تطور الإطار القانوني الأوروبي للسلامة البحرية: من إقرار مذكرة تفاهم باريس لعام 1982 إلى إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

كمال تيغلت فرحات [1]،

[1] دكتوراه من جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر.

البريد الإلكتروني: kamal.tighilt_ferhat@ummto.dz

الملخص:

لم يندرج موضوع السلامة البحرية ضمن الاختصاص الأوروبي، إلا عقب إبرام اتفاقية ماستريخت، التي خولت بموجب مادتها 75 (ج) للمجلس، الحق في وضع "التدابير التي تمكن من تحسين سلامة النقل"، علما أنه في البداية، وبالتحديد في جوان 1995، تم دمج الاتفاقيات الكبرى للمنظمة البحرية الدولية وأحكام مذكرة تفاهم باريس المتعلقة بمراقبة السفن من قبل دولة الميناء لعام 1982، في قانون المجموعة الأوروبية.

من أجل مواكبة التعديلات التي خضعت لها الاتفاقيات الكبرى للمنظمة البحرية الدولية، ونظرا للتبعات الكارثية الناجمة عن غرق ناقلة النفط « Erika » عام 1999، تم إضافة ثلاث مجموعات جديدة من تدابير السلامة البحرية إلى التدابير السابقة، وتتمثل هذه الأخيرة في إقرار حزمة « Erika I »، وحزمة « Erika II »، وحزمة « Erika III »، علاوة عن إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية.

الكلمات المفتاحية:

المنظمة البحرية الدولية، الاتحاد الأوروبي، النقل البحري، السلامة البحرية، التلوث الناجم عن السفن، حادث "Erika".

تاريخ إرسال المقال: 2024/09/27، **تاريخ قبول المقال:** 2025/01/12، **تاريخ نشر المقال:** 2025/06/30

لتهميش المقال: تيغلت فرحات كمال، "تطور الإطار القانوني الأوروبي للسلامة البحرية: من إقرار مذكرة تفاهم باريس لعام 1982 إلى إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 16، العدد 01، السنة 2025، ص ص 249-264.

المقال متوفر على الرابط التالي: https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72

المؤلف المراسل: تيغلت فرحات كمال، Kamaltighilt@gmail.com

The Evolution of the European Legal Framework for Maritime Safety: from the Adoption of the 1982 Paris Memorandum of Understanding to the Establishment of the European Maritime Safety Agency

Abstract:

Maritime safety has only been a European competence since the Maastricht Treaty. Article 75 (c) of the Treaty, gives the council the right to establish measures to improve transport safety. Initially, the major Conventions of the International Maritime Organization (IMO) and the provisions of the Paris Memorandum, in June 1995, for the control of ships by the port State were incorporated into Community law.

To the subsequent updates, in order to take account of the amendments to the IMO Conventions, three new sets of measures were added following the sinking of the oil tanker « Erika » in 1999: the « Erika I package », the « Erika I Package », the « Erika II Package » and the « Erika III Package », as well as the creation of the European Maritime Safety Agency.

Keywords:

International Maritime Organization, European Union, Maritime transport, Maritime safety, Pollution by ships, Erika accident.

L'évolution du cadre juridique européen relatif à la sécurité maritime : De l'adoption du Mémorandum d'entente de Paris de 1982 à la création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime

Résumé:

La compétence de l'Union européenne en matière de sécurité maritime n'a été consacrée qu'à partir du traité de Maastricht. L'article 75, point c), dudit traité confère en effet au Conseil le pouvoir d'adopter des mesures visant à renforcer la sécurité des transports. Les principales conventions élaborées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que les dispositions du Mémorandum d'entente de Paris de 1982 sur le contrôle par l'État du port, ont été intégrées au droit communautaire en juin 1995.

Par la suite, à la suite du naufrage du pétrolier *Erika* en 1999, l'Union européenne a adopté plusieurs ensembles de mesures, connus sous les appellations de « Paquet Erika

I », « Paquet Erika II » et « Paquet Erika III », visant à renforcer le dispositif juridique de prévention et de réaction aux risques maritimes. Ces réformes ont culminé avec la création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), chargée d'appuyer les États membres dans la mise en œuvre de la réglementation et de contribuer à une meilleure coordination en matière de sécurité maritime et de lutte contre la pollution causée par les navires.

Mots-clés:
Organisation maritime internationale, Union européenne, transport maritime, sécurité maritime, pollution par les navires, naufrage de l'Erika.

مقدمة

تعتبر السلامة البحرية "La sécurité maritime"، قضية حاسمة بالنسبة للتجارة البحرية في العصر الحديث، حيث أنه بدون وجود سفينة، لن تكون هناك ملاحة، ولا تجارة، ولا تنمية اقتصادية للدول، وبالتالي أصبح من الضروري، سواء على الدول أو على الفاعلين في ميدان النقل البحري بصورة عامة، بناء سفن قادرة على الأقل على مواجهة مخاطر البحار وليس القضاء عليها كليا، ذلك لأنه على الرغم من التقدم التكنولوجي الحاصل في هذا العصر في مجال صناعة السفن، فمن المستحيل على الإنسان التغلب تماما على المخاطر التي تكتنف الملاحة البحرية[1].

صحيح أن تقنيات الملاحة البحرية ومعايير السلامة في السفن تطورت بشكل كبير على مدى القرنين الماضيين، ولكن لا توجد إطلاقا سفينة محصنة من التعرض للغرق أو لأي حادث آخر من الحوادث الملاحية كالجنوح "L'échouement"مثلا.

جدير بالذكر أن سفن اليوم أصبحت عملاقة وتركز على الربحية مع قدرة عالية من ناحية الحمولة، تسمح بنقل كميات كبيرة من السلع والبضائع على متنها، وبالتالي قد يؤدي غرق السفينة إلى وقوع خسائر اقتصادية وبيئية ذات آثار مدمرة. وفي الواقع، فإن غرق السفينة وحمولتها الثمينة ليست العناصر الوحيدة التي تؤخذ في الاعتبار خلال هذه الأحداث، بل هناك أيضا الأرواح البشرية المفقودة ومشكلة التلوث الناجمة عن المنتجات

[1] COMMARET Jean-François, La responsabilité des sociétés de classification : Analyse comparative, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2008-2009, p. 5.

الضارة التي تتسرب بكميات كبيرة في البيئة البحرية، الأمر الذي يعرض النظام الإيكولوجي البحري للخطر وربما يؤدي إلى إلحاق أضرار كارثية لبعض المناطق البحرية[2].

تعرف المنظمة البحرية الدولية، على أنها وكالة متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، ينعقد لها الاختصاص في المسائل المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، حيث تعمل هذه الهيئة على تجسيد أهدافها من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات والمواثيق الدولية في هذا المجال.

يشار إلى أنه لم يمنح الاختصاص للاتحاد الأوروبي في مجال السلامة البحرية، إلا بموجب معاهدة ماستريخت، الموقعة بتاريخ 25 مارس 1992، حيث خولت المادة 75/ فقرة (ج) من المعاهدة للمجلس الحق في وضع تدابير تهدف إلى تحسين سلامة النقل البحري. وعلى هذا الأساس، وضعت اللجنة نهجا جديدا يستند إلى بضعة مبادئ أساسية، وهي كالتالي: إعطاء الأولوية للمعايير الدولية وتشجيع التشاور بين الدول الأعضاء داخل المنظمة البحرية الدولية وفي التطبيق المنسق لقواعدها؛ تعزيز مكافحة السفن غير الممتثلة للمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن؛ تحديد معايير مشتركة في المجالات التي لا تغطيها المنظمة البحرية الدولية[3].

منذ عام 1992، جعل الاتحاد الأوروبي سياسة السلامة البحرية المشتركة من بين الطموحات الأساسية بالنسبة له، حيث عمد في هذا الإطار، إلى استبدال قاعدة الإجماع التي أعاقت اتخاذ العديد من التدابير التشريعية المهمة بقاعدة الأغلبية المؤهلة، بحيث أنه منذ ذلك الحين، تم إقرار العديد من التشريعات في هذا المجال. فانطلاقا من هذه المعطيات، ارتأينا التساؤل حول: **مسار تطور التشريعات الأوروبية المعتمدة في مجال السلامة البحرية؟**

يمكن تقسيم مسار تطور التشريعات الأوروبية للسلامة البحرية إلى مرحلتين رئيسيتين: مرحلة ما قبل وقوع حادث ناقلة النفط "Erika" **(أولا)**، ومرحلة ما بعد وقوع هذه الكارثة البحرية المدمرة **(ثانيا)**.

---

[2] LE BORGNE François, 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, p. 1.

[3] FITERMAN Charles, « Avis sur la normalisation, la certification et le contrôle effectif des navires de commerce de transport de marchandises dangereuses », Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, Colloque du Conseil Économique et Social, France, Le 29 mars 2000, p. 45.

أولا- التشريعات الأوروبية المتعلقة بالسلامة البحرية قبل وقوع حادث ناقلة النفط "Erika"

تعد مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة السفن من قبل دولة الميناء لعام 1982، أول اتفاق إقليمي مشترك بين الإدارات البحرية الوطنية ونقطة تحول رئيسية في مجال السلامة البحرية، من خلال إنشاء أول منظومة منسقة لمراقبة السفن الأجنبية المترددة على الموانئ الأوروبية. وفي وقت لاحق، تحديدا في عام 1995، تم إقرار التوجيهة رقم 95/21 بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث وظروف المعيشة والعمل على متن السفن، مما عزز آليات مذكرة تفاهم باريس داخل الاتحاد الأوروبي.

أ- مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة السفن من قبل دولة الميناء لعام 1982:

دفع حادث ناقلة النفط الليبيرية "Amoco-Cadiz"، الذي وقع بتاريخ 16 مارس 1978، قبالة سواحل ناحية "La Bretagne" الفرنسية، المجتمع الدولي إلى تعزيز القواعد الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية، مع توسيع صلاحيات الدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، على الشكل المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقعة في مدينة مونتيغو باي (جامايكا) بتاريخ 10 ديسمبر 1982[4].

كما دفع هذا الحادث الدول الأوروبية إلى إبرام مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة السفن من قبل دولة الميناء، الموقعة بتاريخ 26 جانفي 1982 (دخلت حيز النفاذ في 1 جويلية 1982)، والتي شاركت فيها تسعة عشرة دولة (الدول الثلاثة عشرة الأعضاء في الاتحاد الأوروبي التي لها ساحل، وكذلك النرويج وبولندا والاتحاد الروسي وكندا وأيسلندا وكرواتيا التي انضمت لاحقا إلى المذكرة)، حيث تهدف هذه الاتفاقية إلى إنشاء نظام متناسق لمراقبة السفن من طرف الإدارات البحرية التابعة للدول المتعاقدة فيها.

جدير بالذكر في هذا المقام أن اتفاقية التعاون الإداري هذه ليست معاهدة دولية، بمعنى أنها غير ملزمة قانونا، وإنما هي طريقة طوعية للتعاون الدولي على الصعيد الإقليمي، الغاية منها رصد مدى الامتثال للصكوك الدولية الأخرى المبرمة في هذا المجال، مثل الاتفاقيات الكبرى للمنظمة البحرية الدولية، خاصة الاتفاقية الدولية

[4] مرسوم رئاسي رقم 96-53 مؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ج ر عدد 06، صادر بتاريخ 24 جانفي 1996.

لسلامة الأرواح في البحر لعام 1974[5]، والاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973[6]، والاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تكوين رجال البحر وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة لعام 1978، ناهيك عن اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 لعام 1976، بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية[7].

أكدت المنظمة البحرية الدولية في دراسة أجريت من طرفها في عام 1995، أنه إذا تم تطبيق جميع التدابير المتخذة بدقة والمنبثقة من الاتفاقيات الدولية وغيرها من الصكوك المبرمة في مجال السلامة البحرية، فإن مشكلة السفن غير المستوفية للمعايير لن تكون موجودة عمليا. ووفقا للمنظمة، فإن الأولوية لا تتمثل في اعتماد تدابير جديدة، بل في ضمان تطبيق التدابير القائمة بفعالية وسرعة، حيث أشار أمين عام سابق للمنظمة إلى ما يلي: "**من السهل جدا على الدول التوقيع على وثيقة والمصادقة على اتفاقية، ولكن معرفة المسؤوليات الواقعة على عاتقها شيء آخر تماما، إذ أن المشكلة الأساسية تكمن في مراقبة تنفيذ الالتزامات المنبثقة عن تلك الوثائق والاتفاقيات...**".

إذا كانت المشكلة الأساسية هي مشكلة السيطرة على تلك السفن، فلا يمكن إنكار أن هذا مجال فشلت فيه المنظمة البحرية الدولية تماما حتى وقت قريب، حيث ظهر ذلك جليا منذ أن كشف نظام مراقبة السفن من طرف دول الميناء المعتمد على المستوى الإقليمي، من خلال المرونة والديناميكية التي يتميز بها، النقاب عن الثغرات وأوجه القصور التي شابت أنظمة مراقبة السفن المقررة في إطار المنظمة البحرية الدولية.

لقد شجعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الدول بالفعل على مواءمة سياساتها من حيث التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، مع التدابير المتخذة على المستوى الإقليمي من أجل بلوغ هذا الهدف، حيث يمثل أسلوب مذكرات التفاهم المتعلقة بمراقبة السفن من قبل دول الميناء، أحسن طريقة للتعاون الدولي في هذا المجال[8].

تهدف مذكرة تفاهم باريس لعام 1982، إلى مواءمة سياسات تفتيش السفن على مستوى الإدارات البحرية الوطنية، والإسراع بالتصديق على الصكوك الدولية ذات الصلة المتعلقة بسلامة السفن وحماية البيئة البحرية من

---

[5] مرسوم رئاسي رقم 83-510 مؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لعام 1974، ج ر عدد 36، صادر في عام 1983.

[6] مرسوم رئاسي رقم 88-108 مؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 وبروتوكول عام 1978 المعدل لها، ج ر عدد 22، صادر بتاريخ 1 جوان 1988.

[7] CHAUMETTE Patrick, « Le contrôle des navires par les Etats riverains », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, Numéro 35, France, 1999, p.p. 62-63.

[8] ALBAKJAJI Mohamad, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Juin 2011, p. 140.

التلوث، وفرض الرقابة على السفن الأجنبية التي تدخل موانئ الدول المتعاقدة في المذكرة، علما أن الضوابط في البداية اقتصرت على الامتثال لمعايير السلامة التقنية، وركزت أيضا، منذ عام 1992، على التحقق من تدريب وتأهيل الأطقم، وفقا للاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تكوين رجال البحر وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة لعام 1978، المعدلة في عام 1995.

لقد أنشأت المذكرة لجنة وأمانة، يقوم المركز الإداري للشؤون البحرية في "Saint-Servan"، بالقرب من "Saint-Malo"، بتركيز البيانات والمعلومات المتعلقة بالسفن وعمليات التفتيش، والهدف من ذلك هو مواءمة الضوابط لتجنب عمليات التفتيش المتكررة للسفن المتمتعة بوضع جيد في موانئ الدول المختلفة. وبفضل نظام "SIRENAC" الآلي، تتمتع الإدارات بإمكانية الوصول الدائم إلى تقارير التفتيش المنجزة، وفقا لإجراءات تحديد الهوية[9].

يشار إلى أنه بين عامي 1982 و 1992، تم تفتيش أكثر من 125000 سفينة من قبل الإدارات الوطنية، علما أنه تخضع 8 من كل 10 سفن أجنبية لمراقبة واحدة على الأقل عند التواجد في موانئ الدول المتعاقدة في مذكرة تفاهم باريس لعام 1982.

في شهر جويلية من عام 1994، قررت اللجنة المكلفة بمراقبة تنفيذ أحكام المذكرة نشر القائمة الأولى للسفن المحتجزة أو المتأخرة، مع ذكر أصحابها وأوجه القصور التي لوحظت فيها، وعلى مدى السنوات الـ 15 الماضية، تم تنفيذ أكثر من 140.000 عملية تفتيش على السفن، بما في ذلك 16000 في عام 1996، ولأول مرة منذ عام 1988، انخفض معدل حجز السفن في عام 1996، من 1837 سفينة إلى 1719 سفينة.

في عام 1998، نفذت الدول الأعضاء في المذكرة أكثر من 17000 عملية تفتيش، تم من خلالها حجز ما يقرب من 1600 سفينة لفترات زمنية متفاوتة، وغالبا ما تكون قصيرة المدة، علما أن نفس المبادئ تنطبق على مذكرة تفاهم طوكيو بشأن مراقبة السفن من قبل دولة الميناء، التي تلتزم بها بعض الدول المتاخمة لمنطقة المحيط الهادئ[10].

ب- التوجيهة رقم 95/21 بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث وظروف المعيشة والعمل على متن السفن:

تنص المادة 1/ فقرة 3 من مذكرة تفاهم باريس لعام 1982، على أنه يجب على كل دولة متعاقدة إجراء معاينات على 25% من السفن التجارية الأجنبية التي تتردد على موانئها، وهذا على مدى عام واحد، في الوقت الذي أشارت فيه التقارير المنجزة حول تطبيق أحكام المذكرة من طرف الدول الأعضاء، إلى أن نسبة عمليات

[9] DELFAUD Pierre, « La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises », Rapport du Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, 2005, p.p. 17-18.
[10] FITERMAN Charles, op.cit., p. 45.

التفتيش المحققة (جميع الأعضاء مجتمعين) بموجبها، بلغت23.7% في عام 1991، و 25.9% في عام 1995، و 27.7% في عام 1999، و 30% في عام 2003، و 30.23% في عام 2007، وعلى المستوى العالمي (جميع الأعضاء مجتمعين)، تم تجاوز معدل تفتيش السفن الأجنبية من طرف دول الميناء، الذي كان 25% سنويا، منذ عام 1995.

يستفاد من ذلك أنه على المستوى الفردي، يجب على كل دولة نظريا إنشاء نظام مراقبة فعال للسفن التجارية الأجنبية المترددة على موانئها، للتحقق من امتثالها للمعايير الدولية للسلامة البحرية والمعايير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، لذلك، يجب عليها إجراء معاينات على 25% من السفن التجارية الأجنبية التي تدخل موانئها خلال فترة مقدرة بعام واحد.

ومع ذلك، ثمة وضعية عدم تجانس بين الدول في هذه النقطة، حيث أنه في عام 1997، على سبيل المثال، أجرت إسبانيا عمليات تفتيش على 43% من السفن، بينما قامت أيرلندا بتفتيش 5% فقط، وفرنسا 14% فقط، وهذه الأرقام في الحقيقة منخفضة للغاية مقارنة بأهداف المذكرة، ويرجع هذا التفاوت إلى عدم وجود قواعد ملزمة في مذكرة تفاهم باريس لعام 1982، الأمر الذي يترك للدول الأعضاء الحرية في الوصول إلى نسبة 25%.

علاوة عن ذلك، فإن الدول الأعضاء في المذكرة لم تضع وسائل مشتركة ومتماسكة لبلوغ الأهداف المسطرة عند إبرامها، حيث أنه هناك اختلافات في التقييم بين المفتشين وسوء استهداف السفن الخاضعة للمعاينة، وعدم وجود قواعد ملزمة يجعل مذكرة تفاهم باريس أقل فعالية، إذ لهذه الاعتبارات أراد المجلس الأوروبي بطريقة ما تعميم أحكام المذكرة، أي جعل إجراءات تفتيش السفن المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إلزامية لجميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي[11].

لتحقيق هذا الهدف، أقر المجلس الأوروبي بتاريخ 19 جوان 1995، التوجيهة رقم 95/21 بشأن تطبيق المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث وظروف المعيشة والعمل على متن السفن (بدأ نفاذها في 1 جويلية 1996)[12].

مثل مذكرة تفاهم باريس لعام 1982، تهدف التوجيهة رقم 95/21 إلى السيطرة على 25% من السفن التجارية التي تدخل مياه الدول الأعضاء، والغاية من ذلك هو منع السفن غير المستوفية للمعايير الدولية للسلامة البحرية والمعايير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من ممارسة الملاحة في المياه الأوروبية، وضمان تطبيق هذه المعايير الدولية بشكل أفضل، وكذلك المعايير المعتمدة من طرف الاتحاد الأوروبي، ووضع

[11] DELFAUD Pierre, op.cit., p. 17.
[12] RIGAUD Benoît, La gouvernance européenne face aux marées noires : Les changements des politiques de sécurité maritime après l'Erika et le Prestige, Thèse de Doctorat, Université Laval, 2014, p. 97.

معايير مشتركة للرقابة وتوحيد إجراءات التفتيش وحجز السفن دون المستوى المطلوب في مجال سلامة الملاحة البحرية (المادة 1).

يتناول إجراء التفتيش المنصوص عليه في المرفق الرابع من التوجيهة المذكورة أعلاه، القواعد الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، حيث تتحقق السلطة المختصة بالتفتيش من الشهادات والوثائق ذات الصلة، والحالة العامة للسفينة، والآلات، وأماكن إقامة الطاقم، والظروف الصحية للبحارة.

في حالة وجود أسباب واضحة تشير إلى أن حالة السفينة أو معداتها أو طاقمها لا تتوافق مع اللوائح ذات الصلة، يتم إجراء زيارة مفصلة للسفينة المعنية، بما في ذلك فحص شامل لها، ثم تخضع السفن المشمولة بالمرفق الخامس لتفتيش معزز، ويتم تقديم تقرير التفتيش إلى القبطان، وفي حالة حدوث حالات شاذة تشكل خطرا على الصحة أو السلامة أو البيئة البحرية، يتم حجز السفينة، حتى يتم القضاء على هذا الخطر نهائيا، ويتم إخطار إدارة العلم أو القنصل أو أقرب ممثل دبلوماسي بشكل كتابي بهذا الإجراء المتخذ، وكذلك المفتشين المعينين أو الهيئات المعتمدة المسؤولة عن إصدار شهادات السفينة.

يجب عدم إيقاف السفن أو تأخيرها بشكل غير مبرر، وإلا يجوز لمالك السفينة أو المشغل المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به، وتنشر كل سلطة مختصة معلومات ربع سنوية على الأقل عن السفن التي تم توقيفها خلال الأشهر الثلاثة الماضية، والتي تم توقيفها بالفعل خلال الأشهر الـ 24 الماضية، أي المخالفين المتكررين، ويحدد المرفق السادس من التوجيهة معايير توقيف السفن، أي الحالات الشاذة التي تشكل خطرا واضحا على السلامة أو الصحة أو البيئة (المادة 9).

عندما تكون السفينة غير قادرة على العودة إلى البحر، فإن الحاجة إلى عودة المفتش إلى السفينة للتحقق من أن العمل اللازم قد تم تنفيذه هو عامل حاسم في مثل هذه الوضعية، حيث يتم التركيز على سلامة الملاحة البحرية، واستقرار السفينة، ووسائل مكافحة الحرائق، ووسائل الاتصال والإنقاذ الموجودة فيها، وتدابير منع تلوث البيئة البحرية ومكافحته والسيطرة عليه، وظروف النظافة والسلامة على متن السفينة، ومن وجهة نظر اجتماعية، يكون التوقيف مبررا إذا كان عدد الطاقم أو تكوينه أو اعتماده لا يتوافق مع الوثيقة التي تحدد الحد الأدنى لمعايير السلامة على متن السفن التجارية.

الأمر نفسه ينطبق على نقص الغذاء الكافي للرحلة إلى الميناء التالي، ونقص مياه الشرب، ونقص التدفئة في أماكن الإقامة إذا كانت السفينة تعمل في مناطق منخفضة الحرارة، ووجود النفايات أو المعدات أو البضائع في الممرات أو أماكن الإقامة (اتفاقيات منظمة العمل الدولية).

بالرغم من أن هذه الجوانب ضرورية لحماية حياة الإنسان في البحر وصلاحية السفن للسكن البشري، إلا أن هذا التقييد يظهر جليا أن التوجيهة رقم 95/21، وعلى غرار مذكرة تفاهم باريس، مترددة فيما يتعلق بإنفاذ

اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 لعام 1976 بأكملها، من طرف السفن التي ترفع علم الدول التي لم تصادق على هذه الاتفاقية، ومع ذلك، فإن هذه الاتفاقية مذكورة بوضوح في المادة 2 من التوجيهة، وكذلك الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966، والاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لعام 1974، والاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، المعدلة بموجب البروتوكول المبرم عام 1978، والتي يتم تطبيقها بالفعل، علما أن الضوابط حاليا تركز بشكل كبير على سلامة السفينة وصلاحيتها لخوض غمار الملاحة البحرية، ولكن لا تركز بنفس الدرجة على مهارات الطاقم والتكوين لنيل الشهادات اللازمة للعمل على متن السفن، وكذلك الأمر بالنسبة لظروف العمل والأجور.

لا ريب في أن الحفاظ على صحة وسلامة الطاقم العامل على متن السفينة، لا يقتصر فقط على توفير الطعام ومياه الشرب والسكن اللائق، بل من الضروري عدم إهمال الجانب المتعلق بالأجر، وضمان دفع الرواتب لهم، وإيلاء أهمية لفترات الراحة والعطل المدفوعة من أجل ضمان السلامة، وكذلك احترام حرية التعبير والعضوية النقابية، فعدم توافر هذه المتطلبات الأساسية لدى الطاقم، قد يؤدي إلى تعريض السفينة ومن على متنها لخطر الهلاك[13].

ثانيا- تعزيز التشريعات الأوروبية المتعلقة بالسلامة البحرية بعد وقوع حادث ناقلة النفط "Erika"

كان حادث غرق ناقلة النفط "Erika" قبالة الساحل الغربي لفرنسا في 12 ديسمبر 1999، مناسبة حاسمة لإعادة النظر في السياسة الأوروبية المتعلقة بالسلامة البحرية، حيث اتخذ الاتحاد الأوروبي عقب وقوع هذه الواقعة المدمرة عدة إجراءات ترمي إلى تعزيز تدابير السلامة البحرية، لاسيما عند إقراره للحزمات التشريعية المعروفة تحت تسمية "حزمات Erika"، فضلا عن إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية.

أ- إقرار حزمات تشريعية بشأن السلامة البحرية (حزمات Erika)

في أعقاب حادث ناقلة النفط "Erika" عام 1999 وحادث السفينة الصهريجية "Prestige" عام 2002، تم تعزيز تدابير السيطرة على السفن غير المستوفية للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية في أوروبا، من خلال تنظيم عمليات التفتيش وتوسيع نطاق الحظر على السفن.

لقد دعا البرلمان الأوروبي، في قراريه المؤرخين في 20 جانفي و2 مارس عام 2000، اللجنة إلى اتخاذ مبادرات ملموسة في هذا المجال، حيث قدم هذا الأخير في شهري مارس وديسمبر عام 2000، الحزمات التشريعية المسماة "حزمات Erika" من أجل تنفيذ التعديلات اللازمة[14].

---

[13] CHAUMETTE Patrick, op.cit., p.p. 66-68.
[14] MONTAS Arnaud, *Droit maritime*, Vuibert, Paris, 2012, p. 229.

1- الحزمة التشريعية Erika 1:

بتاريخ 21 مارس 2000، قدمت المفوضية الأوروبية ثلاثة مقترحات لاتخاذ إجراءات فورية تهدف إلى تحسين المعايير المعمول بها فيما يتعلق بالنقل البحري للنفط والمواد الخطرة، حيث دخلت هذه المعايير حيز النفاذ في 22 جويلية 2003.

يتعلق الاقتراح الأول بتعديل التوجيهة رقم 95/21 وفرض شروط صارمة للغاية على السفن التي تدخل الموانئ الأوروبية، ولاسيما السفن عالية الخطورة، حيث حظر هذا الاقتراح الدخول إلى موانئ الاتحاد الأوروبي بالنسبة للسفن التي يزيد عمرها عن خمسة عشر عاما، والتي تم إيقافها أكثر من مرتين في العامين الماضيين، بناء على "قائمة سوداءListe noire" ستنشرها المفوضية الأوروبية كل ستة أشهر.

لهذه الاعتبارات، تم حظر 15 سفينة من دخول الموانئ الأوروبية، ترفع أعلام الدول الآتي ذكرها: كمبوديا، جزر القمر، بنما، الهندوراس وسوريا، وقد تم الأخذ بهذا الاقتراح الذي يلزم الدول الأعضاء بتعزيز تفتيش السفن التي تشكل خطرا كبيرا على سلامة الملاحة البحرية وصحة البيئة البحرية، علاوة عن إلزام السفينة بإرسال سلسلة من المعلومات قبل دخول الموانئ الأوروبية[15].

يهدف الاقتراح الثاني إلى تعزيز الرقابة على شركات تصنيف السفن ومنحها شرعية أقوى، حيث يقترح وضع إجراءات لمنح وسحب وتعليق الاعتمادات الموكلة إلى شركات التصنيف، وتهدف التوجيهة رقم 105/2001 المؤرخة في 19 ديسمبر 2001، إلى ضمان التطبيق الموحد للقواعد المتعلقة بالسلامة البحرية، وزيادة متطلبات الجودة لشركات التصنيف، وزيادة شفافية نتائج الرقابة التي تمارسها هذه الأخيرة على السفن، حيث نصت هذه التوجيهة على إلزامية إخضاع هذه الشركات للمعاينة، تقوم بها السلطات المختصة في الدول الأعضاء عن طريق خبراء في هذا المجال، وفي حالة إثبات سوء السلوك المهني، قد يتم سحب الاعتماد من شركة التصنيف بشكل مؤقت أو دائم، ويجوز تحميل الشركة المسؤولية في ظروف معينة بعد وقوع حادث من حوادث الملاحة البحرية، في حالة إثبات المدعي الخطأ المرتكب من طرفها.

أما الاقتراح الأخير، فيهدف إلى تحسين ظروف الحركة البحرية، من خلال الحظر التدريجي لناقلات النفط ذات الهيكل الواحد والسماح بشكل حصري للسفن ذات الهيكل المزدوج بدخول الموانئ الأوروبية، وفقا لنموذج قانون التلوث بالمحروقات للولايات المتحدة الأمريكية، المعتمد في عام 1990، بحكم أن السفن ذات الهيكل المزدوج أكثر أمانا ضد التلوث العرضي الناجم عن حوادث الملاحة البحرية، وفقا لجدول زمني مشابه لجدول الولايات المتحدة (2005، 2010، 2015 اعتمادا على حمولة السفينة)[16].

---

[15] VINCENT Philippe, *Droit de la mer*, Larcier, Bruxelles, 2008, p. 256.
[16] ALBAKJAJI Mohamad, op.cit., p. 147.

2- الحزمة التشريعية Erika 2:

عززت حزمة Erika 2، المعتمدة في 6 ديسمبر 2000، تدابير حزمة Erika 1، حيث نصت التوجيهة رقم 59/2002 المؤرخة في 27 جوان 2002، على إنشاء نظام أوروبي لرصد الحركة البحرية والمعلومات الملاحية (الشبكة الآمنة). وتقع على عاتق مشغل السفينة، قبل دخول ميناء من موانئ دول الاتحاد الأوروبي، مسؤولية إبلاغ المعلومات إلى سلطات الميناء المختصة، لاسيما عند نقل مواد خطرة أو ملوثة، ومن المزمع جعل معدات السفن المتعلقة بتحديد الهوية بصورة آلية إجراء إلزامي، وكذلك الأمر بالنسبة لتسجيل بيانات الرحلة (نظام الصناديق السوداء)، وتتطلب التوجيهة من الدول الأعضاء وضع خطط لاستقبال السفن المعرضة للخطر في موانئ اللجوء، فضلا عن إلزام التوجيهة لمشغلي السفن بإبلاغ سلطات الدولة الساحلية بالحوادث الواقعة في البحر[17].

3- الحزمة التشريعية Erika 3:

بتاريخ 23 أبريل 2009، اعتمد البرلمان الأوروبي والمجلس الحزمة التشريعية الثالثة بشأن السلامة البحرية، والمعروفة أيضا بحزمة Erika 3، حيث تتكون هذه الأخيرة من لائحتين وستة توجيهات تعزز بشكل كبير التشريعات الأوروبية بشأن السلامة البحرية.

يتمثل الهدف الرئيسي من إقرار هذه المجموعة التشريعية الثالثة، في تعزيز التشريعات المتعلقة بتفتيش السفن، ونظم رصد الحركة البحرية، والحوادث الواقعة في البحر، والتعويض، وشركات التصنيف، والإجراءات التي تتخذها دول العلم، والتحقيق في الحوادث وظروف عمل البحارة، علما أنه منذ 1 جانفي 2011، تم تطبيق نظام جديد لتفتيش السفن من قبل دولة الميناء، يهدف إلى تعزيز تدابير السلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن.

يحدد النص الجديد بشأن مراقبة السفن من قبل دولة الميناء (التوجيهة رقم 16/2009) على وجه الخصوص، الهدف المشترك المتمثل في تفتيش جميع السفن التي تتردد على موانئ دول الاتحاد الأوروبي، ويقر، تحقيقا لهذه الغاية، نظاما للتفتيش المنتظم لكل سفينة من تلك السفن، وفقا لتواتر يحدد وفقا لمستوى الخطر الذي تشكله، فضلا عن توسيع اللوائح الجديدة نطاق حظر الملاحة في المياه الأوروبية، ليشمل السفن التي لا تمتثل للمعايير المطلوبة.

بدأ تنفيذ النظام الجديد لمراقبة السفن من قبل دولة الميناء في 1 جانفي 2011، عن طريق نظام معلوماتي حديث، يسمى بـ "النظام الأوروبي الهجين للاستهداف والتفتيش"، حيث يحدد هذا النظام السفن التي سيتم فحصها في الأولوية، مع إمكانية تسجيل نتائج عمليات التفتيش، علما أن تقارير التفتيش متاحة لجميع

[17] MONTAS Arnaud, op.cit., p. 229.

السلطات المختصة المشاركة في المراقبة بموجب دولة الميناء التابعة للاتحاد الأوروبي ومذكرة تفاهم باريس لعام 1982.

يرتبط النظام الأوروبي الهجين للاستهداف والتفتيش بقواعد بيانات أخرى تتعلق بسلامة السفن، إذ تتمثل قواعد البيانات هذه فيما يلي: قواعد بيانات شركات تصنيف السفن المعترف بها من طرف الاتحاد الأوروبي؛ قواعد البيانات الوطنية لدول الاتحاد الأوروبي؛ قواعد بيانات غيرها من المنظمات الإقليمية التي تجري عمليات تفتيش في إطار دولة الميناء.

يدرج المفتشون تقارير الزيارات في النظام ويلاحظون، على وجه الخصوص، أوجه القصور التي تم العثور عليها، كما يبلغون عما إذا كان قد تم تصحيح أوجه القصور السابقة، فالإدارات الوطنية لديها الآن مجال محدود للمناورة، حيث لم يعد خضوع السفن لمراقبة دولة الميناء يعتمد عليها، بل تمليه الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية، عبر النظام المعلوماتي المذكور أعلاه.

زيادة على ذلك، فإن الرقابة على السفن في إطار دولة الميناء، التي تركز بشكل أساسي على الجوانب الوثائقية، يمكن أن تتطور بطريقة إيجابية، حيث تمهد تجربة المفتشين، إلى جانب الاستهداف الذي فرضه النظام المعلوماتي الأوروبي لسلامة الملاحة البحرية، الطريق لمزيد من المعاينات الفنية، التي تركز على مجالات السلامة الرئيسية، وفي هذا الصدد يمكن اعتبار أن التشريعات واللوائح، خاصة الأوروبية منها، الهادفة إلى تعزيز سلامة السفن، والضوابط المنبثقة عنها في أعقاب كارثة ناقلة النفط "Erika"، قد تم تنفيذها بالكامل[18].

ب- إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

تم إنشاء وكالة أوروبية للسلامة البحرية بموجب لائحة مؤرخة في 27 جوان 2002، حيث تقدم هذه الوكالة، التي يوجد مقرها في مدينة لشبونة (البرتغال)، المساعدة التقنية للاتحاد الأوروبي والبلدان الأعضاء في وضع وتطبيق التشريعات الأوروبية المتعلقة بالسلامة والأمن البحريين، فضلا عن حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن.

من مهام الوكالة ما يلي:

- مساعدة اللجنة في تحديث تشريعات الاتحاد الأوروبي وتطويرها وتنفيذها بفعالية في مجال السلامة والأمن البحريين، وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن؛

- التعاون مع بلدان الاتحاد الأوروبي لتنظيم أنشطة التدريب ذات الصلة، إذا لزم الأمر، وتزويدها بالمساعدة التقنية لتنفيذ تشريعات الاتحاد الأوروبي؛

[18] MONTAS Arnaud, op.cit., p. 230.

– تزويد المفوضية الأوروبية ودول الاتحاد الأوروبي بمعلومات موضوعية وموثوقة وقابلة للمقارنة، وكذلك بيانات عن السلامة البحرية، من خلال جمع وتسجيل وتقييم البيانات الفنية في مجالات السلامة البحرية والحركة البحرية والتلوث البحري، ويتم ذلك عن طريق الاستغلال المنهجي لقواعد البيانات الموجودة، أو حتى عن طريق تطوير قواعد بيانات إضافية؛

– مساعدة اللجنة في النشر نصف السنوي للمعلومات المتعلقة بالسفن التي تم رفض دخولها إلى موانئ الاتحاد الأوروبي، وكذلك البلدان الأعضاء، في تحسين تحديد السفن المسؤولة عن تسريب المواد الملوثة بشكل غير قانوني وملاحقتها قضائيا.

لتسهيل التعاون بين الدول الأعضاء والمفوضية الأوروبية في مجال الملاحة البحرية ومراقبة حركة المرور البحري في المياه الأوروبية، فإن الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية مسؤولة عن تنفيذ المهام المتعلقة بهذه التوجيهة، ويجب عليها كذلك، بالتعاون مع اللجنة والدول الأعضاء، أن تضع منهجية مشتركة للتحقيق في الحوادث البحرية، كما يجب على الوكالة أن تقدم الدعم الفني للبلدان المرشحة للانضمام إلى الاتحاد الأوروبي، لتنفيذ تشريعات الاتحاد في مجال السلامة البحرية، ويشمل ذلك تنظيم التدريب المناسب وتوفير تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والخدمات الاستشارية التي تركز على السلامة البحرية.

لتنفيذ هذه المهام، تستخدم الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية نظم معلومات مختلفة، مثل شبكة الأمان لتتبع حركة السفن على مستوى المياه الأوروبية، والنظام الأوروبي الخاص بتحديد الهوية والتتبع بعيد المدى لتحديد مواقع سفن الاتحاد الأوروبي في جميع أنحاء العالم، وشبكة الأمان للكشف عن التلوث البحري بفضل صور الأقمار الصناعية، وشبكة الأمان لرصد البيانات المتعلقة بمراقبة دولة الميناء للسفن المترددة على الموانئ الأوروبية[19].

خاتمة

توصلنا في ختام دراستنا إلى نتيجة مفادها أن الضعف الذي كانت تعاني منه السياسات الوطنية للسلامة البحرية في الدول الأوروبية، ناهيك عن حوادث التلوث التي تعرضت لها العديد من السواحل الأوروبية، ولعل أخطرها كارثة ناقلة النفط "Amoco-Cadiz" قبالة السواحل الغربية لفرنسا عام 1978، دفع هذه الدول إلى التكتل على المستوى الإقليمي، من خلال إبرام مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة السفن من قبل دولة الميناء بتاريخ 26 جانفي عام 1982، في الوقت الذي صارت فيه حركة النقل البحري للنفط والمواد الملوثة الأخرى في تصاعد مستمر.

[19] DE RUITER Willem, « L'agence européenne de la sécurité maritime (AESM) : l'aiguillon qui s'ajoute à l'arsenal européen », *La Revue Maritime*, Numéro 468, France, Mai 2004, p.p. 1-5.

تمثل مذكرة تفاهم باريس لعام 1982، الخطوة الأولى في مسار التشريعات الأوروبية المقررة في مجال السلامة البحرية، ثم تلتها التوجيهة رقم 95/21 بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث وظروف المعيشة والعمل على متن السفن، المعتمدة بتاريخ 19 جوان 1995.

بعد وقوع كارثة ناقلة النفط "Erika" عام 1999، تم تعزيز الإطار القانوني الأوروبي للسلامة البحرية بتدابير أخرى، أبرزها إقرار الحزمات التشريعية المسماة "حزمات Erika"، علاوة عن إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية.

من خلال هذه الدراسة، لاحظنا كيف ساهمت حوادث تلوث البيئة البحرية التي أخذت شكل الكارثة، مثل حادثي السفينتين "Amoco-Cadiz" و"Erika"، في تطوير الإطار القانوني الأوروبي للسلامة البحرية، حيث أنه عقب وقوع كل حادث من هذه الحوادث، كانت هناك دائما ردة فعل من طرف الدول الأوروبية في إطار الاتحاد الأوروبي، تجسدت في سن تشريعات تفرض على السفن، خاصة تلك التي تنقل المحروقات والمواد الملوثة الأخرى، الامتثال للقواعد والمعايير الدولية المقررة في هذا المجال، وهذا أمر بديهي، نظرا للتبعات البيئية والاقتصادية المدمرة المترتبة عن هذه الحوادث.

صحيح أن الاتحاد الأوروبي قد طور، عبر السنوات، إطاره التشريعي في مجال السلامة البحرية، خاصة بعد اعتماده للحزمات التشريعية الثلاثة على إثر وقوع حادث "Erika"، بالإضافة إلى إحداثه للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية، إلا أن هذه الجهود لم تضع حدا لكوارث التلوث المدمرة التي أضرت بشكل جسيم بسواحل الدول الأوروبية، وكان ذلك بعد تاريخ إقرار ودخول كافة تلك التدابير التشريعية والعملية الهامة حيز النفاذ، حيث ظهر ذلك بصورة جلية في حوادث التلوث الواقعة في السنوات الأخيرة على مستوى المياه الأوروبية، ولعل أبرزها حادث السفينة الصهريجية اليونانية "Alfa I"، الذي وقع قبالة سواحل اليونان بتاريخ 5 مارس 2012، مما يؤكد أنه لازالت هناك ثغرات في المنظومة الأوروبية للسلامة البحرية، وربما يرجع السبب في ذلك إلى تقاعس بعض الدول الأعضاء في تنفيذ ما ورد في تلك التشريعات من قواعد وأحكام، الأمر الذي يحول دون تحقيق الأهداف المسطرة من طرف الاتحاد الأوروبي في هذا المجال.

لا شك أن دولة الميناء تؤدي دورا محوريا في مجال السلامة البحرية، من خلال عمليات التفتيش والمعاينة التي تمارسها على السفن المترددة على موانئها للكشف عن مدى توافر معايير السلامة فيها، إلا أنه تبقى دولة العلم الركيزة الأساسية التي يقوم عليها هذا المجال ككل، حيث تمارس هذه الأخيرة أول مراقبة للسفن التابعة لها، ويجب عليها أن تضمن صلاحيتها للإبحار طوال حياتها، لاسيما من خلال الزيارات المنتظمة التي يقوم بها المفتشون المعينون من طرفها لأداء هذه المهمة.

لكن المشكلة أن بعض الدول، نظرا لعدم توافرها على الإمكانيات المادية والبشرية اللازمة للاضطلاع بالمعاينات على سفنها (وهنا نتكلم بوجه خاص على الدول التي تعتمد نظام السجل المفتوح للسفن أو ما يسمى

بدول أعلام المجاملة)، تواجه صعوبات في ممارسة مسؤولياتها مباشرة كدول علم، وفي بعض الأحيان تفوض هذه المهام إلى شركات خاصة لتصنيف السفن أو شركات لإدارة السجل البحري، مما يفتح بابا لظهور حالات الإهمال وعدم الامتثال للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن، وفي الواقع هذه المسألة تمت الإشارة إليها بالتفصيل في مضمون التقارير الموضوعية والتقنية الصادرة عن الدولة الفرنسية والاتحاد الأوروبي عقب وقوع الحادث المأساوي لناقلة النفط "Erika".

من المؤكد أن شركات تصنيف السفن تساهم بصورة كبيرة في التجسيد العملي للقواعد والمعايير الدولية للسلامة البحرية، من خلال إعطاء درجة تصنيف للسفينة نيابة عن مالكها، بغرض تبيان الحالة الفعلية للسفينة فيما يتعلق بمعايير السلامة والأمان التي تتمتع بها هذه العمارة البحرية، بما في ذلك حالة الهيكل والمعدات الخاصة بممارسة الملاحة. ومع ذلك، فإن هذه المسألة في الواقع تثير ثلاثة أنواع من المشاكل:

1. بعض الشركات، على الرغم من الانضمام إلى الرابطة الدولية لشركات تصنيف السفن، إلا أنها أقل موثوقية ولا تؤدي مهامها باحترافية.

2. يمكن أن يكون للرابط التجاري الموجود بين مالك السفينة وشركة التصنيف، تأثير سلبي على جودة المقاييس التي تعتمد عليها الشركة عند تصنيف السفينة.

3. في بعض الحالات، يجوز لشركة التصنيف أن تتدخل لصالح نفس السفينة كمندوب لدولة العلم وكهيئة تصنيف مفوضة من طرف مالك السفينة، تماما كما هو الحال بالنسبة لشركة التصنيف الإيطالية " Registro Italiano Navale"، التي تكفلت بعملية تصنيف ناقلة النفط "Erika" قبل تعرضها للحادث الذي أدى إلى غرقها.