتناول التصنيف البحري للسفن ويعرف بالهيئة الدولية لجمعيات التصنيف "أياكس" وأصل تأسيسها وأعضائها ودورها بالتصنيف البحري للسفن. المبحث الرابع يتطرق إلى دراسة الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة العربية السعودية والتي تصيغ متطلبات يجب الامتثال بها لتحقق السفينة صلاحيتها للملاحة وترتب آثارها القانونية.
الكلمات المفتاحية: صلاحية، السفينة، الملاحة، البحرية، تصنيف، طاقم، وثائق، هيكل، اتفاقية.

LEGAL FRAMEWORK OF THE CONCEPT OF SEAWORTHINESS: A COMPARATIVE STUDY

Essam bin Saad Alghamdi

Assistant Professor of Commercial and Insurance Laws, Private Law Department,
College of Law and Political Science, King Saud University

(Received 07/03/1440 H., Accepted for Publication 09/05/1440 H.)

Abstract. The research deals with the concept of the ship seaworthiness in Saudi law and the legal significance regarding maritime trade. It may come to mind that the concept of ship seaworthiness is limited only to the ability of the ship to sail, but the research finds the depth of this concept. The research has been divided into four sections. The first section deals with the history of the concept and its development in international conventions. The second section explores the concept of ship seaworthiness regarding its structure, facilities, tools, crew, and documents that must be consistent with the requirements of relevant international laws, regulations and conventions. The third section deals with the maritime classification of ships and is known as the International Association of Classification Societies, "IACS", the origin of its founding, its members and its role in maritime classification of ships. The fourth section deals with the study of the international conventions that the Kingdom of Saudi Arabia has joined and which formulate requirements that must be complied with in order to verify the ship seaworthiness and its legal effects.
Keywords: Seaworthiness, Ship, Navigation, Marine, Classification, Crew, Documents, Structure, Convention.

مقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على رسول الله محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه أجمعين.

إن الباحث في النظام البحري التجاري السعودي يجد ندرة في البحوث المنشورة التي يفترض أن تتناول ما يستجد في إحدى الموضوعات الهامة للقطاع الاقتصادي للمملكة العربية السعودية وهو النقل البحري والذي يتطلب الاهتمام بدراسة أداة الملاحة البحرية "السفينة". من هنا، تأتي أهمية هذا البحث مع صدور "النظام البحري التجاري السعودي" الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/ ٣٣ وتاريخ ٥/ ٤/ ١٤٤٠هـ وهو ما يعتبر نقلة إيجابية هامة في التشريع البحري التجاري بطريقة تتفق مع تحقيق أهداف رؤية المملكة العربية السعودية ٢٠٣٠ وتقديم ما من شأنه رفع مستوى الوعي القانوني لدى الناقل البحري السعودي لتجنب التحديات القانونية في النقل البحري والتي قد تعيق من تحسين أداء الأسطول البحري السعودي في المساهمة بتقديم خدمة النقل البحري والتي تعد أحد أهم الركائز الأساسية التي تقوم عليها التجارة السعودية. ويدعم ذلك الموقع الجغرافي المميز للمملكة حيث إنها تقع على البحر الأحمر غرباً، والخليج العربي شرقاً مما أدى إلى اهتمام الدولة بالقطاع البحري بدرجة كبيرة خاصة وأنها تتمتع بسواحل تمتد لمسافات طويلة تزيد على ١٥٠٠ ميل بحري، وهذ أدى إلى بناء الأسطول البحري الحديث، وما جعل التجارة السعودية معتمدة على النقل البحري بنسبة كبيرة حيث يسهم هذا القطاع في تلبية احتياجات المملكة من الصادرات والواردات بنسبة ٩٥٪.

إشكالية البحث

لم يرد في أي من التشريعات البحرية في النظام السعودي تعريف محدد لصلاحية السفينة للملاحة البحرية وأهمها نظام المحكمة التجارية ١٣٥٠هـ ونظام الموانئ والمرافئ والمنائر ١٣٩٤هـ ولائحته التنفيذية، بل ولا حتى في النظام البحري التجاري السعودي الجديد. ورغم ندرة المصادر العلمية التي تناولت النظام البحري السعودي، إلا أنها لم تتناول بدورها تعريف هذا المصطلح القانوني المهم (عبدالرحيم، ١٩٨٥م؛ عبدالله والعمر وعمارين، ٢٠١٨م؛ عطا، ٢٠١٨م)، بل ركزت على تعريف السفينة وأهمية تخصيصها للملاحة البحرية. والتعريف المشهور للسفينة هو: أنها منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد (عبدالرحيم، ١٩٨٥م؛ عبدالله والعمر وعمارين، ٢٠١٨م؛ عطا، ٢٠١٨م).

ويستثنى مما ذكر، ما جاء في تفصيل معنى صلاحية السفينة للملاحة البحرية وما هو ضروري لذلك وفقاً لما جاء في الأنظمة السعودية والاتفاقيات الدولية من أن صلاحية السفينة للملاحة البحرية تتحقق إذا توافرت عناصر رئيسية وهي: السفينة البحرية، الرقابة الإدارية على السفن، الرقابة الفنية على السفن، تصنيف السفن، العنصر البشري المؤهل (سليمة، ٢٠١٧م).

أما فيما يتعلق بتعريف السفينة في النظام السعودي، فلم يرد تعريف لها في نظام المحكمة التجارية أو نظام الموانئ والمرافئ والمنائر، ولكن ورد تعريف للسفينة في اللائحة التنفيذية لنظام الموانئ والمرافئ والمنائر في المادة الأولى منه أن السفينة كل عائمة بحرية تستخدم في عمليات النقل البحري طبقاً للأنظمة المعمول بها دولياً. وفي قواعد وتعليمات الموانئ البحرية لمجلس التعاون لدول الخليج العربية ورد تعريف لمصطلح سفينة أنها "هي كل منشأة عائمة قابلة للتنقل والتوجيه وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد" (قواعد وتعليمات الموانئ البحرية لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، ١٤٢٧هـ).

وفي نظام العمل السعودي الجديد[1]، ورد تعريف للسفينة في الفصل الحادي عشر الخاص بعقد العمل البحري في المادة الثامنة والستون بعد المائة أنها "كل منشأة عائمة مسجلة في المملكة العربية السعودية ولا تقل حمولتها عن خمسمائة طن". ولم يرد ذكر لصلاحية السفينة للملاحة البحرية في التعريف فضلاً عما يعتري هذا التعريف من قصور (سليمة، ٢٠١٧م).

(١) الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/ ٥١) وتاريخ ٢٣/ ٨/ ١٤٢٦هـ، المعدل بالمرسوم الملكي رقم (م/ ٢٤) وتاريخ ١٢/ ٥/ ١٤٣٤هـ، والمعدل بالمرسوم الملكي رقم (م/ ٤٥) وتاريخ ٥/ ٦/ ١٤٣٦هـ.

أما في النظام البحري التجاري السعودي الجديد، فقد نصت المادة الأولى – الفقرة الخامسة منه أن السفينة هي "كل منشأة عائمة معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ولو لم تهدف إلى الربح، وتعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها".

هذا، ويرى الفقه وجوب توافر شرطين في أي منشأة عائمة لينطبق عليها وصف السفينة من الناحية القانونية:

١- أن تكون المنشأة العائمة مخصصة للملاحة البحرية: وهذا الشرط يخرج المراكب النهرية من وصف السفينة، وكذلك المنشآت المخصصة لخدمة الموانئ.

٢- أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد: فلا تعد المنشأة سفينة إذا خصصت للملاحة النهرية حتى وإن قامت بالملاحة البحرية بصفة استثنائية من وقت لآخر (عبدالرحيم، ١٩٨٥م؛ عوض، ١٩٨٧م؛ موسى، ٢٠٠٧م؛ قايد ١٩٨٤م؛ العريني ودويدار، ٢٠٠٠م؛ عطا، ٢٠١٨م؛ سليمة، ٢٠١٧م).

ويشترط أن يتوافر في السفينة كأداة للملاحة البحرية متطلبات متنوعة تتعلق بالسلامة البحرية وحماية البيئة لاعتبارها ممتثلة للمعايير ومتطلبات الاتفاقيات الدولية والقواعد المنظمة لذلك، وتخضع السفن لصور عديدة من الفحص والمعاينات للهيكل والمعدات والأجهزة، ويصدر لها شهادات تؤكد امتثال السفن للمتطلبات تصدر عن السلطات المختصة في دولة العلم أو من تفوضه من هيئات التصنيف البحرية الدولية للقيام بتلك الأعمال وإصدار الشهادات نيابة عنها للسفن التي ترفع علم الدولة. بالإضافة إلى أنه يجب أن تحمل السفن على متنها وثائق ومستندات تتطلبها الاتفاقيات الدولية والقواعد الداخلية، ومنها الترخيص الملاحي للسفينة الذي يثبت صلاحيتها للملاحة البحرية وصلاحيتها للغرض المخصصة له. كما يشترط أن تكون معدة لحمل ونقل البضائع بحسب طبيعتها وبالطريقة التي تضمن وصولها للمرسل إليه بسلام. وأخيراً، يشترط أن يقود السفينة ويديرها أثناء الرحلة البحرية طاقم مؤهل بمقدوره جعل السفينة بالقوة والمتانة التي تمكنها من مواجهة المخاطر البحرية.

أهمية البحث

من الضروري البحث في الحالة القانونية والفنية التي تكون فيها السفينة معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد، أي أن تكون صالحة للملاحة البحرية بشكل معتاد لينطبق على المنشأة العائمة وصف السفينة وبالتالي الخضوع لأحكام القانون البحري عند إنفاذ العمل بالنظام البحري التجاري السعودي، وذلك عند استغلالها من قِبَل مالك السفينة أو الناقل البحري السعودي. وتركز الدراسة على السفن التي تخضع لأحكام المعاهدات الدولية وتستثني السفن الصغيرة غير الخاضعة للمعاهدات الدولية(٢).

إن الهدف من هذا البحث هو دراسة المعنى القانوني لمصطلح صلاحية السفينة للملاحة البحرية بشكل معمق، بحيث يفترض أن يشكل مرجعاً للمتخصصين والمهتمين بمجال القانون البحري والملاحة البحرية لمعرفة المتطلبات القانونية لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية للسفن التجارية السعودية والاسترشاد به للتوصل إلى المصادر القانونية لجعل السفينة في وضع قانوني متين يمكّن مالكها ومجهزها السعودي من استغلالها وتأمينها وتشغيلها بشكل آمن يضمن الحقوق القانونية تجاه الأطراف المعنية.

فرضية البحث

ستتناول الدراسة البحثية الإطار القانوني لمفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية من خلال الإجابة على التساؤلات التالية:

١- ما المقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية في النظام السعودي؟

٢- ما هي المتطلبات التي يجب توافرها لصلاحية السفينة للملاحة؟

٣- ما هي الاتفاقيات المحددة لشروط ومتطلبات صلاحية السفينة للملاحة والمطبقة في النظام السعودي؟

---

(٢) انظر: اللائحة التنفيذية لفحص ومعاينة السفن الصغيرة غير الخاضعة للمعاهدات الدولية صادرة بموجب قرار مجلس إدارة هيئة النقل العام رقم (٤٣-٩-٣٩) وتاريخ ١٤٣٩/٩/١٥هـ الموافق ٢٠١٨/٥/٣٠م.

٤- ما هي الركائز الأساسية لصلاحية السفينة للملاحة البحرية؟

منهجية البحث

نظراً لندرة المصادر التي تتناول النظام البحري السعودي بشكل عام، وصلاحية السفينة للملاحة البحرية بشكل خاص، سيتم تناول موضوع الدراسة باتباع المنهج التحليلي من خلال تسليط الضوء على الاتفاقيات والقواعد الدولية والقانون المقارن في القانون الإنجليزي باعتباره غني بالمعلومات والقضايا المبينة والشارحة لهذا المصطلح لاستنباط الأحكام القانونية العامة والمحققة للغرض من هذه الدراسة، ثم النظر فيما يتناسب مع التشريعات السعودية ذات العلاقة. سيتم التركيز على تناول المتطلبات اللازمة لجعل السفينة في وضع قانوني يجعلها صالحة للملاحة البحرية والحيلولة دون تحمل مجهز السفينة السعودي المسئولية تجاه الغير عند تنفيذ عقد النقل البحري وعند الدخول في عقد التأمين البحري وغيره.

وعليه، سيتم تقسيم الدراسة البحثية في أربعة مباحث على النحو التالي:

- المبحث الأول: نبذة تاريخية عن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية.
- المبحث الثاني: مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية.
- المبحث الثالث: التصنيف البحري للسفن السعودية.
- المبحث الرابع: الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة العربية السعودية.

المبحث الأول:

التطور التاريخي لمفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية

من المعلوم أن استخدام السفينة من قبل الإنسان في التنقل والتجارة قديم بتاريخ البشرية ولم تذكر كتب الفقه تاريخاً محدداً لأول استخدام ملاحي للبحر. وعندما أخذت السفن أهميتها في نقل البضائع لم يكن للشاحن في عقود النقل أن يطالب الناقل أو مالك السفينة بضمان سلامة السفينة قبل الرحلة البحرية أو مساءلته عن التعويض عند عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية معتمداً في ذلك على حرص مالك السفينة على المحافظة عليها كونها مصدر تجارته وقوته. وفي كثير من الأحيان كان ربان السفينة هو المالك لها أو الشريك في ملكيتها مما يعطي الشاحن الطمأنينة بأن الربان سيحرص على سلامة سفينته أكثر من حرصه على سلامة البضائع. بل ولم يكن للشاحن مطالبة الناقل التعويض عن الضرر الذي يصيب بضاعته عند تعرض السفينة لخطر بحري يؤدي إلى هلاكها وهلاك ما عليها من بضائع، وذلك لورود استثناءات وإعفاءات في عقود النقل ووثائق الشحن تعفي الناقل من المسؤولية عند هلاك البضاعة حتى وإن كان السبب يرجع لعدم صلاحية السفينة للملاحة. بقي الحال كذلك إلى أن صدر قانون هارتر Harter Act في الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٨٩٣م والذي وضع قيوداً على شروط وبنود عقود النقل أو سندات الشحن التي كانت تتضمن التزام الناقل ببذل العناية في تقديم السفينة صالحة للملاحة البحرية(٣). ورغم أن هذا القانون كان داخلياً ويطبق على عقود النقل التي تخضع للقانون الأمريكي فقط، إلا أن ذلك أدى إلى ضرورة وضع آلية دولية تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصلحة الناقلين من جانب ومصلحة الشاحنين من جانب آخر، ولسبيل تحقيق ذلك أبرمت عدة اتفاقيات (سليمة، ٢٠٠٦م).

وبناءً على ذلك بدأ المجتمع الدولي بإبرام اتفاقيات تعنى بسلامة الملاحة البحرية، حيث تم وضع قواعد لاهاي في عام ١٩٢١م وهي قواعد تتصف بأنها إرشادية اختيارية التطبيق، بحيث لا تكون ملزمة لأطراف عملية النقل ما لم يتفق الطرفان على تطبيقها وإدراجها في العقد. وللوصول إلى صيغة تنفيذية لهذه القواعد وجعلها قواعد ملزمة، تم إبرام اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤م الخاصة بتوحيد سندات الشحن وقد تضمنت

(٣) التزام مالك السفينة والربان بصلاحية السفينة للملاحة البحرية مبدأ معروف لدى المحاكم الأمريكية منذ العام ١٧٨٩م ولكن ضمن نظرية العقد بحيث كان الالتزام يعد من الالتزامات الضمنية في عقد النقل. انظر:

Risk Distribution and Seaworthiness, *The Yale Law Journal*, Vol. 75, No. (7), (Jun., 1966), pp. 1174-1193. https://www.jstor.org/stable/794925.

الشكل الإلزامي لقواعد لاهاي لذلك تعرف هذه الاتفاقية بقواعد لاهاي لعام ١٩٢٤م، ثم تم تعديل الاتفاقية بعام ١٩٦٨م ببروتوكول لاهاي فيسيبي ١٩٦٨م(٤).

في عام ١٩١٤م اعتمدت النسخة الأولى من اتفاقية (سولاس) "SOLAS" بأشكالها المتتالية والتي تعتبر أهم المعاهدات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية وما عليها من أنفس، استجابة لكارثة تيتانيك عام ١٩١٢م، والنسخة الثانية في عام ١٩٢٩م، والنسخة الثالثة في عام ١٩٤٨م، والنسخة الرابعة في عام ١٩٦٠م، حتى تم التوصل للنسخة الخامسة ١٩٧٤م والتي دخلت حيز التنفيذ بشهر مايو ١٩٨٠م وقد أدخلت عليها عدة تعديلات بموجب بروتوكول في عام ١٩٧٨م. في عام ١٩٨٨م تم إبرام بروتوكول آخر معدل لأحكام الاتفاقية، بالإضافة إلى تعديلات أخرى تمت بموجب قرارات لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (MSC) والتي تتضمن المتطلبات الفنية التي يجب توافرها في السفينة كأداة للملاحة البحرية لتحقيق متطلبات السلامة البحرية.

كما اعتمدت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار الدولية عام ١٩٧٢م ودخلت حيز النفاذ في ١٥ يوليو ١٩٧٧م وقد ألحق بالاتفاقية ملحق عرف بقواعد منع التصادم البحري، ثم أدخلت عليه عدة تعديلات لمسايرة التطورات في صناعة السفن ولمسايرة التقدم التكنولوجي في وسائل الاتصالات والتي تتضمن متطلبات للسلامة البحرية ومنع التصادم في البحار.

تلا ذلك إبرام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن والتي عرفت باتفاقية (MARPOL) عام ١٩٧٣م وقد طرأ عليها عدة تعديلات بموجب بروتوكول عام ١٩٧٨م، ثم تم تعديلها مرة أخرى بموجب بروتوكول عام ١٩٩٧م، وألحق بها ستة ملاحق بالإضافة إلى هذه التعديلات تم تعديل الاتفاقية والملاحق عدة مرات بموجب قرارات لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (MEPC) وتضمنت الاتفاقية والملاحق العديد من المتطلبات اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث.

كما أبرمت اتفاقية خطوط الشحن في لندن في الخامس من أبريل ١٩٦٦م ودخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي بتاريخ ١٩٦٨/٧/١م وعدلت بموجب بروتوكول عام ١٩٨٨م. وأبرمت الاتفاقية الدولية لتحديد مسؤولية ملاك السفن عن المطالبات البحرية عام ١٩٧٦م ودخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي عام ١٩٨٦م، وتم تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٦م ودخل حيز التنفيذ بتاريخ ١٣/ ٥/ ٢٠٠٤م.

بالإضافة إلى ذلك تم إبرام الاتفاقية لدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت المعروفة بـ"CLC 1969" والتي عدلت ببروتوكول عام ١٩٧٦م. وتم تعديلها مرة أخرى بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢م والتي أصبحت فيما بعد اتفاقية عرفت باتفاقية المسؤولية لمدنية لعام ١٩٩٢م.

في عام ٢٠٠١م أبرمت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي ودخلت حيز التنفيذ على الصعيد الدولي عام ٢٠٠٨م.

وقد تم إبرام الاتفاقية الدولية لرفع حطام السفن بموجب المؤتمر الدولي المنعقد في نيروبي عام ٢٠٠٧م ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ على المستوى الدولي عام ٢٠١٥م بعد مرور سنة من اكتمال النصاب القانوني لدخولها حيز التنفيذ والمنصوص عليه بالاتفاقية. وأبرمت الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر بتاريخ ٢٩/ ٤/ ١٩٦١م. ثم أبرمت الاتفاقية الدولية في أثينا باليونان بتاريخ ١٣/ ١٢/ ١٩٧٤م، ودخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي بتاريخ ٢٨/ ٤/ ١٩٨٧م، وتم تعديلها بموجب بروتوكول ١٩٧٦م وقد دخل حيز التنفيذ بتاريخ ٣٠/ ٤/ ١٩٨٩م، وتضمن هذا البروتوكول اعتماد حقوق السحب الخاصة (المعتمدة بواسطة صندوق النقد الدولي) كوحدات حسابية مالية لتقدير التعويض. وفي عام ١٩٩٠م تم

(٤) لم تنضم المملكة العربية السعودية لهذه الاتفاقية ولا برتوكولها، إلا أنه من الجدير بالذكر هنا أن الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الاتفاقية قد نصت صراحة على إلزام الناقل ببذل العناية لجعل السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة البحرية من خلال تزويدها بالطاقم والمعدات والوقود والاحتياجات اللازمة.

تعديل الاتفاقية بموجب بروتوكول والذي تم إبرامه بتاريخ ٢٩/ ٣/ ١٩٩٠م غير أنه لم يدخل حيز التنفيذ لعدم اكتمال النصاب القانوني، والمتضمن رفع حدود مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق بالركاب وأمتعتهم، كما تم تعديلها مرة أخرى في عام ٢٠٠٢م وتضمن التعديل رفع الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق بالركاب وأمتعتهم، ثم تم التعديل باعتماد أساس المسؤولية الشيئية بدلاً من المسؤولية المفترضة بموجبة اتفاقية عرفت باتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢م، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ اعتباراً من ٢٠١٤م بعد اكتمال النصاب القانوني وهو توقيع أو تصديق أو انضمام عدد ١٠ دول لهذا البروتوكول بتاريخ ٢٣/ ٤/ ٢٠١٣م، وقد تضمنت هذه الاتفاقية نصاً يتضمن أن التوقيع أو الانضمام أو التصديق على الاتفاقية بصيغتها المنقحة بموجب بروتوكول ٢٠٠٢م والتي أصبحت تعرف (باتفاقية أثينا ٢٠٠٢م)، يجب أن يتضمن إمكانية الانسحاب من الاتفاقية لعام ١٩٧٤م.

كما أبرمت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع لعام ١٩٧٨م (اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨م) وتحديداً بتاريخ ٣١/ ٣/ ١٩٧٨م ودخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي بتاريخ ١/ ١١/ ١٩٩٢م والتي تضمنت مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحدود المسؤولية وحالات الحرمان من تحديد المسؤولية ومنها عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية.

تبنت الجمعية العمومية للأمم المتحدة مشروع اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً بالبحر (قواعد روتردام ٢٠٠٨م) بتاريخ ١١/ ١٢/ ٢٠٠٨م وتم تحديد وقت التوقيع عليها اعتباراً من ٢٣/ ٩/ ٢٠٠٩م، إلا أنه وحتى تاريخه لم تنضم المملكة العربية السعودية لهذه الاتفاقية كما أنها لم تدخل حيز التنفيذ بعد. البحري للبضائع ومسؤولية هذا الناقل وحدود هذه المسؤولية وحالات تحديد المسؤولية.

إن هذه الاتفاقيات جميعها تتضمن متطلبات تهدف إلى ضرورة أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية، وإذا تحققت مسؤولية مجهز السفينة دون أن تكون السفينة مستوفية لهذه المتطلبات، فإنه يحرم من التمسك بحقه في تحديد المسؤولية.

المبحث الثاني:

مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية Seaworthiness

يشمل مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، أن يكون هيكلها ومرافقها وأدواتها، وطاقمها، ووثائقها متسقة مع متطلبات الأنظمة واللوائح والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة. وبالتالي فمن الضروري تناول ثلاثة جوانب ضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية في ثلاثة مطالب:

- المطلب الأول: صلاحية السفينة للملاحة من حيث هيكلها ومرافقها.
- المطلب الثاني: صلاحية السفينة للملاحة من حيث طاقمها.
- المطلب الثالث: صلاحية السفينة للملاحة من حيث وثائقها.

المطلب الأول: صلاحية السفينة للملاحة من حيث هيكلها ومرافقها

جاء في المادة (١٩٦) من النظام البحري التجاري أنه: "على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم؛ لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ولنقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها، وحفظها".

فالنص هنا يتناول التزام الناقل بإعداد السفينة ذاتها، أي من حيث جسمها ومرافقها وأجهزتها ومعداتها، بالإضافة إلى صلاحيتها لنقل البضاعة بحسب نوعها وطبيعتها وعددها.

يرى بعض الفقه أن صلاحية السفينة للملاحة هي "صلاحية السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية والتي من الممكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة إلى مقصدها (عطية، بدون سنة نشر)"، بل يرى بعض الفقه أن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية من السعة بمكان بحيث لا يمكن حصره بعبارات محددة. فمفهوم صلاحية السفينة للملاحة قد يتسع ويضيق حسب السياق بحيث يلاحظ اختلاف عن الحديث عن المفهوم في نطاق نقل البضائع عن طريق البحر منه عن التأمين البحري والتصادم البحري والمسؤولية وغيره (Kassem, 2006).

صلاحية السفينة للملاحة تعني أن تكون السفينة ذات قدرة على الصمود في مواجهة مخاطر الملاحة البحرية الاعتيادية أثناء الرحلة البحرية(٥). أو أن تكون السفينة ذات لياقة من حيث التصميم والهيكل والحالة والأدوات تمكنها من مواجهة المخاطر البحرية العادية أثناء الرحلة البحرية ويكون على متنها طاقم سفينة يتمتع بالكفاءة اللازمة (Colinvaux, 1982)، فالعنصر البشري يلعب دوراً مهماً في صلاحية السفينة للملاحة من حيث الكفاءة وهذا يختلف عن عنصر الخطأ والإهمال في التسبب بالضرر للسفينة أو للبضاعة (White, 1995).

ويجب على الناقل القيام بواجبه بتقديم السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة البحرية وعليه "بذل عناية الناقل الحريص" ولا يعذر بجهله بعدم صلاحية السفينة للملاحة(٦). ولتوضيح هذا المعنى، يطرح الفقيه كارفر Carver هذا التساؤل: "لو وجد خللٌ في السفينة، السؤال المطروح سيكون: هل سيطلب مالك السفينة الحريص إصلاحه قبل إرسالها إلى البحر لو أنه علم بذلك الخلل؟ إذا قرر فعل ذلك وقام بإرسالها، فالسفينة في وضع غير صالح للملاحة" (Colinvaux, 1982). بمعنى، أن علم مالك السفينة بأنها مصابة بخلل قد يضعف من قدرتها على مواجهة المخاطر البحرية يجعلها غير صالحة للملاحة البحرية.

وفي القانون الإنجليزي يعد تعهداً ضمنياً التزام الناقل بتقديم السفينة صالحة للملاحة في جميع عقود النقل التي يبرمها، بينما في عقود إيجار السفينة فهو يصاغ ضمن بنود العقد في التزامات المؤجر، ولا يقتصر ذلك فقط على قدرة السفينة على أن تكون عائمة وقادرة على الإبحار فحسب، بل يتعدى ذلك إلى تزويدها بالبحارة المؤهلين وتزويدها بالوقود الكافي والاحتياجات اللازمة لجعلها في وضع مناسب لشحن البضاعة بحسب طبيعتها. فإذا كانت السفينة تحمل بضائع تحتاج إلى تبريد وكانت المبردات معطّلة، فإن ذلك يجعلها غير صالحة للملاحة (بسعيد، ٢٠١٢م).

كما أن التزام مالك السفينة بتقديمها صالحة للملاحة يعد التزاماً مطلقاً بحيث لو ثبت إخلاله بهذا الالتزام فسيكون مسؤولاً بغض النظر عن سبب الضرر الذي يصيب البضاعة (Wilson, 2010). وتعتبر السفينة غير صالحة للملاحة البحرية إذا كانت قد أصيبت بشيء أدى إلى تعرض سلامتها أو حمولتها للخطر أو قد يسبب تلفاً كبيراً في حمولتها أو مما يجعلها بشكل قانوني أو عملي غير قادرة على الإبحار أو أدى إلى عدم قدرتها على تحميل أو تفريغ حمولتها (Rogers, Chuah and Dockray, 2016).

في قضية "*The Eurasian Dream*" تناول القاضي كريسويل Cresswell معنى التزام الناقل في جعل السفينة صالحة للملاحة، بحيث: (١) أن تكون السفينة في حالة (من حيث جسم السفينة) جاهزة ويتم تجهيزها بطاقم مؤهل وأدوات تجعلها قادرة على مواجهة المخاطر البحرية العادية أثناء أدائها الرحلة البحرية، بحيث تكون في هذا الوضع عند توفر: (أ) متانة وجودة جسم السفينة وأدواتها؛ (ب) توظيف طاقم مؤهل لقيادتها؛ (ج) كفاية مرافقها ووثائقها. (٢) قدرة السفينة على حمل البضائع المعنية وإيصالها لمكان الوصول سالمة (Rogers, Chuah and Dockray, 2016).

ولا يتوقف مفهوم صلاحية السفينة للملاحة على جاهزيتها من حيث الهيكل والأجهزة والأدوات المكونة لها، بل يشمل أيضاً جاهزيتها لحمل ونقل البضاعة المتفق على شحنها واتخاذ جميع ما يلزم من إجراءات واحتياطات لإيصال البضاعة في وضع سليم. في قضية *Tattersall v. National Steamship Co.* (Rogers, Chuah and Dockray, 2016)(٧)، اتفق الشاحن (المدعي) والناقل (المدعى عليه) على نقل ماشية من لندن إلى نيويورك وتضمن سند الشحن شروطاً تعفي الناقل من المسؤولية عند إصابة الشحنة بحادث أو مرض أو نفوق جماعي، وفي جميع الأحول يتم تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ (خمسة جنيهات للرأس الواحد) من الحيوانات المشحونة. إلا أن السفينة كانت قد قامت بنقل شحنة من الماشية تعاني من مرض في الأقدام والأفواه وبعد تفريغ الشحنة لم يقم البحارة بتنظيف وتعقيم السفينة استعداداً

(٥) وهذا التعريف يؤخذ به بالقانون الإنجليزي وبنظام "الكومون لو" أو "الأنجلوسكسوني" عموماً.

Field J in *Kopitoff v. Wilson* (1876) 1 QBD 377 at p. 380 at John Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 7th ed., Pearson Education Ltd., (2010), p. 9.

(6) *McFadden vs. Blue Star Line* [1905] 1 K. B. 697 at 706.

(7) Tattersall v. National Steamship Co. (1884) 12 QBD 297, DC at Anthony Rogers, Jason Chuah and Martin Dockray, *Cases and Materials of Goods by Sea*, Routledge, 4th ed., (2016), p. 69.

لاستقبال الشحنة الجديدة مما أصاب بضاعة المدعي بالعدوى. قضت المحكمة بمسؤولية الناقل بناء على إهمال تابعيه بتعقيم وتنظيف السفينة بعد الماشية المصابة بالمرض وقبل شحن ماشية المدعي، وألزمت الناقل بدفع أكثر من خمسة جنيهات للرأس الواحد من الماشية. وقد بنى القاضي داي Day رأيه على أساس أن عقد النقل البحري يحتوي على التزام ضمني بجعل السفينة صالحة لنقل البضاعة المتفق عليها ولا يعفى الناقل إلا إذا تم إدراج شرط صريح بإعفائه. ومع تدقيقه في شروط العقد الواردة في سند الشحن، لم يجد القاضي ما يعفي الناقل من إخلاله بالعقد وخصوصاً أن الضرر وقع بسبب إهمال تابعي الناقل بتجهيز السفينة وجعلها صالحة لاستقبال بضاعة المدعي (Rogers, Chuah and Dockray, 2016).

ورغم أن هذه القضية حدثت قبل إلغاء شرط إعفاء الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقيات والقوانين الداخلية المعنية للدول بشكل عام، إلا أن القضاء منذ القدم اعترف بالالتزام الضمني بتقديم السفينة صالحة للملاحة ومن ضمن ذلك صلاحيتها لنقل البضاعة المتفق عليها، وإلا أعد الناقل مخلاً بالتزامه ومسؤولاً عن تعويض الشاحن عن الضرر الناجم عن خطئه أو خطأ تابعيه بشكل كامل بحيث يحرم من الاستفادة أحياناً من تحديد مسؤوليته.

المطلب الثاني: صلاحية السفينة للملاحة من حيث طاقمها

وبخصوص طاقم السفينة، فإن حالتهم القانونية تؤثر على الوضع القانوني لصلاحية السفينة للملاحة البحرية، بمعنى أن عدم توفير العدد الكافي من البحارة وافتقارهم للمستوى التدريبي اللازم أو انخفاض مستوى كفاءتهم للرحلة البحرية المعنية أو الإهمال في الإشراف عليهم من قبل ربان السفينة وقياديها، يفقد السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية كما الحال لو أنها لم تزود بالوقود الكافي أو أنها مصابة بثقب يدخل الماء في داخل هيكلها (Rogers, Chuah and Dockray, 2016).

إن صلاحية السفينة للملاحة تتأثر حتى بمدى معرفة ربان السفينة بحالتها وأدواتها وآلية استخدام معداتها. في قضية *Standard Oil v. Clan Line*(٨)، قُضي بأن عدم معرفة ربان السفينة بالإجراءات الواجب اتباعها عند تغيير ماء اتزان السفينة واقتصار المعرفة على مالكها فقط، أدى ذلك إلى فقدان السفينة لصلاحيتها للملاحة بحيث أن افتقار الربان للمعلومة والمهارة الخاصة بقيادة السفينة يجعله غير مؤهل لها، وبالتالي لا يمكن اعتبار السفينة صالحة للملاحة بسبب أن مالك السفينة أغفل معلومات مهمة عن الربان مؤدية لنفس النتيجة لو أنه لم يعتني بتزيده بالمهارة اللازمة للعمل بمعلومات قيادة السفينة (White, 1995).

وقد تتضح أهمية تأهيل طاقم السفينة وخصوصاً الربان فيما يتعلق بسلامتهم العقلية والجسدية وكذلك معرفتهم ومهاراتهم في قضية *The Eurasian Dream*(٩)، حيث إن السفينة كانت مخصصة لحمل السيارات ونشب حريق على متنها التهم السفينة والبضاعة (سيارات) ولم يتم إخماد النيران وكان من أحد الأسباب أن الربان والبحارة لم يتم تدريبهم بالمستوى المطلوب على التعامل مع المخاطر التي يمكن أن يواجهوها على حاملة السيارات ولم يتم تدريبهم على نظام مكافحة الحرائق المستخدم على السفينة. بيّن القاضي كريسويل Cresswell متى تفقد السفينة صلاحيتها للملاحة عند عدم كفاءة الربان والبحارة:

١- عدم الكفاءة والتأهيل تشمل غياب المعرفة والمهارة.
٢- عدم الكفاءة والتأهيل تثبت عند وقوع حادثة واحدة ولا يشترط التكرار.
٣- عدم الكفاءة تختلف عن الإهمال من حيث:
(أ) غياب القدرة (المعرفة والمهارة).
(ب) غياب التدريب الفعال أو التوجيه (على سبيل المثال غياب التدريب الكفؤ على التعامل مع نظام منع الحرائق).
(ج) غياب المعرفة في التعامل مع نوع معين من السفن و/ أو أنظمتها.

(8) *Standard Oil v. Clan Live* [1924] AC 100 at Anthony Rogers, Jason Chuah and Martin Dockray, *Cases and Materials of Goods by Sea*, Routledge, 4th ed., (2016), pp. 70-71.

(9) *Papera Traders Co. Ltd. v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., The Eurasian Dream* [2002] EWHC 118 (Comm.); [2002] 1 Lloyd's Rep 719.

(د) الامتناع عن أداء العمل كما يجب.

(هـ) العجز أو الإعاقة البدنية والعقلية (مثال: حالة السكر، والمرض، وغيرهما).

٤- معيار ما إذا كان عدم كفاءة أو تأهيل الربان والبحارة يجعل من السفينة غير صالحة للملاحة هو: ما إذا كان مالك السفينة الحريص سيرسل سفينته إلى البحر بقيادة هذا الربان وهؤلاء البحارة مع علمه بمستوى معرفتهم ومهاراتهم وتدريبهم في قيادة السفينة؟

٥- فيما يتعلق بالسبب، فإن عدم صلاحية السفينة للملاحة ينبغي أن يكون هو السبب الحقيقي للضرر الذي ينتج عنه خسارة، رغم أنه في الواقع لا يمكن أن يكون السبب الأوحد بل إن عنصر عدم الصلاحية للملاحة يعد أحد العوامل أو الأسباب الفعالة المؤدية لوقوع الضرر كالمخاطر البحرية والحريق[١٠].

وللتركيز على دور الربان وأفراد الطاقم في صلاحية السفينة للملاحة، يتبيّن من طرح القاضي كريسويل أن الحالة النفسية والذهنية للربان تؤثر في الوضع القانوني لصلاحية السفينة للملاحة، بمعنى أن السفينة الصالحة للملاحة يمكنها أن تفقد صلاحيتها مدة من زمن الرحلة ثم تعود للحالة السابقة حسب حالة الربان. يمكن أن يستنتج من طرح القاضي كريسويل أن الربان إذا أصيب برأسه مثلاً ونتج عنه فقدان لوعيه، أو إذا كان في حالة سُكْر أو إدمان على المخدرات، أو أصيب بحالة نفسية نتج عنها انهيار عصبي أو اكتئاب حاد أدى إلى تخليه عن قيادة السفينة وانعزاله في غرفته ولم يكن على السفينة من يحل محله في قيادتها، فإن السفينة تكون قد فقدت صلاحيتها للملاحة. من الضروري هنا أن التزام الناقل بصلاحية السفينة للملاحة يكون مع بداية الرحلة البحرية.

وفي هذا السياق، في قضية *The Roberta*[١١]، قُضي بأن السفينة غير صالحة للملاحة لأن الناقل استعان بمهندس يفتقر إلى المؤهل المطلوب نتج عن ذلك حادث بحري أصاب البضاعة المنقولة بالضرر.

في قضية *The Makedonia*[١٢]، قدم القاضي هيوسون Hewson تصوراً لتفنيد معنى الطاقم غير المؤهل (incompetent) وغير الكفؤ (inefficient) في إطار قواعد اتفاقية لاهاي/ فيسبي، حيث إن السفينة لم تستطع إكمال رحلتها بسبب امتزاج وقود السفينة بمادة أخرى، وقُضي بأن الضرر يرجع، من ضمن الأسباب، إلى عدم كفاءة مهندسي السفينة مما يؤدي ذلك إلى فقدانها لصالحيتها للملاحة. الافتقار إلى المؤهل والكفاءة يحدث عندما:

(أ) الافتقار إلى القدرة والتدريب للقيام بمهام البحار العادي حسب طبيعة عمله، على سبيل المثال، عدم القدرة على استخدام نظام منع الحريق أو غياب التدريب على استخدامه. وكذلك عند تعيين بحار في منصب يفتقر للخبرة والمعرفة للقيام بواجباته بسبب المحسوبية.

(ب) غياب المعرفة في كيفية استخدام نوع معين من السفن، بحيث تنعدم فائدة مهارات البحار في التعامل مع السفينة مما يجعله غير مؤهل أو كفؤ. فمثلاً، غياب المعرفة لدى الربان في التعامل مع نظام السفينة المكلف بقيادتها يجعل من السفينة غير صالحة للملاحة[١٣]. بل ذهب بعض الفقه إلى جعل السفينة غير صالحة للملاحة عندما يقوم مالك السفينة بتقديم التعليمات والتوجيهات للبحارة بلغة لا يعرفونها (White, 1995).

(ج) غياب الإرادة والرغبة لدى البحار للقيام بعمله، حيث إن التقاعس والاستهتار وعدم تفعيل المهارات والإمكانيات للقيام بالمطلوب منه على أكمل وجه يجعل منه غير كفؤ.

(د) العادات والسمات الشخصية التي تجعل من البحار غير مناسب لدوره على السفينة، فإذا كان الربان مدمن كحول مثلاً وكان في حالة سكر عند بداية الرحلة فإن ذلك يجعل من السفينة غير صالحة للملاحة وكذا الحال بالنسبة لمهندس السفينة[١٤]، بغض النظر عن مؤهلاتها

(10) Anthony Rogers, Jason Chuah and Martin Dockray, *Cases and Materials of Goods by Sea*, Routledge, 4th ed., (2016), p. 72.

(11) The Roberta (1938) 60 Ll. L. Rep. 84.

(12) *The Makedonia* [1962] 1 Lloyd's Rep. 316.

(13) *Standard Oil Co. of New York v. Clan Line Steamers (The Clan Gordon)* [1924] A. C. 100.

(14) *Moore v. Lunn* (1923) 39 T. L. R 526; 15 Ll. L. Rep. 155.

وبراعتهما في مهامهما[١٥]. وقد يكون الطاقم جميعه على أعلى مستوًى من التدريب والمهارة ومع ذلك يمكن أن يصنف بأنه غير مؤهل إذا لم تكن بين أفراده لغة مشتركة يمكنهم أن يتخاطبوا بها الأمر الذي يحول دون جدارتهم بإدارة السفينة على نحو صحيح من الناحية القانونية والعملية ويجعلها صالحة للملاحة.

(هـ) عدم القدرة المؤقتة للبحار كإصابته بالمرض أو التعب والإرهاق، فإذا ما أصيب الربان في بداية الرحلة بمرض يجعله غير قادر ولو مؤقتاً على القيام بمهامه فإن ذلك يجعل السفينة غير صالحة للملاحة. وكذلك إذا تم تكليف البحارة بالمراقبة على سطح السفينة بطريقة مبالغة بحيث لا يحصلون على قسط كافٍ من الراحة، فإن ذلك يجعل السفينة غير صالحة للملاحة إذا ما تم ذلك في بداية الرحلة (White, 1995).

إن عدم توفر العدد الكافي من البحارة على متن السفينة في بداية الرحلة البحرية قد يجعلها غير صالحة للملاحة[١٦]، ويجب على مالك السفينة أو الناقل أو من ينوب عنهما أن يبذل العناية في اختيار وتعيين طاقم السفينة وخصوصاً المناصب القيادية المهمة بالسفينة.

في قضية *The Makedonia*[١٧]، تقدم للربان، والذي كان مسؤولاً عن توظيف طاقم السفينة، اثنان على وظيفة كبير مهندسي السفينة، واختار واحداً منهما والذي كانت له خدمة بعدد السنين أطول من المتقدم الآخر. وعلى الفور قَبِل الربان المتقدم الأطول مدة في عمله ككبير مهندسي سفينة ولم يأخذ اتخاذ القرار بالنسبة له دقائق معدودة. تناول القاضي هيوسون هذا الإجراء وفند معنى أن يبذل الناقل أو نائبه العناية اللازمة عند تعيين أحد المتقدمين لمنصب قيادي مسؤول في السفينة، ومن وجهة نظره أن الشهادات وحدها لا تكفي للتعيين بل يجب أن يتم إجراء مقابلة شخصية لتقييم المتقدم. ومن المهم أن يوفر المتقدم توصية من مالك السفينة أو مجهزها السابق، وإذا لم يتوفر فينبغي على الأقل تقديم تقرير عن المتقدم من رب العمل السابق. ويرى أن الحد الأدنى من العناية عند تعيين أي من المتقدمين أن يتم فحص أوراقه وشهاداته بدقة لدراسة تاريخه المهني ومناقشته عنه في المقابلة الشخصية وتوجيه الأسئلة عن سبب تركه للسفينة التي كان يعمل على متنها إذا كان قد أبحر في رحلة بحرية. وكذلك فحص شهادته وصحة سريانها فلربما تكون موقوفة لسبب أو لآخر، كما يوصي بالتواصل مع رب العمل السابق في حال عدم تقديم المتقدم شهادات أو تقارير سرية. ويجب أن تتكون القناعة لدى مجري المقابلة الشخصية قبل تعيينه، وإلا كان عليه أن يرفض طلب المتقدم (White, 1995).

هذا ويمكن أن يواجه مالك السفينة أو الناقل صعوبة في تعيين طاقم مؤهل للقيام برحلة بحرية معينة فيضطر إلى تعيين من يتوفر من أفراد الطاقم لإتمام الرحلة وتحاشي التأخير وما ينتج عنه وقد تكون مؤهلاتهم أقل من المطلوب، ومع ذلك فلا عذر لمجهز السفينة إذا ما وقع الضرر على الشحنة بسبب عدم بذل العناية اللازمة لتوفير طاقم مؤهل للسفينة[١٨]. كما يجب على المالك أن يوفر نظاماً لمتابعة مستوى التأهيل لدى طاقم السفينة سواء أكان الربان أم المهندس أم البحارة باختلاف مهامهم وبشكل دوري. وهذ الأمر يؤدي إلى ضرورة الامتثال للقواعد الدولية لإدارة السلامة "International Safety Management "ISM، وهي قواعد تنظم السلامة على سطح السفينة وحماية البيئة البحرية. تلزم هذه القواعد الشركات المالكة للسفن لوضع نظام لإدارة السلامة (SMS) والتي توفر الإجراءات والتعليمات اللازمة بتدريب طاقم السفينة وتوظيفهم والتأكد من أن جميع أفراد الطاقم لديهم إمكانية الاطلاع على تعليمات إدارة السفينة. وبالتالي فإن الحصول على الشهادات المطلوبة وفقاً لقواعد "ISM"، تعتبر من متطلبات الوثائق المتعلقة بصلاحية السفينة للملاحة (Kassem, 2006).

المطلب الثالث: صلاحية السفينة للملاحة من حيث وثائقها

لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية يجب أن يتوفر على متنها الوثائق اللازمة التي تتماشى مع متطلبات الاتفاقيات وتلك التي يتطلبها النظام السعودي. والوثائق على ثلاثة أصناف:

(15) *Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaish Ltd.* [1962] 2 Q. B. 26.

(16) *Burnard & Alger Ltd. v. Player & Co.* (1928) 31 Ll. L. Rep. 281.

(17) *The Makedonia* [1962] 1 Lloyd's Rep. 316.

(18) *Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., The Hong Kong Fir* [1962] 2 QB 26.

الصنف الأول

وثائق لازمة للملاحة، كتلك المتعلقة بالخطوط الملاحية الأساسية والبديلة والرسومات البيانية للسفينة ومرافقها، والمتعلقة بالإضاءة البحرية وجداول تعليمات البحارة وتلك المتعلقة بالسلامة أثناء الطوارئ، وغيرها. هذه الوثائق لا تقل أهمية عن وجود أجهزة وتقنيات الملاحة البحرية كالبوصلة البحرية والرادار وأجهزة الإنذار والطوارئ وأجهزة مكافحة الحرائق، وبالتالي يجب أن تكون محدثة على وجه الدوام.

في قضية *The Marion*[١٩]، حكم على السفينة أنها غير صالحة للملاحة بسبب أن الخريطة الخاصة بميناء الشحن المستخدمة قديمة وكان ذلك خطأ أُرتكب من مساعد الربان عندما طلب منه تزويده بخريطة الميناء للرسو بأمان، فقام المساعد بتزويد الربان بخريطة غير محدثة مع وجود الخريطة المحدثة بغرفة الخرائط وكان ذلك إهمالاً، وقد تسبب ذلك بقطع أنابيب ممتدة تحت الماء بالمنطقة التي أمر ربان السفينة أن تلقى المرساة فيها انتظاراً لأخذ الإذن من سلطات الميناء للرسو والبدء بشحن البضاعة. واعتبر أن السفينة لم تزود بالوثائق اللازمة لجعلها صالحة للملاحة في بداية الرحلة البحرية ولعدم توفر نظام يضمن التأكد من وجود أحدث الوثائق للقيام بالرحلة البحرية. ونتج عن ذلك قيام مالك السفينة بتوفير الوثائق المحدثة والتخلص من القديمة بما فيها خرائط الملاحة البحرية.

الصنف الثاني

مخطط السفينة، ويشمل المخطط جميع مرافق السفينة من أماكن الغرف ومسمياتها وأنابيب الإمدادات والمكائن والعنابر وغيرها. كما يشمل تعليمات ورسومات استخدام أجهزة السفينة المتعلقة بإدارتها وتوجيهها وسلامتها لتمكين طاقم السفينة من استخدامها بفعالية تجعل منهم طاقماً كفؤاً لقيادتها وإدارة ما قد يواجهونه من حوادث على متنها. ووجود هذه الرسومات والمخططات والتعليمات يساعد طاقم السفينة على رفع مستوى كفاءته حتى وإن اضطر مالكها لتوظيف الأقل كفاءة ويؤدي بالتالي لحماية السفينة من التعرض لحوادث تعرضها للخطر وما عليها من بضائع وبشر، أو على الأقل تقليل حجم الأضرار التي قد تحدث بسبب جهل الطاقم بأماكن الأدوات أو طرائق استخدامها[٢٠].

الصنف الثالث

وثائق أخرى لازمة تتعلق بشكل غير مباشر بصلاحية السفينة للملاحة، إذ إن هناك وثائق تتطلبها إدارة الميناء أو دولة العلم للامتثال بمتطلبات الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة واللازمة لصلاحية السفينة للملاحة، بحيث يسمح لها للدخول إلى الميناء أو الخروج منه أو تحميل أو تفريغ البضائع. وبالنسبة للوضع في المملكة العربية السعودية، فإن الشهادات التي يجب أن تلتزم جميع السفن، وخصوصاً التي ترفع العلم السعودي، بحملها وردت بقواعد وتعليمات الموانئ البحرية لمجلس التعاون لدول الخليج العربية[٢١]. فجميع السفن يجب أن تحمل الوثائق والمستندات المحددة والمتعلقة بتسجيلها وقياساتها وجوانب السلامة وأطقم العاملين عليها وتصنيفها وغير ذلك من المتطلبات ذات العلاقة للاطلاع عليها ومعاينتها من قبل السلطات المختصة، ومنها على سبيل المثال: الشهادة الدولية لحمولة السفينة (١٩٦٩م)، شهادة خط الشحن الدولي، كتيب سلامة الاتزان، خطط وكتيبات السيطرة على الأضرار، وثيقة الحد الآمن للتطقيم، كتيب التدريب على السلامة من الحرائق، سجل التدريب والتطبيقات التدريبية على ظهر السفينة، دفتر سجل الزيت، خطة إدارة نفايات السفينة، دفتر سجل النفايات، شهادة نظام مسجل بيانات الرحلة، كتيب تعليمات تثبيت البضائع، وغيرها.

وهناك وثائق خاصة بسفن الركاب، كشهادة سفن الركاب للرحلات الخاصة، وخطة التعاون في البحث والإنقاذ، ونظام مساندة القرارات لربابنة السفن، وغيرها.

(19) *Grand Champion Tankers Ltd. vs. Norpip A/S and Others* [1982] 2 Lloyd's Rep. 52.

(20) *Robin Hood Flour Mills, Ltd. vs. N. M. Paterson & Sons Ltd. (The Farrandoc)* [1967] 2 Lloyd's Rep. 276.

(٢١) انظر: الجدول ٤ الخاص بالوثائق والمستندات التي يجب أن تحملها السفن الواردة بقواعد وتعليمات الموانئ البحرية، ٢٠٠٦م، ص ١٢٨.

وهناك أيضاً وثائق خاصة بسفن البضائع، كشهادة سلامة سفينة البضائع، وشهادة التأمين أو أي ضمانة مالية أخرى فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية للسفينة عن أضرار التلوث النفطي، وملف تقارير المعاينة والفحص، ومعلومات التقسيم والاتزان، وغيرها.

كما أن هناك وثائق خاصة بناقلات المواد الكيميائية وناقلات الغاز والقطع البحرية عالية السرعة وسفن البضائع الخطرة والسفن التي تحمل وقوداً نووياً مشعاً، ووثائق خاصة بأي سفينة نووية.

المبحث الثالث:
التصنيف البحري للسفن السعودية

يبدأ تكوين السفينة من وقت بنائها وهي مرحلة ما قبل صلاحية السفينة للملاحة وانطباق وصف سفينة عليها من الناحية القانونية. أثناء وبعد اكتمال بنائها، تقوم إحدى هيئات التصنيف المعتمدة بالمملكة العربية السعودية بفحص السفينة بجميع مراحل البناء والتأكد من توافر جميع الشروط والمواصفات اللازمة لصلاحية السفينة للملاحة من حيث جسم السفينة وأجهزتها قبل الدخول في مياه البحر ثم إصدار شهادة بذلك حيث تمثل ميلاد السفينة. ويجب أن تكون هيئة التصنيف عضواً في الهيئة الدولية لجمعيات التصنيف "أياكس" وأن تتوافر فيها الشروط التي تحددها اللوائح[٢٢].

وبما أن النظام قد نص صراحة على دور إحدى هيئات التصنيف "أياكس" في إصدار شهادات صلاحية السفن السعودية للملاحة البحرية، فمن الضروري تناول ماهية تلك الهيئات وأهميتها القانونية ودورها في التصنيف البحري. وسيتم بحث ذلك في مطلبين:

- المطلب الأول: التعريف بالهيئة الدولية لجمعيات التصنيف "أياكس".
- المطلب الثاني: دور جمعيات التصنيف.

المطلب الأول: الهيئة الدولية لجمعيات التصنيف "أياكس" International Association of Classification Societies "IACS"

جمعية التصنيف عبارة عن شخصية اعتبارية مستقلة غير حكومية يلجأ إليها مالك السفينة ويتحمل مصاريف خدماتها عند القيام بالإشراف على سلامة السفينة بكل جزئياتها ومراحلها منذ وقت البناء وحتى استخدامها في الملاحة البحرية والتأكد من عدم تسببها للتلوث البحري، والإشراف على تنفيذ بناء جسم السفينة وملحقاتها وأجهزتها بما يتفق والغرض من استخدامها وتقوم بإصدار شهادة بذلك (De Bruyne, 2014).

من ناحية أخرى، تقوم بتقديم خدمات تتعلق بالتنظيم القانوني للصناعة البحرية والتشريعات المتعلقة بالنشاطات البحرية. وللقيام بمهامها على أكمل وجه، تقوم جمعية التصنيف باتباع وتطبيق الإجراءات والقواعد الواردة بالاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وما يرد فيه نص في القانون الخاص بدولة العلم، بالإضافة إلى قواعد فنية خاصة بها. وبخصوص إصدار شهادة التصنيف من الجمعية، فإن كل جمعية تصنيف لها معاييرها الخاصة التي تحرص على توفرها عند بناء السفينة أو فحصها وبناء عليه تصدر شهادة بذلك. هذه الشهادة، لا تعد ضماناً لصلاحية السفينة للملاحة أو سلامتها، بل إقراراً بأن جميع المعايير والمتطلبات اللازمة لصلاحية السفينة للملاحة وفقاً للاتفاقيات الدولية وقانون دولة العلم والقواعد الخاصة بها قد تم الامتثال بها (سليمة، ٢٠١٧م).

بدأت الحاجة لتصنيف السفن في مجال التأمين البحري حيث أراد المؤمِّنون، الذين كانوا يتخذون من مقهى لويدز في مدينة لندن مقراً لهم، أن يقيّموا أقساط ومبالغ التأمين على السفن من خلال حالة هيكل السفينة وقدرتها على الملاحة البحرية. وقد كان التأمين على السفن يتم عن طريق توقيع المتعهد (المؤمِّن) على وثيقة تعهد underwriting لتعويض جزء أو كامل الخسارة التي تقع على عاتق مالك السفينة عند قيامها برحلة بحرية وتعرضها لخطر بحري، مقابل جزء من الربح الناتج عن إتمام الرحلة بأمان. أدرك حينها المؤمِّنون حاجتهم

(٢٢) المادة الثلاثون من النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/ ٣٣ وتاريخ ٥/ ٤/ ١٤٤٠هـ.

لمعرفة حالة السفينة التي يلتزمون بتأمينها الأمر الذي أدى إلى تأسيس سجل خاص بالسفن يبين حالة السفينة وقدرتها على إتمام رحلاتها البحرية أياً كانت وجهتها بأمان، وبالتالي ظهر أول سجل للسفن في لندن تحت مسمى سجل لويدز السنوي للسفن عام ١٧٦٠م. كان السجل يحتوي على بيانات وحالة بدن السفينة وملحقاتها مما دعا ذلك لتصنيف كل سفينة يتم قيدها بالسجل بشكل سنوي. لم يكن الهدف من التصنيف التأكد من سلامة السفينة وقدرتها وصلاحيتها للملاحة البحرية، بل كان الهدف هو تقييم الخطر الذي قد تتعرض له السفينة (سليمة، ٢٠١٧م)[٢٣].

انتشرت جمعيات تصنيف السفن في أواخر القرن التاسع عشر وأدى ذلك إلى خلق منافسة شديدة بينها نتج عنها انحدار في مستوى الخدمات التي تقدمها. فكل جمعية قامت بوضع معاييرها وشروطها الخاصة ولملاك السفن الاختيار فيما بين الجمعيات لتصنيف سفنهم حسب الشروط والمعايير والتكلفة.

ولإيجاد حد أدنى من الشفافية وجودة مقبولة للخدمات الخاصة بتصنيف السفن، تم تأسيس هيئة دولية لجمعيات التصنيف International Association of Classification Societies "IACS" في العام ١٩٦٨م. وكان الهدف من تأسيس الـ"أياكس" تحقيق التوافق بين المتطلبات والمعايير التي يضعها كل عضو من أعضاء الهيئة من خلال تبادل الخبرات والمعارف الفنية لتقرير الحد الأدنى من متطلبات منح التصنيف وتدريب المراقبين وفقاً لمستوى جودة معين (De Bruyne, 2014).

ترجع فكرة تأسيس الهيئة الدولية لجمعيات التصنيف "أياكس" إلى العام ١٩٣٠م خلال معاهدة خطوط الشحن، حيث جاء فيها توصية لإيجاد تعاون مشترك بين جمعيات تصنيف السفن والتوصل إلى صيغة موحدة لمعايير تصنيف السفن ما أمكن. وعلى هامش المعاهدة، استضافت جمعية التصنيف الإيطالية (RINA) أول مؤتمر لجمعيات التصنيف الكبرى عام ١٩٣٩م بمشاركة ست جمعيات وهي: الجمعية الأمريكية (ABS) والجمعية الفرنسية (BV) والجمعية النرويجية (DNV) والجمعية الألمانية (GL) والجمعية الإنجليزية (LR) والجمعية اليابانية (NK)، وتم الاتفاق على بذل مزيد من التنسيق فيما بينها. ثم تم تنظيم مؤتمر آخر في العام ١٩٥٥م نتج عنه تأسيس الهيئة الدولية لجمعيات التصنيف أياكس (IACS) بتاريخ ١١ سبتمبر ١٩٦٨م في مدينة هامبورج بألمانيا ثم انتقل المقر الرئيس للهيئة إلى لندن حتى الوقت الحالي. أصبحت الهيئة جهة استشارية للمنظمة البحرية الدولية (IMO) في العام ١٩٦٩م ثم أخذت الهيئة بالاتساع من خلال انضمام المزيد من الأعضاء حيث وصل عددهم اليوم إلى ١٢ عضواً[٢٤].

المطلب الثاني: دور جمعيات التصنيف Classification Societies

يظهر دور جمعيات التصنيف ويكتسب أهميته في العلاقة التعاقدية مع مقاول بناء السفن ومالك السفينة. فعند التعاقد مع مقاول البناء، فإن جمعية التصنيف تقوم بالإشراف على تصميم السفينة قبل البناء وعليها اعتماده. كما تقوم بعمل فحص لكل مرحلة من مراحل البناء والتأكد من امتثاله لجميع

(٢٣) لمزيد من التفاصيل عن تاريخ نشأة هيئات تصنيف السفن، انظر: صلاح سليمة، *الوجيز في قواعد التجارة البحرية*، مكتبة القانون والاقتصاد، (٢٠١٧م)، ص ٥٦٥ وما بعدها. انظر موقع ويكيبيديا: https://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society.

(٢٤) موقع أياكس: http://www.iacs.org.uk/about/members. ويكيبيديا: https://en.wikipedia.org/wiki/International_Association_of_Classification_Societies. الأعضاء: الجمعية الإنجليزية Lloyd's Register (LR) تأسست عام ١٧٦٠م، والجمعية الفرنسية Bureau Veritas (BV) تأسست عام ١٨٢٨م، والجمعية الكرواتية Croatian Register of Shipping (CRS) تأسست عام ١٨٥٨م، وجمعية التصنيف الإيطالية Registro Italiano Navale (RINA) تأسست عام ١٨٦١م، والجمعية الأمريكية American Bureau of Shipping (ABS) تأسست عام ١٨٦٢م، والجمعية النرويجية Det Norske Veritas (DNV) تأسست عام ١٨٦٤م واندمجت معها الجمعية الألمانية Germanischer Lloyd (GL)، المؤسسة عام ١٨٦٧م، بسبتمبر ٢٠١٣م لتصبح (DNV GL)، والجمعية اليابانية Nippon Kaiji Kyokai (NK) تأسست عام ١٨٩٩م، والجمعية الروسية Russian Maritime Register of Shipping (RS) تأسست عام ١٩١٣م، والجمعية البولندية Polish Register of Shipping (PRS) تأسست عام ١٩٣٦م، والجمعية الصينية China Classification Society (CCS) تأسست عام ١٩٥٦م، والجمعية الكورية Korean Register of Shipping (KR) تأسست عام ١٩٦٠م، والجمعية الهندية Indian Register of Shipping (IR) Class تأسست عام ١٩٧٥م.

متطلبات الاتفاقيات الدولية والتي تمثل الحد الأدنى من المتطلبات اللازمة لسلامة السفن وصلاحيتها للملاحة البحرية. وعندما تؤدي جمعية التصنيف هذا الدور فإنها تقوم به نيابة عن مقاول البناء عن طريق التعاقد كخبير فني (Basedow and Wurmnest, 2005)، كما تقوم به نيابة عن دولة علم السفينة بناءً على تفويض من الأخيرة، وبالتالي فعليها أيضاً التأكد من امتثال البناء للمعايير الوطنية لدولة العلم بالإضافة إلى التأكد من توفر معاييرها الخاصة لهيكل السفينة وملحقاتها وأجهزتها (Baatz, 2001).

وللتمكن من تحقيق ما يجب لوضع السفينة في الإطار القانوني السليم لصلاحيتها للملاحة البحرية عند اتخاذ القرار لبنائها، يتوجب الحصول على إجابات الأسئلة التالية:

١- ما الغرض من بناء السفينة ليتم تحديد تصميمها وحجمها ونوعها ومنطقة عملياتها وغيره؟ إذ إن متطلبات سفينة نقل البترول تختلف عن تلك المعدة لنقل البضائع والمسافرين، وهكذا.

٢- ما هي دولة العلم والتي سيتم تسجيل السفينة بأحد موانئها وبالتالي اكتساب جنسيتها؟ وهنا، تظهر الحاجة للتعرف على القواعد المنظمة لبناء السفن حسب القانون الداخلي لدولة العلم، بحيث يتم أخذها بالحسبان.

٣- هل سيتم بناء السفينة طبقاً لمعايير جمعية تصنيف معينة؟ ما هي؟

تمر حياة السفينة منذ عملية بنائها واعتماد صلاحيتها للملاحة البحرية وحتى تصبح حطاماً عند فقدانها لصلاحية الملاحة، بخمسة خطوات:

- أولاً: يتعاقد مالك السفينة مع مقاول البناء لبناء السفينة طبقاً للاتفاقيات الدولية، ومعايير المنظمة البحرية الدولية (IMO)، والمتطلبات الخاصة لدولة العلم، والقواعد الخاصة بجمعية التصنيف.
- ثانياً: يقوم مقاول البناء بتنفيذ تصميم السفينة وتقديمه لجمعية التصنيف لأخذ الموافقة عليه.
- ثالثاً: يقوم خبير الفحص بجمعية التصنيف بفحص واختبار مواد بناء السفينة والقطع المستخدمة وهيكل السفينة ومحركاتها وفقاً للمعايير القانونية واعتمادها.
- رابعاً: تسليم السفينة لمالكها بعد تصنيفها ومنح شهادة التصنيف وفقاً للمتطلبات القانونية.
- خامساً: تخضع السفينة لعمليات فحص دورية خلال مدة استخدامها في الملاحة البحرية للحفاظ على صلاحية التصنيف والشهادة القانونية الممنوحة.
- سادساً: عندما تفقد السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية وتصبح من الناحية القانونية حطاماً، يتم إعادة تدويرها[٢٥].

تقوم جمعية التصنيف بمنح السفينة درجات متعددة حسب جودة هيكلها وهي: A، E، I، O، U حسب حالة هيكل السفينة ولياقته للإبحار طبقاً لطبيعة الرحلة البحرية. أما أدوات السفينة فيتم تصنيفها إلى G، M، B، وتم استبدالها إلى ١، ٢، ٣، فمثلاً عند تصنيف سفينة أنها A1 فهذا يعني أنها ذات تصنيف عالٍ وبحالة ممتازة للقيام بالرحلات البحرية من حيث جسمها وأدواتها[٢٦].

أما عن أهمية العلاقة التعاقدية مع مالك السفينة، فإن ذلك له أثره في ثمن السفينة عن بيعها أو تأجيرها، وعند التأمين عليها، إذ إنه في الغالب لن تقبل شركة التأمين أو أحد أندية الحماية والتعويض التأمين على سفينة غير مصنفة، وكذلك عند استغلالها، فقد يتجنب الشاحن القيام بشحن بضاعته على سفينة غير مصنفة.

المبحث الرابع:
الاتفاقيات البحرية التي انضمت إليها المملكة والمتعلقة بصلاحية السفينة للملاحة البحرية

تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والمتعلقة بسلامة الملاحة والبيئة البحرية. بعض الاتفاقيات لم تنضم إليها المملكة بعد، وبعضها انضمت إليها المملكة ولكن تتناول التزامات على حكومات الدول الأعضاء في إدارة النشاط البحري

(25) Western Economic Diversification Canada, The Role of Classification Societies, https://www.wd-deo.gc.ca/eng/13791.asp.

(26) https://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society.

والبيئة البحرية، وقد تتضمن التزامات على ملاك السفن ومجهزيها ولكن لا تدخل ضمن متطلبات صلاحية السفينة للملاحة البحرية، والبعض الآخر تتضمن الالتزامات التي يجب العمل بها لجعل صالحة للملاحة البحرية. وبالتالي، سيتم التركيز هنا على الاتفاقيات التي انضمت لها المملكة العربية السعودية والتي يستقى منها المتطلبات اللازمة لصلاحية السفن السعودية للملاحة البحرية.

أولاً: الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر ١٩٧٤م(٢٧)

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974(28)

الهدف الرئيسي من اتفاقية SOLAS هو تحديد معايير الحد الأدنى لبناء السفن ومعداتها وتشغيلها بما يتوافق مع سلامتها. دولة العلم مسؤولة عن ضمان أن السفن التي تحمل علمها ومسجلة في موانيها تتوافق مع متطلبات أحكام الاتفاقية ويمكن أن يكون استصدار عدد من الشهادات المنصوص عليها في الاتفاقية دليل على الالتزام بالاتفاقية. كما أن الأحكام المتعلقة بالرقابة تسمح لسلطة كل دولة من الدول الأعضاء بتفتيش سفن الدول الأعضاء الأخرى واتخاذ الإجراءات اللازمة إذا كانت هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن السفينة ومعداتها لا تمتثل إلى حد كبير لمتطلبات الاتفاقية. وهذا الإجراء يعرف باسم "مراقبة دولة الميناء". تتضمن اتفاقية SOLAS الحالية مواداً تحدد الالتزامات العامة وإجراءات التعديل وما إلى ذلك ، يتبعها ملحق مقسم إلى ١٤ فصلاً.

فيما يتعلق ببناء سفن الركاب والبضائع وتصميمها من الداخل لكي تعتبر السفينة ممتثلة لمتطلبات السلامة وبالتالي يمكن اعتبارها صالحة للملاحة، يجب أن يؤخذ بالاعتبار عند بناء السفن أن يتم تقسيم سفن الركاب في مقصورات مانعة لتسرب الماء إلى درجة أنه عند تعرض السفينة إلى حادث بحري تسبب بضرر بهيكلها، تبقى السفينة طافية ومستقرة وفقاً للمتطلبات اللازمة لسلامة كل من سفن الركاب والبضائع.

من الجدير بالذكر أنه في عام ٢٠١٠م تم اعتماد معايير في بناء ناقلات النفط تأخذ بالحسبان في تصاميم السفن الجديدة سلامة البيئة البحرية بحيث تتوفر القوة والمتانة بالبناء لتقليل مخاطر هلاك السفينة أو التسبب في التلوث للبيئة البحرية بسبب الفشل الهيكلي(٢٩).

كذلك، للامتثال لمتطلبات الاتفاقية فيما يتعلق بسلامة السفن من الحرائق بمختلف أنواعها سواء أكانت الخاصة بحمل الركاب أم سفن الشحن أم الصهاريج، يجب أن يتم العمل بإجراءات تشمل:

١- تقسيم السفينة إلى مناطق آمنة بشكل رأسي.
٢- فصل أماكن الإقامة عن بقية مرافق السفينة بعوازل حرارية.
٣- الاستخدام المقيد للمواد القابلة للاحتراق.
٤- كشف أي حريق في منطقة المنشأ.
٥- احتواء والسيطرة على أي حريق في مكان المنشأ.
٦- حماية وسائل الهروب أو الوصول لأغراض مكافحة الحرائق.
٧- تجهيز أدوات إطفاء الحريق بشكل دائم.
٨- التقليل إلى أدنى حد ممكن من إمكانية اشتعال بخار البضائع القابلة للاشتعال(٣٠).

فيما يتعلق بأدوات المساعدة والإنقاذ، فيجب الامتثال للقواعد الدولية للإنقاذ(٣١)، وهي الخاصة بمتطلبات قوارب النجاة وقوارب الإنقاذ وسترات النجاة وفقاً لكل نوع من أنواع السفن(٣٢).

فيما بالاتصالات اللاسلكية، على جميع سفن الركاب وجميع سفن الشحن التي يبلغ وزنها الإجمالي ٣٠٠ طن والصعود في رحلات دولية، الامتثال لإجراءات النظام العالمي

(٢٧) انضمت لها المملكة بموجب المرسوم الملكي رقم م/٣٩ وتاريخ ٢/٨/١٤٠٥هـ وتم الموافقة على بروتوكول ١٩٧٨م بموجب المرسوم الملكي رقم م/٢ وتاريخ ١/٣/١٤١٠هـ وبروتوكول ١٩٨٨م بموجب المرسوم الملكي رقم م/ ٥٥ وتاريخ ٢٣/ ٧/ ١٤٣٦هـ.

(28) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx.

(٢٩) الفصل الثاني ١ من الاتفاقية SOLAS 1974.

(٣٠) الفصل الثاني ٢.

(31) The International Life-Saving Appliance (LSA) Code.

(٣٢) الفصل الثالث.

للاستغاثة والسلامة في البحر (GMDSS)[٣٣]، حمل معدات مصممة لتحسين فرص الإنقاذ عند وقوع حادث[٣٤]، وهذا الأمر يتطلب من الدول الأعضاء مواصلة تحديث الأجهزة وأنظمة الاتصال في هذا الصدد، وعليها التأكد من سن قواعد وتشريعات تلزم جميع السفن أن توفر العدد الكافي والمؤهل لكل رحلة بحرية حسب ظروفها وبما يكفل سلامة السفن وقدرتها على الإنقاذ[٣٥].

تتطلب الاتفاقية بخصوص جميع أنواع البضائع "باستثناء السوائل والغازات السائبة" (التي قد تتطلب احتياطات خاصة بسبب مخاطرها الخاصة على السفن أو الأشخاص على متنها) وتشمل اللوائح متطلبات تخزين وتأمين وحدات الشحن أو البضائع والحاويات، ويجب التزام سفن الشحن التي تحمل الحبوب بالقواعد الخاصة بالحبوب الدولية (International Grain Code)[٣٦].

أما بخصوص نقل البضائع ذات المواد الخطرة، يجب نقلها بشكل "حرز" يتضمن اعتمادات لتصنيف البضائع الخطرة وتعبئتها ووضع علامات وبطاقات عليها وتوثيقها ورصها. وعلى حكومات الأعضاء الموقعة إصدار تعليمات على المستوى الوطني، مع الأخذ في الاعتبار القواعد الدولية للبضائع الخطرة (IMDG)[٣٧] الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية (IMO)، والذي يتم تحديثه باستمرار لاستيعاب البضائع الخطرة الجديدة وتكملة أو تنقيح الأحكام الموجودة. كذلك يجب الامتثال بالإبلاغ عن الحوادث التي تتعلق بالبضائع الخطرة.

يجب الأخذ بالحسبان عند بناء وتجهيز السفن التي تحمل مواد كيميائية سائلة خطرة بكميات كبيرة وتتطلب ناقلات كيميائية الامتثال للقواعد الدولية للكيماويات السائلة (IBC)[٣٨]، وكذلك الامتثال للقواعد الدولية لنقل الغاز (IGC Code)[٣٩].

(33) The Global Maritime Distress and Safety System.
(٣٤) الفصل الرابع من الاتفاقية.
(٣٥) الفصل الخامس.
(٣٦) افصل السادس.
(37) International Maritime Dangerous Goods.
(38) International Bulk Chemical Code.
(39) The International Gas Carrier Code.

هناك أيضاً متطلبات خاصة لنقل الوقود النووي المشع، والبلوتونيوم، والنفايات المشعة عالية المستوى على متن السفن، ويتطلب من السفن التي تحمل مثل هذه المنتجات الامتثال للمدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المشع، والبلوتونيوم، والإشعاع المرتفع النفايات المشعة المستوى على متن السفن (INF)[٤٠]. كما يتطلب نقل البضائع الخطرة لتكون متوافقة مع الأحكام ذات الصلة من القواعد الدولية للبضائع البحرية الخطرة (IMDG)[٤١].

وفيما يتعلق بالسفن التي تعمل بالطاقة النووية، هناك متطلبات أساسية يجب اتباعها خاصة بمخاطر الإشعاع، الأمر الذي يتطلب الامتثال إلى قواعد السلامة المفصل والشامل للسفن التجارية النووية الذي اعتمدته جمعية المنظمة البحرية الدولية في عام ١٩٨١م[٤٢].

وفقاً لهذه الاتفاقية، يجب الامتثال بقواعد إدارة السلامة الدولية (ISM)[٤٣]، الذي يتطلب إنشاء نظام لإدارة السلامة من قبل مالك السفينة أو أي شخص يتحمل مسؤولية السفينة ("الشركة")[٤٤]، وبالقواعد الدولية لسلامة المركبات عالية السرعة (HSC Code)[٤٥].

ثانياً: الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول)[٤٦]

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

هي الاتفاقية الدولية الرئيسية التي تشمل منع تلوث البيئة البحرية بواسطة السفن من الأسباب التشغيلية أو العرضية. تم اعتماد اتفاقية ماربول في ٢ نوفمبر ١٩٧٣م في المنظمة البحرية الدولية (IMO)، ثم أبرم بروتوكول عام ١٩٧٨م كردة

(40) The International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships.
(٤١) الفصل السابع.
(٤٢) الفصل الثامن.
(43) The International Safety Management (ISM) Code.
(٤٤) الفصل التاسع.
(٤٥) The International Code of Safety for High-Speed Craft، الفصل العاشر.
(٤٦) انضمت إليها المملكة ولبروتوكول ١٩٩٧م بموجب المرسوم الملكي رقم م/ ٣٣ وتاريخ ١/ ٦/ ١٤٢٥هـ.

فعل لسلسلة من حوادث ناقلات في عامي ١٩٧٦-١٩٧٧م. وبما أن اتفاقية ماربول لعام ١٩٧٣م لم تدخل حيز النفاذ حينها، فقد استوعب بروتوكول ماربول لعام ١٩٧٨م الاتفاقية الأصلية[٤٧]. وفي عام ١٩٩٧م، اعتمد بروتوكول لتعديل الاتفاقية وأضيف ملحق سادس جديد دخل حيز النفاذ في ١٩ مايو ٢٠٠٥م. وقد تم تحديث اتفاقية ماربول بالتعديلات بشكل مستمر.

وتتضمن الاتفاقية لوائح تهدف إلى منع وتقليل التلوث الناجم عن السفن سواء أكان بسبب حادث عرضي أم بسبب التشغيل الاعتيادي، وتضم حالياً ستة ملاحق عملية تحمل في طياتها قواعد صارمة بخصوص عمليات تفريغ المواد النفطية وتصريفها.

الملحق الأول يتعلق بلائحة منع التلوث بالزيت والتي دخلت حيز النفاذ في ٢ أكتوبر ١٩٨٣م، ويتناول منع التلوث بالنفط من عملية التفريغ العادية والتسريب؛ فالتعديلات التي أدخلت على الملحق الأول في عام ١٩٩٢م ألزمت ناقلات النفط الجديدة أن تحتوي على هياكل مزدوجة وأدخلت جدولاً زمنياً للناقلات الحالية لتلائم الهيكل المزدوج، الذي تمت مراجعته فيما بعد في عامي ٢٠٠١م و ٢٠٠٣م.

الملحق الثاني يتعلق باللائحة التنفيذية لمراقبة التلوث بالمواد السائلة الضارة بالمواد السائبة والتي دخلت حيز النفاذ في ٢ أكتوبر ١٩٨٣م، يتناول تفاصيل ومعايير التفريغ وتدابير مكافحة التلوث من المواد السائلة الضارة المحملة بكميات كبيرة. كما تم إدراج حوالي ٢٥٠ مادة في القائمة الملحقة بالاتفاقية تنظم عملية التخلص من بقايا ومخلفات الشحنات النفطية، منها أنه لا يُسمح بالتخلص من المخلفات المحتوية على مواد ضارة على مسافة ١٢ ميلاً من أقرب أراضي.

الملحق الثالث يتعلق بمنع التلوث الناجم عن المواد الضارة المنقولة بحراً بشكل طرود والذي دخل حيز النفاذ في ١ يوليو ١٩٩٢م، ويحتوي على متطلبات عامة تتعلق بمعايير تفصيلية بشأن التعبئة ووضع العلامات والوثائق والتخزين والكمية والاستثناءات والإخطارات. لأغراض هذا الملحق، فإن "المواد الضارة" هي تلك المواد التي تم تحديدها على أنها ملوثات بحرية في القواعد الدولية للبضائع البحرية الخطرة (IMDG Code) أو التي تستوفي المعايير الواردة في ملحق الملحق الثالث.

الملحق الرابع يتعلق بمنع التلوث بواسطة مياه الصرف الصحي من السفن والذي دخل حيز التنفيذ في ٢٧ سبتمبر ٢٠٠٣م، ويحتوي على متطلبات لمنع التلوث البحري عن طريق مياه الصرف الصحي؛ ويحظر تصريف مياه الصرف الصحي إلى البحر، إلا عندما تكون السفينة مزودة بآلات معتمدة لمعالجة مياه الصرف الصحي أو عندما تقوم السفينة بتفريغ مياه الصرف الصحي المفتتة والمطهرة باستخدام نظام معتمد على مسافة تزيد عن ثلاثة أميال بحرية من أقرب أراضي. ويجب صرف مياه الصرف الصحي التي لم يتم تفتيتها أو تطهيرها على مسافة تزيد عن ١٢ ميلاً بحرياً من أقرب أراضيها.

المرفق الخامس يتعلق بمنع التلوث بواسطة القمامة من السفن والذي دخل حيز النفاذ في ٣١ ديسمبر ١٩٨٨م، يتعامل مع أنواع مختلفة من القمامة ويحدد المسافة المسموحة من أقرب يابسة والطريقة التي يمكن التخلص منها، وأهم ما جاء في هذا الملحق هو الحظر الكامل المفروض على التخلص من جميع أشكال البلاستيك في البحر.

الملحق السادس يتعلق بالوقاية من تلوث الهواء الصادر من السفن والذي دخل حيز النفاذ في ١٩ مايو ٢٠٠٥م، ويضع حدوداً على انبعاثات أكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين من عوادم السفن ويحظر الانبعاثات المتعمدة من المواد المستنفدة للأوزون. وتحدد مناطق التحكم في الانبعاثات المحددة معايير أكثر صرامة فيما يتعلق بأكسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين، بالإضافة إلى مواد أخرى معينة. وهناك فصل تم اعتماده في عام ٢٠١١م يتعلق بتدابير تقنية وتشغيلية إلزامية تتعلق بتجويد استخدام الطاقة والتي تهدف إلى الحد من انبعاثات غازات ضارة من السفن.

(47) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx.

ثالثاً: اتفاقية منع التصادم في البحر ١٩٧٢م[٤٨]

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)

تتضمن الاتفاقية (٤١) قاعدة مقسمة إلى ستة أقسام: الجزء (أ) يشتمل على قواعد عامة، والجزء (ب) يتعلق بالقيادة والإبحار، والجزء (ج) ينظم الأنوار والأشكال، والجزء (د) يتناول إشارات الصوت والضوء، والجزء (هـ) يحتوي على قواعد الإعفاءات، والجزء (و) يعرض قواعد التحقق من الامتثال لأحكام الاتفاقية. وهناك أيضاً أربعة ملحقات تحتوي على متطلبات فنية تتعلق بالأضواء والأشكال وموقعها، أجهزة إشارة صوتية إشارات إضافية لسفن الصيد عندما تعمل على مقربة من الشاطئ، وإشارات الاستيعاب الدولية.

أهم ما جاء في الاتفاقية لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية هو قدرة ربان السفينة وطاقمها على قيادة السفينة والقدرة على المناورة سواء أكانت متحركة أم واقفة بطريقة آمنة والالتزام بالسرعة الآمنة للحيلولة دون وقوع تصادم بحري ينتج عنده ما لا يحمد عقباه.

القاعدة (١٩) تنص على أن يحدد الكشف عن السفينة بواسطة الرادار سفينة أخرى ما إذا كان هناك خطر الاصطدام، وإذا كان الأمر كذلك، فيجب اتخاذ إجراءات لتجنبه. على كل سفينة تخفيض سرعتها للحد الأدنى عند سماع إشارة الضباب من سفينة أخرى.

يجب على كل سفينة التقيد بقواعد الإضاءة الواردة في الجزء (ج) بحيث يجب أن تكون مرئية في نطاقات دنيا (بالأميال البحرية) يتم تحديدها وفقاً لنوع السفينة. بالإضافة إلى ضرورة توفير صافرة بمواصفات معينة لسلامة السفينة وغيرها من السفن[٤٩]، منها ما ورد في القاعدة (٣٣) أنه على السفن التي يبلغ طولها ١٢ متراً أو أكثر أن تتوفر على متنها صافرة وجرس، وعلى السفن التي يبلغ طولها ١٠٠ متر أو أكثر ينبغي أن يتوفر على متنها جرس من نوع (Gong). وعلى السفن الامتثال للإشارات الصوتية والضوئية في حالات الرؤية المحدودة وجذب الانتباه وإشارات الاستغاثة.

تضمنت أيضاً الاتفاقية أربعة مرفقات تتعلق بتحديد المواقع والتفاصيل الفنية للأضواء والأشكال[٥٠]، وإشارات إضافية لسفن الصيد التي تصطاد على مقربة من اليابسة[٥١]، والتفاصيل الفنية لأجهزة إشارة الأصوات[٥٢]، وإشارات الاستغاثة، تسرد الإشارات التي تشير إلى الاستغاثة وتحتاج إلى المساعدة[٥٣].

رابعاً: اتفاقية خطوط الشحن ١٩٦٦م[٥٤]

International Convention on Load Lines, 1966

تتناول هذه الاتفاقية ما يتعلق بجدارة السفينة على أن تطفو بشكل وتأخذ في الاعتبار المخاطر المحتملة حسب المناطق والمواسم. ويحتوي الملحق الفني للاتفاقية على العديد من إجراءات السلامة المتعلقة بالإبحار. وتسري أحكام هذه الاتفاقية على الرحلات الدولية والسفن التي يكون طولها (٢٤) متراً فأكثر وأوزانها (١٥٠) طناً فأكثر من السفن التجارية. كما تتناول طلب الامتثال للحصول على شهادة خط الشحن الدولية تصدر من سلطات دولة العلم العضو في الاتفاقية.

تم إبرام بروتوكول ١٩٨٨م، ليتناول تعديلات تتعلق بمتطلبات للتماشي مع المتطلبات الواردة في اتفاقيتي سولاس (SOLAS) وماربول (MARPOL)، في بعض الأحكام في الملاحق الفنية للتحميل.

خامساً: الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات ١٩٧٢م[٥٥]

International Convention for Safe Containers (CSC), 1972

كان هناك زيادة سريعة في استخدام حاويات الشحن في ستينيات القرن الماضي لشحن البضائع عن طريق البحر أدى إلى

---

(٤٨) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx. انضمت إليها المملكة بموجب المرسوم الملكي م/ ١٢ وتاريخ ١٩/ ١١/ ١٣٩٦هـ.

(٤٩) القاعدة (٣٢) في الجزء (د).

(٥٠) الملحق الأول.

(٥١) الملحق الثاني.

(٥٢) الملحق الثالث.

(٥٣) الملحق الرابع.

(٥٤) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx، انضمت المملكة بموجب المرسوم الملكي رقم م/ ١٦ وتاريخ ٣/ ٣/ ١٣٩٥هـ.

(٥٥) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-(CSC).aspx، انضمت المملكة بموجب المرسوم الملكي م/ ٧٨ وتاريخ ١٩/ ١١/ ١٣٩٦هـ.

تطور سفن الحاويات المتخصصة. في عام ١٩٦٧م، تعهدت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بدراسة سلامة الحاويات في النقل البحري باعتبارها الجانب الأكثر أهمية للنظر في أوضاعها.

وبالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا، قامت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بوضع مشروع اتفاقية، وفي عام ١٩٧٢م، اعتمدت صيغة الاتفاقية النهائية في مؤتمر عُقد بصورة مشتركة بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية لتحقيق هدفين، أحدهما هو الحفاظ على مستوى عالٍ من سلامة الحياة البشرية في نقل ومناولة الحاويات عن طريق توفير إجراءات فحص مقبولة عموماً ومتعلقة بمتطلبات صارمة. والآخر هو تسهيل النقل الدولي للحاويات عن طريق توفير لوائح دولية موحدة للسلامة، تنطبق أيضاً على جميع وسائط النقل البري والبحري. وبهذه الطريقة، يمكن تجنب تباين قوانين السلامة الوطنية بين الدول الأعضاء.

تسري متطلبات الاتفاقية على الغالبية العظمى من حاويات الشحن المستخدمة دولياً، باستثناء تلك المصممة خصيصاً للنقل عن طريق الجو. نطاق الاتفاقية يقتصر على حاويات ذات الحجم الأدنى بشكل معين أثناء الشحن.

تتضمن الاتفاقية ملحقين، الأول يضم اللوائح الخاصة بفحص الحاويات والتفتيش عليها واعتمادها وصيانتها، أما الآخر فيضم متطلبات واختبارات السلامة الهيكلية، بما في ذلك تفاصيل إجراءات الفحص. يحدد الملحق الأول الإجراءات التي بموجبها يجب أن تكون الحاويات المستخدمة في النقل الدولي معتمدة من قبل سلطة تابعة لدولة متعاقدة أو منظمة تعمل نيابة عنها. تسمح السلطة أو ممثلتها المفوضة للصانع بوضع حاويات موافقة السلامة على الحاويات المعتمدة التي تحتوي على البيانات الفنية ذات الصلة.

ولكي تحقق الاتفاقية غايتها، ينبغي أن تكون هناك موافقة بين الدول الأعضاء على إجراءات السلامة. وفيما يتعلق بصيانة الحاويات اللاحقة المعتمدة سلفاً حسب إجراءات السلامة فإن المسؤولية تقع على عاتق المالك، الذي يلتزم بفحص الحاوية بشكل دوري. وتتطلب الاتفاقية إخضاع الحاوية لفحوصات مختلفة والتي تمثل مجموعة من متطلبات السلامة لكل من وسائط النقل الداخلية والبحرية.

سادساً: الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن اضرار التلوث بالزيت ١٩٦٩م(٥٦)

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969

تحمِّل الاتفاقية مالك السفينة مسؤولية الأضرار الناتجة عن تسرب النفط لمياه البحر على مالك السفينة، وهي مسؤولية يصعب على مجهز السفينة التخلص منها رغم وجود استثناءات. ولكي يستفيد المجهز منها يجب على المالك إثبات وقوعها وأن سبب الضرر لم يكن بسبب خطأ من المالك أو أحد تابعيه. ومع ذلك يجوز له تحديد المسؤولية فيما يتعلق عند وقوع الحادث المتسبب بالضرر. تلزم الاتفاقية ملاك السفن بتأمين مسؤولياتهم أو توفير السفن ضمان مالي آخر بمبالغ يعادل قيمة التعويض عن المسؤولية الكاملة للمالك عن الحادث الواحد. وتنطبق الاتفاقية على جميع السفن البحرية التي تحمل النفط بكميات كبيرة، أي التي تحمل أكثر من ٢٠٠٠ طن من النفط كما تلزم التأمين على المسؤولية فيما يتعلق بأضرار التلوث النفطي.

هذا ويستثنى من أحكام الاتفاقية السفن الحربية والسفن التي تملكها أو تديرها الدولة وتستخدم في الوقت لأغراض حكومية غير التجارية. إلا أن أحكام الاتفاقية تسري على السفن التي تملكها الدولة وتستخدم لأغراض تجارية. والاستثناء الوحيد فيما يتعلق بهذه السفن هو أنها غير مطالبة بالتأمين عليها. وعوضاً عن ذلك، يجب أن تتوفر شهادة صادرة عن السلطة المختصة بدولتها تفيد بأن مسؤولية السفينة مغطاة بموجب الاتفاقية.

تنطبق الاتفاقية على الضرر الناجم عن التلوث الناتج عن انسكاب الزيوت الثابتة التي تتعرض لها أراضي الدولة العضو وبحرها الإقليمي وينطبق على السفن التي تنقل النفط بكميات كبيرة كبضائع وليس التسربات من السفن الأخرى غير الناقلات النفطية.

---

(٥٦) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx، انضمت المملكة بموجب المرسوم الملكي رقم م/ ٣١ وتاريخ ٢٤/ ١١/ ١٤١٢هـ ولبروتوكول ١٩٩٢م بموجب المرسوم الملكي م/ ٢٣ وتاريخ ١١/ ٦/ ١٤٢٣هـ.

كما تم إبرام بروتوكول ١٩٩٢م الذي أدى إلى توسيع نطاق الاتفاقية ليشمل الضرر الناجم عن التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة (EEZ) أو أي مجال مكافئ في دولة طرف. يغطي البروتوكول الضرر الناجم عن التعويض عن الأضرار البيئية ويقتصر على التكاليف المتكبدة من أجل اتخاذ تدابير معقولة لتنظيف البيئة الملوثة. كما تغطي الاتفاقية النفقات التي قد تصرف على التدابير الوقائية حتى في حالة عدم حدوث تسرب للنفط عند وجود خطر جسيم ووشيك قد يحدث ضرر تلوث. كما قام البروتوكول بتمديد الاتفاقية لتشمل الانسكابات من السفن البحرية التي تم بناؤها أو تجهيزها لنقل النفط بكميات كبيرة كبضائع بحيث تنطبق على كل من الناقلات المحملة وغير المحملة، وحتى عند انسكاب النفط من هذه السفن.

وبموجب بروتوكول ١٩٩٢م، لا يمكن لمالك السفينة أن يحدد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر الناجم عن التلوث ناتج عن الفعل أو الإهمال الشخصي لمالك السفينة أو تابعيه، أو ارتكب بقصد التسبب في مثل هذا الضرر، أو بتهور وبمعرفة أن الضرر قد يحدث.

سابعاً: الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها ٢٠٠٤م[٥٧]

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM), 2004

يتم استخدام مياه الصابورة لتحقيق الاستقرار والاتزان للسفينة وقد تحمل كائنات ضارة للبيئة البحرية، وعند التخلص من قد تسبب أضرار بيئية تكلف الكثير لإزالتها[٥٨].

تهدف هذه الاتفاقية إلى منع انتشار الكائنات المائية الضارة من منطقة إلى أخرى، وذلك بوضع معايير وإجراءات لإدارة ومراقبة مياه صابورة السفن ورواسبها.

وبموجب الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ ٨ سبتمبر ٢٠١٧م، يتعين على جميع السفن في النقل الدولي إدارة مياه الصابورة والرواسب إلى مستوى معين، وفقاً لخطة إدارة مياه الصابورة الخاصة بالسفينة. كما يتعين على جميع السفن حمل دفتر سجل مياه الصابورة وشهادة دولية لإدارة مياه الصابورة. ستحتاج معظم السفن إلى تركيب نظام لمعالجة مياه الصابورة على متن السفن.

---

(٥٧) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx. انضمت المملكة للاتفاقية بتاريخ ٢٥ أبريل ٢٠١٨م، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ ٢٥ يوليو ٢٠١٨م.

(٥٨) انظر مقال مجلة "بيئتنا" العدد (٩٩): http://www.beatona.net/CMS/index.php?option=com_content&view=article&id=1285&Itemid=84&menuid=&lang=en "تقدر كمية مياه الصابورة التي تحملها السفن عبر الكرة الأرضية كل عام بما يتراوح بين ٣ إلى ١٠ مليار طن (المنظمة البحرية الدولية، ٢٠٠٤م). والغرض من حمل هذه المياه من السفن هو توفير التوازن والاستقرار، ومع المياه تدخل دون قصد إلى السفن بعض الأنواع = البحرية. وقد تسافر لآلاف الكيلومترات قبل أن يتم التخلص منها في ميناء الوجهة النهائية. وهناك ما يقدر بنحو ٧٠٠٠ نوع على الأقل من الكائنات يتم حملها في صهاريج مياه الصابورة بالسفن حول العالم (البرنامج العالمي لإدارة مياه الصابورة، ٢٠٠٤م). وحين تلقي الكائنات في مياه شبيهة بمنشئها يمكن أن تصبح مستقرة في بيئتها الجديدة. وتتفاقم هذه المشكلة نتيجة تضاعف حجم التجارة الدولية بسبب العولمة، علاوة على أن ما يزيد على ٩٠٪ من تجارة البضائع في العالم يتم نقلها عن طريق البحر. وكان إدخال بلح البحر من النوع المعروف بـ«زيرا» إلى البحيرات العظمى في أمريكا الشمالية واحدة من أسوأ حالات نقل الكائنات من خلال مياه الصابورة. فقد لوث بلح البحر إمدادات المياه المحلية وأدى إلى تدمير البنية التحتية التي تقع تحت المياه، وقد بلغت التكلفة الإجمالية لرفع الآثار الناجمة عن ذلك ما يقرب من مليار دولار أمريكي في الفترة بين عامي ١٩٨٩-٢٠٠٠م. أما الاتفاقية الجديدة التي ترعاها المنظمة البحرية الدولية التابعة للأمم المتحدة فقد ظلت قيد الإعداد لمدة ١٠ سنوات. وينطبق المستوى الأول للوائح الواردة في هذه الاتفاقية على جميع السفن، في حين يعطي المستوى الثاني للدول الخيار في اتخاذ تدابير وقائية إضافية قبل السماح للسفن بدخولها موانئها وقد وافقت الدول على أن تكون الفترة بين عامي ٢٠٠٩-٢٠١٦م فترة تطبيق تدريجي للوائح المختلفة، وذلك بهدف منح شركات الملاحة وقتاً كافياً للالتزام باللوائح الجديدة. وسوف يكون على السفن اعتباراً من عام ٢٠٠٩م أن تضمن أن تفريغاتها من مياه الصابورة لا تحتوي على أكثر من ١٠ كائنات تستطيع الحياة يزيد حجمها عن ٥٠ مايكرومتر/ متر مكعب. والتحدي المستقبلي هو الوصول بالتصديقات إلى العدد المطلوب لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ حيث إنه لابد من أن توافق على الاتفاقية ٣٠ دولة تمثل الحمولات الخاصة بها ٣٥٪ من إجمالي حمولات الشحن في العالم".

بموجب المادة الثانية من الاتفاقية تتعهد الدولة العضو بتطبيق أحكام الاتفاقية وملاحقها لمنع نقل الكائنات المائية الضارة ومسببات الأمراض والحد منها والقضاء عليها في نهاية المطاف من خلال التحكم في مياه صابورة السفن والرواسب وإدارتها، ولها الحق في أن تتخذ، بشكل فردي أو مشترك مع الدول الأعضاء الأخرى، تدابير أكثر صرامة فيما يتعلق بالوقاية، أو الحد من أو القضاء على مسببات المشكلة، بما يتفق مع القانون الدولي. ولها أن تقوم بتأمين الموانئ والمرافق التي يحدث فيها تنظيف صهاريج الصابورة أو إصلاحها. كذلك لسلطات الدولة العضو أن تطلب من السفن أن يتم فحصها واعتمادها، ويمكن أن يعاينها ضباط مراقبة دول الميناء الذين يمكنهم التحقق من أن السفينة لديها شهادة صالحة، وتفقد كتاب سجل مياه الصابورة وأخذ عينة منها. ويجوز إجراء فحص تفصيلي عند الحاجة لذلك و"يتعين على الطرف المنفذ للتفتيش أن يتخذ الخطوات التي من شأنها أن تضمن ألا تقوم السفينة بإفراغ مياه الصابورة حتى يمكنها القيام بذلك دون تقديم تهديد بالضرر للبيئة أو صحة الإنسان أو الملكية أو الموارد"(٥٩).

تلتزم السفينة بأن يكون على متنها الطائرة خطة إدارة مياه الصابورة المعتمدة من السلطة تتضمن وصفاً مفصلاً للإجراءات الواجب اتخاذها لتنفيذ متطلبات إدارة مياه الصابورة وممارسات إدارة مياه الصابورة اللازمة.

تلتزم السفينة بتغيير مياه الصابورة (بالتفريغ والتعبئة) على بعد ما لا يقل عن ٢٠٠ ميل بحري من أقرب يابسة والمياه في عمق ٢٠٠ متر على الأقل، مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية (IMO). وفي الحالات التي تكون فيها السفينة غير قادرة على إجراء تغيير مياه الصابورة على هذا النحو، ينبغي أن يكون تغيير مياه الصابورة بعيداً قدر الإمكان عن أقرب يابسة، وفي جميع الحالات لا تقل المسافة عن ٥٠ ميلاً بحرياً من أقرب يابسة وفي المياه بعمق ٢٠٠ متر على الأقل. تحصل السفينة على شهادة دورية بقيامها بالإجراءات المطلوبة.

(٥٩) المادة ٩ من الاتفاقية.

ثامناً: الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي لمنع التلوث بالزيت لعام ١٩٩٠م(٦٠)

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990

تهدف هذه الاتفاقية إلى توفير إطار عالمي للتعاون الدولي في مكافحة الحوادث أو التهديدات الرئيسية للتلوث البحري، بحيث تتخذ الدول الأعضاء كل الإجراءات الضرورية للتأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي ووضع تدابير للتعامل مع حوادث التلوث، سواء على الصعيد الوطني أو بالتعاون مع البلدان الأخرى.

وبالنسبة للسفن، يتعين عليها تنفيذ خطة طوارئ تلوث نفطي على متنها. كما يتعين على مشغلي الوحدات البحرية الخاضعة لولاية الدول الأعضاء أن يكون لديهم خطط طوارئ لتلوث النفط أو ترتيبات مماثلة يجب تنسيقها مع الأنظمة الوطنية للاستجابة السريعة والفعالة لحوادث التلوث النفطي. كما يتعين على السفن الإبلاغ عن حوادث التلوث للسلطات الساحلية، وتفصّل الاتفاقية الإجراءات التي ينبغي اتخاذها بعد ذلك.

تاسعاً: الاتفاقية الدولية لإزالة المواد العالقة الضارة لعام ٢٠٠١م(٦١)

International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001

تحظر الاتفاقية استخدام الأنواع العضوية الضارة في الدهانات المانعة للعوالق الضارة المستخدمة في السفن وتضع آلية لمنع الاستخدام المحتمل في المستقبل للمواد الضارة

(٦٠) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx،
انضمت المملكة بموجب المرسوم الملكي م/٢٦ وتاريخ ١٠/ ٥/ ١٤٣٠هـ.

(٦١) http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx،
انضمت المملكة بموجب المرسوم الملكي م/٦٥ وتاريخ ٤/ ٧/ ١٤٣٩هـ.

الأخرى في النظم المانعة للعوالق. وتستخدم الدهانات المانعة للعوالق في تغطية قيعان السفن لمنع السوائل مثل الطحالب والرخويات التي تربط نفسها بهيكل السفينة، مما يؤدي إلى إبطاء حركتها وزيادة استهلاك الوقود.

في السابق كان يستخدم للسفن الشراعية الجير والزرنيخ، وعندما تطور تصنيع هياكل السفن، طورت صناعة المواد الكيميائية الحديثة الدهانات الفعالة المضادة للعوالق باستخدام المركبات المعدنية. هذه المركبات تنتشر ببطء في مياه البحر وتقتل الكائنات البحرية الأخرى التي تعلق على السفينة. لكن الدراسات أظهرت أن هذه المركبات تستمر في الماء، وتقتل الحياة البحرية، وتضر بالبيئة البحرية. يحتوي أحد أكثر الطلاءات المضادة للعوالق فعالية، والذي تم تطويره في ستينيات القرن الماضي، على ثلاثي بوتيل القصدير العضوي (TBT)، والذي ثبت أنه يسبب تشوهات في المحار. بموجب أحكام الملحق الأول من الاتفاقية أنه يجب على جميع السفن تجنب استخدام المركبات العضوية التي تعمل كمبيدات بيولوجية في الأنظمة المانعة للعوالق.

عاشراً: اتفاقية سفن الركاب للرحالات الخاص لعام ١٩٧١م وبروتوكول ١٩٧٣م+

Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971; Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973

الغرض من هذه الاتفاقية وبروتوكول ١٩٧٣م هو للنظر في الإجراءات اللازمة الفنية التي تغطي جوانب السلامة المتعلقة بنقل الركاب على متن السفن. واهتم البروتوكول بشأن متطلبات الفراغات لسفن الركاب التجارية الخاصة في عام ١٩٧٣م. ويتضمن هذا البروتوكول قواعد تقنية تغطي جانب السلامة في نقل الركاب في سفن الركاب التجارية الخاصة، وبالتالي تعد متطلبات الفراغات لسفن الركاب التجارية الخاصة مكملة لاتفاقية السفن التجارية الخاصة لعام ١٩٧١م.

الحادي عشر: القواعد الدولية لإدارة السلامة[٦٢]

International Safety Management "ISM"

توفر هذه القواعد معياراً دولياً للإدارة والتشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث في ١٦ مادة، وتضع أهدافاً لإدارة السلامة وتتطلب إنشاء نظام إدارة السلامة (SMS) من قبل "الشركة"، والتي تعرف بأنها مالك السفينة أو أي شخص له مركز قانوني يخوله أن يكون مسؤولاً عن السفينة كالمدير ومستأجر السفينة غير مجهزة، الذي تولى مسؤولية تشغيل سفينة. ومن ثم يتعين على الشركة وضع وتنفيذ سياسة لتحقيق هذه الأهداف. ويشمل ذلك توفير الموارد اللازمة والدعم على البر. ويتوقع من كل شركة "أن تعين شخصاً أو أشخاصاً على البر يتمتعون بإمكانية الوصول المباشر إلى أعلى مستويات الإدارة". ويجب توثيق الإجراءات المطلوبة في هذه القواعد وتجميعها في دليل إدارة السلامة، ويجب الاحتفاظ بنسخة منها على متن السفينة. وقد جرى تعديلات عديدة على هذه القواعد كان آخرها تعديل يونيو ٢٠١٣م ودخل حيز التنفيذ في يناير ٢٠١٥م.

تم وضع القواعد بموجب أحكام الفصل التاسع من الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحار (SOLAS 1974)، على أن تصبح إلزامية بالنسبة للشركات التي تقوم بتشغيل أنواع معينة من السفن، اعتباراً من ١ يوليو ١٩٩٨م، وتلتزم حكومات الدول الأعضاء بتحديد معايير السلامة، وتقع عليها مسؤولية ضمان إصدار وثائق الامتثال وفقاً للمبادئ التوجيهية الواردة بقواعد "ISM".

ويجب على الشركات المشغلة للسفن عند تطبيقها لنظام إدارة السلامة "SMS"[٦٣]، أن تتأكد من امتثالها لقواعد "ISM".

---

(62) http://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx.

(٦٣) نظام إدارة السلامة Safety Management System (SMS) هو نظام منظم تم وضعه وتنفيذه من قبل شركات الشحن لضمان سلامة السفينة والبيئة البحرية. تمثل تعليمات هذا النظام جانباً هاماً من جوانب إدارة السلامة الدولية (ISM)، وهي تفصّل جميع السياسات والممارسات والإجراءات المهمة التي يجب اتباعها لضمان سلامة عمل السفن في البحر. جميع السفن التجارية مطالبة بوضع إجراءات إدارة السفن الآمنة. تشكل تعليمات هذا النظام أحد =

خاتمة

بعد عون الله وتوفيقه، حري بأن يتم عرض أبرز نتائج البحث والتوصيات التي يمكن أن تكون بدايات لدراسات قانونية لتطوير التشريعات البحرية التجارية السعودية. وسيتم تناول النتائج ثم التوصيات فيما يلي:

أولاً: النتائج

يتبين من البحث الآتي:

١- أن مفهوم صلاحية السفينة تمرحل عبر الوقت وتبلور حيث لم يُعطِ الاهتمام القانوني من قبل التشريعات والمحاكم والفقه قبل قانون هارتر ١٨٩٣م الأمريكي، إذ كان يعتمد الشاحن على حرص مجهز السفينة فيما يتعلق بسلامتها كونها تمثل ثروته بل ولم يكن للشاحن مطالبة الناقل التعويض عن الضرر الذي يصيب بضاعته عند تعرض السفينة لخطر بحري يؤدي إلى هلاكها وهلاك ما عليها من بضائع، وسبب ذلك يرجع إلى ورود استثناءات وإعفاءات في عقود النقل ووثائق الشحن تعفي الناقل من المسؤولية عند هلاك البضاعة حتى وإن كان السبب يرجع لعدم صلاحية السفينة للملاحة.

٢- أن المجتمع الدولي أدرك أهمية تأثير السفن على سلامة البيئة البحرية وأن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية لا يقتصر على قدرة السفينة شق طريقها عبر البحار فقط، ولكن يشمل أيضاً امتثالها بالمتطلبات الدولية الواردة بالاتفاقيات الدولية وما يتعلق بكفاءة ومؤهلات طاقم السفينة وما يجب أن يتوفر من وثائق.

٣- القضاء الإنجليزي فيما يتعلق بالقانون البحري على وجه العموم وصلاحية السفينة للملاحة على وجه الخصوص، يقدم آراء عميقة يمكن الاستفادة منها لتجويد التشريع البحري السعودي وخصوصاً فيما يتعلق بسن اللوائح الخاصة بذلك.

٤- لا يقل التأكد من مؤهلات البحارة أهمية عن أهلية الربان فيما يتعلق بإدارة السفينة. كما أنه من الضروري هنا التأكد من أن جميع الطاقم قادر على التحدث بلغة واحدة يسهل من خلالها تنفيذ الأوامر والتوجيهات والتخاطب بشكل جلي لتعلق هذا الأمر بسلامة السفينة وما عليها أثناء الرحلة البحرية.

٥- أهمية هيئات التصنيف البحري وأنها الجهات التي تعطي شهادات صلاحية السفن للملاحة البحرية فضلاً عن الالتزام بجميع ما جاء بالاتفاقيات الدولية ذات العلاقة والتي تمنح السفينة صلاحيتها للملاحة.

٦- هناك ثلاثة أصناف من الوثائق ينبغي أخذها بالحسبان لاكتساب السفينة صلاحيتها للملاحة وهي: (أ) وثائق لازمة للملاحة، كتلك المتعلقة بالخطوط الملاحية الأساسية والبديلة والرسومات البيانية للسفينة ومرافقها. (ب) مخطط السفينة، كالتي تختص بجميع مرافق السفينة من أماكن الغرف ومسمياتها وأنابيب الإمدادات والمكائن والعنابر وغيرها. (ج) وثائق أخرى لازمة تتعلق بشكل غير مباشر بصلاحية السفينة

= الأجزاء المهمة في شفرة ISM. يضمن نظام إدارة السلامة (SMS) أن تلتزم كل سفينة بقواعد ولوائح السلامة الإلزامية، وأن تتبع القواعد والإرشادات والمعايير التي توصي بها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وجمعيات التصنيف، والمنظمات البحرية المعنية. يجب أن تستوفي تعليمات إدارة السلامة بعض المتطلبات العملية الأساسية لضمان سلامة كل سفينة، وهي: الإجراء والمبادئ التوجيهية للتصرف في حالة الطوارئ، وسياسة السلامة وحماية البيئة، والإجراء والمبادئ التوجيهية للإبلاغ عن الحوادث أو أي شكل آخر من أشكال المخالفات، ومعلومات واضحة عن مستويات السلطة وخطوط الاتصال بين أفراد طاقم السفينة، والعاملين في إدارة السفن على البر، وإجراءات ومبادئ توجيهية لضمان التشغيل الآمن للسفن وحماية البيئة البحرية بما يتماشى مع التشريعات الدولية ذات الصلة ودول العلم، وإجراءات الإدارة الداخلية والتقارير الإدارية، والمعلومات التفصيلية للسفينة. بشكل عام، يتكون نظام إدارة السلامة من تفاصيل حول كيفية عمل السفينة بشكل يومي، وما الإجراءات الواجب اتباعها في حالة الطوارئ، وكيف يتم إجراء صقل المهارات والتدريبات، والتدابير اللازمة من أجل عمليات السلامة، وتحديد الشخص المسؤول. بالعموم، خطة إدارة السلامة هي مسؤولية مالك السفينة أو ممثله أو الشخص الذي يعينه المالك. ومع ذلك ، فإن ربان السفينة وطاقمها هم أفضل من يضع إجراءات إدارة السلامة لخبرتهم بالسفينة من الداخل والخارج.

للملاحة، كالوثائق التي تتطلبها إدارة الميناء أو دولة العلم للامتثال بمتطلبات الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة واللازمة لصلاحية السفينة للملاحة، بحيث يسمح لها للدخول إلى الميناء أو الخروج منه أو تحميل أو تفريغ البضائع.

٧- اتضح من البحث ندرة المتخصصين بالقانون البحري التجاري مما يعني الحاجة للاهتمام أكثر بهذا التخصص المهم وخصوصاً أن المملكة العربية السعودية تقع على بحرين هما الخليج العربي شرقاً، والبحر الأحمر غرباً، بالإضافة أن ٩٥٪ من التجارة السعودية تقريباً تتم عن طريق البحار.

ثانياً: التوصيات

- أولاً: يوصى بالاستعانة بهذا البحث فيما يتعلق بمفهوم صلاحية السفينة للملاحة عند إعداد اللوائح الخاصة بتنظيم متطلبات صلاحية السفينة للملاحة البحرية وذلك لتناول هذا المفهوم المهم بعمق يحول دون الوقوع باللبس بالنسبة لمالكي السفن السعودية ومجهزيها، وهذا يوفر لهم الحماية القانونية لتجنب الوقوع بمسؤوليات تجاه الغير تتعلق بصلاحية السفينة للملاحة البحرية.
- ثانياً: أهمية التأكد من كفاءة ربان السفينة عند التوظيف وأهليته لقيادة السفينة لتأثيره على صلاحيتها للملاحة، وخصوصاً ما يتعلق بسلامته العقلية والنفسية والجسدية عند البدء بالرحلة البحرية. كذلك التأكد من معرفته بأنظمة السفينة وخصوصاً الحديثة منها والمتعلقة بسلامتها كما هو الحال مع أنظمة مكافحة الحرائق.

المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

بسعيد، مراد (٢٠١٢م). *عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية*. رسالة دكتوراه، بلقايد، تلمسان: جامعة أبي بكر.

سليمة، صلاح محمد (٢٠٠٦م). *تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض*. بحث للحصول على درجة الدكتوراه، طنطا: جامعة طنطا.

سليمة، صلاح (٢٠١٧م). *الوجيز في قواعد التجارة البحرية*. الرياض: مكتبة القانون والاقتصاد.

طه، مصطفى كمال (٢٠٠٧م). *القانون البحري*. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي.

عبدالرحيم، ثروت (١٩٨٥م). *شرح القانون البحري السعودي*. الرياض: جامعة الملك سعود.

عبدالله، درويش؛ والعمر، عدنان؛ وحسني عمارين، القاضي (٢٠١٨م). *شرح القانون البحري والجوي السعودي*. الرياض: الرشد.

العريني، محمد فريد؛ ودويدار، هاني (٢٠٠٠م). *مبادئ القانون التجاري والبحري*. الإسكندرية: دار الجامعة الجديد.

عطا، مسعود (٢٠١٨م). *الواضح في القانون البحري وفقاً لأحدث الأنظمة السعودية*. الرياض: دار الإجادة.

عطية، وليد خالد (د.ت.). الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة. *مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية*، المجلد ٥، العدد (١)، ص ٢٥٩.

عوض، علي جمال الدين (١٩٨٧م). *القانون البحري*. القاهرة: دار النهضة العربية.

قايد، بهجت عبدالله (١٩٨٤م). *القانون البحري*. القاهرة: مكتبة نهضة الشرق.

موسى، طالب حسن (٢٠٠٧م). *القانون البحري*. عمان: دار الثقافة.

ثانياً: التشريعات العربية

١- قواعد وتعليمات الموانئ البحرية لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، ١٤٢٧هـ.

٢- اللائحة التنفيذية لفحص ومعاينة السفن الصغيرة غير الخاضعة للمعاهدات الدولية صادرة بموجب قرار مجلس إدارة هيئة النقل العام رقم (٤٣-٩-٣٩) وتاريخ ١٥/ ٩/ ١٤٣٩هـ الموافق ٣٠/ ٥/ ٢٠١٨م.

٣- اللائحة التنفيذية لنظام الموانئ والمرافئ والمنائر ١٣٩٥هـ.

٤- النظام البحري التجاري الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/ ٣٣) وتاريخ ٥/ ٤/ ١٤٤٠هـ..

٥- نظام المحكمة التجارية السعودي ١٣٩٠هـ.

٦- نظام الموانئ والمرافئ والمنائر ١٣٩٤هـ.

ثالثاً: المراجع باللغة الإنجليزية

Baatz, Yvonne and others (2001). *Maritime Law*. 2nd ed., Sweet & Maxwell.

Basedow, Jürgen, & Wurmnest, Wolfgang (2005). *Third-party Liability of Classification Societies*. Springer Berlin: Heidelberg.

Coghlin, Terence and others (2008). *Time Charters*. 6th ed., Informa.

Colinvaux, Raoul (1982). *Carver's Carriage by Sea*. Vol. 1, 13th ed., Stevens & Sons.

Cooke, Julian and others (2007). *Voyage Charters*. 3rd ed., Informa.

De Bruyne, Jan (April 2014). Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati Vol. 45, No. (2), pp. 181-232.

Eder, Bernard and others (2011). *Scruton on Charter Parties and Bills of Lading*. 22nd ed., Sweet & Maxwell.

Kassem, Ahmad Hussam (2006). *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*. PhD Thesis, University of Wales.

Rogers, Anthony; Chuah, Jason; and Dockray, Martin (2016). *Cases and Materials of Goods by Sea*., 4th ed., Routledge.

White, Roger (1995). The Human Factor in Unseaworthiness Claims. *LMCLQ*, p. 221.

Wilson, John (2010). *Carriage of Goods by Sea*. 7th ed., Pearson Education Ltd.

رابعاً: التشريعات والاتفاقيات الدولية

1. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs).
2. International Convention for Safe Containers (CSC) 1972.
3. International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM) 2004.
4. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.
5. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969.
6. International Convention on Load Lines 1966.
7. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) 1990.
8. International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001.
9. International Maritime Dangerous Goods International Bulk Chemical Code.
10. Safety Management System.
11. Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971; Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.
12. The Global Maritime Distress and Safety System.
13. The International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships.
14. The International Code of Safety for High-Speed Craft.
15. The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).
16. The International Gas Carrier Code.
17. The International Life-Saving Appliance (LSA) Code.
18. The International Safety Management (ISM) Code.

خامساً: المواقع الإلكترونية

1. http://www.beatona.net/CMS/index.php?option=com_content&view=article&id=1285&Itemid=84&menuid=&lang=en
2. http://www.iacs.org.uk/about/members
3. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx
4. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx
5. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx
6. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx
7. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-(CSC).aspx
8. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx
9. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx

10. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx
11. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx
12. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Special-Trade-Passenger-Ships-.aspx
13. http://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx
14. https://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society
15. https://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society
16. https://en.wikipedia.org/wiki/International_Association_of_Classification_Societies
17. https://www.jstor.org/stable/794925
18. https://www.wd-deo.gc.ca/eng/13791.asp
19. Risk Distribution and Seaworthiness. *The Yale Law Journal*, Vol. 75, No. (7), (June 1966), pp. 1174-1193.
20. Western Economic Diversification Canada, The Role of Classification Societies, https://www.wd-deo.gc.ca/eng/13791.asp