

جنسية السفينة وظاهرة أعلام المجاملة في الممارسة القانونية الدولية

The nationality of the ship and the phenomenon of flags of convenience in international legal practiceتيغلت فرحات كمال¹،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر

تاريخ الاستلام: 2021/11/30 تاريخ القبول للنشر: 2021/12/26 تاريخ النشر: 2021/12/31



ملخص:

قضت المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بالزامية توافر رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، لتتمكن هذه الأخيرة من الحصول على جنسية الدولة وللإلزام دولة العلم على ممارسة ولايتها ورقابتها بصفة فعلية إزاء السفن التي ترفع علمها، وذلك فيما يتعلق بالشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية المتصلة بها. بيد أن هذا المبدأ لا يطبق في جميع الحالات، إذ ثمة من الدول التي تتبع نظام التسجيل المفتوح للسفن (تشتهر أيضا بتسمية دول أعلام المجاملة)، حيث تقوم بتسجيل السفن في سجلاتها البحرية بغض النظر عن جنسية أو محل إقامة ملاكها الفعليين، وهذا لتحقيق أكبر قدر من المداخل المالية في إطار الاستغلال التجاري لتلك السفن، بالمقابل يستفيد مستغل السفينة من الضرائب المخففة واليد العاملة الرخيصة والقيود القانونية الأقل صرامة في تلك الدول.

الكلمات المفتاحية: جنسية السفينة، دولة العلم، الرابطة الحقيقية، علم المجاملة، اتفاقية قانون البحار.

Abstract:

Article 91 of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 stipulates the obligation to have a Genuine Link between the state and the ship, in order for the latter to obtain the nationality of the state and to oblige the flag state to exercise its jurisdiction and control effectively over ships flying its flag, with regard to administrative, technical and social affairs related to it. However, this principle does not apply in all cases, as there are countries that follow the open registration system for ships (also known under the pejorative term of Flags of Convenience States), where they register ships in their maritime records regardless of the nationality or place of residence of their actual owners, and this is to achieve the greatest extent from the financial income within the framework of the commercial exploitation of these ships, in return the ship operator benefits from reduced taxes, cheap labor and less strict legal restrictions in those countries.

Keywords: Nationality of ship; Flag State; Genuine Link; Flag of Convenience; Convention on the Law of the Sea of 1982.

مقدمة:

الجنسية هي الرابطة القانونية الموجودة بين الشخص والدولة التي ينتمي إليها، والأشخاص وحدهم هم الذين يتمتعون بالجنسية، في حين أن الأموال ليست لها جنسية معينة. ومع ذلك، فإن كافة التشريعات الوطنية تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية وتهتم بتنظيم هذه المسألة، لما للسفينة من أهمية كبرى في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية، وتمثيلها لهيبة الدولة ومركزها في المجتمع الدولي⁽¹⁾.

لقيام رابطة الجنسية في هذا المجال سببان رئيسيان: أولهما، أن السفينة تنتقل من إقليم دولة إلى إقليم دولة أخرى وتتواجد في الشطر الأكبر من رحلتها البحرية خارج الحدود التي تمارس في إطارها الدولة حقوق سيادتها، الأمر الذي يستدعي أن تستمر رابطة وصلة السفينة بدولة العلم الذي ترفعه أينما وجدت، لأن الجنسية هي العامل الأول في تحديد حقوقها وواجباتها زمن السلم والحرب. وثانيهما، هو أن عدم خضوع منطقة أعالي البحار « **The high seas** » لسيادة أية دولة، يفرض إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية، ضمانا للنظام القانوني على ظهرها⁽²⁾. وجدير بالإشارة إلى أنه لم تخضع جنسية السفينة للتنظيم الدولي إلا بمناسبة إبرام معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958⁽³⁾، حيث كانت هذه المسألة تخضع قبل هذا التاريخ لمجموعة من القواعد القانونية الدولية العرفية وإلى عدد من القواعد القانونية الداخلية، فجاءت عقب ذلك هذه الوثيقة الدولية لتتطرق إلى المبادئ العامة فقط، تاركة التفاصيل للقوانين الوطنية للدول المعنية⁽⁴⁾، شأنها في ذلك شأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982⁽⁵⁾.

يمثل "العلم **Le pavillon/The flag**" الذي ترفعه السفينة، الوسيلة المادية التي تبرز وتثبت هويتها في المجتمع الدولي⁽⁶⁾. والقاعدة العامة هي الوحدة بين العلم والجنسية، بمعنى أن السفينة تحمل جنسية الدولة التي ترفع علمها، وهذا يفهم من نصوص الصكين الدوليين المشار إليهما أعلاه، إلا أن هذا الربط لم يأت

1- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015, pp. 51 et s.

2- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 41.

3- Bernard DUJARDIN, Le pavillon français au commerce : Un pavillon en devenir, La Revue Maritime, Numéro 492, France, Décembre 2011, pp. 63 et s.

4- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر، عمان، 2008، ص 68.

5- دخلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حيز التنفيذ بتاريخ 16 نوفمبر سنة 1994، وصادقت عليها الجمهورية الجزائرية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53، المؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، ج ر عدد، 06 صادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996.

6- عبد الرحمن ملزي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص 45.

بصيغة الإطلاق، بل يوجد عدد من الحالات التي يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها⁽¹⁾، أبرزها حالة سماح دولة ما لسفينة مهما كانت جنسية مالكتها بالتسجيل في سجلها البحري ورفع علمها⁽²⁾.

ثمة نوعين من أنظمة تسجيل السفن على الصعيد العالمي: يتمثل النظام الأول في "نظام التسجيل المقيد"، وهو الأسلوب الذي تتبعه معظم الدول عند تسجيل سفنها تسجيلا رسميا من حيث ملكية السفينة، ونقل ملكيتها، وطرزها، والعلامات المميزة للسفينة، وسنة بنائها، وحمولتها، ومدى صلاحيتها لممارسة الملاحة البحرية... إلخ. أما النظام الثاني للتسجيل فهو "نظام التسجيل المفتوح **Open Registry System**"، الذي تشتهر به مجموعة من الدول سميت بـ "دول أعلام المجاملة **Flags of Convenience States**"، إذ يتم وفقه تسجيل ملكية السفينة ونقل ملكيتها طبقا لإجراءات شكلية بسيطة، دون إيلاء أي عناية للضوابط الدقيقة المذكورة سابقا⁽³⁾. ومن الأمثلة البارزة عن الدول التي تتبع نظام التسجيل المفتوح للسفن، نذكر: ليبيريا، جزر البهاماس، بنما، مالطا، الهندوراس، قبرص، برمودا، جبل طارق ولبنان⁽⁴⁾.

ينطوي موضوع أعلام المجاملة على أهمية بالغة من وجهة نظر القانون الدولي، باعتبار أن هذه الظاهرة التي أسفر عنها نظام التسجيل المفتوح للسفن، المتبع من طرف بعض الدول في العالم تحقيا لمصالحها الاقتصادية، في الحقيقة تشكل عائقا يحول دون تجسيد أهداف المجتمع الدولي المتعلقة من جهة، بموضوع سلامة الملاحة البحرية، الذي يرتكز على مجموعة من الاتفاقيات الدولية، في مقدمتها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974⁽⁵⁾، والمتعلقة من جهة أخرى، بموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث

¹- Catherine CHABAUD, « Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ? », Rapport du Conseil économique, social et environnemental, Numéro 15, France, Juillet 2013, p. 93. www.lecese.fr

²- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 77-78.

³- Pierre ANGELELLI, La libre immatriculation des navires : Un gain pour les petites économies insulaires ? : Etude à partir du cas d'Etats de la Caraïbe, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et d'économie de la Martinique, Université des Antilles et de la Guyane, 2012, pp. 7 et s.

⁴- أنظر كل من:

- Mohamad ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Juin 2011, pp. 130-131.

- Pierre DELFAUD, « La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises », Rapport du Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, 2005, pp. 15-16. <http://bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2008-12/rta-atn-securitemaritimefr.pdf>

⁵- دخلت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 حيز التنفيذ بتاريخ 25 ماي سنة 1980، وصادقت الجمهورية الجزائرية عليها و على بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510، المؤرخ في 27 أوت سنة 1983، ج ر عدد، 36 صادر سنة 1983.

الصادر عن السفن، الذي يركز كذلك على مجموعة من الاتفاقيات الدولية، على رأسها الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973⁽¹⁾.

بمقتضى قواعد القانون الدولي، فإن للدولة كامل الحرية فيما يتعلق بمنح جنسيتها للسفن وفي تسجيل السفن في إقليمها وفي الحق في رفع علمها. بيد أنه وفقا لنفس القانون، ينبغي أن تتوافر هناك صلة متينة بين الدولة والسفينة لجعل هذه الأخيرة تحت رقابة وسلطان دولة العلم، وعليه نتساءل عن: **الصلة المقررة في ضوء القانون الدولي لإلزام دولة العلم على ممارسة الرقابة على السفن التابعة لها؟**

للإجابة على هذه الإشكالية، إرتئينا تقسيم ورقة دراستنا إلى مبحثين، نتطرق في المبحث الأول للرابطة الحقيقية التي يقضي القانون الدولي بالزامية توافرها بين الدولة والسفينة التابعة لها، ونسلط الضوء في المبحث الثاني على ظاهرة أعلام المجاملة كنتيجة لغياب تلك الرابطة بينهما.

المبحث الأول

إلزامية توافر رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التابعة لها

تجد السفينة في الدولة صاحبة الجنسية، الحماية ضد ما يمكن أن يصيبها من ضرر من قبل السفن الأخرى أو من طرف سلطات الدول الأخرى، إذ على هذا الأساس تستطيع السفينة المتضررة طلب الحماية الدبلوماسية أو الفصلية لتلك الدولة، ناهيك عن أنه يمكن بواسطة الجنسية تحديد الدولة التي يمكن أن تُطالب بإصلاح الضرر في حالة حصوله، وتمنع الدول الأخرى من فرض قواعد قانونية وتنظيمية غير تلك التي تفرضها الدولة مانحة الجنسية. وتحدد كذلك ما يمكن أن تتمتع به السفينة من امتيازات وفقا للقانون الداخلي والدولي، كالاستفادة من مناطق الصيد في المياه الداخلية والإقليمية للدولة أو الإعفاء من بعض الضرائب والرسوم، وتقديم خدمة هامة في حل مشكلة تنازع القوانين في القضايا التي تخص السفن.

وللجنسية دور ظاهر وواضح في وقت الحروب، في تحديد صفة السفينة المحاربة والسفينة المحايدة، تبعا لموقف الدولة صاحبة الجنسية من الحرب القائمة في ذلك الحين. مع ذلك، تلتزم الدولة بجعل السفن التابعة لها تحترم التنظيم الضروري، بالشكل الذي يجنب توظيف العلم بشكل تعسفي وكل ما من شأنه أن يشكل خطرا على المستعملين الآخرين للبحر. لهذه الاعتبارات، ولتوفير التزام الرقابة هذا، ينبغي أن توجد بين الدولة والسفينة

¹- دخلت الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها حيز التنفيذ بتاريخ 2 أكتوبر سنة 1983، و انضمت الجمهورية الجزائرية إليهما، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-108، المؤرخ في 31 ماي سنة 1988، ج ر عدد، 22 صادر بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

رابطة متينة، لذلك فرض القانون الدولي على المشرع الوطني، وجوب وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة كشرط أساسي لإلزام دولة العلم على ممارسة الرقابة على السفن التابعة لها⁽¹⁾.

للخوض في غمار هذا العنصر، نتناول بالدرجة الأولى، المصدر القانوني الدولي المستلزم لوجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة كشرط أساسي لإلزام دولة العلم على ممارسة الرقابة على السفن التابعة لها، ونعرج بالدرجة الثانية، على مضمون تلك الرابطة الحقيقية وفقا للقانون الدولي.

المطلب الأول: أساس إلزام دولة العلم على ممارسة الرقابة على السفن التابعة لها

منذ إنشاء منظمة الأمم المتحدة سنة 1945، عكفت مجموعة من المنظمات والوكالات والبرامج في منظمة الأمم المتحدة، على إقرار عدد مبرر من التشريعات تتناول قانون البحار من كافة جوانبه، بما في ذلك الملاحة، وصيد الأسماك، وسلامة السفن، والوقاية من التلوث الناجم عن السفن، ورفاه البحارة، وما إلى ذلك من المواضيع. وتستند هذه التشريعات كلها إلى مبدئين أساسيين هما: حرية الملاحة ومسؤولية الدول عن جميع الأمور المتعلقة بالسفن التي تحمل جنسيتها، بمعنى أن دول العلم تقع على كاهلها المسؤولية الأولية عن كفالة خضوع سفنها للاشتراطات ذات الصلة المنصوص عليها في الصكوك الدولية.

قضت المادة 91/فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ومن قبلها المادة 5 من معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958، بأنه: "تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة". فمن أبرز القواعد المستقرة في أحكام هاذين الصكين الدوليين، أن للدولة كامل الحرية في تحديد شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيلها في إقليمها وللحق في رفع علمها⁽²⁾، وهذا التوجه حسب جانب من الفقه، مرتبط بصورة وثيقة بمبدأ تقليدي راسخ في القانون الدولي للبحار، يتمثل في مبدأ حرية البحار « **Le principe de la liberté des mers** »⁽³⁾. بعبارة أخرى، فإن الظاهر والصريح من النص المستعرض أعلاه، هو تخلي هذه الصكوك الدولية عن وضع معايير اكتساب السفن لجنسيات الدول، وهذا في الواقع أمر طبيعي بالنظر لسياسات الدول واقتصادياتها ومراعاتها لحاجتها من الأساطيل البحرية والتجارية، ومراعاتها كذلك، لحاجتها إلى الموارد البشرية المؤهلة في إطار سياسة تنمية شاملة في مجال التشغيل...إلخ. من جهة ثانية، فإن الدول لا تتفق أيضا حول المعايير التي تعتمد عليها لاكتساب السفن جنسيتها، بالنظر إلى

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 64.

² - Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008-2009, pp. 107-112.

³ - François LE BORGNE, La légitimité de l'Etat du port de contrôler la navigation des navires, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en droit, Faculté de droit, Université de Montréal, 2003, pp. 20-21.

الفروق بينها في المجالات المذكورة آنفا. مع ذلك، يلاحظ أنه ثمة جملة من المعايير والضوابط المستقرة في التشريعات المقارنة، يمكن حصرها عموماً وتكاد معظم الدول تعتمد في تعاملها مع موضوع اكتساب السفينة للجنسية، وهذه المعايير هي كالاتي: 1/ شرط البناء الوطني، أي ينبغي أن يتم بناء السفينة في تلك الدولة وبموجب قوانينها ذات الصلة بموضوع بناء وتشبيد السفن؛ 2/ شرط الملكية الوطنية، أي يجب أن تعود ملكية السفينة كلها أو بعضها لرعايا وأشخاص تلك الدولة، سواء كانوا أشخاصاً طبيعيين أو معنويين؛ 3/ شرط الطاقم الوطني، أي ينبغي أن يكون أفراد طاقم السفينة، كلهم أو بعضهم، من رعايا الدولة حتى تتمكن هذه الأخيرة من منح جنسيتها للسفينة⁽¹⁾.

إن إحالة المادة 91/91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لمسألة منح الجنسية للسفن، إلى التشريعات الداخلية للدول بحسب المصلحة التي تراها هذه الأخيرة، قد جعل هذه الدول تتفاوت في أخذها بمعايير و ضوابط منح الجنسية، ومن ثم، فإن هذا الأمر لم يسلم من بعض التعقيدات والمشاكل التي يمكن أن تلازم موضوع جنسية السفينة وما ينجم عنها من آثار على الصعيد القانوني⁽²⁾. ثم إن اختلاف هذه التشريعات قد يقود - وكما هو الحال بالنسبة للشخص الطبيعي والاعتباري - إلى أن تحمل السفينة جنسية دولتين أو أكثر، أو أن تحمل أكثر من علم لاعتبارات الملائمة، أو على الأقل، أن تحمل سفينة علم دولة لا تربطها بها رابطة حقيقية ولا تمارس عليها أي رقابة تذكر. وبالرغم من صراحة معظم التشريعات في تعاملها مع إجراءات نقل ملكية السفينة ومنحها جنسيتها والسماح لها برفع علمها، فإن العمل الدولي قد عرف أمثلة وتعاملاً معيناً مع استغلال السفن، جعل من هذه الأخيرة مجرد وسيلة نقل دون إيلاء أي اعتبار لجنسيتها ودون ممارسة أوجه الرقابة الفعلية عليها⁽³⁾.

لتقادي الوقوع في مثل هذه الاختلافات والاختلالات من طرف الدول، صاغت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، جملة من المتطلبات القانونية، الهدف الرئيسي منها ضبط حرية الدولة عند منحها الجنسية للسفن والسماح لها برفع علمها⁽⁴⁾. فقد قضت في المادة 91/91 من المادة 1 منها، بإلزامية وجود ما يصطلح عليه بـ "الرابطة الحقيقية Lien Substantiel/Genuine Link" بين الدولة والسفينة⁽⁵⁾، كشرط أساسي

¹- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ص 145-157.

²- Catherine CHABAUD, op-cit., p. 93.

³- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 160.

⁴- Bernard DUJARDIN, op-cit., p. 63.

⁵- عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 306-307.

للإلزام دولة العلم على ممارسة ولايتها ورقابتها بصفة فعلية إزاء السفن التي ترفع علمها، وذلك فيما يتعلق بالشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية المتصلة بتلك السفن⁽¹⁾.

فلا يكفي في ضوء هذه القاعدة لحصول السفينة على جنسية دولة معينة، القيام فقط بالإجراءات الشكلية في التسجيل ودفع الرسوم الناشئة عنه، بل لابد من وجود هذه الصلة التي تشبه الوثاق الفعلي الذي يربط الشخص الطبيعي بدولة الجنسية⁽²⁾. كما قضت المادة 92 من هذه الاتفاقية، بالزامية إبحار السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، ولا يجوز لها الإبحار تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما أو إياها وفقا لاعتبارات الملائمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية. مفاد ذلك أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، عند تنظيمها لمسألة جنسية السفينة، منعت حالة انعدام الجنسية من جهة، وحالة ازدواج الجنسية من جهة أخرى، وهذه القاعدة في الحقيقة تمكن الدولة من فرض الرقابة على سفنها وتمكن المجتمع الدولي من محاربة القرصنة البحرية⁽³⁾.

منذ وقت طويل لم تمنح الدول جنسيتها، إلا للسفن التي تمارس تجاهها مهمة الرقابة والحماية بشكل حقيقي، غير أن هذا الأمر تعرض إلى الشك منذ الحرب العالمية الثانية، ليس بسبب ظاهرة أعلام المجاملة فقط، وإنما أيضا من قبل فريق من الفقه الذي يستند إلى فكرة السيادة، ليبرر المرونة الكبيرة لبعض التشريعات الوطنية في موضوع منح الجنسية للسفن. وفي كل الأحوال، لا تثار المشكلة إلا بالنسبة للسفن المملوكة للأشخاص الخاصة. ويشار إلى أن قاعدة الرابطة الحقيقية قديمة نسبيا، إذ أثرت منذ النصف الثاني للقرن التاسع عشر، غير أنها لم تدخل القانون الوضعي، إلا بمناسبة إبرام المجتمع الدولي لمعاهدة "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي لسنة 1958. وتعود أول إشارة إلى ضرورة وجود رابطة فعلية بين الدولة والسفينة إلى سنة 1854، في برقية وزارة البحرية الفرنسية، التي أعلنت فيها أن حكومتها لا تعترف لسويسرا بحق امتلاك علم بحري لا يسمح لها وضعها الجغرافي بمراقبته وحمايته.

لقد أثارت هذه القضية اهتمام معهد القانون الدولي سنة 1895، وشكل في هذا الشأن لجنة لدراسة القواعد المتعلقة باستعمال العلم الوطني على السفن التجارية، حيث عرضت أمام المعهد جملة من العناصر التي ينبغي أن تؤخذ بعين الاعتبار عند منح الجنسية للسفن أو فقدها إياها، تتركز على وجود رابطة فعلية بين الدولة والسفينة، وتتعلق على وجه الخصوص بجنسية مالك السفينة وجنسية الربان وجنسية أفراد الطاقم ومكان بناء

¹- Antidia CITORES, La contribution des parties prenantes à l'intégration de normes environnementales en droit maritime, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et de science politique, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, 2012, pp. 60 et s.

²- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 71.

³- سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2015، ص 24.

السفينة. وفي القرار الذي اتخذه المعهد في الدورة اللاحقة، اعتمد معيار جنسية المالك ومقر الشركة، بمعنى وجوب أن يكون نصف ملاك السفينة من جنسية الدولة مانحة العلم، وأن يكون مجهز السفينة مقيما في تلك الدولة⁽¹⁾.

المطلب الثاني: مضمون الرابطة الحقيقية الواجب توافرها بين الدولة والسفينة وفقا للقانون الدولي

بالرغم من أن مفهوم الرابطة الحقيقية، كما أسلفنا الذكر، كان موجودا في أحكام معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958، ومن ثم في أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، إلا أن أيًا من هاذين الصكين الدوليين لم يقدم تعريفا لهذه الرابطة⁽²⁾، أي أن طبيعة هذه الأخيرة ليست محددة، الأمر الذي ترتب عنه وجود تباين كبير في تفسير مدلولها من طرف الدول⁽³⁾. وعليه نستخلص مضمون الرابطة الحقيقية التي يفرض القانون الدولي أن تتوافر بين الدولة والسفينة الرافعة لعلمها، من المادة 94 من الصك الأخير، أي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي جاءت تحت عنوان "واجبات دولة العلم **Les obligations de l'Etat du pavillon**"، حينما نصت على وجوب أن تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها⁽⁴⁾.

يتعين على وجه الخصوص على دولة العلم بمناسبة ممارستها لولايتها ورقابتها هذه، أن تمسك سجلا للسفن، يتضمن أسماء كافة السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة⁽⁵⁾.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 72.

² - قالت الأستاذة « Antidia CITORES » في هذه المسألة ما يلي:

« L'absence de définition normative du concept de lien substantiel et la liberté liée à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon ne sont pas favorables à l'existence de ce lien substantiel et à sa mise en œuvre. La définition de Sandrine DRAPIER, selon laquelle « le lien substantiel consiste en l'exercice par l'Etat du pavillon de sa juridiction et de son contrôle sur le navire après son immatriculation », apparaît conforme à l'appréhension générale de la problématique proposée dans cette étude. Il s'avère qu'avec la démultiplication du trafic maritime et des échanges internationaux dans un monde où la concurrence s'exerce à son paroxysme, les liens substantiels entre navires et Etats ont tendance à se distendre, voire à devenir quasi inexistantes sauf exception. Les armateurs sont ainsi encouragés à choisir leur registre et leur mode de gestion uniquement en fonction des coûts occasionnés. Certains Etats se sont d'ailleurs découverts une vocation maritime et se sont complaisamment soumis aux exigences des armateurs. Cette attitude, uniquement gouvernée par un esprit de mercantilisme, se développe bien entendu au détriment de la sécurité en mer », Antidia CITORES, op-cit., pp. 60-61.

³ - Catherine CHABAUD, op-cit., p. 93.

⁴ - المادة 94/فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

⁵ - المادة 94/فقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

كما يجب على دولة العلم، أن تتخذ ما يلزم من التدابير لغرض تأمين السلامة في البحار، وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها: بناء السفن ومعداتنا وصلاحتها للإبحار؛ تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة؛ استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات البحرية⁽¹⁾.

علاوة عن هذه الالتزامات والمتطلبات، يقع على عاتق دولة العلم واجب إخضاع كل سفينة قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة عقب ذلك لعمليات التفتيش من طرف مفتش سفن مؤهل، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية وكذلك من أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائماً لسلامة ملاحظتها، وأن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وعلى وجه الخصوص في المجالات المتعلقة بقيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتنا، وأن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه⁽²⁾، إلى غير ذلك من الواجبات التي تضمنتها هذه المادة وألقت بها على عاتق دولة العلم⁽³⁾.

المبحث الثاني

أعلام المجاملة كنتيجة لانعدام الرابطة الحقيقية بين الدولة والسفينة

من بين المسائل الهامة المطروحة على الساحة الدولية، والتي يثيرها موضوع جنسية السفينة ومدى توافر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنحها، نجد مسألة "علم المجاملة" الذي تسمح دولة ما لسفينة برفعه بمجرد قيام مالكها بتسجيلها في إحدى موانئ تلك الدولة، دون توافر شرط الرابطة الفعلية بينهما، ذلك لأن تسليط الضوء على ظاهرة أعلام المجاملة، يدفعنا بصورة تلقائية للقول بأنها نتيجة عكسية لما أوردهته المادة 91/فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي تقضي بأنه ينبغي أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، وهي مثلما رأينا فيما تقدم من أطوار دراستنا، تلك الصلة الوطيدة التي فسرت معناها المادة 94 من نفس الاتفاقية⁽⁴⁾.

1- المادة 94/فقرة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

2- المادة 94/فقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

3- محمد أديب رافع الطمّاس، دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة حلب، سوريا، 2014، ص 105-106.

4- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 166-167.

من هذا المنطلق يمكن فهم فكرة علم المجاملة، على أنه العلم الذي ترفعه سفينة مسجلة في السجل البحري لدولة معينة، بالنظر إلى الامتيازات والتسهيلات المختلفة التي تمنحها هذه الدولة بموجب قوانينها الداخلية مقابل تسجيل السفن لديها⁽¹⁾، وتكون تلك السفينة في معظم الحالات مملوكة أو مستغلة من طرف رعايا دولة أخرى⁽²⁾، فلا تمارس دولة العلم على السفينة إلا رقابة شكلية لغياب الرابطة الحقيقية بينهما، خارقة بذلك كل المتطلبات الواردة في المادة 94 المشار إليها أعلاه⁽³⁾.

نتطرق في هذا العنصر إلى بؤادر ظهور فكرة أعلام المجاملة على الصعيد الدولي والخصائص المميزة لها، ثم نسلط الضوء على تهديدها الجسيم لسلامة الملاحة البحرية وصحة البيئة البحرية.

المطلب الأول: بؤادر ظهور فكرة أعلام المجاملة على الصعيد الدولي والخصائص المميزة لها

يقتضي الاستيعاب الجيد لظاهرة أعلام المجاملة، التطرق إلى بؤادر ظهور هذه الفكرة على الصعيد الدولي، ثم تسليط الضوء على الخصائص المميزة لها، التي تشجع ملاك السفن على تسجيل سفنهم في السجلات البحرية لتلك الدول.

الفرع الأول: بؤادر ظهور فكرة أعلام المجاملة على الصعيد الدولي

يعود تاريخ الظهور الرسمي لعبارة "أعلام المجاملة" إلى سنة 1954، وكان ذلك في تقرير صادر عن منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية⁽⁴⁾، حيث جاء في التقرير بأن هذه الأعلام مرتبطة بالدول التي تسمح بتسجيل سفينة لتمكين مالكيها الأجنبي عنها من الإفلات من الأعباء أو الالتزامات التي يفترض بأنها مشددة في الدولة التي ينتمي إليها بجنسيته.

لا يمكن بالتحديد معرفة أولى بؤادر ظهور فكرة أعلام المجاملة على الصعيد الدولي، وإن كان بعض الفقه يرجعها إلى تلك الممارسات التي قامت بها فعلا بعض الدول الحبيسة مثل سويسرا، حين امتلاكها سفنا تحمل علمها وجنسيتها وهي مسجلة في دول ساحلية أخرى، ثم تلا هذه الممارسات، ممارسات أخرى حثمتها ظروف الحرب العالمية الثانية، وتمثلت في قيام ملاك السفن في الولايات المتحدة الأمريكية خلال الفترة الممتدة بين 1939-1942، بتسيير سفنهم التجارية تحت أعلام بنما والهندوراس باتجاه المملكة المتحدة البريطانية،

¹- François LE BORGNE, op-cit., pp. 26-29.

²- Patrick CHAUMETTE, Le contrôle des navires par les Etats riverains, Les Cahiers Scientifiques du Transport, Numéro 35, France, 1999, pp. 57-60.

³- لخضر زارة، مرجع سابق، ص 167.

⁴- منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية: تأسست عام 1961، وهي منظمة دولية تهدف إلى التنمية الاقتصادية وإلى إنعاش التبادلات التجارية بين البلدان، وتتكون من مجموعة من الدول المتقدمة في العالم، التي تقبل مبادئ الديمقراطية التمثيلية واقتصاد السوق الحر، وتعمل المنظمة على مسائل تتعلق بالتغيير الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، الذي يشمل موضوعات مثل الإصلاح التنظيمي، والتنمية، والتجارة الدولية.

لكون الولايات المتحدة كانت آنذاك في حالة حياد، وكان قانونها الداخلي يمنع ممارسة التجارة مع الدول المتحاربة حينما تكون هي في حالة حياد. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، سمحت بعض الدول مثل بنما وليبيريا للشركات الملاحية في الدول الأخرى، بتسجيل سفنها في سجلات السفن الخاصة بها، والسماح لها برفع أعلامها دون رقابة منها، وهو ما يحقق لهذه الدول فوائد اقتصادية جمة من ضرائب ورسوم وعائدات، في حين وبمقابل ذلك، تستفيد هذه السفن وشركاتها من تساهل قوانين وتشريعات هذه الدول فيما يتعلق بالمعاملات الضريبية، وفي شأن ضوابط الاستغلال التجاري للسفن وتوظيف البحارة، ومن ثم تنخفض نفقات الاستغلال بالنسبة لهذه الشركات⁽¹⁾، وتكون أقدر على المنافسة مع الشركات الملاحية الأخرى⁽²⁾.

يصنف الأسطول التجاري العالمي من خلال العلم الذي تحمله كل سفينة، إذ تأتي بنما في مقدمة الدول التي ترفع السفن علمها، تليها ليبيريا، ثم اليونان وقبرص وجزر البهاماس والنرويج واليابان ومالطا وفي الأخير سنغافورة، علما أن ملاك السفن في الولايات المتحدة الأمريكية والصين وغيرها من الدول الأوروبية، يفضلون تسيير سفنهم في ضوء الدول المعروفة بأعلام المجاملة، بغرض الاستفادة من الضرائب المخففة واليد العاملة الرخيصة والقيود القانونية الأقل صرامة في تلك الدول⁽³⁾.

¹ - قالت الأستاذة « Catherine CHABAUD » في هذا الصدد ما يلي:

« La problématique de l'exploitation des navires dans des conditions satisfaisantes sur le plan social et sur le plan de la sécurité est étroitement liée à celle du pavillon. En effet, en haute mer, le droit applicable aux navires est celui de l'État dont ils arborent le pavillon et où ils sont immatriculés. Entre ce pavillon et le navire doit exister un « lien substantiel » selon le droit international. Cependant la nature de ce lien n'est pas précisée et son contenu sujet à des interprétations très diverses selon les pays. Si les quatre principaux pays armateurs mondiaux sont, selon l'étude de la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), la Grèce, le Japon, l'Allemagne et la Chine, 68,3 % du tonnage mondial bat le pavillon d'un autre pays que celui de son propriétaire. Les quatre plus grands registres d'immatriculation des navires se trouvent à Panama, au Libéria, aux îles Marshall et à Hong Kong : 47,5 % de la flotte mondiale en TPL (Tonnes de Port en Lour) y sont immatriculés.

Parmi les premières motivations du choix de la libre immatriculation figure la possibilité d'employer des marins étrangers souvent moins bien rémunérés et moins bien protégés que par la législation du travail du pays de l'armateur. Les autres raisons sont les facilités d'admission à la nationalité, la modicité des droits à acquitter ou des taxes. Il est important de mentionner aussi que la plupart des pavillons les plus attractifs proposent des régimes fiscaux très avantageux qui les placent majoritairement dans la catégorie des paradis fiscaux. Cette complaisance fiscale permettant l'accueil de sociétés écrans, des « single ships company » et/ou de simples boîtes aux lettres, elle tend à distendre le « lien substantiel » entre le navire, le pavillon et le propriétaire. De plus, certains pavillons, particulièrement complaisants, n'exercent pas leurs responsabilités en matière de contrôle et de sécurité. Des propriétaires de navires peuvent considérer que la faiblesse ou l'absence de ces contrôles leur offre un avantage en termes de coût d'exploitation suffisant pour compenser le risque subi », Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 93-94.

² - لخضر زازة، مرجع سابق، ص 167-168.

³ - آن لوفيفر باليدييه، منعم زينب، البحار و المحيطات، مكتبة الملك فهد بن عبد العزيز الوطنية، الرياض، 2015، ص 85.

الفرع الثاني: الخصائص المميزة لأعلام المجاملة

يرتبط نهوض دولة العلم باختصاصاتها الشخصية على السفن التابعة لها، لتنفيذ الالتزامات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن، بلا أدنى شك، بالممارسة الفعلية لولايتها ورقابتها على السفن الرافعة لعلمها⁽¹⁾. لكن هذا المسعى يصطدم بظاهرة تعرفها الممارسة الدولية البحرية، هي ظاهرة أعلام المجاملة⁽²⁾. ومثلما أسلفنا الذكر، بهدف إفلات شركات تجهيز السفن من الالتزامات القانونية التي تفرضها عملية التسجيل في بلدانها الأصلية، وكذلك للتهرب من المعايير الصارمة الواجب توافرها في السفن بمقتضى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية وتلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، مما جعلها تبحث عن منافذ لتحقيق مآربها⁽³⁾، من خلال لجوئها لعدد من الدول، وفي معظمها دول صغيرة مثل بنما، ليبيريا، الهندوراس، كوستاريكا، قبرص، سنغافورة، برمودا، لبنان، هونكونغ، جبل طارق، جزر البهاماس، السيشل، مالطا... الخ⁽⁴⁾، التي تشكل فيها العمليات الخاصة بتسجيل السفن في سجلاتها البحرية والحق في رفع علمها مجرد إجراءات شكلية بسيطة، باعتبارها من المصادر المهمة للدخل بالنسبة لخزائنها المالية⁽⁵⁾، ومن ثم تسمح هذه الدول لأية سفينة مهما كانت جنسيتها برفع علمها، مشترطة فقط أن يتم تسجيل تلك السفينة في ميناء تابع لها⁽⁶⁾. ومن الملاحظ أن المشرع الجزائري سار على نقيض هذا الاتجاه، ويظهر ذلك جليا من نص المادة 27 من القانون البحري⁽⁷⁾، التي قضت بأن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية، مما يدل على أن الدولة الجزائرية لا تسمح للسفن الأجنبية برفع العلم الوطني، حتى في الحالة التي تكون فيها هذه السفن مسجلة في الدفتر الجزائري للسفن.

يمكن إيجاز مميزات أعلام المجاملة، والتي تعتبر بمثابة امتيازات وتسهيلات موفرة لملاك السفن من طرف هذه الدول لتشجيعهم على تسجيل سفنهم في سجلاتها البحرية، في النقاط التالية:

- سماح دول التسجيل للأجانب بتملك وإدارة السفن التجارية فيها.

1- Guillaume CHANTELAUVE, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : Cas du secteur maritime - Tendances et applications, Thèse de Doctorat, Université de Lyon, 2006, p. 39.

2- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 82.

3- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, 2^{ème} édition, A. Pédone, Paris, 1993, p. 32.

4- Dimitrios NASSIOS, La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en droit, Faculté de droit, Université de Montréal, Août 2002, pp. 76-88.

5- Pierre ANGELELLI, op-cit., pp. 15 et s.

6- Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 93-94.

7- أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل و متمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد، 47 صادر بتاريخ 27 جوان 1998.

- سهولة الدخول إلى السجل، ويمكن تسجيل السفينة عن طريق مكتب قنصل الدولة في الخارج، مع حرية الانتقال من السجل الذي لا يخضع لأية شروط مقيدة.
- انخفاض قيمة الضرائب المفروضة على مداخل السفن، ويتم تحصيل رسوم التسجيل والرسوم السنوية على أساس الحمولة، مع ضمان التحرر المستقبلي من الضرائب.
- ليس للدولة سوى سلطة محدودة على السفينة المقيدة في سجلها البحري، وهذه الأخيرة لا تلعب أي دور في الاقتصاد الوطني لتلك الدولة، باستثناء الرسم السنوي للتسجيل الذي تحصله الدولة منها.
- حرية اختيار الطاقم الذي يتألف من عناصر غير وطنية في الغالب.
- عدم توافر دولة تسجيل السفينة على إدارة ملاحية ذات سلطات فعالة، يمكن من خلالها فرض أي تعليمات وطنية أو دولية، وقد لا تكون لديها الإرادة في مَدِّ سلطانها وسيطرتها على الشركات الملاحية والسفن المسجلة في سجلاتها البحرية⁽¹⁾.

المطلب الثاني: تهديد أعلام المجاملة لسلامة الملاحة البحرية وصحة البيئة البحرية

تعرض نظام التسجيل المفتوح للسفن، والذي تمخضت عنه ظاهرة أعلام المجاملة، لانتقادات فقهية لاذعة، بالنظر لآثاره السلبية التي بدت واضحة في مجالات عديدة، كانخفاض مستويات السلامة البحرية المطلوبة في السفن، علاوة عن تدهور معدل أجور العمالة ومستوى الكفاءة والتدريب وظروف العمل على ظهرها، ناهيك عن عواقبه الوخيمة على صحة البيئة البحرية⁽²⁾، وهذا كله نجم عن عدم ممارسة دول أعلام المجاملة لولايتها ورقابتها بصورة فعلية على السفن الرافعة لعلمها وتقصيرها الكبير في هذا الشأن⁽³⁾، خاصة أن مسألة ولاية ورقابة دولة العلم على السفن التابعة لها، هي من المسائل التي تكتسي أهمية جدُّ بالغة في القانون الدولي، بحكم الدور المحوري الذي تلعبه هذه الأخيرة في تحقيق أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية والوقاية من التلوث الصادر عن السفن⁽⁴⁾.

نتيجة للحوادث الضخمة التي وقعت لبعض ناقلات النفط، وبالنظر إلى أوضاع العمل غير المرضية التي يعانيها البحارة على ظهر سفن معينة، صارت هناك انشغالات عامة مبعثها أن بعض دول العلم، لا تفي بالتزاماتها الدولية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من الصكوك الدولية المتمحورة حول موضوع السلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن. و لقد أثار الانتشار الواسع لظاهرة أعلام المجاملة مخاوف كبيرة، بالنظر إلى المخاطر الجسيمة التي تشكلها على سلامة الملاحة البحرية وصحة البيئة

¹ - لخضر زازة، مرجع سابق، ص 171.

² - Patrick CHAUMETTE, op-cit., pp. 57-60.

³ - Maryse GRANDBOIS, La protection et la gestion des zones côtières, Revue Québécoise de Droit International, Numéro 11.1, 1998, pp. 192-193.

⁴ - Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 93-94.

البحرية⁽¹⁾، إذ أن الضعف التنظيمي الفادح الذي تعاني منه الدول المانحة لعلم المجاملة، وغياب المراقبة اللازمة على السفن الرافعة لعلمها، خاصة بسبب عدم توافر تلك الدول على الإمكانيات والوسائل الضرورية للتطبيق الصارم لقواعد ومعايير السلامة البحرية وتلك المتعلقة بالوقاية من التلوث الصادر عن السفن، قد جعل من هذه الظاهرة العالمية المستفحلة موضوعا للاعتراضات والانتقادات الفقهية اللاذعة، باعتبار أن النسبة الكبيرة من حالات التصادم والجنوح كانت وراءها سفن ترفع هذه الأعلام، وهي حوادث ترتبت عنها عواقب وخيمة ومدمرة على الأنظمة الإيكولوجية للبيئة البحرية والمصالح الاقتصادية المرتبطة بها⁽²⁾.

من أبرز الأمثلة عن كوارث التلوث التي تسببت فيها السفن الحاملة لأعلام المجاملة، نجد كارثة ناقلة النفط « TORREY-CANYON »، التي كانت ترفع العلم الليبيرى أثناء تعرضها للجنوح قبالة سواحل

¹ - قال الأستاذ « Djamchid MOMTAZ » في هذا الصدد ما يلي:

« Le laxisme des pays de libre immatriculation se manifeste aussi bien sur le plan de la réglementation que sur celui de son application.

a) Une réglementation rudimentaire. C'est lieu commun que de dire que les services maritimes des pays de libre immatriculation accueillent souvent des navires ayant atteint le stade de la démolition. Le cas de Chypre, dont la flotte pétrolière est considérée, pour ses deux-tiers, comme inférieure aux normes, est à cet égard significatif. Il convient néanmoins de reconnaître que certains pays de libre immatriculation se sont efforcés d'éliminer progressivement de leur pavillon les navires ne répondant pas aux normes.

Dans la plupart des pays de libre immatriculation, les lois relatives à l'exploitation des navires, et celles régissant plus particulièrement l'attribution des brevets et le code de travail sont pour le moins vétustes. De surcroît, ces Etats s'abstiennent généralement de ratifier les Conventions internationales pertinentes, préférant sans doute réduire au minimum leurs engagements internationaux.

b) Un contrôle déficient. « Les difficultés auxquelles se heurtent les pays de libre immatriculation lorsqu'il s'agit de contrôler les activités de transport maritime effectuées sous leur pavillon tiennent directement à l'absence de lien économique entre les navires et ces pays. ». En effet, la plupart des navires arborant le pavillon d'un pays de libre immatriculation ne font jamais escale dans les ports de l'Etat du pavillon, lieux privilégiés de ce genre de contrôle. Certains pays de libre immatriculation ont certes tenté de surmonter cette difficulté en nommant des inspecteurs dans les ports étrangers les plus fréquentés par leurs navires; mais cette initiative s'est avérée, en pratique, inopérante; faute des techniciens et d'experts qualifiés, ce genre de contrôle ne pouvait être qu'épisodique. Par ailleurs, il est souvent difficile d'identifier les propriétaires et les exploitants effectifs des navires, lesquels résident en général en dehors des limites de la juridiction de l'Etat du pavillon. Ces facteurs ne sont pas de nature à faciliter les poursuites judiciaires contre les contrevenants.

Dans ces conditions, les armateurs peu scrupuleux; soucieux avant tout d'abaisser leur coût d'exploitation, négligent souvent les normes de sécurité à bord, négligence qui n'est pas sans rapport avec le taux élevé de pertes parmi les navires naviguant sous pavillons de libre immatriculation », Djamchid MOMTAZ, La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires, Annuaire Français de Droit International, Volume 32, France, 1986, pp. 724-725.

² - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 83-84.

المملكة المتحدة البريطانية سنة 1967⁽¹⁾، وكارثة ناقلة النفط « **AMOCO-CADIZ** »، التي كانت أيضا ترفع العلم الليبيري عندما جنحت قبالة السواحل الغربية لفرنسا سنة 1978⁽²⁾، وحادثة ناقلة النفط القبرصية « **HAVEN** » الذي وقع قبالة سواحل مدينة « **Gênes** » الإيطالية، بتاريخ 11 أبريل سنة 1991⁽³⁾، ناهيك عن حادث الغرق المأساوي الذي تعرضت له ناقلة النفط المالطية « **ERIKA** »، و كان ذلك قبالة سواحل ناحية « **La Bretagne** » الفرنسية، بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999⁽⁴⁾. يضاف إلى كل هذه الكوارث البيئية المدمرة، حادث تحطم السفينة الصهرجية « **PRESTIGE** » المسجلة في جزر البهاماس، قبالة سواحل مدينة « **Galice** » الإسبانية، بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002⁽⁵⁾.

تعتبر هذه الحوادث، بلا شك، أحسن الأمثلة التي يمكن الاستشهاد بها، عند تسليط الضوء على الكوارث البيئية التي تسببت فيها السفن الرافعة لأعلام المجاملة. بعبارة أخرى، فإن كل هذه الوقائع البحرية ذات العواقب الوخيمة، تبرز بصورة جلية مخاطر ممارسة علم المجاملة على صحة البحار والمحيطات، علما أن إحصائيات الحوادث التي عرفت الملاحه البحرية في العقود الأخيرة، تفيد بأن سفن علم المجاملة تتعرض لمعدل حوادث أكبر من المعدل الذي يمس الأساطيل التجارية الأخرى. من هنا ستتزايد المواقف التي تحمل المسؤولية عن التلوث البحري لأعلام المجاملة، مطالبة بضرورة تطهير الملاحه البحرية الدولية من هذا النوع من الممارسات التي تعطل تطبيق القواعد الدولية المنظمة لهذه المسألة، لأن القضاء على هذه الظاهرة المستفحلة من شأنه إعادة الاعتبار للحياة القانونية الدولية في مجال النقل البحري الدولي للبضائع، والحد من كوارث التلوث المدمرة التي تورطت فيها سفن رافعة لأعلام تلك الدول⁽⁶⁾.

خاتمة:

نشير في ختام هذه الدراسة، إلى أنه لا يمكن على الإطلاق التوصل إلى تسيير سفن تستوفي المعايير الدولية لسلامة الملاحه البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، إذا لم تضطلع دولة العلم بالدرجة الأولى بواجباتها على أكمل وجه في هذا الصدد، عبر ممارسة رقابتها الفعلية في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية إزاء السفن التابعة لها. لكن هذه الغاية صعبة التحقيق من الناحية العملية، ذلك أنه حتى إذا

¹- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979, pp. 133 et s.

²- Arnaud DE RAULIN, L'épopée judiciaire de l'Amoco-Cadiz, Journal du Droit International, Numéro 1, Paris, 1993, pp. 41-96.

³- Rémi MOREAU, Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, Revue Assurances et Gestion des Risques, Volume 76, Numéro 1, France, Avril 2008, p. 131.

⁴- Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, « Rapport sur les activités des Fonds au cours de l'année civile 1999 », Londres, 2000, pp. 125 et s.

https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1999_French_ANNUAL_REPORT.pdf

⁵- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 131.

⁶- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 84.

توفرت النية الحسنة لعدد من الدول في الالتزام بتطبيق القواعد الدولية للسلامة البحرية على السفن الرافعة لعلمها، فإنها تجد نفسها محرومة من الوسائل الضرورية للقيام بذلك، باعتبار أن أغلبية تلك الدول تعد من قبيل الدول النامية التي تفتقر للإمكانيات والمؤهلات اللازمة للاضطلاع بمسؤولياتها في هذا المجال، علاوة عن ضعف الرابطة التي تجمع السفن بهذه الدول، فهي رابطة غير فعلية، إذ أن هذه السفن قد لا تزور بتاتا موانئ دول علم المجاملة، حتى تتمكن من ممارسة سلطاتها الشخصية على هذه السفن وتطبيق القواعد ذات الصلة عليها.

جدير بالذكر في هذا المقام أنه لم يقف المجتمع الدولي مكتوف اليدين إزاء ظاهرة أعلام المجاملة، بل أعرب صراحة عن إرادته الكبيرة في القضاء عليها، لاسيما من خلال المبادرات المتخذة في إطار مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED)، الذي أشرف على إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بشروط تسجيل السفن، بتاريخ 7 فيفري سنة 1986، والتي تؤكد بصريح العبارة في أحكامها على ضرورة قيام "رابطة حقيقية" بين دولة العلم والسفينة التابعة لها.

للحد من ظاهرة أعلام المجاملة والتصدي للشركات الملاحية التي تشغل سفنا غير مستوفية للمعايير الدولية في مجال سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، فإننا نقدم التوصيات التالية:

- يجب على دول العلم بالدرجة الأولى الاضطلاع بالإجراءات اللازمة لضمان عدم خوض السفن غير المستوفية للمعايير لغمار الملاحة البحرية، ما دامت لا تراعي ولا تخضع للمتطلبات المقررة في الاتفاقيات الدولية البحرية، وينبغي عليها ألا تقبل تسجيل السفن في سجلاتها البحرية، دون ضمان خضوعها للمقاييس المقررة سواء في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المبرمة تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية أو الاتفاقيات الدولية الأخرى.

- ضرورة تفعيل دور دول الميناء في هذا المجال، من خلال توفير الإمكانيات اللازمة لإجراء المعاينات الضرورية والتعرف بصورة فعالة على السفن غير المستوفية للمعايير عند زيارة هذه الأخيرة لموانئها، وينبغي تشجيعها على الاتصال بدول العلم المعنية والقيام بتبادل المعلومات المتاحة فيما بينها. وينبغي على دول الميناء أيضا ضمان أن القواعد والمعايير القائمة المقبولة دوليا، تطبق بدقة وبشكل متجانس في المناطق الخاضعة لاختصاصها. كما ينبغي عليها فرض جزاءات، بما في ذلك حجز السفن، ويجب أن تكون العقوبات كافية لردع الشركات الملاحية المشغلة للسفن غير المستوفية للمعايير.

- يقع على عاتق شركات تصنيف السفن « **Ships classification societies** »، واجب الإبلاغ عن السفن غير المستوفية للمعايير الدولية في مجال السلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن

السفن، وعليها تطبيق هذه المقاييس بصورة فعالة عند إجراء المعاينات على السفن المعروضة أمامها ومنح درجة التصنيف لها والسماح لها بالإبحار.

- يجب على صناعة التأمين البحري، بما في ذلك نوادي الحماية والتعويض التي تشتهر بتأمين المسؤولية المدنية لملاك السفن ضد المخاطر البحرية التي تكتنف نشاطهم، الامتناع عن توفير تغطية تأمينية لفائدة الشركات الملاحية المشغلة للسفن غير المستوفية للمعايير، ما لم تعالج نواحي النقص التي تجعل هذه السفن تشكل خطراً على سلامة الأرواح في البحار وتهدد البيئة البحرية بالتلوث.

قائمة المراجع:

أولاً- باللغة العربية:

1- الكتب:

1. أن لوفيفر باليديه، منعم زينب، البحار و المحيطات، مكتبة الملك فهد بن عبد العزيز الوطنية، الرياض، 2015.
2. عبد الرحمن ملزي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
3. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
4. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر، عمان، 2008.
5. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.

2- الرسائل و المذكرات:

1/2- الرسائل:

1. عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.
2. لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.

2/2- المذكرات:

1. سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2015.
2. محمد أديب رافع الطمّاس، دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة حلب، سوريا، 2014.

3- النصوص القانونية:

1/3- النصوص التشريعية:

- أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل و متمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري، ح ر عدد، 47 صادر بتاريخ 27 جوان 1998.

2/3- النصوص التنظيمية:

1. مرسوم رئاسي رقم 83-510، مؤرخ في 27 أوت سنة 1983، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 و بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ح ر عدد، 36 صادر سنة 1983.

2. مرسوم رئاسي رقم 88-108، مؤرخ في 31 ماي سنة 1988، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ح ر عدد، 22 صادر بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

3. مرسوم رئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ح ر عدد، 06 صادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996.

ثانيا- باللغة الفرنسية:

I- Ouvrages :

1. Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015.
2. Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979.
3. Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2^{ème} édition, A. Pédone, Paris, 1993.

II- Thèses et mémoires:

1- Thèses :

1. Antidia CITORES, La contribution des parties prenantes à l'intégration de normes environnementales en droit maritime, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et de science politique, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, 2012.
2. Guillaume CHANTELAUVE, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : Cas du secteur maritime - Tendances et applications, Thèse de Doctorat, Université de Lyon, 2006.
3. Mohamad ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Juin 2011.
4. Pierre ANGELELLI, La libre immatriculation des navires : Un gain pour les petites économies insulaires ? : Etude à partir du cas d'Etats de la Caraïbe, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et d'économie de la Martinique, Université des Antilles et de la Guyane, 2012.

2- Mémoires :

1. Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008-2009.
2. Dimitrios NASSIOS, La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en droit, Faculté de droit, Université de Montréal, Août 2002.
3. François LE BORGNE, La légitimité de l'Etat du port de contrôler la navigation des navires, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en droit, Faculté de droit, Université de Montréal, 2003.

III- Articles :

1. Arnaud DE RAULIN, L'épopée judiciaire de l'Amoco-Cadiz, Journal du Droit International, Numéro 1, Paris, 1993, pp. 41-96.
2. Bernard DUJARDIN, Le pavillon français au commerce : Un pavillon en devenir, La Revue Maritime, Numéro 492, France, Décembre 2011, pp. 60-71.
3. Djamchid MOMTAZ, La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires, Annuaire Français de Droit International, Volume 32, France, 1986, pp. 715-735.
4. Maryse GRANDBOIS, La protection et la gestion des zones côtières, Revue Québécoise de Droit International, Numéro 11.1, 1998, pp. 175-227.
5. Patrick CHAUMETTE, Le contrôle des navires par les Etats riverains, Les Cahiers Scientifiques du Transport, Numéro 35, France, 1999, pp. 55-72.
6. Rémi MOREAU, Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, Revue Assurances et Gestion des Risques, Volume 76, Numéro 1, France, Avril 2008, pp. 99-141.

IV- Rapports :

1. Catherine CHABAUD, « Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ? », Rapport du Conseil économique, social et environnemental, Numéro 15, France, Juillet 2013, 240 pages. www.lecese.fr
2. Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, « Rapport sur les activités des Fonds au cours de l'année civile 1999 », Londres, 2000, 183 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1999_French_ANNUAL_REPORT.pdf
3. Pierre DELFAUD, « La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises », Rapport du Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, 2005, 94 pages.
<http://bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2008-12/rta-atn-securitemaritimefr.pdf>