

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان

كلية الحقوق والعلوم السياسية



أمن المنشآت المينائية والسفن

في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

إشراف:

أ.د. بن عمار محمد

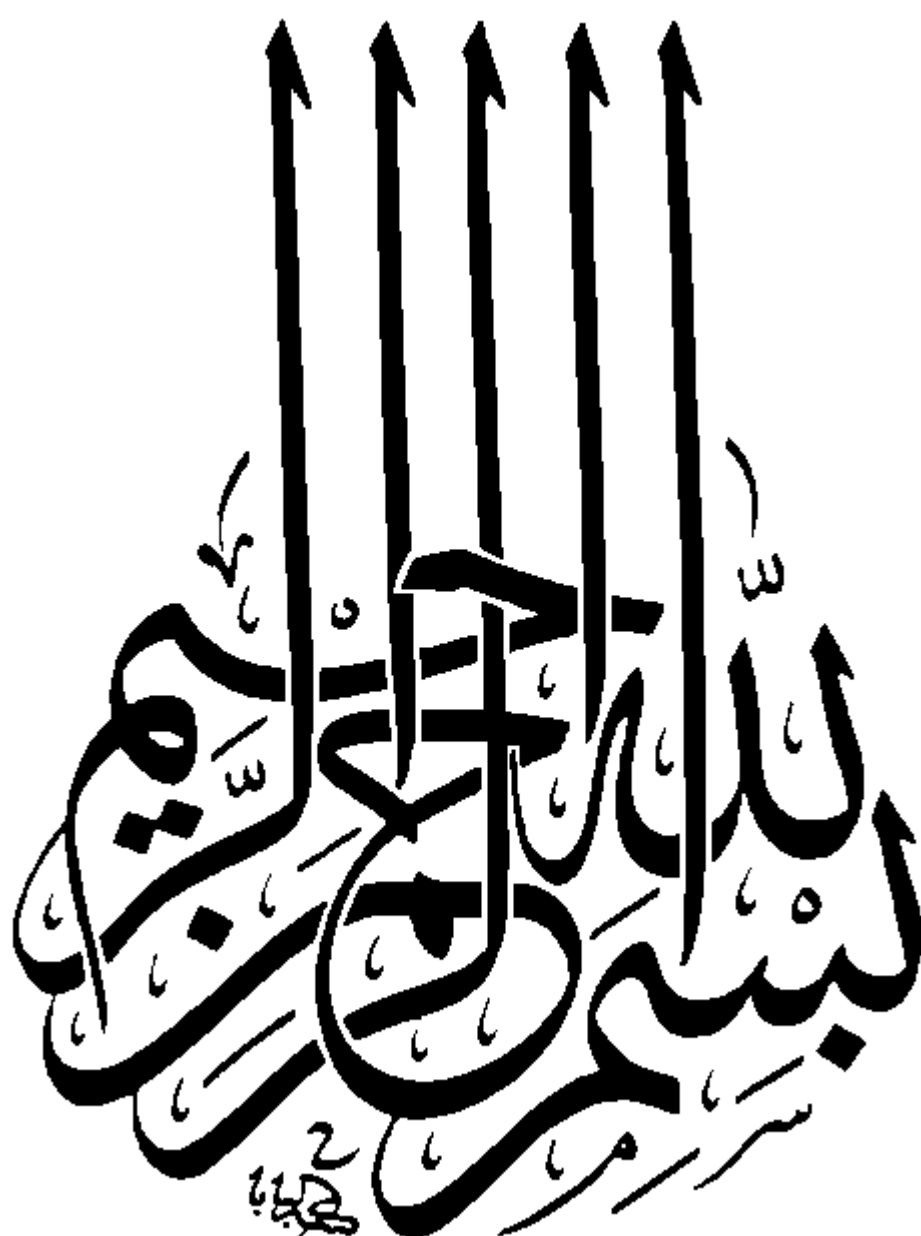
إعداد الطالبة:

بن عيسى حياة

لجنة المناقشة:

| | | | |
|--------------|-------------------|-----------------|-----------------------|
| رئيسا | جامعة تلمسان | أستاذ | أ.د. كحلولة محمد |
| مشرفا ومقررا | جامعة تلمسان | أستاذ | أ.د. بن عمار محمد |
| مناقشا | جامعة سيدي بلعباس | أستاذ | أ.د. كراجي مصطفى |
| مناقشا | جامعة بشار | أستاذ محاضر "أ" | د. العرواوي صالح نبيل |

السنة الجامعية : 2014-2015



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ^ط حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ وَجَرِينَ
بِهِمْ بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ
مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِنِ أَنْجَيْتَنَا مِنْ
هَذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ ﴿٢٢﴾ ﴾

سورة يونس، الآية 22

﴿ رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلُوكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ^ج إِنَّهُ
كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ﴿٢٦﴾ وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ تَدْعُونَ إِلَّا
إِيَّاهُ فَلَمَّا نَجَّكُمْ إِلَى الْبَرِّ أَعْرَضْتُمْ ^ط وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا ﴿٢٧﴾ ﴾

سورة الإسراء، الآيات 66-67

شكر وتقدير

في مستهل هذا البحث، يقتضي واجب الاعتراف بالجميل أن أعبر عن شكري وتقديري لكل ما تلقّيته من عون صادق ومساهمة فعالة، من أستاذي المحترم "بن عمار محمد" وعلى كل ملاحظاته وتوجيهاته القيمة رغم كثرة مشاغله والتزاماته.

والشكر الجزيل لأعضاء اللجنة المحترمة

الذين قبلوا عناء مناقشة هذه الرسالة وشرفوني بذلك:

- أستاذي الفاضل: كحلولة محمد .

- الأستاذ: كراجي مصطفى .

- الأستاذ: العرباوي صالح نبيل .

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساعدني على إنجاز هذا العمل، والعرفان لمن حرّك طاقاتي

بدعواتهما والديّ الكريمين .

والحمد لله وما توفيقني إلا به سبحانه .

إهداء

إلى أعظم وأطيب وأرقى وأكرم رجل أبي العزيز

إلى أرق وأحن امرأة أُمي الحبيبة

إلى روح أخي سيدي محمد، وجدتي رحمهما الله.

إلى زوجي الكريم وولدي العزيزين : يونس عبد الرحمن ورجاء .

إلى إخوتي وأخواتي وأزواجهم وأبنائهم.

على عائلة زوجي الوالدين الكريمين أطال الله عمرهما .

الإخوة والأخوات والأزواج والأبناء .

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قائمة بأهم المختصرات

باللغة العربية :

ما: مادة

قا: قانون.

قاج: قانون الجمارك.

قاج: القانون البحري الجزائري.

م.و.ح.ش: المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.

ر: رقم.

ص: صفحة.

باللغة الأجنبية:

Op.cit : Ouvrage précédent cité.**P** : Page.**Par** : Paragraphe.**VTS** : Vessel Traffic Système.**AIS**: Automatic Identification System ou Système automatique d'identification.**CSO** : Company Security Officer ou Agent de Sûreté de la Compagnie.**DoS**: Declaration of Security ou Déclaration de Sûreté.**IMO** : International Maritime Organization ou Organisation Maritime Internationale.**ISM Code**: International Safety Management Code ou Code International de Gestion de la Sécurité.**ISPS Code**: International Ship & Port Facility Security Code ou Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires.**ISSC** : International Ship Safety Certificate ou Certificat International de Sûreté du Navire.**MSC** : Marine Safety Committee ou Comité de la Sécurité Maritime (de l'OMI).**PFSA** : Port Facility Security Assessment ou Evaluation de la Sûreté de l'Installation Portuaire.

PFSO: Port Facility Security Officer ou Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire.

PFSP: Port Facility Security Plan ou Plan de Sûreté de l'Installation Portuaire.

RSO : Recognized Security Organization ou Organisme de Sûreté Reconnu.

SOLAS: Safety of Life At Sea ou Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer.

SSA : Ship Security Assessment ou Evaluation de la Sûreté du Navire

SSO : Ship Security Officer ou Agent de Sûreté du Navire.

SSP: Ship Security Plan ou Plan de Sûreté du navire.

مقدمة

مقدمة:

يمثل الأمن أحد المرتكزات الأساسية لإستقرار الأمم والشعوب، ومن مقومات تطور المجتمعات ونموها، فقد مثل ولا يزال محور تفكير الإنسان فردا أو جماعة، إذ يعتبر المصلحة العليا والأولى للدول، فلا يستقيم نظام ولا تقوم أمة وتزدهر إلا بشيوعه، والأمن وإن تعددت مفاهيمه فهي لا تخرج عن فكرة الأمن والسلام الذي يسعى الإنسان منذ وجوده على الأرض لتحقيقها، فهو عنصر أساسي مكمل لحالة الوجود والاستمرار الحياتي، وأصبح مطلباً جماعياً حيث تحرص الدول على ضمان سيادة قوانينها وانتشار الأمن والسلامة بأراضيها، فعبارة الأمن بمفهومها الواسع تمتد لتشمل كل ما يحقق الاستقلال السياسي للدولة وسلامة أراضيها، لأن أمن الدولة هو سلامة أراضيها واستقلالها السياسي والاقتصادي، وبالتالي أي إجراء أو تدبير غير مشروع يمسها من شأنه أن يؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على كيانها¹.

وقوفا على فهم المصطلحات يمكن تحديد تعريف لكل من السلامة والأمن .

الأمن لغة: هو الإيمان، والأمانة، والطمأنينة والسلم وهو ضد الخوف².

اصطلاحاً: هو حالة شعورية من الرضا النفسي الناشئ عن سيادة الحق والقانون، وضمن حقوق الفرد في المجتمع وحرية التفكير والتعبير وحفظ الكرامة والإنسانية والتساوي في

¹ - ممدوح شوقي مصطفى كامل، الأمن القومي والأمن الجماعي الدولي، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، مطبعة القاهرة والكتاب الجامعي، 1985، ص 34.

² - جبران مسعود الرائد، معجم ألفبائي في اللغة والإعلام، ص 151.

الفرص، ويعني الشعور الذي يسود الفرد والجماعة بإشباع الدوافع العضوية والنفسية واطمئنان الجميع بزوال المخاطر¹.

أما السلامة فهي لغة العافية والنجاة من المهالك.

اصطلاحا تعني: توفير الوقاية للأشياء من خطر محدد، وهي المحافظة على الأرواح والممتلكات والبيئة باتخاذ الاحتياطات الوقائية لمنع الحوادث من خلال برامج وقائية، كما تعني توفير بيئة آمنة للمتواجدين بها وإزالة الأسباب المباشرة للحوادث ومكامن الخطر². من خلال هذا الشرح الموجز ندرك أن الأمن والسلامة جزء لا يتجزأ من كل عمل نقوم به سواء على البر أو البحر أو في الجو.

سأسقط هذه المفاهيم على قطاع إقتصادي هام، وهو قطاع النقل البحري، الذي مثل دائما ولا يزال أهم وسيلة لنقل المواد الخام والسلع بين الأسواق المستهلكة والأسواق المنتجة والاشخاص حول العالم، واعتبر أيضا أوسع مجال للمخاطر والتجاوزات غير المشروعة التي هددت استقراره، وباعتبار المخاطر البحرية متعددة وأشكالها مختلفة، يجدر القيام بموازنة بين مفاهيم السلامة والأمن التي تعالج مخاطر البحر من زوايا مختلفة، إذ يعتبر النقل البحري أهم صور الاستغلال التجاري، ويعد نقل البضائع بوجه خاص عصب حركة تداول الثروات، إذ لا تتم المبادلات التجارية بين دول العالم وتياراتها المختلفة دون أن تنتقل الأشياء من مكان لآخر، ولا يمكن فصل النقل البحري عن حركة التجارة، فكل

¹ - الدكتور خضر عباس، مفهوم الامن والحماية والسلامة، مقال على الموقع الالكتروني:

<http://drabbass.wordpress.com/2011/24/209>

² - خضر عباس، نفس الموقع.

منهما يعتمد على الآخر بشكل تبادلي، حيث لا يمكن زيادة حركة التجارة العالمية بدون توافر أساطيل بحرية تتناسب مع نوعيات وكميات البضائع المطلوب نقلها والعكس صحيح "أي لا يمكن بناء سفن كبيرة وحديثة ما لم يتوافر لها كميات البضائع بشكل مستمر يبرر بناءها وتشغيلها، ونتيجة لذلك حدث تطور كبير في بناء السفن، انعكس على معدات التداول في الموانئ، مما حتم وجوب تطويرها وصيانة البنى التحتية والفوقية لها بما يسمح لها باستقبال هذا الكم الهائل من السفن على اختلاف أنواعها وطبيعتها نشاطاتها، فحركة النقل تزداد بزيادة حجم التجارة الخارجية أيضا، وتقدر نسبة التجارة المنقولة بحرا بحوالي 90 % من حجم التجارة الدولية"¹. وتأتي أهمية السفينة باعتبارها وسيلة النقل البحري في الطبيعة، لقدرتها على نقل وشحن بضائع ضخمة لا تستطيع الطائرات نقلها، كما انها تصل بين دول تفصل بينها المحيطات والبحار مما يستعصي على وسائل النقل البري نقلها، وقد شهدت صناعة السفن تطورا كبيرا من الناحية التقنية والفنية، بظهور السفن العملاقة وسفن الحاويات التي أحدثت ثورة هائلة في صناعة النقل البحري، واستتبع ذلك تطورات ضخمة في وظائف الموانئ وظهور موانئ الجيل الثالث التي قدمت خدمات لوجيستية هامة للتجارة الدولية.

هذا القطاع الاستراتيجي الهام والفعال، يستدعي إجراء دراسات حول واقعه، وذلك بهدف تسليط الضوء حول ما يعانيه هذا القطاع من مشاكل ومخاطر. فقد أدى التطور التكنولوجي في صناعة النقل البحري، الى تطور في مفاهيم وأساليب الإدارة،

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية المنظمة العربية للتنمية الإدارية - بحوث ودراسات، 2008، ص 14.

سواء بشركات الملاحة البحرية، أو بالموانئ البحرية، وكان ذلك استجابة للعملة التي دعمتها ثورة تكنولوجيا المعلومات، حيث أصبحت صناعة النقل البحري أكثر اتساعا في ظل حرية التجارة الدولية والتطور الصناعي الذي شهده العالم والذي كان له أثره على صناعة السفن التي أصبحت تجوب البحار وبسرعة مضاعفة، وكذا اتحاد خطوط الملاحة البحرية، مما ولد أضرارا جسيمة للأموال والأرواح، و زاد من الخطورة أن أكثر من نصف البضائع التي تنقل بحرا هي بضائع خطيرة، فهي إما متفجرة أو قابلة للاشتعال أو سامة أو مشعة، وإن كانت أساسية بالنسبة لنشاطات علمية متعددة في مجالات الصناعة و التجارة والطب والأبحاث. وقد شهدت الملاحة البحرية العديد من الحوادث الكارثية التي حصدت الأرواح وأهلكت الأموال والممتلكات، وسببت أضرارا كثيرة للبيئة البحرية، ولعل أهم هذه الكوارث غرق السفينة تيتانيك 1912، والتي تعتبر أبرز الحوادث البحرية في العصر الحديث، والتي هلك معها جل راعيها من مسافرين وطاقم، ونفس الكارثة وقعت مع السفينة كوستا كونكوريا سنة 2012 وكانت الفترة الفاصلة بينهما 100 سنة شهدت الملاحة البحرية خلالها تطورات تكنولوجية كثيرة، ولكن كانت الأسباب بين الحادثتين متشابهة. وكانت حادثة التيتانيك سببا في اعتماد اتفاقية SOLAS لحماية الأرواح في البحر سنة 1914 المعدلة سنة 1974، وتوالت الحوادث التي تسببت في تلويث البيئة البحرية، كغرق الناقله توري كانيون وأموكوكاديز وبرسيج، و ما يبرز حدة المخاطر البحرية أنها لا تشكل خطرا على دولة أو دول معينة، بل إن خطرها يمتد ليطل المجتمع الدولي كاملا. فقد أدى التصادم البحري مثلا والذي يعتبر أهم المخاطر البحرية، إلى تسجيل أخطار جسيمة للأموال والأشخاص وكذا البيئة البحرية لما تسببه

المواد المتسربة من هذه السفن خاصة ناقلات النفط من ضرر، حيث قد ينجر عن التصادم غرق السفن أو جنوحها أو احتراقها مما يؤثر سلبا على حركة الملاحة البحرية ، والبيئة البحرية وبالتالي حجم التجارة الخارجية لضياح البضائع وهلاكها وكذا الأشخاص على متنها، هذا ما استوجب الاهتمام بجانب السلامة للسفن ومعداتها وضرورة توافرها على أجهزة حديثة لتخفيف الخطر ومحاولة الحد من جسامته، وأحيطت السفينة باهتمام دولي كبير، وقد صاحب هذه الأحداث المتوالية المصادقة على العديد من الاتفاقيات الدولية وعقد العديد من المؤتمرات وتنظيم الندوات على المستويين الدولي والإقليمي. فأهمية السفينة والميناء تستدعي إحاطتهما بكل الإجراءات التي تضمن سلامتهما من الناحية الإدارية والتشريعية والتشغيلية، ودعم الأساطيل البحرية للدول وإعداد موانئ متخصصة لتسهيل عمليات التجارة الخارجية وتأمينها ضد أي تهديد يمكن أن يمسها، وقد احتل موضوع السلامة والأمن البحري مرتبة الصدارة لدى المنظمة البحرية العالمية، والتي أنشأت بهدف حماية الملاحة البحرية والحرص على سلامتها وأمنها بشعارها بحار نظيفة وآمنة، فمنذ إنشائها وهي تعمل على سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات، خاصة في حالة الحوادث بهدف التقليل منها والحد من جسامتها وكان ذلك وراء اعتمادها لقانون السلامة الدولي ISM والذي أضيف كتعديل على إتفاقية سولاس سنة 1994، وقد أثرت هذه الحوادث المتوالية والكارثية على سلامة الرحلات البحرية وأمنها، وما زاد من قلق المجتمع الدولي الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية والتي هزت الاستقرار السياسي والاقتصادي للدول، من هجرة غير شرعية وتهريب للمخدرات والأسلحة والبشر، والصيد غير المشروع الذي استترف

ثروات الدول واستقرارها وزادت في تلويث البيئة البحرية، ومن أخطر هذه الجرائم القرصنة البحرية والتي صاحبت الملاحة البحرية والبحارة منذ القدم، وكانت سببا في زرع الرعب في نفوس البحارة والحكومات وقد عرف تاريخها مراحل قوة ومراحل ركود، وظهرت مجددا وبقوة في الفترة الحالية، وأصبح أثرها وخطرها أكبر من أي عهد مضى، مما أثر سلبا على التجارة الدولية باعتبارها تنشط في مواقع استراتيجية لطرق التجارة الدولية وهي نقاط الاختناق كالبحر الأحمر وقناة السويس. وقد تعرضت صناعة النقل البحري للعديد من الجرائم البحرية والاعمال غير المشروعة، كاختطاف السفينة أكيلي لاورو The Achille Lauro وهي سفينة ركاب إيطالية سنة 1985 بميناء بور سعيد بمصر، والتي كانت وراء اعتماد المنظمة البحرية الدولية لأول مرة في مسائل الأمن البحري لقرار بشأن التدابير التي ترمي إلى منع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة السفن وأمن ركابها وأطقمها، وأصدرت سنة 1986 الإرشادات بشأن التدابير التي ترمي إلى منع الأعمال غير المشروعة التي تستهدف الركاب والطاقم على متن السفن، وفي سنة 1988 اعتمدت اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، وتوالت الأعمال الإرهابية من اختطافات للسفن وتفجيرات كالهجوم على الناقلات الأمريكية COLE USS في أكتوبر 2000 والتي راح ضحيتها 18 بحار وأصيب 39 آخرون. وكذا تفجير العبارة الاندونوسية The Cherstian وذلك في 11 ديسمبر 2001 والذي تسبب في هلاكها وهلاك 10 أشخاص وإصابة 46 راكبا.

وناقلة البترول الفرنسية لمبورغ Linburg بخليج عدن في 6 أكتوبر 2002، وبالإضافة للخسائر البشرية فإن أكثر من 100000 برميل تسرب بالبحر مما أدى إلى

كارثة بيئية جسيمة أثرت على الثروات البحرية، فالهجمات الإرهابية والأعمال غير المشروعة الأخرى من تهريب وهجرة وصيد غير مشروع لا تزال في تزايد مستمر، حيث أصبحت السفن والمنشآت المينائية هدفا للهجمات الإرهابية والقرصنة، ووسيلة للقيام بالعديد من الأعمال غير المشروعة، وبينت العشرية الأخيرة وخاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 والتي استهدفت الولايات المتحدة الأمريكية في أكبر رموزها، أنه لا توجد دولة بمنأى عن العمليات الإرهابية والتي مست العديد من المجالات بما فيها النقل البحري الذي لم يستثن من هذه القاعدة. وبعد هذا الحدث ازدادت المخاوف الدولية حول احتمال استخدام السفن في عمليات إرهابية واستغلالها لنقل الأسلحة أو المواد الخطرة والتي تكون مخبأة على متنها وذلك من أجل استخدامها في أعمال غير مشروعة، بغرض تخريب الخطوط الملاحية وتدمير المنشآت المينائية، والتي تكون نتائجها كارثية حيث تسبب أضرارا اقتصادية كبيرة قد تكلف الدول خسائر مالية ضخمة.

أمام هذه التحولات السياسية التي تشهدها دول العالم حاليا وخصوصا في ظل الهجمات الإرهابية التي لا تزال تهدد أمن ومصالح الدول، تم وضع إجراءات بناءة لحماية النشاط البحري باعتباره أصبح يشكل أداة خطيرة تهدد أمن وسلامة الدول، وذلك بالتطبيق العاجل لحملة من المقاييس الأمنية وبصفة فعالة على مستوى كل من الموانئ والسفن، تحسبا لسلسلة الهجمات الإرهابية التي قد تمس هذا القطاع و بعد التفجيرات التي لحقت ناقلة البترول الفرنسية لمبورغ 2002، أصدرت المنظمة البحرية الدولية قانونا دوليا أكثر صرامة بهدف تنظيم وتسيير الحركة البحرية. وذلك من خلال تعديل ادخل على فصول اتفاقية SOLAS 1974، سمي بالقانون الدولي لأمن المنشآت المينائية والسفن،

دخل حيز التنفيذ في جويلية 2004، هذه الأحداث جعلت العالم كله يتفطن لخطورة الظاهرة الإرهابية، حيث كانت بمثابة وقفة حقيقية دعت وألزمت المجتمع الدولي إلى إعادة النظر في جملة الرهانات والتحديات الكبرى، وذلك بالرغم من النداءات العديدة والمتكررة قبل هذه الأحداث من طرف العديد من الدول، ومنها الجزائر، التي عانت ويلات منفردة، ما جعلها تعطي أهمية كبيرة لمجال النقل البحري وأمنه وسلامته باعتبارها من دول البحر الأبيض المتوسط، حيث كانت سباقة للمساهمة والاشتراك والانضمام لكل الاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية وأسقطتها على تشريعاتها، كما أن معاناتها من الإرهاب والتي تعتبر سابقة ومجابهتها له وخروجها من أزمتها معتمدة على إمكانياتها وسياستها، كان وراء اعتماد العديد من النصوص القانونية التي حاولت من خلالها الجزائر الوقوف على حجم الأزمة والحد من تصاعدها.

تتمثل أهمية الموضوع إذا في التعريف بأهمية النقل البحري ودوره في رفع معدلات التجارة الخارجية، وتحديد أهم التحديات التي تواجهه داخليا وخارجيا وتحديد مفهوم ومجال الامن والسلامة البحرية، خاصة بعدما أسفرت عنه الهواجس الأمنية التي أعقبت أحداث 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الأمريكية.

سأعالج من خلال هذا البحث موضوع الأمن والسلامة البحرية لكل من السفينة والمنشآت المينائية، باعتبارهما وسائل خاصة وضرورية للنقل البحري وخاصة نقل البضائع، مما يجعل الاهتمام بهما أمرا ضروريا من شأنه التقليل من المخاطر البحرية والأعمال غير المشروعة الموجهة ضدهما، وهو موضوع غاية في الأهمية يميزه الطابع التقني والتطبيقي لارتباطه بقطاع هام جدا في مجال التجارة الخارجية وهو النقل البحري. وقد

اعترضني صعوبات عدة، كعدم مساعدة الهيآت المختصة، وكذا قلة المراجع المتخصصة في الأمن البحري والسلامة باعتباره موضوع حديث، وهذا ما أثارني للبحث محاولة الابتعاد عن الدراسات المستهلكة. وقد سطرت كهدف لي في هذا البحث محاولة الوصول إلى دراسة وتحليل الأمن والسلامة البحرية ومدى ارتباطها وتأثيرها على قطاع النقل البحري وبالتالي دورهما في تفعيل حركة التجارة الخارجية بالحد والتقليل من المخاطر البحرية والحوادث.

إلتزمت لذلك المنهج التحليلي باعتباره الأنسب لكل الدراسات القانونية، دون الاستغناء عن الدراسة المقارنة لإبراز الطابع الدولي لكل من السلامة والأمن وما وصلت إليه التشريعات الأخرى وما أقرته الاتفاقيات الدولية.

من خلال طرح الإشكالات التالية سأحاول إثارة أهم النقاط الخاصة بموضوع

البحث:

في ظل التحديات الخطرة الراهنة، ما هي الإجراءات التنظيمية والمعايير الأمنية الواجب تنظيمها واتباعها بالمنشآت المينائية والسفن محافظة على أمنها وسلامتها؟

ما مدى تأثير شروط وقواعد السلامة البحرية على تطبيق متطلبات المدونة الدولية

لأمن السفن والمنشآت المينائية؟ وما دورها في تحقيق الأمن البحري؟

هل استطاعت المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن القضاء على التخوف

والقلق الدولي الذي هز العالم بعد أحداث 11 سبتمبر 2001؟ وأسهمت فعلا في

التخفيف من المخاطر البحرية؟

وهل تستطيع الدول النامية لضمان أمنها وسلامتها تطبيقه وتجسيده على سفنها ومنشآتها المينائية بكل ما يتطلبه من تكاليف ونفقات تجديد وتحديث؟ وما مصيرها ومصير تجارتها إن لم تمتثل له؟

وهل كان هدف الولايات المتحدة الأمريكية من المطالبة باعتماد قانون دولي لحماية الأمن البحري هو فعلا الحرص على سلامة وأمن المنشآت المينائية والسفن ودفع حركة التجارة البحرية الخارجية؟ أم كان هدفها إحكام السيطرة على الدول النامية؟
بناء على ما تقدم وللإحاطة بموضوع الدراسة والإجابة عن كل هذه الإشكاليات ارتأيت تقسيمه إلى باين:

الباب الأول: الأحكام العامة لأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن تناولت خلاله أهمية السلامة والأمن ووجوب توفيرها لكل من السفينة والميناء، من حيث التجهيزات والمعدات لدورهما الفاعل في تحريك التجارة الخارجية وتفعيل صناعة النقل البحري، كما اشرت الى أهم التحديات والتهديدات التي تواجهها السفن والمنشآت المينائية ودور السلطات الأمنية الوطنية في الرقابة. وفصلت ذلك من خلال فصلين:
الفصل الأول: الإجراءات القانونية المعتمدة لسلامة وأمن المنشآت المينائية والسفن.

الفصل الثاني: الحوادث البحرية وهيآت الأمن والسلامة البحرية.

أما الباب الثاني: تفعيل القانون الدولي لأمن المنشآت المينائية والسفن على المستوى الدولي: وبينت من خلاله أسباب اعتماد قانون ISPS، والذي كان بطلب من

الوم أ بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، وحددت أهدافه ومجال تطبيقه وظروف اعتماده، كما حاولت من خلال هذا الباب إدراج أهم الهيآت والمنظمات الفاعلة في مجال الأمن البحري إضافة للمنظمة البحرية الدولية، مبرزة تجارب بعض الدول مع هذا القانون والتجربة الجزائرية وأهم الصعوبات التي واجهها من خلال فصلين:

الفصل الأول: التحديات البحرية الراهنة، ومدى تفعيل مدونة أمن السفن

والمنشآت المينائية.

الفصل الثاني: تحقيق المواصفات الأمنية الموافقة لمدونة أمن المنشآت المينائية

والسفن.

الباب الأول

الأحكام العامة للأمن وسلامة المنشآت

المبنائية والسفن

تعتبر حركة السفن والشبكة المينائية، الشريان المغذي للاقتصاد العالمي والمهمة الحيوية، التي تحتاج إلى قواعد وتعليمات وتدابير تنمي نشاطاتها وممارستها، من خلال تخطيط استراتيجي محكم، يكون أساسا سليما لصناعة النقل البحري، الذي أصبحت نشاطاته وممارسته مختلفة وذات أبعاد وأغراض متعددة، مما ألزم المهتمين بهذا المجال باعادة النظر في القوانين والممارسات الداخلية والدولية، لجعلها تتناسب مع حجم التحديات الراهنة، وذلك من خلال إدارة واعية بأهمية النقل البحري ودوره في رفع معدلات التجارة الخارجية، من أجل تحقيق الأمن والسلامة لأنظمة وهيآت النقل البحري، وتوفير المناخ المناسب والآمن، لحجم التجارة الدولية التي تنقل عبر البحر باتباع الخطط والقرارات والتنظيمات المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية IMO، وما أقرته من اتفاقيات دولية مختلفة، حيث اهتمت منذ نشأتها سنة 1948 بسلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة من التلوث، وسايرت كل التطورات الإيجابية والسلبية التي مست النقل البحري لمحاولة إحتواء كل ما من شأنه زعزعة أهدافها واستقرار المجتمع الدولي، تحت شعار صناعة نقل بحري آمنة وبيئة نظيفة، ومن أبرز الاتفاقيات التي اهتمت بالسلامة البحرية اتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحر، والتعديلات التي أدخلت عليها كاعتماد قانون الإدارة الدولية للسلامة البحرية ISM سنة 1994، واتفاقية FAL لتسهيل حركة الملاحة الدولية 1965، واتفاقية ماربول 1973-1978.

سأتناول من خلال هذا الباب، أهمية السلامة والأمن ووجوب توفيرها لكل من السفينة والميناء، من حيث التجهيزات والمعدات والقوانين المنظمة لهما، باعتبارهما الحلقة الأساسية في منظومة النقل البحري، وكذا إبراز أهم التحديات والحوادث التي تواجهها بسبب اتساع المخاطر البحرية.

على هذا الأساس إرتأيت تقسيم هذا الباب إلى فصلين:

- الفصل الأول: الإجراءات القانونية المعتمدة لسلامة وأمن المنشآت المينائية والسفن.

- الفصل الثاني: الحوادث البحرية وهيآت الأمن والسلامة البحرية.

الفصل الأول: الإجراءات القانونية المعتمدة لسلامة وأمن المنشآت المينائية والسفن.
 الحاجة إلى نقل دولي متقدم من حيث توافر سفن ذات تكنولوجيا عالية وحديثة،
 وإلى موانئ عملاقة ومحورية ذات سمعة جيدة تتمتع بميزة تنافسية في تقديم الخدمات
 المتميزة، أصبحت مطمح وهدف كل الدول، ويستوجب ذلك اهتمام الدول بكل من
 السفينة والميناء من حيث الصيانة ومواكبة كل التطورات التي تضمن المردودية وتحقيق
 الأهداف التجارية، ولا يتسنى ذلك إلا باتباع الإجراءات والتدابير التي تضمن سلامتها
 وأمن عملياتها، وتجسيد كل القرارات والتعليمات الموصى بها من طرف المنظمات الدولية
 والمصادقة على كل الاتفاقيات الخاصة بالملاحة البحرية.

سأبرز من خلال هذا الفصل مفهوم كل من السفينة والميناء، بتوضيح النظام
 القانوني لكل منهما، وتحديد أهم إجراءات السلامة والأمن المعتمدة في التشريع الجزائري
 والاتفاقيات الدولية لتبيين ما للسفينة والميناء من أهمية، ودور كل منهما في إنجاح العملية
 البحرية من خلال تكملة كل منهما للآخر، إذ أن تنظيم وتقوية أمن الموانئ وضمان
 سلامتها، ضمان لسلامة وأمن السفينة الراسية بها وسلامة الملاحة البحرية، وذلك من
 خلال التقسيم التالي:

- المبحث الأول: الإجراءات القانونية الخاصة بسلامة وأمن السفن.
- المبحث الثاني: الإجراءات القانونية الخاصة بسلامة وأمن الموانئ.

المبحث الأول : الإجراءات القانونية الخاصة بسلامة وأمن السفن.

تعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية ، والعنصر الأساسي في منظومة النقل البحري ، والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري ، ما جعلها مركز اهتمام وانشغال المجتمع الدولي، بالسعي وراء بحث وخلق العديد من القواعد الكفيلة بضمان سلامتها وأمنها ، بدءاً بمرحلة البناء إلى حين انطلاق وخوض غمار الرحلات البحرية ، والعمل على تطويرها وصيانتها بما يتناسب مع ما خصصت له، وطبيعة البيئة التي تعمل بها.

سأحاول من خلال هذا المبحث التركيز على مفهوم السفينة وطبيعتها القانونية، وضبط شروط السلامة والأمن الواجب احترامها وتوفيرها للسفن، من خلال تعريفها وإبراز أهميتها باعتبارها نقطة إيجابية في تطوير وازدهار النقل البحري.

المطلب الأول : ماهية السفينة.

سأتطرق في هذا المطلب إلى تعريف السفينة وإبراز طبيعتها القانونية، وتحديد أهم أنواعها.

الفرع الأول : تعريف السفينة وتحديد طبيعتها القانونية.

أثار تعريف السفينة خلافاً فقهيًا كبيراً ، ماستوجب إبراز العناصر التي يجب توافرها في المنشأة العائمة لاعتبارها سفينة ، وكذا تحديد الطبيعة القانونية لها.

أولاً: تعريف السفينة.

اختلف القانون البحري وفقاً للقانون الدولي العام في وضع تعريف محدد للسفينة تبعاً للمعيار الذي تبناه كل فريق، فقد كان يأخذ سابقاً بمعيار الطوفان فوق الماء لتعريف السفينة، وهو معيار شامل لكل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت، وهو معيار معيب لأن الكثير من المنشآت الطافية غير صالحة للقيام برحلات دولية لسبب صغر حجمها أو طبيعة تصميمها كالمراكب النهرية¹.

¹ - محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي البحري، الجزء 5، منشورات الزين الحقوقية، لبنان، 2012، ص 27.

اعتمد فقهاء العصر الحديث معيار صلاحية المنشأة للملاحة البحرية وتخصيصها على وجه الاعتياد¹.

عرّفها الفقه على أنّها منشأة قابلة للتنقل والتوجيه ، وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، يتضح أنّ هذا التعريف يقوم على ركنين رئيسيين هما : القيام بالملاحة البحرية أو أن تكون مخصصة لها ، حيث أنّها تفقد وصف السفينة من الوقت الذي تصبح غير صالحة للملاحة بإرادة مالِكها أو بغير إرادته متى صارت حطاما بفعل حريق أو غرق. "كما أنّ القيام بالملاحة يستبعد بعض أنواع المنشآت البحرية العائمة والتي تستخدم داخل الموانئ أو خارجها كالأحواض العائمة والأرصفة العائمة والرافعات وكذا العوامات"².

أمّا الركن الثاني فيتمثل في الاعتياد ، أي أن تقوم بالملاحة البحرية بصفة متكررة وعلى وجه الاعتياد.

كما يمكن تعريفها حسب القانون الذي يتناولها ، فبموجب قانون العمل البحري هي مصنع شغّال دون توقف ، ولا يستطيع عمّاله مغادرته عند انتهاء الدوام ووظيفتهم التنقل إلى مكان يختلف عن مكان إقامتهم المعتاد؛ ويمكن تعريفها بموجب القانون الاقتصادي بأنّها رأسمال لا ينتج إلاّ إذا تحركّ بسرعة في دورات الرحلات البحرية التي يقوم بها³ فيماسكنت بعض التشريعات عن تعريفها تاركة المجال للفقه والقضاء ، وقد ركّز معظم الفقه على تبيان عناصرها أكثر من عنايته بتعريفها⁴.

¹ - محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية ، العدد الأول 1993 ص 107 .

² - عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، منشأة المعارفنا إسكندرية، بدون سنة، ص 15.

³ - طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2007 ، ص 24.

⁴ - لطيف جبر كوماي، القانون البحري السفينة-اشخاص الملاحة النقل-التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1989، ص 6.

أمّا المشرع الجزائري فعرفها في المادة 13 من القانون البحري الجزائري على أنّها :
 "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية
 إمّا بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لهذه الملاحة".
 نلاحظ أنّ المشرع الجزائري قد عدّد فقط المنشآت التي تعدّ سفنًا ، وأخذ بمعيار
 واحد هو صلاحيتها للملاحة البحرية ، إذ نجد بالمقابل في التشريعات المقارنة عدّة
 معايير، معيار التسجيل والصلاحية للملاحة والتخصيص لها ، والاعتقاد، "مفهوم السفينة
 لا يقتصر على جسمها أو هيكلها فقط ، بل يشمل جميع ملحقاتها سواء كانت متصلة
 بجسمها أم منفصلة عنه ، كقوارب النجاة ، وأجهزة الراديو والآلات كالصواري
 والمرساة والسلاسل" ، والروافع والتلغراف وشباك الصيد بالنسبة لسفن الصيد وغيرها¹ .
 "لوحظ أنّ بعض هذه الملحقات لازم لسيرها وبضعها الآخر لازم
 لاستغلالها، وهناك من قصر معنى الملحقات على الأشياء اللازمة لسيرها ، ومن وسع
 معناها بحيث يشمل كل مستلزماتها سواء اللازمة لاستغلالها أو اللازمة لسيرها، وهو
 الراجح"² . وتظهر أهميته في التصرفات القانونية الواردة على السفينة عند بيعها أو رهنها،
 أو التأمين عليها كما جاء في نص المادة 128 من القانون 04/06 المتعلق بالتأمينات³
 "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها
 المؤمن له ، بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها".

ثانياً: تحديد الطبيعة القانونية للسفينة.

السفينة مال منقول لكونها تنتقل من مكان لآخر دون تلف وتدخل في التعامل
 بطبيعتها. وقد نصت المادة 56 من القانون البحري الجزائري على ذلك : " تعدّ السفن
 والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة".

¹ - Georges Ripert, Droit maritime, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950, N° 309, p 281

² - جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1997 ، ص 41.

³ - قانون 04/06 ممضي في 20 فبراير 2006 يعدّل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415هـ الموافق لـ 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 15، المؤرخة في 12 مارس 2006، ص 03.

السفينة إذن من الناحية القانونية تعتبر مالا منقولاً ، إلا أنها تخضع لنظام خاص بها إذ لا ينطبق عليها مبدأ الحيازة في المنقول سند الملكية، لتعارض العمل بهذه القاعدة مع النظم البحرية الخاصة بالسفينة ، كما أنها تتشابه مع العقار في بعض الأحكام القانونية، فهناك إجراءات تفرض على السفينة تجعلها شبيهة بالعقار بحيث لا تكون التصرفات الواردة عليها قانونية إلا إذا سجلت بالإدارة المختصة¹، كما يجوز رهنها رسمياً وفقاً لما هو معمول به في شهر التصرفات العقارية، وقد نصت على ذلك المادة 57 من القانون البحري الجزائري : "يجب أن يكون الرهن البحري منشأً بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن ، وإلا عدّ باطلاً"، وكذا حقوق الامتياز على السفينة تخوّل الدائن المرهن حقّ تتبّع السفينة في أيّ يد كانت كحقوق الامتياز على العقار.

كما أنها تشبه الأشخاص من حيث أنّ لها ذاتية خاصة وصفات مميزة كالاسم والموطن والجنسية.

نخلص للقول بأنّ السفينة مال منقول ترد عليه التصرفات المختلفة، من بيع وإيجار ورهن وغير ذلك من التصرفات التي ترد على المنقول، فهي لا تعتبر من الأشياء غير القابلة للتعامل بطبيعتها أو بنصّ القانون ، ولا يمكن اعتبارها من العقارات لأنّ هذا الأخير يعرف بكونه مستقراً في مكانه ثابتاً لا يمكن نقله ، كما لا يمكن اعتبارها من الأشخاص فالشخصية الاعتبارية لا تثبت إلا بنصّ قانوني ، وتمتّعها بعناصر الحالة المدنية للأشخاص ضروري فقط لتعيينها تعييناً ذاتياً يميّزها عن غيرها من السفن ، وتبقى السفينة مالا منقولاً له طبيعته الخاصة²، بحيث تتمتع السفينة بذاتية خاصة تميّزها عن غيرها من السفن وتتألف من عناصر قانونية هي الاسم ، الحمولة ، الموطن ، والدرجة والجنسية. وقد نصّ عليها المشرع الجزائري في المادة 14 من القانون البحري الجزائري : "تتكوّن

1 - د. محمد بن عمار ، المرجع السابق ، ص 108.

2 - محمد نعيم علوه ، المرجع السابق ، ص 39.

العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية"،
وعناصر فنية.

1- العناصر القانونية للسفينة :

أ) الاسم : تحمل كل سفينة اسما خاصا بها يميّزها عن غيرها من السفن ، وقد عرفته المادة 16 القانون البحري الجزائري "يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميّزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها"، ويتعيّن أن توافق السلّطة الإدارية المختصة على منحه أو تغييره، وتحدّد شروط منحه أو تغييره بقرار من الوزير المكلف بالبحرية، كما يشترط القانون أن يوضع الاسم بشكل واضح وظاهر وأن يكون في مقدم السفينة وعلى كل طرف منها ، وأن يكون إسم الميناء الذي سجّلت به السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد في مقدمتها، وهذا وفق ما نصّت عليه جلّ التشريعات والمرشع الجزائري في المادة 17 من القانون البحري الجزائري.

ب) الحمولة : يقصد بها سعتها الحجمية الداخلية "وتقاس سعتها بالطن الحجمي ويبلغ 2,83 م³ أو 100 قدم مكعب"¹. وقد نصّ المرشع الجزائري على هذا العنصر في المادة 18 القانون البحري الجزائري وما يليها "إنّ حمولة السفينة وسعتها الداخلية تكونان عنصرا من شخصيتها".

والحمولة نوعان :

- حمولة إجمالية : وتشمل كامل السّعة الداخلية للسفينة، وجميع المنشآت التي توجد على ظهرها.

- حمولة صافية : هي ما تستطيع السفينة أن تقبله أو مقدار الفراغ الذي يستغل فعلا في نقل البضائع والركاب، وبعبارة أخرى فإنّ الحمولة الصافية هي عبارة عن الحمولة الكلية مخصوصا منها الأماكن التي تشغلها الآلات والمكينات والأماكن التي تخصص لطاقم السفينة.

¹ - René Rodiere, Droit maritime, le navire, Dalloz, Paris, 1980, N° 25, p 35.

تخضع عملية المعايرة المعدّة لتحديد الحمولة الإجمالية الصافية للسفينة، وقياسها للسلطات الإدارية المختصة المادة 20 من القانون البحري الجزائري والمثلة أساسا في وزير المالية والوزير المكلف بالبحرية التجارية ، وقد نصّت المادة 22 من القانون البحري على أنّ المعايرة تتمّ طبقا للقواعد الخاصة ، وذلك بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية. " الاتفاقية الدولية لقياس الحمولة موقعة سنة 1969 تهدف إلى توحيد القواعد التي تقاس على أساسها الحمولة"

تعتمد الحمولة على خط الإبحار، فإذا زادت الحمولة وزاد غاطس السفينة وجب الإبحار في مياه أكثر عمقا، وذلك كلّه للحفاظ على أمن السفينة وسلامتها ، فالسفينة التي لا تراعي ذلك قد تكون حمولتها الزائدة سببا في غرقها لزيادة غاطسها، فللحمولة دور أساسي في تحديد القانون الواجب التطبيق، فالقواعد المتعلقة بالأمن مثلا تختلف باختلاف الحمولة، كذلك المؤهلات المطلوبة في ربان السفينة تحدد وفقا لحمولتها¹.

(ج) **موطن السفينة** : هو الميناء الذي تمّ تسجيلها به ، وهو غير ميناء التجهيز أو الاستغلال ، وقد يكون مختلفا عن جنسيتها ، ولا يجوز أن يكون لها أكثر من موطن لتسهيل معرفة ما يرد عليها من تصرفات والرجوع إلى تسجيلها في موطنها، ويشترط أن يكتب موطن السفينة تحت إسمها وفقا لما نصّت عليه المادة 17 من القانون البحري الجزائري، وتتجلى أهمية الموطن في تحديد وتعيين السفينة وتمييزها عن غيرها، " وكذا في تحديد الاختصاص القضائي في حالة حدوث جنایات أو جنح على متنها"².

(د) **درجة السفينة** : تعتبر دليلا على مدى صلاحيتها للملاحة ، وتحدّد درجة السفينة على ضوء طريقة بنائها وصفاتها البحرية وعمرها الملاحي ومدى استيفائها لشروط السلامة الواجب توافرها بها ، " ويترتب على اختلاف درجة السفن اختلاف قيمتها من الوجهة الاقتصادية ، إذ تتحدّد قيمة السفينة عند بيعها أو تأجيرها أو رهنها على درجتها

¹ - د. محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 104.

² - جلال وفاء محمد بن ، المرجع السابق ، ص 51.

إلى حدّ كبير¹، ولدرجة السفينة أهمية كبرى في تحديد ذاتيتها فضلا عن أنّها محلّ اعتبار عند إبرام العقود المتعلقة بها كالبيع والنقل والتأمين. وتتولّى تحديدها شركات كبرى متخصصة في هذا المجال تعرف بشركات الإشراف والتصنيف ومن أشهرها شركة اللويدز والتي تأسست ببريطانيا سنة 1760، وشركة فيريتاس Bureau Viritas، والشركة الأمريكية ABS، وقد تمّ إبرام اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن في نطاق جامعة الدول العربية والتي نشأت بموجبها الهيئة العربية لتصنيف السفن ومقرّها خلال المرحلة التأسيسية في مدينة الإسكندرية بمصر وأعضاؤها هم الدول الأعضاء في الجامعة².

من أبرز هيآت التصنيف الحديثة هيئة "نيون كيو كاي" (N.K) والشهيرة باسم (Class N.K) والتي اهتمت منذ نشأتها بإرساء القواعد التي نظمت سلامة السفن، وتعتبر أكبر هيئة تصنيف في العالم، إذ يتمثل العمل الأساسي لهيئة Class N.K في معاينة السفن الموجودة في الخدمة والمنشآت الساحلية لضمان توافقها مع القواعد الموضوعة دوليا والاتفاقيات الدولية، وقوانين وتعليمات السلطات الحكومية بدولة العلم، وتشمل هذه المعاينات جميع مناحي إنشاء السفن وتشغيلها، ويتمّ التنفيذ خلال عمر خدمة السفينة، ولدى هذه الهيئة تفويضات بإجراء معاينات نيابة عن أكثر من 100 هيئة حكومية بدولة العلم، ويعترف بالتسجيل في هيئة Class N.K كبرى شركات التأمين البحري في العالم، ومن ضمنها، شركة التأمين البحري بلندن³.

قد حازت جائزة أفضل هيئة لتصنيف السفن في مهرجان الجوائز الآسيوية Lyod's Asia Awards عام 2010⁴.

¹ - عاطف محمد الفقي قانون التجارة البحرية دار الفكر الجامعي الاسكندرية، 2008، ص 53.

² - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 35.

³ - مقدمة Class N.K الموقع الإلكتروني

http://www.classnk.com/.../introduction_to_nk_arabic.pdf

⁴ - تقرير الهيئة السنوي لعام 2010 Class N.K الموقع الإلكتروني

http://www.classnk.com/.../introduction_to_nk_arabic.pdf

اعترفت الجزائر بموجب القرار المؤرخ في 28 ذي الحجة عام 1392هـ الموافق لـ 2 فبراير 1973 بشركات التصنيف طبقاً للمادة الأولى من المرسوم رقم 72-196 المؤرخ في 27 شعبان 1392هـ الموافق لـ 05 أكتوبر 1972 والمتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية¹. وهي L'loyd's Register of shipping مقرها لندن، Det Norske viritas مقرها أوسلو (النرويج)، American Bureau of shipping مقرها أمريكا (نيويورك)، إضافة إلى Vipponkaiji kyokai نيبون كايجي كيوكاي اليابانية ويبيّن المرسوم اختصاصها والمتمثل أساساً في :

- وضع علامات على هياكل كل السفن، وتسليم الشهادات المطابقة إلى السفن الجزائرية طبقاً للاتفاقيات المتعلقة بخطوط الشحن.
- مراقبة إنشاء السفن وتسليم شهادات الأمان المطابقة إلى السفن الجزائرية طبقاً للاتفاقيات الدولية الخاصة بإنقاذ الحياة البشرية.
- القيام بتصنيف السفن الجزائرية.

يتم إجراء التصنيف من خلال فحص بناء السفينة والمواد الداخلة في البناء ومراقبة الإصلاحات، وهي تلزم الدول بفحص دوري كل سنة وفحص الحوض الجاف كل 04 سنوات حتى يتمكن الخبراء من إصدار حكم على قيمة السفينة².

عند فحص السفينة بواسطة إحدى هذه الشركات، تمنح لمالك السفينة شهادة معتمدة منها، ورغم أنها شركات خاصة إلا أنها قد اكتسبت سمعة طيبة وثقة في مجال تقدير مرتبة السفن مما أضفى على الشهادات التي تمنحها قيمة دولية، وأصبحت مبعث ثقة المتعاملين معها، نظراً للدقة الكبيرة التي تراعيها في وضع البيانات والتقارير التي تقدمها عن حالة السفينة ودرجتها.

حصول السفينة على هذه الدرجة يعتبر قرينة على صلاحيتها للملاحة، وإن كانت قرينة غير قاطعة يمكن إثبات عكسها، فقد يصدر خطأ ما من الشركة عند وضع

¹ - الجريدة الرسمية العدد 17، 1973.

² - هاني دويدار ومحمد فريد العريبي، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 465.

تقاريرها يتسبب فيه تابعوها، كمخالفة الخبراء التعليمات التي اشترطها المتعاقد مع الباني وعدم مراعاة الدقة في وضع البيانات والتقارير التي تقدم عن حالة السفينة ودرجتها، مما قد يتسبب في ضرر للمتعاقد معها لاعتماده على هذه التقارير ، لذا عملت هذه الشركات على تضمين عقودها بشرط عدم المسؤولية عن أخطائها ، وقد أقره القضاء الفرنسي ما عدا حالي الغش والخطأ الجسيم.

"أما فيما يتعلق بالغير الذي تعاقد مع مالك السفينة اعتمادا على البيانات الواردة في سجل الشركة، فلا تسأل الشركة في مواجهته إلا على أساس المسؤولية التقصيرية بإثبات خطأ وقع منها كان هو السبب فيما لحق الغير من ضرر ، دون أن يكون لها الاحتجاج بشرط الإعفاء من المسؤولية لتعلق أحكام المسؤولية التقصيرية بالنظام العام"¹. من هنا يتبين ما لدرجة السفينة من أهمية في تقييمها وتحديد صلاحيتها وقدرتها على القيام بالرحلات البحرية، بما يضمن سلامتها وسلامة من عليها.

هـ) جنسية السفينة :

الجنسية هي رابطة ولاء قانونية وسياسية بين شخص معين ودولة معينة ويستأثر بها الأشخاص خاصة، كقاعدة عامة ، وبما أن السفينة تعتبر من الأموال فليست لها جنسية ، ولكن لضرورة التعامل أجازت التشريعات منحها لها ، وذلك لما لها من أهمية كبرى في الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية وكذا لطبيعتها الخاصة والبيئة التي تعمل بها وفقا لنص المادة 90 من اتفاقية قانون البحار 1982² حيث أشارت "أن لكل دولة ساحلية أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن تحمل علمها، ويجب على هذه السفن أن تحمل من الوثائق والأوراق ما يثبت جنسيتها وأن تكون هذه الوثائق صادرة من الدولة صاحبة العلم، وقد أعطت الاتفاقية للدول الأعضاء الحق في تحديد شروط منح الجنسية" فهي طالما تكون في أعالي البحار حيث لا سيادة لقانون دولة معينة، وجب إلحاق كل

¹ - مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 51.

² - صادقت الجزائر على اتفاقية الأمم لقانون البحار بالمرسوم الرئاسي 96-35، الجريدة الرسمية عدد 6 ، ص 12.

سفينة بدولتها، لبسط حمايتها لها ، وحتى يكون قانون الدولة التي تحمل جنسيتها هو المطبق على ما يحدث فيها من وقائع وتصرفات¹، ولكن لا يجوز أن تتمتع بأكثر من جنسية ، كما لا يفترض أن تكون عديمة الجنسية لأنها في هذه الحالة تعتبر سفينة قرصنة خارجة عن القانون يجوز ضبطها ومصادرتها". وتنصّ على ذلك المادة 2 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 "السفينة التي تبحر تحت علمين لدولتين مختلفتين تستعملهما وفقا لمشيئتها لا يجوز أن تدعي بتبعيتها لجنسية دولة ما ، وتعامل هذه السفينة معاملة السفينة عديمة الجنسية².

بالنسبة لشروط اكتساب الجنسية فهي تختلف من دولة لأخرى حسب الأساس أو المعيار الذي يمكن بمقتضاه منح الجنسية للسفينة ، فهناك من يأخذ :

1- معيار بناء السفينة : يعني شرط البناء الوطني : وهو شرط لا تعتبره إلاّ الدول المتقدمة والتمكنة في مجال صناعة السفن ، و لا يمكن الأخذ بهذا المعيار لعدم إمكانية تعميمه لكونه ينحصر في مجموعة قليلة من الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية.

2- معيار الطاقم الوطني : يشترط أن يكون أفراد الطاقم كلّهم أو بعضهم من جنسية واحدة، وبالتالي يعتبر ذلك أساسا لجنسية السفينة . والغاية من ذلك هو رعاية مصالح الدول في السفن عن طريق العاملين بها ، فطاقم السفينة هو الذي يناط به إدارة السفينة ورعايتها وهو الأقدر على حماية السفينة ومصالح الدولة في أعالي البحار³.

كما من شأنه تشغيل اليد العاملة ، وهو شرط أو معيار لا تأخذ به الدول التي لا تملك رجال بحرية مدربين ، إذ تكفي باشرط أن يكون الربان والضباط من الوطنيين والتسامح بوجود أجاناب من البحارة.

¹ - Georges Ripert,tome 1 ; Op.cit, p 320.

² - جلال وفاء محمددين ، المرجع السابق ، ص 59.

³ - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 57.

3- معيار الملكية الوطنية : تقوم أساسا على اعتبار أن تكون السفينة كلها أو بعضها مملوكة لمواطنين فتتبع السفينة جنسية المالك ، ويهدف هذا الشرط إلى إبقاء السفينة تحت التبعية الاقتصادية لدولة الجنسية، لما للسفينة من أهمية ينبغي الحفاظ عليها وتحديد كيفية استغلالها.

نصّت التشريعات على اختلافها على المعيار أو الضابط الذي تمنح على أساسه الجنسية لسفنها ، فأخذ المشرع المصري بمعيار الملكية الوطنية حيث تنصّ المادة 5 من القانون البحري الجديد "على أنه تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو معنوي يتمتع بهذه الجنسية"، فإذا كانت مملوكة على الشيوخ اشترط أن تكون أغلب الحصص مملوكة للمصريين¹.

أما المشرع الفرنسي فقد اشترط البناء الوطني للسفينة ولكنه أجاز منح الجنسية الفرنسية للسفن المبنية بالخارج بشرط أداء رسوم الاستيراد المفروضة ، أما بالنسبة لبهارتها ، فتحدد النسبة متروك لوزير البحرية التجارية.

في حين اشترط المشرع الجزائري في المادة 28 من القانون البحري الجزائري "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري".

يجب في هذه الحالة أن يكونوا من ذوي الجنسية الجزائرية :

- بالنسبة لشركات الأشخاص ، الشركاء المتضامنون والشركاء بالتوصية.
- بالنسبة لشركات ذات المسؤولية المحدودة : المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة : الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة ، الهيئة المديرة ، وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء ، والمالكون لأغلبية رأس المال.
- بالنسبة للجمعيات المسيرين ومحمل الأعضاء المنخرطون.

¹ - جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص58.

- كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون نسبة البحارة الجزائريين فيه مطابقة لأحكام المادة 413 من القانون البحري .

نلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قد أخذ بمعيار الملكية الوطنية والتطبيق الوطني، وذلك ما أفردّه القرار المؤرخ في 03 رجب 1400هـ الموافق لـ 17 ماي 1980 المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر¹، إذ يشير في مادته الأولى "تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة الجنسية تسمى "وثيقة الجزارة" والتي تسمح لها برفع العلم الوطني والاستفادة من الحقوق التابعة لذلك".

تمنح شهادة الجنسية وفقا للمادة 03 من القرار المتعلق بتسليم وثيقة الجزارة والمادة 29 من القانون البحري الجزائري، من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة ، ويجب أن يدرج على هذه الشهادة إسم ونوع ومواصفات السفينة ، واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها، وكذا جميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة.

تظهر أهمية الجنسية في أن السفن الوطنية تتمتع بحماية داخلية في المياه الإقليمية لدولتها وحماية خارجية تضمنها السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة للدولة بالخارج كما أنّ علمها يحدّد حقوقها والتزاماتها في السلم والحرب ، كما أنّ لتحديد جنسية السفينة أهمية كبرى في حلّ تنازع القوانين في المواد البحرية. وتبين أهميتها كذلك في حالات مقاطعة الموانئ لسفن دولة ما.

2- العناصر الفنية للسفينة:

أ) قياسات الطول والعرض :

"هناك عدّة مصطلحات تتعلق بطول السفينة ، ولكلّ منها تفسيره واستعمالاته ، فمثلا الطول الكامل، ويعبّر عن المسافة بين النهاية الأمامية للسفينة والنهية الخلفية لها أو بتعبير آخر هو المسافة بين طرف البدن الأمامي للسفينة والطرف الخلفي.

¹ - الجريدة الرسمية عدد 22.ص452 ، المؤرخة في 25 ماي 1980، ص 452.

والطول بين المتعامدين، ويعبر عن المسافة بين المتعامد الأمامي والمتعامد الخلفي للسفينة ، ويستخدم في حساب الإزاحة والطفو والعمليات الحسابية المماثلة، وإن كان الطول المتداول والمعتمد هو عادة الطول الكامل.

أمّا العرض فهو عرض السفينة عند أقصى اتساع لها.

ب) غاطس السفينة : هو الجزء المغمور من السفينة ، يتمّ تحديده على أساس تصميم السفينة ، والمياه التي تبحر فيها ، وكذلك فصول السنة، ويمكن معرفة الغاطس وفقا لعلامات موضوعة بوضوح يسهل رؤيتها، تشير إلى خطوط الحمولة القصوى، وتكون عادة محفورة في وسط السفينة وعلى جوانبها، أمّا شكل هذه الخطوط فهي كما يلي:

- دائرة تحت خط السطح قطرها 30 سم يخترقها من الوسط خط أفقي طوله 45 سم وتبين الحروف الظاهرة عند طرفي هذا الخط إسم الهيئة التي قامت بتحديد خطوط التحميل (مثلا هيئة اللويدز).

- خط رأسي على مسافة 54 سم من مركز الدائرة، وعمودي عليه خطوط أفقية طول كل منها 23 سم، وهذه الخطوط تحدّد الحدّ الأقصى الذي يسمح للمياه بالوصول إليها عندما تكون السفينة مبحرة في الظروف والمناطق التالية مع الإشارة إلى أن التراتبية المبينة أدناه تشير إلى تراتبية هذه الخطوط من الأعلى إلى الأسفل¹.

- مياه عذبة استوائية TF

- مياه عذبة F

- مناطق استوائية T

- صيف S

- شتاء W

- شتاء شمال الأطلسي WNA

¹ - محمد جميل بيرم ، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، بيروت، 2004، ص 23.

ج) السرعة : سرعة السفينة تقاس بالعقدة البحرية "Knot"، وهي وحدة سرعة تساوي ميل في ساعة ، ويعود أصل اللفظة إلى العقدة الجلدية المعقودة على حبل قياس السرعة اليدوي ، فسرعة الحاويات للحبل الجديد مثلا تتراوح بين 24-26 عقدة¹.

الفرع الثاني: أنواع السفن.

إنّ التقدم في صناعة النقل البحري العالمي كان نتاجا لعوامل متعدّدة، أهمّها اعتباره الأسلوب الأنسب لنقل ما تزيد نسبته عن 90% من التجارة العالمية، معتمدا في ذلك على السفينة كمحور أساسي، حيث اهتمّت الترسانات البحرية بتصميم وبناء أنواع مختلفة من السفن من مختلف الأنواع والطرازات والحمولات، لتتلاءم مع النوعيات المختلفة من البضائع الداخلة في حركة التجارة الدولية بمختلف أنواعها وخصائصها وأوزانها وأحجامها، محافظة على جوانب السلامة والأمن، وسأبيّن أهمّ هذه الأنواع فيما يلي:

1) سفن البضائع العامة :

تستعمل هذه السفن لنقل البضائع غير المحفوظة في حاويات أو مستودعات، وهي مناسبة لنقل البضائع ذات الحجم الكبير أو الوزن الثقيل مثل الخشب والمعادن، ويجب أن تكون هذه البضائع مغلقة ومستّفة جيدا في عنابر السفينة لتفادي حدوث أي أضرار، لأنّ نقل البضائع في هذه السفن يحتاج إلى مناورات عديدة لعتالته.

2) سفن الدحرجة (Roro ship):

"هي سفن مخصّصة لنقل الآليات السيارة على أنواعها والمستوعبات، وهي من النوع الذي لا يركن جانبا بل رأسيا، وهي مزودة بمعبر متحرك لتفريغ الشحنة أو لتحميلها إلى السفينة"².

¹ - محمد جميل بيرم ، المرجع السابق ، ص 22.

² - محمد جميل بيرم، المرجع السابق، ص 16،

(3) سفن الركاب :

هي السفن التي يزيد عدد ركابها من غير الطاقم عن 12 راكبا ، وهي سفن مزودة بأماكن راحة وترفيه ونوم وحجرات الركاب، إضافة إلى سفن الركاب العملاقة التي تتجاوز سعتها ثلاثة آلاف راكب، وهي عبارة عن منشآت فندقية هائلة على متن السفن، بها مطاعم راقية وحمامات سباحة وصالات للترفيه، ويمكن أن يصل طاقمها إلى 750 فرد من مختلف التخصصات ولأداء مختلف الأعمال والخدمات¹.

(4) الناقلات:

"تقوم الناقلات بشحن السوائل مثل الزيوت النباتية والحيوانية والبتترول والغازات السائلة، وقد صممت خصيصا لذلك²، وهذه السفن لا يمكنها الرسو إلا في عدد محدود من الموانئ" وقد كان للتطورات المتلاحقة على صناعة السفن، مجال في صناعة الناقلات، حيث صممت بأحجام مختلفة تتناسب مع اقتصاديات الرحلة سواء كانت عابرة للقنوات كقناة بنما وقناة السويس، أو عابرة لرأس الرجاء الصالح، كما روعي في صناعتها عوامل السلامة والحفاظة على البيئة البحرية، حيث جاء التوجه العالمي لإحلال ناقلات البدن المزدوج محل الناقلات مفردة البدن، حتى يمكن تقليل المخاطر البيئية الناجمة عن التلوث بالنفط³، وهذا الاهتمام كان نتيجة لأهمية الناقلات في نقل مصادر الطاقة، واعتبارها عنصرا أساسيا للطاقة في العالم، فقد شهدت ترسانات البناء ما يمكن وصفه بتشييد شامل تضمن كل الأنواع والأحجام وحمولات النفط الخام ومنها طرازات ناقلة النفط الصغيرة، وناقلة النفط العابرة لقناة السويس "وكان هذا التطور التكنولوجي المتواصل لبناء الناقلات مبعثه الاستجابة الكفؤ من جانب الترسانات البحرية وصناعة النقل العالمي للطلب المتزايد وغير المحدود على النفط، وظهرت الناقلات العملاقة التي تتجاوز حمولتها 350 ألف طن، حيث جهزت هذه الناقلات برفاصات أمامية وخلفية لتحسين عملية

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 71.

² - عبد القادر فتحي لاشين المرجع السابق، ص 28

³ - أيمن النحراوي ، المرجع السابق، ص 67.

المنورة ومن أمثلتها الناقلات الدانمركية والتي يبلغ طولها 371 متر وعرضها 56 متر وغطاسها 22,46 متر وسرعتها 16 عقدة وحمولتها القصوى 340 ألف طن من النفط، وتعتبر الناقلات النرويجية العملاقة Jahreviking التي تصل حمولتها إلى 555 ألف طن أكبر الناقلات حالياً¹، إضافة إلى ناقلات المواد الخطرة والحساسة كناقلات الغاز الطبيعي المسال، وقد جهزت بصهاريج حيث يمكن نقل الغاز الطبيعي بعد تحويله إلى السائل الغازي تحت الضغط والتبريد في ناقلات الميثان وناقلات غاز البترول المسال، وقد استعملت في بنائها أحدث التكنولوجيات، لضمان السلامة والأمن للسفينة وللبيئة والأرواح والممتلكات.

هذا إضافة إلى بعض السفن المتخصصة "كسفن البرادات التي تحمل شحنات الأسماك واللحوم والفواكه الطازجة عبر مسافات طويلة وبسرعات عالية تصل إلى 35 عقدة في الساعة لتحقيق المنفعة الزمنية والمكانية لهذه البضائع من مناطق إنتاجها إلى مناطق استهلاكها"²، وكاسحات الجليد ذات التصميم المخصوص بمقدّماتها المتينة وبدنها القوي لتحمل الضغط الناشئ عن صدمة تحطيم الثلوج والجليد لتشقّ طريقها وسط المياه المتجمدة، وهي بذلك تساعد السفن الشاقة لهذه الطرق الملاحية الخطرة، إضافة إلى سفن البحث العلمي وهي سفن دراسة وأبحاث المحيطات لدراسة الحياة البحرية والظواهر الطبيعية مثل المدّ والجزر، وسفن الصيد والإنقاذ والقطر والإرشاد.

(5) السفن الحاوية:

إنّ متطلبات النقل البحري وأهميته في مجال التجارة البحرية الخارجية، جعل أساليبه تتغير وتتعدّد والاهتمام به يزداد، فالمستجدات والتطورات المتلاحقة أدّت إلى خلق أسلوب جديد وهو النقل بالحاويات، هذه النقطة التي أدّت إلى خلق ثورة في عالم صناعة النقل البحري.

¹ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 68.

² - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 71.

"قد بلغ الاهتمام بالنقل بالحاويات حدًا من الأهمية لدرجة أن هيئة الأمم المتحدة بالتعاون مع المنظمة الاستشارية البحرية للحكومة IMCO نظمت مؤتمرا دوليا عقد في جنيف عام 1972 أبرمت من خلاله اتفاقية دولية لتنظيم المسائل المتعلقة بالنقل بالحاويات، كما تمّ التوقيع على المعاهدة الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات"¹.

لأهمية الحاويات في النقل وحتى يحقق النجاح المنتظر، كان لابد وأن يتمّ على سفن متخصصة، إذ أن النقل بالحاويات على السفن العادية يشكّل صعوبة لعدم وجود تناسب وتناسق بين أحجام الأوعية وأشكالها وبين فراغات السفينة أو تصميم عنابرها، فرصّ الحاويات على السفينة يؤثر على سلامتها، إذ قد يؤثر على توازن السفينة وترتيب البضائع، وقد بدأ نظام السفن الحاوية في العمل على الخطوط الساحلية في الولايات المتحدة في منتصف الخمسينات، فمبتكر هذا النظام هو الأمريكي مالكوم ماكلين الذي أنشأ أول شركة ملاحية للنقل بالسفن الحاوية في العالم، وهي شركة سي لاند حيث كانت البداية سنة 1955 حين قام بشحن الحاويات على ظهر إحدى ناقلات البترول بين مينائي نيويورك وهيستون، وبعد نجاح التجربة ظهرت أول سفينة حاويات عام 1956 وهي السفينة Gateway city حيث استوعبت عدد 226 حاوية، ثمّ امتدّ بعد ذلك بعشر سنوات عبر الأطلسي ليصل إلى أوروبا ثمّ ليعم العالم أجمع بواسطة شبكة خطوط بحرية، ربطت البلدان الصناعية أول الأمر، ثمّ انتقلت لتربطها بالبلدان النامية"²، وفي عام 1964 سيّرت شركة Australian shipping line سفينة متخصصة في نقل الحاويات، وفي عام 1965 أعلنت شركة Sealand خوضها للتجارة عبر الأطلسي بسفن حاملة للحاويات وقرّرت بناء 6 سفن حاوية تسع كل منها لـ 1261 حاوية، وفي عام 1966 بدأت اليابان في بناء السفن الحاملة للحاويات وتطوير موانئها، لاستقبال رسو هذا النوع من

¹ - سوزان علي حسن ، عقد النقل بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، 2004، ص 12.

² - أيمن النحراوي ، المرجع السابق ، ص 73. انظر أيضا: عبد القادر حسين العطير ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 1983 ، ص 53.

السفن، وفي العام ذاته أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية عن 5 خطوط نقل منتظمة تتم فيها خدمة النقل بالحاويات¹.

في الوقت الحالي انتشرت السفن المبنية خصيصا للنقل بالحاويات والتي تتكامل فيها مزايا الحاويات مع التكنولوجيا الحديثة الموجودة في هذا النوع من السفن، وخاصة من حيث عمليات الشحن والتفريغ.

أ) مفهوم السفن الحاوية :

هناك تعريفات عدة للسفن الحاوية ، والتعريف الراجح هو : "أنها السفينة المبنية خصيصا لنقل الحاويات، أو التي تستخدم لذلك وتتميز بأن عنابرها مصممة بشكل خلايا ثابتة أو متحركة للرص أسفل السطح، وفتحات عنابرها واسعة لتسهيل نزول وصعود الحاويات وتحتوي على دعائم ونقط تحزيم للحاويات التي ترص على السطح، وهي إلى جانب ذلك لا تحمل عادة حمولات مجزأة، ولا يوجد على ظهر السفن الحاوية أوناش أو رافعات بل تشحن وتفريغ بواسطة الأوناش على الأرصفة، وهي ذات حمولات عالية كما توجد عربات خاصة لنقل الحاويات تسمى العربات المقنطرة"².

كما عرفت بأنها "السفن المعدة خصيصا لنقل الحاويات؛ أي تلك التي تم تحويلها من سفن بضائع عامة وسفن صهاريج إلى سفن حاوية، أو تلك التي بنيت أصلا لتكون سفن حاويات، ويراعى في تصميمها إمكانية نقل ما يتراوح بين 25 و40% من حمولتها على السطح، والسطح مصمم خصيصا لاستقبال الحاويات وتثبيتها بماسكات بحيث تصبح الحاوية جزءا من بدن السفينة مما يوفر لها الحماية والسلامة، كما يصمم هيكلها بحيث يقلل من ضغط المياه على بدن السفينة وحمولتها فضلا عن تزويدها بخزانات لتقليل ميل السفينة"³.

¹ - سوزان علي الحسن، المرجع السابق ، ص 12.

² - محمد غريب عبد العزيز ، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2004، ص 135.

³ - سوزان علي الحسن، المرجع السابق ، ص 58.

(ب) تمييزها عن السفن العادية :

تصميم السفن الحاوية لا يختلف عن تصميم السفن التقليدية باستثناء التعديلات التالية :

- إذ هيكل السفن الحاوية يختلف عن هيكل السفن العادية من حيث العمق الذي تحدده اعتبارات التوازن اللازم أثناء التعبئة والتفريغ في الموانئ، وأثناء السير في عرض البحر، فكلما كان الهيكل عميقاً كلما كانت الأجزاء النمطية التي يقسم إليها هذا الهيكل كبيرة.

- إن عمق السفينة يقرّر عدد طبقات الحاويات التي يمكن تستيفها أسفل السطح، وأن أنماط تصاميم الحاويات الحالية قائمة على افتراض أنها تستف بعلو ستة حاويات كحدّ أقصى، وبزيادة عدد الطبقات تقلّ الحاجة إلى حمولة السطح، وبالتالي تتوفر حماية أكثر للحاويات وتسهل عملية التحزيم.

- إن طبيعة السفن الحاوية يتطلب وجود عناصر لإيواء الحاويات النمطية، مما يؤدي إلى نوع من التركيب في بناء أجزاء السفينة، فطول الهيكل ووضع الأعمدة الرأسية وحجوم العناصر وعناصر أخرى كلها منتظمة في جميع أجزاء الهيكل.

السفينة الحاوية هي في الأساس سفينة خلية من حيث التصميم ، وتتكون عادة من عنبر إلى ثلاثة عناصر جوانبها مستقيمة ومقسمة إلى أقسام تسمى خلايا، وأماكن بحارتها في المؤخرة بخلاف السفن العادية التي تجعل أماكنهم في الوسط.

- تتطلب السفن الحاوية في بنائها أن تكون أجزاء كبيرة منها بشكل منحنى، بعكس السفن العادية ذات الأسطح المتعددة، فإن نسبة كبيرة من بنائها مسطح ، كما يتطلب في سبيل الاستفادة من السطح وزيادة سعتها من الحمولة، أن لا تحمل على ظهرها روافع كونها تخفض طاقة الحمولة في السفن الحاوية.

لذلك فإن مفهوم السطح يختلف عن مفهومه في السفن العادية ، بحيث أصبح يشكل جزءاً أساسياً في السفينة سواء من حيث البناء أو من حيث التجهيز¹.

(ج) أهمية السفن الحاوية:

لقد كان لسفن الحاويات أهمية كبيرة في مجال النقل البحري ، وترد مميزاتها وإيجابياتها أساساً إلى الجانب الاقتصادي وأهم ما يميّز السفن الحاوية ما يلي :

- الاقتصاد في الوقت والسرعة في مناولة البضائع المعبأة داخل الحاويات في الموانئ، فلسفن الحاويات الأثر الكبير في عملية المناولة من وإلى السفينة، حيث يتطلب كل 1200 طن من البضائع المحملة في الحاويات ساعة واحدة، بينما سفن البضائع العامة فإن متوسط البضائع المحملة إليها يقدر بـ 60 طن في الساعة، فضلاً عن أن الوقت الذي يقضيه سفينة الحاويات في الميناء قصير بالمقارنة مع السفن العادية" ، إذ أنّها تمكث في الموانئ من 20% إلى 30% من مدّة الرحلة على عكس السفن العادية التي تمكث 60% من وقت رحلتها².

- عدم تلف البضائع أو سرقتها، خاصة بالنسبة للبضائع غالية الثمن إذ أنّ السرعة التي يتمّ بها تقلل من تعرّض البضاعة خاصة الثمينة منها للسرقة ، كما يقلل من تعرّض الحاويات والبضائع التي تحويها للضرر، سواء من العوامل الجوية أو من مصادر خارجية كمكوّنها مدّة طويلة بالميناء.

(د) أنواع السفن الحاوية :

1- السفن الحاوية كاملة : وهي سفن مصممة خصيصاً لذلك والمكونة من خلايا، وهي العنابر المخصصة لاستقبال الحاويات حيث تنزلق الحاويات إلى أسفل لتملأ حيز الخلية.

¹ - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، ص 45 - 46.

² - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق ، ص 62.

2- السفن الحاوية جزئياً : هي سفن مجهزة بحيث تستطيع تنويع حملتها من الحاويات وغيرها، وتكون العنابر الخاصة بالحوايات منفصلة عن العنابر الخاصة بالحمولة العادية، بحيث أن جزءاً من الهيكل يستعمل بشكل خاص كعنبر للحوايات.

3- السفن الحاوية المتحوّلة : هي سفن شحن عادية حوّلت لتلائم نقل الحاويات أيضاً، وهي شائعة في الملاحه ما بين الدول الصناعية والدول النامية¹.

يتبين من هذا كله أن تطوّر التجارة الخارجية يحتاج إلى استخدام سفن الحاويات حيث أظهر نظام النقل بالحوايات فوائد استعمالاته، التي تتجسد في ذلك النمط المتكامل والفعال بين النقل البحري والبري بحيث أصبحت البضائع تعبأ في مخازن المصدر ولا تفرغ إلا في مخازن المستورد، أي تقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب، "ولقد كان لإعادة بناء وتصميم السفن لأغراض نقل الحاويات، أثر كبير في تطور هذا النمط من النقل واستيعاب تلك السفن لأعداد كبيرة من الحاويات، كما أنها أسهمت في الحفاظ على سلامة وأمن السفن والبضائع، وهي أفضل وسيلة لتحسين نشاط وكفاءة الموانئ إذا ما توافرت لها التسهيلات المناسبة"².

تطوّرت سفن الحاويات بظهور أجيال وطرزات مختلفة منها وبالطبع كان لزاماً على الموانئ المختلفة تطوير نفسها تكنولوجيا وتنظيمياً بما يتناسب مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحوايات.³ نجد أن هذا الاهتمام الكبير والبارز في صناعة السفن، كان هدفه تطوير التجارة الدولية من جهة، والحفاظ على أمن وسلامة الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية من التلوث من جهة أخرى، كما أن سرعتها وعدم مكوّنها بالموانئ لفترات طويلة حدّ من بعض الحوادث البحرية وجرائم السرقة وضياع وفساد البضائع.

¹ - عبد القادر حسين العطر، المرجع السابق، ص 58.

² - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 132.

³ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 75.

المطلب الثاني : تدابير سلامة وأمن السفن.

تشكل السفينة مجتمعاً قائماً بذاته وهي في عرض البحر، فهي تحمل على متنها ركاباً يجب حمايتهم من المخاطر، وتشحن بضائع تمثل ثروات يجب حمايتها، لذلك يجب التحقق من القواعد والشروط اللازمة لضمان سلامتها وسلامة الرحلة البحرية ككل، وهذا ما سعت المنظمات الدولية والتشريعات الوطنية لكفالاته. فالسلامة تسعى لمنع وجود أسباب الحوادث والاختطار البحرية والحيلولة دون وقوعها، وفي حالة وقوعها يكون الاستعداد لمواجهتها واحتوائها وتقليل الخسائر التي تنتج عنها بأقل درجة ممكنة، وهذا ما أكد عليه قانون إدارة السلامة الدولي ISM، والذي أضافه تعديل أدخل على اتفاقية سولاس في فصل جديد وهو الفصل التاسع سنة 1994، و ترجع أصوله الى الثمانينات نتيجة القلق الدولي المتزايد بشأن الوضع المتدني للسلامة في مجال الملاحة البحرية حيث أصدرت الجمعية العامة للمنظمة البحرية سنة 1987 القرار رقم (15) A-595 تناشد فيه لجنة السلامة البحرية لوضع ضوابط تتعلق بالإدارة على ظهر سفن الركاب. وقد أخذ قانون إدارة السلامة من الضوابط الخاصة بسلامة تشغيل السفن ومنع التلوث والتي تبنتها الجمعية العامة ل IMO سنة 1989 على شكل قرار يحمل الرقم (6) A-741 والقرار رقم (17) A-680 حتى وصل إلى شكله الحالي الذي صدر بالقرار رقم (18) A-741 سنة 1993، ويهدف إلى ضمان السلامة في البحر ومنع الإصابات وإزهاق الأرواح وتفادي إلحاق الضرر بالبيئة البحرية¹، وقد أوضحت المنظمة البحرية الدولية أن مدونة السلامة البحرية، تحدّد أهداف إدارة السلامة المتمثلة في ترسيخ ممارسات آمنة في تشغيل السفينة وبيئة عمل آمنة، ووضع التدابير الوقائية ضدّ كل المخاطر المعروفة، والتحسين المستمر للمهارات في إدارة السلامة لدى العاملين بما في ذلك الاستعداد للطوارئ².

¹ - Ouhadj Saliha, la mise en œuvre de l'ISM code par les compagnies maritime, mémoire pour l'obtention du D.E.S de droit maritime des transports. Faculté de droit et des sciences politiques d'AIX Marseille, Année 1999 p23.

² - الجمعية العامة للامم المتحدة" في دورتها الخامسة والخمسون "المخيطات والبحار"، مارس 2000 الدورة A/55/61، ص 25.

الفرع الأول : تحديد شروط السلامة.

اهتمت التشريعات بمختلفها بدعم مجال السلامة البحرية، وخاصة سلامة السفن بتحديد شروط إجبارية على الربان اتخاذها ضمانا لسلامة الرحلة ، وقد صدرت العديد من الاتفاقيات المتعلقة بسلامة السفن العاملة في الرحلات الدولية، وتبدأ هذه الشروط قبل بدأ الرحلة وتستمر حتى نهايتها بأمان ، ويمكن تعريف السلامة بأنها بيئة عمل آمنة أثناء الأعمال العادية أو الحرجة أو حالة الطوارئ ، ولكي تتحقق السلامة لابد من تحقيق بعض العناصر الأساسية لها ، وتمثل في مايلي:

- توفير السلامة أثناء مزاولة تشغيل السفن وتوفير بيئة عمل سليمة .
- إتخاذ الاحتياطات اللازمة حيال الأخطار المتعارف عليها .
- تنمية وتحسين مهارات ادارة السلامة بشكل متواصل لدى العاملين سواء في البر أو البحر بما في ذلك الاستعداد للحالات الطارئة التي لها علاقة بالسلامة وحماية البيئة¹ .
- من الهيآت المهتمة بمجال السلامة البحرية هيئة Class N.K، حيث تهتمّ بضمان سلامة الأرواح والممتلكات في البحار وحماية البيئة البحرية، وذاك من خلال إرساء القواعد التي تضمن سلامة السفن وأطقمها، وتقدّم هذه الهيئة خدمات المراجعة والتسجيل في أنظمة إدارة الجودة والسلامة، وإضافة لذلك تقدم برامج تدريبية ومحاضرات بناء على طلب المنظمات الخارجية من الوكالات البحرية والحكومية. وتضمّ هذه الهيئة مراكز متعدّدة كمركز المعلومات التي تمّ تأسيسه سنة 2001، مركز البحوث البحرية أنشئ سنة 1955 ، وقد مرّت هذه الهيئة والتي أسست في 15 نوفمبر 1899 ، وكانت معرفة آنذاك باسم المنظمة البحرية اليابانية الإمبراطورية Telkoku Kaji Kyokal واعترف لها كهيئة تصنيف سنة 1934، ورغم أن مقرّها باليابان فإنّها تمتلك تمثيلا عالميا

¹ -عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكنلوجيات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر 2008 ، ص221.

عبر شبكة مكونة من 118 مكتب معاينة حول العالم، وقد شهدت هذه الهيئة تطورات عديدة خلال عقدها الخدماتي الذي جاوز 100 سنة¹.

أولاً: صلاحية السفينة للملاحة.

إنّ نجاح الرحلة البحرية وضمنان قلّة المخاطر والحوادث التي قد تعترضها يتطلب وجود أداة سليمة وصالحة لخوض غمار هذه الرحلات، إذ يجب التأكد من صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وذلك من خلال احترام المواصفات والمقاييس الدولية وتوافرها على القدرة الذاتية للسير في البحر ومواجهة مخاطره بوسائلها الخاصة من خلال مراعاة الأصول الفنية في بنائها وإعدادها بالأدوات اللازمة، وبالتالي يجب مراعاة ما يلي:

1- الجانب الفني : يتعلّق بالبدن والآلات المتمثلة في الماكينات الرئيسية وأجهزة التوجيه ومعدات السلامة والإنقاذ ، ومعدات الحريق ، إذ يجب أن تكون جميعها موجودة وبجالة وجيدة وتعمل بكفاءة ، كما يجب أن تكون السفينة أيضاً مزودة بالوقود والمياه العذبة والشهادات اللازمة لسيورها بأمان، وهذا حسب ما أفادت به المنظمة البحرية الدولية، فأصبحت المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM تلزم الشركات الملاحية باتباع نظم تكفل الإدارة السليمة لمعايير السلامة، ومنع التلوث سنة 1998 وذلك بموجب الاتفاقية الدولية SOLAS وخاصة لجميع ناقلات النفط وناقلات الشوائب والغاز وسفن الركاب، وسفن الشحن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر، وهذا ما يؤكده قرار الجمعية العامة A880(21) المعتمد في دورتها 21 (نوفمبر 1999)² والمعنون "بإجراءات اعتماد معايير الأداء والمواصفات التقنية وإدخال تعديلات عليها" على أن تكون لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية التابعتين للمنظمة البحرية OMI مسؤولتين عن اعتماد معايير الأداء والمواصفات التقنية وعن إدخال تعديلات عليها حتى تواكب هذه التعديلات والمعايير كل التطورات التكنولوجية.

¹ - Authorization granted to calssik/www.calssik.com hp/pdf/u/an_rp_2011_a.pdf

² - الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة والخمسون البحار والمحيطات A/55/61 مارس 2000، ص 17.

2- الطاقم : لا تستطيع السفينة أن تجوب البحار ما لم تتولّ مجموعة من الأفراد تسييرها، ولكي تقوم هذه المجموعة بتولي هذه المهمة الحساسة ، لا بدّ لها من تأهيل، وقد أشار المشرع الجزائري في القانون البحري إلى ترتيب وتنظيم رجال البحر في المواد 401-414 حيث أكّد على وجوب تسجيل الطاقم والحرص على شروط الصحة والكفاءة المطلوبة في البحارة، لما في ذلك من ضمان لسلامة الرحلة البحرية، ونصّت المادة 410 من القانون البحري على وجوب حمل السفينة لطاقم كفاء وبعدهد كاف للقيام بالمهام الموكلة له والمتمثلة في:

- سلامة الحياة البشرية في البحر.

- شروط الأمن والصحة والعمل على متن السفينة.

- مدة العمل القانونية.

- التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها.

بينت المادة 411 من القانون البحري الجزائري أعضاء الطاقم وهم الربان والضباط والبحارة والأشخاص العاملين في خدمة السفينة، وقسمت الطاقم إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة، وعرفت المادة 384 من قا بح. ج الطاقم بأنه كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم؛ وعرفت الربان في البند (د) بأنه قائد السفينة ورئيس الطاقم. و عرفه المرسوم التنفيذي -102/05 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري والصيد البحري¹ والذي نص على مصطلح جديد وهو النوتي في المادة الثالثة، حيث عرفه بأنه مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالملاحة واستغلال سفن النقل البحري وأتى بمفهوم آخر للطاقم في الفقرة "ز" من المادة الثالثة تحت عنوان المستخدم الملاح : وهو كل شخص مقيد في سجل رجال البحر ويعمل في خدمة السفينة، فأصبح مصطلح الطاقم ضيق المجال ويشمل فقط المكلفين بالخدمة العامة على

¹ -الجريدة الرسمية عدد 22 المؤرخة في 27 مارس 2005 ص03

متن سفن الركاب فقط¹، وحدد المرسوم التنفيذي 02-02² القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها وسلامتها، وهو وفقا للمادة 02 من المرسوم التنفيذي 02-02³ العدد الوارد في الشهادة التي تحدد الحد الأدنى من البحارة لضمان الأمن والتي تسلمها الإدارة البحرية المختصة³ وما أشارت له الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية بجنيف 1976⁴، ويتم ذلك كما نصت المادة 04 من المرسوم التنفيذي 02-02 وفقا للمعايير التالية:

- أ- نوع السفن (السفن الناقلة للركاب، للبضائع العامة، للمواد الكيماوية والمحروقات)
 ب- نوع الملاحة الممارسة (ملاحة قرب السواحل، الملاحة المحدودة وغير المحدودة)
 ج- حمولة السفينة.
 د- صنف السفينة (آلية أو عادية).

تزايد الاهتمام الدولي بالتطبيق من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية سولاس 1974 (تعديلات 1989) حيث أشارت في الفقرة V/13(b) إلى أنه يجب تزويد كل سفينة ينطبق عليها الفصل الأول من الاتفاقية بوثيقة مناسبة للحد الأدنى الأمن لأعداد العاملين أو وثيقة معادلة تصدرها الإدارة المختصة واتفاقية العمل البحري الدولية ILO، وكذا الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر الصادرة سنة 1978 وتعديلاتها لعام 1995، إذ تشير المنظمة البحرية الدولية إلى أن الأطراف في الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم ملزمة بأن تقدم إلى منظمة IMO معلومات عن امتثالها لتعديلات

¹ - فليسي زهور، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير القانون الخاص، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، ص 14.

² - المرسوم التنفيذي 02-02 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق لـ 6 يناير 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، الجريدة الرسمية عدد 1 ص 21، المؤرخة في 06 يناير 2002.

³ - السلطة الإدارية البحرية هي وفقا للمادة 384 من القانون البحري الجزائري، (ف.ه):

- على المستوى المركزي: الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

- على المستوى المحلي: الدائرة البحرية والمحطة البحرية الرئيسية.

- في الخارج: السلطات القنصلية أو الدبلوماسية الجزائرية.

⁴ - المرسوم الرئاسي 06-134 الممضي في 10 أبريل 2006، الجريدة الرسمية العدد 23، المؤرخة في 12 أبريل 2006، ص 04.

1995، واعتمدت الجمعية العامة للمنظمة البحرية OMI-IMO في دورتها (21) في نوفمبر 1994 القرار رقم A.890(21) والمعنون "مبادئ التكوين السليم للطاقم"، وهو يرمي إلى مراعاة التطورات التي حدثت في صناعة السفن، كما يتضمن المبادئ الأساسية الواجب تطبيقها عند النظر في مستويات تزويد السفن بالطواقم لكفالة تشغيلها على نحو آمن¹، وكان آخر تعديل لها سنة 2010. بمينلا الفيليين STCW²، ودخلت حيز النفاذ في جانفي 2012 مع تحديد فترة انتقالية لذلك مدتها 5 سنوات أي 2017³. لإبراز مهام صلاحيات كل فرد من الطاقم استنادا لأحكام اللائحة 13 من الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار العام 1974، والتي أكدت الاهتمام بالجانب البشري العامل في البحر، وقد انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم 88-88⁴ المتضمن الاتفاقية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار شهادات أعمال النوبات للعاملين في البحر، والتي تؤكد على أن العاملين بالبحر على ظهر السفينة يتمتعون باللياقة والأهلية التي تتناسب والمهام الموكلة لهم، من وجهة سلامة الأرواح في البحر وحماية البيئة البحرية، وذلك بالحفاظ على نظام النوبات حتى تكون كافية للحفاظ على الأمن، وقد أخضعت المعاهدة جميع العاملين على ظهر السفينة للمراقبة من طرف موظفين مخوّلين من الدولة المتعاقدة للتحقق من أن جميع العاملين على السفينة يحملون الشهادات التي تمكنهم من القيام بمهامهم والتحقق من أنّها سليمة⁶⁶، وكذا مستوى الكفاءة للعاملين على السفن ذات الطبيعة الخاصة كناقلات البترول ونقل الكيماويات والمواد السائلة، وقد روعي في ذلك تقديم مستوى مناسب من التعليم والتدريب لكل فرد من

¹ - الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة والخمسون البحار والمحيطات A/55/61 مارس 2000، ص 19.

² - الدراسات البحرية في الدول العربية، الموقع الإلكتروني: www.Ar.wikipedia.org/wiki

³ - الأمم المتحدة، الجمعية العامة (المحيطات والبحار في تقرير للأمين العام، أوت 2012، الدورة 67، البند 76 (أ) من جدول الأعمال المؤقت، ص 08.

⁴ - المرسوم رقم 88-88 الممضي في 26 أبريل 1988 يتضمن الانضمام للاتفاقية الدولية سنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار شهادات أعمال النوبات للعاملين في البحر، الجريدة الرسمية العدد 17 ص 704.

أفراد الطاقم تبعاً لدوره ومستوى المسؤولية الخاصة بمهام عمله حيث قسمت المعاهدة مستويات التدريب إلى ثلاثة مستويات:

1- مستوى الإدارة ويقصد بها الربان والضابط الأول وكبير المهندسين والمهندس الثاني للسفينة والذين ترتبط مسؤولية عملهم بمهام التأكد من صحة وكفاءة جميع الأعمال.

2- مستوى التشغيل وهو مستوى المسؤولية لضباط المناوبة الملاحية أو الهندسية أو الأفراد القائمين بالتحكم المباشر والذين يؤدون وظائف تحتاج لإجراءات مناسبة وصحيحة تحت إشراف مستوى إدارة السفينة.

3- مستوى الدعم وهو مستوى المسؤولية الخاص بتنفيذ مهام وأوامر ومسؤوليات محددة توكل إليهم بواسطة فرد من أفراد مستوى الإدارة وتحت توجيهاته¹.

كما تشير الاتفاقية STCW ولضمان التطبيق الآمن والجيد إلى ضرورة وجود تعاون بين الدول المتعاقدة في مجال التدريب، وتزويد المؤسسات التدريبية بالمعدات والتسهيلات اللازمة وهذا وفقاً لنص المادة 10 منها، وفي حال وجود قصور يخبر الموظف المراقب الربان والقنصل أو ممثل الدولة التي ترفع الدولة علمها بذلك، وذلك في حالة تعرض السفينة للتصادم أو الجنوح أو تخلصها من المواد الملوثة أثناء إبحارها، أو رسوها بشكل غير مشروع أو قيامها بمناورات خاطئة أو غير آمنة، وعدم مراعاتها لعلامات خطوط السير الملاحية، وهذا وفقاً للقاعدة 4/1 من الاتفاقية STCW.

كما حدّدت هذه الاتفاقية مهام كل فرد من أفراد الطاقم بدءاً بالربان، والذي يعتبر القائد الأوّل، فهو من يتولى تسيير السفينة من الواجهة الملاحية والفنية وتقديم سائر الخدمات، وتشير القاعدة 1/2 من الاتفاقية في الباب الثاني إلى أنّه يتوجب على الربان التأكد من أنّ ترتيبات أعمال النوبات ملائمة للحفاظ على نوبة ملاحية آمنة، كما عليه تخطيط الرحلة مسبقاً مع الأخذ بعين الاعتبار كل المعلومات المتعلقة بها ومراجعة أي خط سير قبل بداية الرحلة، والسرعة والموقع الحقيقي للسفينة، ويكون ضباط النوبة مسؤولين

¹ -الاسبر وهيب القانون البحري السفينة -اشخاصها . المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان 2008 ص110 .

عن إبحار السفينة بأمان خلال فترات خدمتهم وذلك تحت إشراف الربان (الضابط الأول الضابط الثاني والثالث)، "كما يشترط القانون الدولي للسلامة البحرية ISM على الربان أن ينفذ سياسة الشركة المتعلقة بالإدارة الأمانة، وتحفيز الطاقم على الامتثال لها باعتباره ممثل السلطة العامة أثناء الرحلة البحرية بنص القانون"، بالإضافة لتمثيله لمجهز السفينة¹.
 قد أشار المشرع الجزائري أيضا إلى ذلك من خلال نص المادة 591 من القانون البحري الجزائري "يجب أن يسهر الربان خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص البحريين على متنها وحفظ الحمولة"، وعليه أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل، وحسب الأحكام الخاصة الوطنية والمتعلقة بالمياه الإقليمية².
 ويساعده في ذلك الضابط الأول كما أشارت الاتفاقية باعتباره نائبه والمسؤول عن ضباط الملاحة وأشغال الشحنة.

يشترط في الربان ونائبه الضابط الأول أن يكون لهما دراية تامة بجميع المعلومات التي تؤثر على سلامة السفينة³، إذ عليهما تحديد الموقع وتخطيط الرحلة في جميع الظروف بالرصد الفلكي، واستخدام جميع المساعدات الملاحية الإلكترونية الحديثة للسفن، والاطلاع على القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر مراعاة المبادئ الأساسية المشار إليها في الاتفاقية الخاصة بأعمال النوبة الملاحية، والقدرة على معدات الرادار، وتفسير المعلومات التي يتم الحصول عليها من هذه الأجهزة، وتحديد وتصحيح أخطاء البوصلة المغناطيسية والمعرفة الشاملة بالأرصاد الجوية وعلم المحيطات وفقا لنص الفقرة السابعة من ملحق القاعدة 2/2 من الاتفاقية STCW، كما يجب الإلمام بالمبادئ الأساسية لبناء السفن واتزانها والمكونات الأساسية لهاكلها، والأسماء الصحيحة لأجزائها، ويكون ذلك عن طريق تحديد مسؤوليات المهندسين المتخصصين كل حسب مجاله. والمعرفة الكافية بكيفية

¹ - Ouhadj Saliha.op.cit p44.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 205.

³ - كمال حمدي عقد العمل البحري منشأة المعارف الاسكندرية 2002ص17

تداول البضائع وتستيفها وشحنها وتفريغها خاصة البضائع الخطرة، وتطبيق القواعد السارية الخاصة بسلامة الناقلات ، والقيام بتمارين وتدريبات لمواجهة الحرائق وحالات الطوارئ والدراية الكافية بالقانون البحري الدولي.

القدرة على إرسال واستقبال الرسائل بواسطة إشارات المورس الصوتية ، واستخدام قواعد الإشارات الدولية والتلفون اللاسلكي خاصة فيما يتعلق برسائل الاستغاثة والطوارئ والسلامة الملاحية، وتلتزم الشركة الملاحية بالتأكد من أن جميع الملاحين قد تلقوا التدريب والتعليم الأساسي المعتمد في الاتفاقية وكذا الآليات المطلوبة في نظام الإدارة الأمانة التي حددها قانون ISM بوجوب وضع وثيقة تتعهد فيها الإدارة العليا للشركة بتحديد التشغيل الآمن للسفن وخلق بيئة عمل بحرية آمنة ، وترسيخ الإجراءات الوقائية ضد كل المخاطر المحتملة الحدوث والاستعداد لمواجهة الطوارئ ، كما تؤكد الوثيقة توفير ودعم الجهود البشرية لرفع كفاءتها وضمان السلامة وحماية البيئة¹، ويلتزم الطاقم لضمان السلامة خاصة في حالة الطوارئ بما يلي:

- غلق الأبواب المانعة لנفاذ المياه ، فتحات تسريب المياه.

- أغطية الصهاريج والعنابر.

- تجهيز عائمات النجاة بمعدات سلامة إضافية.

- إعداد أجهزة الاتصالات.

ذلك تنفيذًا لما جاء في القانون الدولي للسلامة ISM تحت عنوان الاستعداد للطوارئ ،

حيث يلزم الشركة الملاحية التي تدير السفينة بإعداد خطة للطوارئ.

"كما أولت منظمة العمل الدولية اهتماما كبيرا للعمال البحرية ، وقد أصدرت مجموعة من التوصيات والقرارات تتعلق بظروف عمل البحارة وحقوقهم وواجباتهم"².

الاهتمام بالطاقم كان سببه النتيجة التي وصل إليها المهتمون بمجال السلامة البحرية حيث أثبتت التقييمات والدراسات أن أغلب الحوادث كان سببها العامل

¹ - النظام الدولي لإدارة الأمانة ISM الموقع على الأترنت : www.metmarine.net

² - كمال حمدي عقد العمل البحري المرجع السابق ص24

البشري ، ما جعلهم يهتمون بمعالجته بعناية أعظم ، وذلك بغرس ثقافة السلامة لدى كل فرد من أفراد الطاقم¹.

كما عمدت الدول إلى إنشاء مراكز ومعاهد للتدريب يتولى تسييرها محاضرون ومختصون بحريون على قدر كبير من الكفاءة والأهلية "كالاتحادية العربية للعلوم والتكنولوجيا والتي أنشأت معهد السلامة البحرية MSI" بمصر². ومعهد بوسماعيل بتبازة الجزائر.

3- **المساعدات الملاحية** : يجب أن يتواجد على متن السفينة المعدّات والأدوات الملاحية الكافية واللازمة لإتمام الرحلة بأمان مثل الخرائط والمطبوعات الملاحية ، البوصلة المغناطيسية والأجهزة الملاحية وأجهزة الاتصالات.

قد كان للتطور التكنولوجي أثر كبير على المساعدات الملاحية ، حيث أسهم اختراع الرادار في تأمين سلامة الملاحة والحدّ من الحوادث خاصة في حالة الرؤية الضعيفة ونظام تحديد الاتجاه بالراديو D/F ويتمّ من خلاله تحديد موقع السفينة وهو نظام إلزامي بمقتضى اتفاقية سولاس ويتعيّن وجوده على السفن، والبوصلة الجيرو التي استحدثت مع البوصلة المغناطيسية لبيان اتجاه سير السفن باعتبارها أكثر دقة وتنوعاً وسهولة في الاستخدام، وفي مجال الاتصالات نجد نظام R/T (التليفون الراديوي وكذلك الموجات عالية التردد) للاتصال بين السفن والبرّ والخرائط الإلكترونية التي تظهر على شاشة الحاسب الآلي الذي أصبح هو الآخر جهازاً أساسياً لا غنى عنه في السفن حيث يمكن من خلاله التخطيط المسبق للرحلة البحرية في مراحل سير السفينة، وتسهم الخرائط الإلكترونية في تخزين المعلومات والتعديلات والإرشادات الملاحية³.

¹ - محمد جميل بيرم ، المرجع السابق ، ص 26.

² - وليم أونيل، يوم البحرية العالمي ، المنظمة البحرية الدولية ، الارتقاء بسلامة النقل البحري ، يقتضي إشاعة ثقافة السلامة ، الموقع الإلكتروني.

³ - أيمن النحراوي ، الموانئ البحرية العربية، المرجع السابق ، ص 78.

يقع على الشركة البحرية أن تضع خطط الإجراءات والتعليمات الخاصة بإصلاح وصيانة السفينة والمعدات والطرق الفنية لمعالجة حدوث الأعطال المفاجئة والتحقق من أنها تتم طبقاً للتعليمات والتوقيتات التي حدّدتها وبما يتلاءم مع متطلبات قانون السلامة البحرية ومتطلبات دولة العلم وهيئات تصنيف السفن.

كما يجب عليها أن تضمن كفاءة تشغيل السفينة ومعدّاتها وأجهزتها في جميع الأوقات.

هذه الالتزامات يملئها النظام الدولي للسلامة البحرية ISM على كل الشركات الملاحية والسفن التابعة لها.

4- العنابر وأجهزة الشحن والتفريغ : يجب أن تكون عنابر السفينة نظيفة ومجهزة لشحن البضائع المتفق عليها ، وأن تكون جميع الاحتياطات والإجراءات اللازمة قد اتخذت لمنع تلف البضائع أثناء الرحلة مثل ممرات التهوية وخطوط التبريد¹.

قد أشارت اتفاقية Solas سولاس إلى وجوب خضوع السفن إلى بعض الفحوصات التي تجري قبل بدئها في العمل وتكون دورية مرة كل 12 شهراً، وفحوص إضافية كلما دعت الحاجة. كما أشارت إلى وجوب إجراء مثل هذه الفحوصات على المعدات الخاصة بإنقاذ الأرواح والمعدات الأخرى الخاصة بالسفن ويكون فحصها حسب الاتفاقية (Solas) كل 24 شهراً². فيتمّ الكشف على قوارب النجاة وأحزمة وأطواق النجاة والكشف عن معدات غرفة القيادة لمواجهة مخاطر الملاحة البحرية وطفيات الحريق للتأكد من صلاحيتها عند الاستعمال وغيرها³.

وهدف هذه الفحوصات والمعاينات هو ضمان السلامة العامة للرحلة البحرية، إذ تكفل الاحتياط اللازم تجاه الكوارث البحرية المحتملة.

¹ - محمد العباسي ، إدارة عمليات النقل ، منشأة المعارف ، مصر ، 2000 ، ص 84.

² - محمد وسيم غالي ، القانون البحري ومعاملات السفن : معاهدة سولاس ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، الإسكندرية ، ص 340.

³ - محمد فريد العربي ، هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 482.

كما أشارت المادة 222 من القانون البحري الجزائري الج أنه "كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة ، ومجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له".

نصت المادة 223 من القانون البحري أيضا إلى أنه "لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوافر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي :

أ) بناءها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق.

ب) الطفو والثبات وخطوط الشحن.

ج) عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية.

د) الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار.

وتنص المادة 226 من القانون البحري الجزائري إلى إلزامية تطبيق النصوص المتعلقة ببناء وإعداد وتجهيز السفن التي تقوم بها إحدى شركات التصنيف، وهدف هذه الشركات هو التأكيد على أن السفينة صالحة للملاحة.

كما تشير المادة 589 من القابح ج إلى التزام الربان بعدم الإبحار بالسفينة إلا بعد التأكد من صلاحيتها "يجب على ربان كل سفينة قبل بدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كاف ومجهزة تجهيزا جيدا ومونة وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها.

نصت المادة 479 من القانون البحري إلى العقوبة التي تحل بالربان الذي يبحر بسفينة والمجهز الذي يسمح له بالإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة، وتمثل العقوبة في غرامة مالية من 50.000 إلى 300.000 دج، ويعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100.000 إلى 600.000 دج إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى يضع السفينة في خطر أو سفن أخرى ، أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية ، وتنص الفقرة الثالثة من نفس المادة إلى أنه يتعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة

264 من قانون العقوبات ، إذا كان الفعل المذكور قد تسبب في جروح أنجر عنها عجز كلي أو مؤقت.

قد تصل العقوبة إلى السجن من 05 إلى 10 سنوات إذا تسبب هذا الإهمال في ضياع السفينة أو حصول جروح سببت عجزا دائما، وفي حالة الوفاة تصل إلى السجن المؤبد.

متى تحقق أن السفينة في حالة جيدة وصالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا كاملا من حيث العتاد والأشخاص (الطاقم)، فإنها تكون جاهزة للإبحار وذلك بشروط أخرى تأكد هذه الصلاحية (انظر الملحق رقم 1).

ثانيا: تحديد وثائق السفينة.

تمنح الشهادات والوثائق للسفينة بمناسبة تسجيلها ، والتسجيل التزام يقع على جميع السفن أيا كان الغرض منها سواء كانت سفن تجارية أو نزهة أو سفن صيد ، وسواء كانت كبيرة أو صغيرة، وهي ملزمة بها وفقا لاتفاقية العمل الدولية ILO¹ . وقد نصت المادة 34 من القانون البحري على أنه "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة"، ويقيد في هذا السجل كل البيانات الخاصة بالسفينة.

هدف التسجيل هو قيد السفينة وتعيينها تعيينا كافيا، بإبراز حمولتها وعنوانها واسم المالك وميناء التسجيل ، وله أهمية أيضا في تحديد الاختصاص القضائي، وحمل هذه الوثائق من الالتزامات الإجبارية والتي تتطلبها السلامة البحرية وتلتزم بها السفن، إذ يتعين أن تحمل كل سفينة مجموعة من الوثائق والمستندات التي تثبت هويتها وتلزم لملاحتها، وهذا ما أوجبه الوثائق الدولية والتشريعات الوطنية، وهو التزام يقع على الشركات البحرية، إذ على الشركة إنشاء نظام وثائقي متكامل بحيث يكفل المتابعة والسيطرة التامة

¹ - أضواء على اتفاقية العمل البحري 2006 دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جانفي 2010

على جميع وثائق وشهادات وخطط وسجلات وبيانات السفينة أو الشركة وينفذ النظام الوثائقي تبعاً لسياسة الشركة والإرشادات والتعليمات المحددة في سجل دليل الإدارة الأمانة والقانون الدولي للسلامة البحرية ISM فالشركة الملاحية هي الأخرى ملزمة بحمل وثيقة الامتثال أو التطابق DOC، وتصدر هذه الوثيقة من قبل حكومة أخرى مصادقة على القانون الدولي للسلامة البحرية، ولفترة لا تتجاوز 5 سنوات، وتخضع هذه الوثيقة لتقييم سنوي لبيان مدى صلاحيتها¹، وتتعلق أساساً بجنسيتها وتسجيلها وجوانب السلامة بها وأطقم العاملين عليها وتصنيفها وغيرها من المسائل ذات الصلة للاطلاع عليها ومعاينتها من قبل السلطات المختصة، وقد شملت هذه الإلزامية جميع السفن وأضيفت وثائق أخرى خصت بعضها لخصوصياتها كناقلات البترول والغاز والمواد الخطرة (انظر الملحق رقم 2).

قد تناول المشرع الجزائري هذه الوثائق مبرزاً أهميتها وإلزامها ومسؤولية الربان تجاهها، في المواد (من 189 إلى 209) من القانون البحري فتنص المادة 189 "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية".

أكدت المادة 190 من القانون البحري على أنه "لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ الإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة"، التي تحتوي على شهادة الجنسية، دفتر البحارة ورخصة أو بطاقة المرور، وهدفها حسب نص المادة 195 من القانون البحري الجزائري هو:

أ) السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها.

ب) إيضاح هوية السفينة مالكيها وأفراد الطاقم وكذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة.

ج) التحقق من شروط استخدام الطاقم.

¹ - الأنظمة الإدارية ISO 9001 + ISO 14001 وISM قفزة في تطوير الإدارة البحرية، أكاديمية الخليج الموقع على الأترنت

<http://www.iraquimaritimetransport.com>

د) التحقق من نوع ومدّة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال والتحميل وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار ، والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السّلطة الإدارية البحرية، و للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوّة الثبوت أمام القضاء.

تقدم هذه الشهادة عند كل طلب إلى السّلطة الإدارية البحرية وأعاون المراقبة في البحر أو الميناء ، ويؤشر عليها عند كل محطة توقف من قبل السّلطة المختصة. ومدّة صلاحيتها هي سنة واحدة ويجب تجديدها عند انتهائها.

إضافة إلى هذه الشهادة يجب على السفينة أن تحمل أيضا شهادة الحمولة ، شهادة رتبة السفينة وهي المقدمة من طرف شركات التصنيف والتي تثبت صلاحيتها للملاحة، شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا، والشهادة النظامية للمعاينات المفروضة ودفتر السفينة ويوميّات الماكينات والراديو والوثائق الجمركية والصحية، وجميع الوثائق المقررة بموجب الأنظمة.

فيما يلي أهمها :

- **دفتر البحارة** : نصّت المادة 191 من القانون البحري الجزائري على أن دفتر البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر".

يذكر في هذا الدفتر أسماء ملاحي السفينة وجنسيّتهم وشروط استخدامهم وكل ما يتعلّق بهم ، والحالة المدنية للسفينة.

- **دفتر اليومية أو دفتر السفينة** : يراعى في تنظيم هذا الدفتر ضرورة ترقيم صفحاته والتأشير عليها من قبل السّلطة الإدارية البحرية كل ستّة أشهر ، ويجب أن يتضمن كل ما يتعلّق بالسفينة وحمولتها والحوادث التي تحدث لها أثناء الرحلة ، ويجب على الربان المسؤول عن مسك هذا الدفتر أن يثبت فيه المخالفات التي تقع ضدّ النظام من طرف الضباط أو البحارة أو الركاب والجزاءات التي توقع عليهم ، والمقررات المتخذة خلال

الرحلة وبيان حالة البحر والملاحظات اليومية الخاصة بالطرق التي سلكتها السفينة وكشفها (نص المادتين 202 و203 من القانون البحري الجزائري).

- **شهادة أو رخصة المرور** : وهي كما عرفت المادة 193 من القانون البحري شهادة ملاحية ممنوحة للسفن التي تقوم بالملاحة الارتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية.

- **يوميات الماكينة والراديو** : أشارت المادة 204 من القانون البحري إلى وجوب ترقيم يومية الماكينة ، ويجب أن تضمن كمية الوقود المأخوذة عندا الذهاب والاستهلاك اليومي لجهاز الدفع ، وكذلك كل ما يخص سير وخدمة الماكينة ، ونفس الشيء بالنسبة ليومية الراديو وأجهزة الاتصالات للإطلاع على كل الاتصالات الصادرة والواردة عند الحاجة.

- إضافة إلى **الشهادة الصحية** والتي تثبت الحالة الصحية في البلد القادمة منه والحالة الصحية على ظهر السفينة ، وذلك تجنباً لانتقال بعض الأمراض الخطيرة، ونصت على وجوبها اتفاقية العمل البحري ILO في المعيار أ 1-2 بحيث تشترط السلطة المختصة أن تكون بحوزة البحار قبل البدء في العمل على متن السفينة شهادة طبية تثبت لياقته طبياً لأداء الواجبات المطلوبة منه في البحر¹.

يمكن دمج كل هذه الوثائق في شهادات وتراخيص السلامة والتي أشارت لها المادة 246 من القانون البحري الجزائري : "يجب تزويد كل سفينة طبقاً للشروط التي ستحدّد بقرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، برخص وشهادات السلامة وخاصة فيما يتعلق بـ :

- سلامة السفن التي تنقل المسافرين.
- بناء السفن.
- معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية السلكية واللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة.

¹ - أضواء على اتفاقية العمل البحري 2006، المرجع السابق.

كما أشارت إليها اتفاقية سولاس ، ونصّت على وجوب وجودها والتأكد من استجابتها لشروط ومتطلبات المعاهدة سواء بالنسبة لسفن الركاب وذلك بعد إجراء الفحوصات اللازمة عليها ، أو لسفن البضائع ومعداتها، "وشهادة السلامة هذه تصدرها السلطة المختصة بالدولة أو أي شخص أو منظمة تفوضها الدولة إصدار هذه الشهادة نيابة عنها ، وفي جميع الأحوال تعتبر الدولة المسؤول عنها"¹.

يجب أن تكون هذه الوثائق سليمة وصریحة ، فأی تلاعب بالبيانات الموجودة بها، أو تزويرها يعرض الربان أو الطاقم المسؤول إلى الجزاء، وتحسبا لانتشار شهادات مزورة، واكتشافها أثناء عمليات المراقبة والتفتيش من قبل دولة الميناء. اعتمدت الجمعية العامة للمنظمة الدولية IMO في دورتها A.892(21) المعنون "الممارسات غير المشروعة، إصدار شهادات الأهلية"²، هذا ما نصّ عليه المشرع الجزائري في المادة 528 القا البحري "يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 3 سنوات وبغرامة مالية من 15000 إلى 150.000 دج كل ربان أو ضابط أو أي عضو آخر من الطاقم يسجل على وثائق السفينة أحداث مزورة أو مخالفة للحقيقة" وفقا للمادتين -242- 248 من القا البح ج.

الربان هو المسؤول عن مسك هذه الوثائق وتنظيمها ويتضح ذلك من النصوص القانونية إذ تنصّ المادة 594 قا بح ج "يجب على الربان أن يسهر على أن تكون الوثائق المطلوبة والمتعلقة بالسفينة وطاقمها ومسافريها وحمولتها موجودة على متن السفينة".
والمادة 595 القانون البحري "يتعين على الربان أن يتأكد من أن دفتر السفينة ويوميّات الماكينة والراديو وجميع الوثائق الأخرى ممسوكة بصفة نظامية".

تصدر الإدارة أو الجهة المخولة من قبلها شهادة مصادق عليها للسفينة التي تستوفي الشروط السابقة، يطلق عليها شهادة السلامة، وذلك لمدة خمس سنوات، تبدأ من تاريخ الانتهاء من المعاينات الدورية والسنوية، ويجوز تمديد المدّة 05 أشهر، ويجب أن

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 53.

² - الجمعية العامة A/55/61 ، المرجع السابق، ص 21.

تكون هذه الشهادة موجودة على متن السفينة لفحصها في أي وقت من قبل موظفي الميناء الذي تعمل به.

"وضعت لجنة تسيير حركة الملاحة البحرية الدولية، قائمة بالشهادات والمستندات التي يتعين تواجدها بالسفينة، على أساس أحكام القسم الثاني من ملحق اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية Convention FAL¹.

هدف هذه الوثائق إذن هو سلامة السفينة ومن عليها ودليل على وفائها بالتزاماتها.

ثالثا: مراقبة الجانب الصحي على السفينة.

إن الاهتمام بالجانب الصحي للركاب والطاقم والمحافظة على أرواحهم وسلامتهم يأخذ شكلا مميزا وغاية في الأهمية بخلاف أنواع النقل الأخرى، ويرجع ذلك للمدة الطويلة التي تقضيها السفينة في البحر لطول رحلاتها، وبعدها عن اليابسة لمسافات كبيرة، هذا ما يستلزم تنظيم خدمة طبية وصحية على متنها، "والانشغال الدولي بسلامة الأرواح والأموال في البحار أوجب تنظيم الخدمة الصحية والطبية على متن السفن العاملة في الرحلات الدولية، وتشير القواعد العامة في قانون العمل بأنه على ربّ العمل توفير كل الخدمات الصحية الواجبة للطاقم"². وفي هذا الصدد تشير المادة 429 من القانون البحري الجزائري: "تقع على عاتق المجهز في إطار التنظيم الجاري به العمل جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار وذلك خلال رحلته في البحر ومكوته في ميناء أجنبي".

هذا الاهتمام لا يعني البحارة فحسب. بمناسبة عقد العمل وإنما يخص كل الركاب على متن السفينة، وبالتالي يجب تجهيز كل السفن بأدوات وأجهزة طبية تتناسب مع طبيعة رحلتها وعدد الأشخاص المرخص لها بحملهم، "فعن طبيعة الرحلة يتعين الأخذ في

¹ - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وحدة متابعة الاتفاقيات الدولية، قائمة الشهادات والمستندات المراجعة الواجب

تواجدها على السفن، الموقع الإلكتروني: www.aast.edu/ar/about-aast.php

² - علي البارودي محمد فريد العربي محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، طبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012،

الاعتبار مدى ابتعاد السفينة عن اليابسة في ملاحتها البحرية، ومراعاة عدد الأشخاص الذين يمكن تواجدهم على السفينة ، فكلما زاد عددهم كلما تعيّن توفير جهاز طبي أوسع نطاقاً¹، وقد سبق لنا الإشارة في حديثنا عن الشهادات والوثائق الواجب على السفينة حملها وجوب وجود الشهادة الصحية ، والتي يتم طلبها والتأكد من وجودها من طرف لجان الرقابة والتفتيش، حيث تفيد هذه الشهادة أنّ السفينة قد استوفت الشروط والأوضاع الصحية الواجب توافرها على متن السفينة ، وهي كذلك من المسائل والإجراءات التي تقوم بها الهيآت الخاصة والتي تطالب بتقديم هذه الشهادة في أي وقت للتأكد من سلامة السفينة ومن عليها، وكذلك الاحتراز من انتشار بعض الأمراض التي تنتقل عن طريق السفن، فإذا لم توجد هذه الشهادة يمكن للإدارة المختصة وقف الرحلة أو منع السفينة الأجنبية من الرسو ، فقد تصادف الرحلة انتشار وباء بين الأشخاص الموجودين على متن السفينة ، ويخشى معه انتشار العدوى إذا سمح لهم بالنزول من السفينة عند وصولها وإحداث الكارثة في مكان الوصول. لذا أوجب العرف الدولي رفع علم اصفر خاص على سوارى السفينة متعارف عليه دولياً وإبلاغ السلطات المختصة بواسطة الاتصال اللاسلكي ، وعلى الربان عدم السماح بنزول الأشخاص الموجودين على السفينة ، وبالتالي تستطيع السلطات المختصة اتخاذ إجراءات الحجر الصحي ، وتوفير الخدمات الطبية اللازمة لعلاج الأشخاص المصابين والحدّ من الأزمة ، مثل ما حدث مؤخراً بعد انتشار وباء أنفلونزا الخنازير ، ما جعل المطارات والموانئ كلّها تجنّب للحدّ من الأزمة ووقف انتشاره.

كما أنّ نوعية البضائع التي تحملها السفن قد يكون لها أثرها السلبي على الصحة لما قد تسببه طبيعة هذه البضائع كالمواد الخطرة والحيوانات الحية من أمراض وأوبئة ، ممّا يستلزم الحيلة وأخذ التدابير الاحتياطية والوقائية اللازمة.

¹ - هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة البحري ، دار الجامعة الجديدة المرجع السابق ، ص 106.

انظر كذلك هشام فرعون المرجع السابق ص 144

السلامة الصحية للركاب والطاقم خاصة، لها أثر كبير على نجاح الرحلة البحرية، فضعف الأشخاص على متن السفينة وانتشار الأمراض بينهم له أثره السلبي، بحيث قد يكون من شأن ذلك منع السفينة من الرسو، أو ان اتباع إجراءات وقائية من طرف السلطات المينائية قد تطول، وبالتالي قد يؤدي ذلك إلى خسائر خاصة إذا كانت السفينة سفينة بضائع، كما يمكن أن تتعرض السفينة لبعض الحوادث التي تمس سلامتها إذا ما طال رسوها وتوقفها بالميناء.

الفرع الثاني : التفتيش والرقابة على السفن.

المحافظة على سلامة الأرواح والأموال على متن السفينة أمر يهم الدولة ضمانه، ومن ثم فقد حرصت الدول على فرض الرقابة والتفتيش على سفنها للتحقق من توافر الشروط التي تكفل سلامتها قبل بدء الرحلة، ذلك أن الرقابة في هذه الحالة أجدى وأحسن من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة، فضلا عن صعوبة إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة عندئذ.

الرقابة والتفتيش على السفن (PSC) آلية أنشأتها المنظمة البحرية الدولية، وتم من خلالها تفويض الموانئ بتفتيش السفن الأجنبية والوطنية للتأكد من صلاحيتها وسلامتها والتزامها بمعايير محددة من حيث المعدات والطاقم وجسم السفينة وغيرها، وإذا دعا الأمر يتم احتجاز السفينة المخالفة حتى تتمكن من الالتزام بالمعايير المحددة¹.

الحديث عن صلاحية السفينة وإلزامها بحمل الوثائق والشهادات أمر يستدعي التحقق منه من طرف السلطات البحرية المختصة، ويكون ذلك من خلال عمليات التفتيش والمراقبة التي تخضع لها السفن وأجهزتها ومعداتهما، سواء كانت سفنا وطنية أو أجنبية والهدف دائما من وراء مثل هذه العمليات هو الحفاظ على سلامة وأمن الرحلة البحرية وفقا لنص المادة 235 من القانون البحري الجزائري، ومن أجل تطابق أحكام هذا الأمر والاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية والمحافظة على الأرواح في البحر

¹ - ملخص دورة تدريبية، رقابة دولة الميناء على السفن، الموقع على الأترنت www.persga.com

والصحة وصلاحيحة السكن وظروف العمل على متن السفن ، أنشأت لجنة مركزية للسلامة تكلف حسب نص المادة 237 من القانون البحري بالموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة والتصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز يتعلق بمعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي والطعن ضد القرارات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش ، كما تكلف بالقيام بتحقيقات إدارية وتقنية على الحوادث التي تقع للسفن في البحر، وحدد القرار المؤرخ في 5 ربيع الأول عام 1424هـ الموافق لـ 7 ماي 2003 تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها¹، والذي ألغى القرار المؤرخ في 23 رمضان 1402 هـ الموافق لـ 15 يوليو 1982 ، وتتواجد هذه اللجان لدى كل منطقة بحرية، ويجوز لها أن تجتمع في أي ميناء توجد به السفينة محل المعاينة إذا اقتضت الضرورة، ويخضع عملها لقواعد تنظيمية وقراراتها تخضع لموافقة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحر".

أشار المشرع الجزائري في المادة 261 من القانون البحري إلى الهدف من المراقبة والتفتيش، إذ نصت على أن "كل سفينة موجودة في الموانئ الجزائرية تكون في كل وقت، عرضة لمراقبة السلطة الإدارية البحرية ، والغرض من هذه المراقبة هو التحقق من صلاحية شهادات أمن السفن والتحقق من أن السفينة تتوفر فيها شروط الصلاحية للملاحة الجيدة وظروف العمل والصحة والأهلية القانونية على متنها ، وبصفة عامة إذا كانت حالتها تنطبق على البيانات المدرجة في شهادات سلامة السفن".

عمليات التفتيش هذه تكون قبل وضع السفينة في الخدمة ، إذ تخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها ، فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها ، ضمانا لسلامة الأرواح والأموال في البحر وفقا لنص المادة 228 من القانون البحري "تخضع كل سفينة لتفتيشات الوضع في الخدمة أو التفتيش الدوري أو التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء.

¹ - انظر الجريدة الرسمية عدد 36 ، المؤرخة بـ 08 جوان 2003.

كما أشارت المادة 229 من القانون البحري إلى أنه "قبل وضع السفينة في الخدمة، يجب أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية والكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها، بما فيها تفتيش غاطسها بالحوض الجاف وكذلك تفتيش مراجلها داخليا وخارجيا".

يجري هذا التفتيش كل سنة أو كل سنتين، حسب صلاحية شهادات السلامة المذكورة سابقا للتحقق من أن السفينة تستجيب دائما لمتطلبات الأمن، وفقا لنص المادة 230 من القانون البحري، وللتأكد من عدم وجود أي تلاعب بالبيانات المدونة على وثائق السفينة، ويجدر بهذه التفتيشات أن تصل إلى حقيقة أن السفينة صالحة وفي حالة جيدة تناسب الملاحة التي خصصت للقيام بها، وأنها تستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية وأحكام الأمن من غير أن تضر باستعمال السفينة، وتولى مهمة التفتيش للسلطة الإدارية البحرية وتشمل عملية الرقابة والتفتيش السفن الوطنية والأجنبية.

تخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بصلاحياتها وتنظيم العمل على ظهرها وسلامتها وتجهيزاتها وآلاتها والوسائل الميسرة لها، وذلك من خلال التأكد من وجود الوثائق والشهادات والتراخيص المثبتة لذلك، وفقا لنص المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي 149-02¹ "تخضع السفن التجارية الرافعة للعمل الجزائري لمعاينات وعمليات التفتيش المذكورة أدناه :

المعاينات الأولية أو معاينة الوضع في الخدمة وهي كما أشارت إليها المادة الرابعة من ذات المرسوم تكون بإجراء تفتيش عام، إضافة إلى بعض التجارب للتأكد من أنها تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة والمثبتة لسلامة السفينة.

تسند عمليات التفتيش هذه إلى شركات التصنيف وفقا لنص المادة 12 من المرسوم التنفيذي 149-02، والمادة 244 من القانون البحري "يمكن لشركات تصنيف السفن المعتمدة المشاركة في معاينات السلامة التي تقوم بها اللجان المحلية للتفتيش وذلك

¹ - مرسوم تنفيذي 149-02 ماضي في 09 ماي 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن، الجريدة الرسمية عدد 33، المؤرخة في 12 ماي 2002، ص 12.

في حدود المهام المحددة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ،والخاص بالاعتراف بهذه الشركات".

هذا إضافة إلى المعاينات السنوية والتي تسمح بالتأكد من محافظة السفينة على حالتها ومعداتها وماكيناتها ووثائقها ، وعدم إدخال أي تعديل غير مصادق عليه وعلى معداتها ، وفي حالة الشك تجري الفحوص والتجارب الإضافية الضرورية ، ومعاينة دورية ومعاينة التجديد المشار إليها في المادتين السابعة والثامنة من ذات المرسوم وترمي إلى الهدف ذاته ، وتتم هذه المعاينات والتفتيشات من طرف الهيآت الإدارية البحرية المختصة إقليميا وفقا لنص المادة 11 من المرسوم التنفيذي 02-149، والمادة 231 من القانون البحري: "تخضع السفينة لتفتيش إضافي عام أو جزئي حسب الحالة عندما ينتج حادث أو يلاحظ عيب ما يخل بسلامة السفينة أو بفاعلية أو بكمال آلات الإنقاذ أو العدة، أو عندما تتعرض لترميمات أو إصلاحات هامة".

"تتمّ المعاينات المنصوص عليها في المواد 5،7 و8 من المرسوم التنفيذي 02-149 من طرف الهيآت الإدارية البحرية المختصة إقليميا ، وهذا من اختصاصاتها المنصوص عليها في المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 96-350 في الفقرة 4 القيام بزيارات تفقد¹.

الأحكام التي تخصّ المعاينات المذكورة هي تلك المحددة في الاتفاقيات البحرية الدولية، وقد نصّ المادة 09 من المرسوم التنفيذي 02-149 على إلزام الربان أو مالك السفينة في حالة ما تعرّضت لحادث من شأنه التأثير على سلامتها أو سلامة معداتها وتجهيزها ،أن يبلغ في أقرب وقت الإدارة المختصة أو المفتش المعني أو الهيئة المعترف بها المكلفة بتسليم الشهادة المناسبة ، ويجب أن تسمح هذه المعاينة سواء كانت عامة أو جزئية بالتأكد من أنّ التصلّيات والترميمات المحتملة قد تمّت بالفعل ،وبأنّ السفينة ومعدات تجهيزها تلائم الخدمة التي سخرت لها، وهو ما أشارت له المادة 233 من القانون البحري الجزائري "يجب أن تسمح جميع التفتيشات المذكورة في المواد 229 -

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 96-350 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1417هـ الموافق لـ 19 أكتوبر 1996 يتعلّق بالإدارة البحرية المحلية.الجريدة الرسمية عدد 62 ، المؤرخة في 20 أكتوبر 1996، ص4.

230 - 231 بالتأكد أن السفينة توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الصلاحية الملاحية الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح وكذلك لأحكام الأمن النظامية، وتجري التفتيشات حسب الإمكان بدون أن تضرّ باستغلال السفينة".

تنص المادة 334 من القانون البحري على ان "تجري التفتيشات المتعلقة بسلامة السفن من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة والتي تسلم شهادات السلامة طبقا للشروط التي توضع بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية، والخاص بسلامة السفن التي تنقل المسافرين والبناء ومعدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية، وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الشحن".

كما أشارت المادة 10 من المرسوم التنفيذي 02-149 وحفاظا على سلامة السفينة دائما إلى أن عمليات المعاينة لا ينبغي القيام بها إذا كانت السفينة عائمة إلا إذا كانت الظروف مرضية، وتتوفر على أجهزة ملائمة وعلى مستخدمين تلقوا تكويننا مناسباً، إذ يجب أن يتم تفتيشها في الحوض الجاف طبقا للمادة 230 من القانون البحري الجزائري "يجب أن يشمل التفتيش أيضا معاينة غاطسها في الحوض الجاف".

إضافة إلى معاينة وتفتيش السفينة ومعدات وأجهزتها وصلاحياتها وشهاداتها يجب أيضا مراعاة خطوط الشحن ، وذلك من خلال تحديد الضوابط التي بموجبها يتم تحميل السفن في ملاحتها البحرية ضمانا لسلامة الأرواح والأموال في البحار ، وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن 1966 وبرتوكول تعديلها سنة 1988¹ .

تهدف هذه الاتفاقية إلى توحيد الأسس والقواعد التي بمقتضاها يتم تعيين الحدود التي يمكن عندها شحن السفن العائمة في الرحلات الدولية ،وتتضمن ملاحقها الأسس الفنية التي بموجبها يتم تحديد خط الشحن بالنسبة للسفن بالنظر إلى نوعها وطرازها وحجمها وحمولتها ، وتقرر مبدأ مسؤولية الدول المنظمة إليها عن مراقبة مدى احترام

¹ - Ouhadj Saliha.op.cit p 16.

السفن المسجلة لديها لأحكام خطوط الشحن، بحيث لا يجوز لأي سفينة أن تقوم برحلة دولية ما لم تكن على إثر معاينتها قد حصلت على شهادة دولية لخط شحنها. لا يقتصر الأمر على التأكد عند إتمام شحن السفينة بأن منسوب المياه لم يرتفع عن خط الشحن المقرر لها ، وإنما يمتد لمراقبة ما إذا كان خط الشحن المحدد بالسفينة مطابقا لما تقرره الشهادة الخاصة بها وكذلك إذا وجد أي خلل بالسفينة يحتمل معه تجاوز خط الشحن أثناء الرحلة البحرية¹ ، وأقرت الاتفاقية حق الدول في مراقبة السفن العاملة في موانئها لضمان سلامة رحلاتها البحرية ، وقد التزمت جل الدول المنضمة للاتفاقية بأحكامها واعتبرت شهادات خطوط الشحن من بين الوثائق الواجب على السفينة حملها، وقد أشار إليها المشرع الجزائري في الملحق الخاص بوثائق السفينة المنشور في المرسوم التنفيذي 149-02 المحدد لقواعد التفتيش.

تشمل عمليات التفتيش؛ السفن الأجنبية أيضا وذلك بالتأكد من مراعاتها لأحكام الاتفاقيات الدولية ، حيث أشارت اللائحة 5-2 من اتفاقية العمل البحري الدولي ILO إلى مسؤولية دولة الميناء لتمكين كل دولة من تنفيذ مسؤولياتها بموجب هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالتعاون الدولي في تنفيذ معايير الاتفاقية على السفن الأجنبية ، حيث بينت اللائحة 5-2-1 تحت عنوان التفتيش في الموانئ²:

تخضع كل سفينة ترسو في مسار نشاطها العادي أو لسبب يتعلق بتشغيلها في أي ميناء دولة عضو للتفتيش لغرض التحقق من التزاماتها باشتراطات هذه الاتفاقية ، بما في ذلك حقوق البحارة المتعلقة بظروف العمل والمعيشة على متن السفينة ، والتأكد من أن السفينة التي تدخل الميناء تستوفي كل الشروط المنصوص عليها في الاتفاقية، كما نص عليها المشرع الجزائري في المادة 262 ف/2 من القانون البحري "إذا تعلق الأمر بسفينة أجنبية، يتم إعلام قنصل البلد الذي سجلت فيه السفينة بهذا الإجراء حتى يمكن بناء على طلبه العمل على تفتيش السفينة من طرف لجنة محلية للتفتيش قصد تسليمها بصفة

¹ - هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 98.

² - أضواء على اتفاقية العمل البحري، المرجع السابق.

مؤقتة شهادات السلامة المطابقة من طرف السلّطة الإدارية البحرية". وقد أشار إلى ذلك المرسوم التنفيذي 149/02 بعنوان رقابة الدولة على الميناء بالنسبة للتفتيش والرقابة على السفن الأجنبية الرافعة لعلم أجنبي، وأشارت المادة 13 من المرسوم التنفيذي 02-149 إلى : تتمثل عمليات التفتيش بعنوان رقابة الدولة على الميناء في الموانئ الجزائرية في المعاينة على متن السفينة للتحقق من صلاحية الشهادات وغيرها من الوثائق الملائمة إلى جانب حالة السفينة وتجهيزها وطاقمها وظروف المعيشة والعمل على متنها".

تشير المادة 15 من المرسوم التنفيذي 02-149 إلى السفن التي تمنح أولوية الرقابة والتفتيش من طرف المعنيين وهي السفن التي ترسو أول مرة بالميناء:

- السفن التي ترسو بعد غياب 12 شهرا في الميناء أو في ملحقاته.
- السفن التي تنقل بضائع خطيرة أو ملوثة ولاقي لم تبلغ السلّطة المينائية بكافة المعلومات المتعلقة بمميزات السفينة وتحركاتها وكل ما يتعلّق بالبضائع الخطرة أو الملوثة التي تنقلها.
- السفن التي تم توقيفها إثر التصنيف خلال 6 أشهر السابقة لأسباب أمنية ، و يتمّ ذلك وفقا لأحكام الاتفاقيات الدولية التي انضمت لها الجزائر.

كما أشار المرسوم الرئاسي 58-2000 المتعلق بمذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط¹، إلى أنّه على كل الدول المصادقة على المذكرة الالتزام بما ورد بها، والعمل بشكل منظم بإنشاء لجان مشكلة لمراقبة نشاط التفتيش وفعاليته في أرجاء المنطقة كما تقوم اللجنة بتعديل معدّل التفتيش المستهدف على أساس الخبرة المكتسبة والتقدّم الذي تمّ تحقيقه في سياق تنفيذ المذكرة. وقد أشارت المذكرة في القسم الثالث إلى إجراءات التفتيش واستكمال نواحي القصور والاحتجاز والإيقاف ، حيث تقوم السلطات بعمل معاينات وعمليات التفتيش التي تشمل على زيارة لمتن السفينة للتأكد من صلاحية الشهادات وغيرها من المستندات

¹ - المرسوم الرئاسي 58-2000 المؤرخ في 7 ذي الحجة 1420هـ الموافق لـ 13 مارس 2000م ، يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 يوليو 1997 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 15 مارس 2000، عدد 13، ص 12.

وثيقة الصلة بأغراض هذه المذكرة وحالة السفينة ومعداتها وطاقمها وظروف المعيشة على متنها بند (1-1-3) من المذكرة (المرسوم الرئاسي رقم 2000-58)، ويشير البند (1-2-3) من المذكرة أنه يجب القيام بعمل تفتيش أكثر تفصيلاً في حالة ما تبين أن ظروف السفينة وطاقمها لا تفي بمتطلبات الوثائق الساري العمل بها، وتبين للمفتش أن ذلك يتطلب فحصاً أكثر دقة ومعاينات تفصيلية للسفينة ومعداتها، ويشير البند (3-3) من المذكرة (المرسوم الرئاسي رقم 2000-58) إلى السفن التي لها أولوية وهي:

- السفن التي صرّح لها بمغادرة ميناء دولة تكون السلّطة بها هي إحدى السلّطات الموقّعة على هذه المذكرة، شريطة أن يتمّ إصلاح العيوب وتلافي أوجه القصور التي تمّ ملاحظتها خلال فترة محدّدة وأن يتمّ ملاحظة ذلك بمجرد انقضاء هذه الفترة.

- السفن التي أبلغ عنها المرشدون أو هيآت الميناء لوجود أوجه قصور قد تؤثر على الملاحة الأمانة.

- السفن التي تكون شهادتها القانونية الخاصة بالبناء والمعدّات ليست معتمدة طبقاً للوثائق ذات الصلة.

- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة، والتي لم تبلغ الهيئة المختصة للميناء أو الدولة الساحلية بكافة المعلومات المتعلقة بتفاصيل السفينة تحركاتها وكل ما يتعلق بالبضائع الخطيرة أو الملوثة التي تحملها.

- السفن التي تمّ استبعادها من التصنيف أو التي فقدت تصنيفها لأسباب تتعلق بالسلامة على مدى الستّة أشهر السابقة.

يشير البند 1-5-3 من المذكرة (المرسوم الرئاسي رقم 2000-58) إلى أن عمليات التفتيش تتمّ فقط بواسطة شخص يفوض رسمياً من قبل السلّطة البحرية¹ التي يعمل بها، ويكون مسؤولاً أمام تلك السلّطة على أن يستوفي معايير التأهيل والشهادات المحدّدة.

¹ - السلّطة البحرية هي الإدارات البحرية الوطنية التي يتمّ تحديدها للعمل من أجل تنفيذ مذكرة للتفاهم.

بيّن البند 3-5-2 المرسوم الرئاسي 2000-58 أنه يجوز أن يساعد المفتش شخص لديه خبرة على أن لا تكون لهما أية مصالح تجارية سواء بميناء المعاينة أو بالسفن التي يتم معاينتها (بند 3-5-3) من المذكرة (المرسوم الرئاسي رقم 2000-58) ويلتزم كل مفتش بأن يحمل مستندا شخصيا في صورة بطاقة شخصية تصدرها السلطة التي يعمل بها توضح تفويضه للقيام بعمله ،

يقدم المفتش للربان مستندا يوضح فيه نتائج التفتيش، وأي قرار اتخذته والإجراءات التصحيحية التي يجب أن يقوم بها الربان أو المالك (بند 3-6-1) من المذكرة المرسوم الرئاسي 2000-58، ويشير البند (3-6-3) إلى أنه في حالة وضوح خطورة أوجه القصور على السلامة، أو الصحة أو البيئة تقوم السلطة باحتجاز السفينة أو إيقاف تشغيلها ولا يرفع الحجز أو الإيقاف إلا بعد إزالة الخطر والقيام بالإصلاحات الواجبة، وهذا ما أشارت له أيضا اتفاقية العمل البحري الدولية ILO في المعيار أ 1-25¹، وعند القيام بالحجز أو الإيقاف تقوم السلطة على الفور بإخطار القنصل المعني وحكومة الدولة التي تحمل السفينة علمها بالإجراء الذي اتخذته (بند 3-7) المرسوم الرئاسي 2000-58، ويجوز للسفينة التي تمّ فيها التفتيش اللجوء إلى ميناء آخر للقيام بالإصلاحات الواجبة متى لم يتوافر ميناء التفتيش على إمكانات الصيانة والإصلاح بإذن من السلطة المختصة مع ضمان عدم إحداث السفينة لأي خطر على السلامة أو البيئة مع إخطار ميناء الدولة التي ستوجه إليه، ويشير البند (3-13) من المذكرة إلى أنه يجوز لمالك السفينة أو مشغلها التقدم بالطعن ضدّ قرار الاحتجاز إلى سلطة إدارية أعلى أو إلى المحكمة ذات الاختصاص القضائي طبقا للقانون المطبق في كل دولة، ولا يتسبب الطعن في إلغاء الاحتجاز ، وإذا كشف التفتيش عن أوجه قصور تبرّر احتجاز السفينة يتحمل مالك السفينة ومشغلها كافة تكاليف عمليات التفتيش التالية للتفتيش الأول ولا يرفع الحجز حتى تدفع التكاليف (بند 3-14) من المذكرة (المرسوم الرئاسي رقم 2000-58).

¹ - أضواء على اتفاقية العمل البحري، المرجع السابق.

ويشير البند (1-2) من القسم الثاني للمذكرة، أنه طالما توافرت الأسباب الواضحة لإجراء تفتيش أكثر تفصيلاً يتعلق بأحكام معاهدة سولاس والبروتوكول الخاص بها ومعاهدة خطوط الشحن، ومعاهدة قواعد منع حوادث التصادم، واتفاقية ماربول MARPOL، فإنه يجب عند قيام خبير المعاينة بالتفتيش، أن يراعي الاعتبارات الموضحة في إجراءات رقابة دولة الميناء قرار المنظمة البحرية الدولية أ 787 (19) وأحكام القانون البحري الدولي بشأن البضائع الخطرة وكذلك الأحكام الخاصة بظروف العمل والمعيشة على متن السفينة.

إذن تبين لنا من خلال هذه المذكرة أنها سمحت لدولة الميناء التي ترسو في موانئها سفن أجنبية، بأن تراقب وتقوم بعمليات المعاينة والتفتيش اللازمة لمعرفة مدى مطابقتها للوائح الدولية التي تلتزم السفن بحمايتها والمتمثلة في شهادات الصلاحية والتقييم الأمن وغيرها ضماناً لسلامة الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية، ونجد أنها أعطت الحق للمفتشين لحجز السفن التي لا تمثل لهذه الالتزامات إلى أن تقوم بإصلاح ما يجب إصلاحه، كما أجازت تشديد الرقابة على السفن التي تحمل بضائع خطيرة، كالسفن العاملة بشحن البضائع السائلة الخطرة، وعلى المفتش أن يتأكد أن المسؤولين عن تداول البضائع والتشغيل يملكون وثائق تدل على حصولهم على التدريب والخبرة المناسبين، ولخطورة إجراء الحجز فقد بينت المذكرة أن هنالك ظروفًا يجب مراعاتها قبل القيام بالحجز، وهي وفقاً للبند (3-4) من القسم الثاني من المذكرة (المرسوم الرئاسي رقم 2000-58):

- طول الرحلة أو الخدمة المزمع القيام بها وطبيعتها.
- إذا كان القصور لا يشكل خطراً فعلياً على السفينة ومن عليها فلا داعي للحجز فتكامل رحلتها.
- حجم ونوع السفينة والمعدات المزودة بها.
- طبيعة البضائع المنقولة على ظهر السفينة.

- لا يجوز أن يكون غياب ضابط السطح أو المهندس المؤهل سببا للاحتجاز إذا ما كان هذا الغياب متوافقا مع الأحكام الاستثنائية المعتمدة من الدولة صاحبة العلم.

يجب أن يكون المفتش ملماً بكلّ الاتفاقيات ذات الصلة بسلامة الأرواح والأموال والسفينة والبيئة البحرية، كالاتفاقيات المتعلقة بالطاقم واتفاقية الفحص الطبي للبحارة (1946)، اتفاقية العمل الدولية، اتفاقية خطوط الشحن ، اتفاقية SOLAS ، اتفاقية ماربول، اتفاقية شهادات الصلاحية للضباط 1936.

حتى يكون المفتش ملماً بكل هذا يجب أن يكون شخصا له من المؤهلات ما يمكنه من القيام بهذا العمل الجاد والدقيق، وقد أشار إلى ذلك الملحق رقم (4) من المذكرة (المرسوم الرئاسي رقم 2000-58).

تمكن عمليات التفتيش والمعاينة أيضا من التأكد من عدم وجود بضائع محظورة ، أو أشخاص من غير الركاب والطاقم لما في ذلك من مساس بالأمن والسلامة، وهذه الظواهر غالبا ما تكثر في السفن الناقلة للحاويات أو السفن الحاوية ، باعتبار هذه الحاويات إذا لم تخضع للتفتيش الجدي فستكون ملاذا آمنا لتهرب الأسلحة والبضائع المحظورة والبشر وهذا ما سنبينه لاحقا.

يمكن استخلاص مما سبق الجهات المسؤولة عن وضع معايير السلامة البحرية المتمثلة أساسا في :

- 1- المنظمة البحرية الدولية : تضع المنظمة معايير دنيا للسلامة وذلك من خلال:
 - المعاهدات والاتفاقيات الدولية ، حيث توجد 50 معاهدة صادرة عنها ومن أهمها :
 - معاهدة سلامة الأرواح في البحر 88/78/1974 (سولاس)
 - معاهدة منع التلوث البحري من السفن 88/78/1973 (ماربول)
 - معاهدة معايير التدريب وإصدار الشهادات والمناوبة للعاملين في البحر (STCW) 2010/1995/1978.
 - تسهيل حركة الملاحة الدولية FAL.

كذا البرتكولات المعدلة للمعاهدات والقرارات المعتمدة من قبل الجمعية العامة للمنظمة ، واللجان الرئيسية للمنظمة كلجنة السلامة البحرية (MSC) ولجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) .

2- سلطة دولة علم السفينة : هي الجهة الثانية التي تضع معايير السلامة الخاصة بها للتطبيق على السفن التي ترفع علمها ، بما توقع عليه من المصادقة على المعاهدات الدولية والبرتكولات وكل ما يصدر عن المنظمة البحرية IMO ، وإصدار التشريعات والقوانين المحلية الخاصة بها لتحديد معايير السلامة والتي تكون أشد صرامة من المعاهدات الدولية أحيانا¹ .

من مسؤوليات دولة العلم أن تكفل امتثال سفنها للممارسات والإجراءات والنظم الدولية المقبولة عموما التي تنظم سلامة السفن، وتنص المادة 217² من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على وجوب أن تكفل الدول منع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار إلى أن تستجيب لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية، المتعلقة بمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها، ومعداتها وتكوين أطقمها³ .

3- هيئات التصنيف : هي الجهة التي تضع المعايير الفنية لسلامة البناء، والماكنات والتجهيزات الكهربائية ، وهي معايير لا تخرج عما تضعه المنظمة العالمية IMO ، وتعتبر العنصر الأساسي في تحديد السلامة البحرية من حيث تأكيد صلاحية السفينة للملاحة⁴ .
اما الجهات المسؤولة عن الرقابة على معايير السلامة البحرية هي :

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، المرجع السابق ص124

² - David Peano, sécurité et sûreté maritime ; de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre, diplôme d'études supérieures spécialisées en droit maritime et des transports, Faculté de droit et sciences politiques, d'Aix-Marseille, année 2003, p 50.

³ - Belkhire Ikkache, l'état du pavillon face à des obligations en matière de contrôle des navire, in le phare n° 43 novembre 2002, p 05 .

⁴ - David Peano, Op.cit, p 59.

1- دولة العلم (التفتيش البحري): و هي الجهة التي تقوم بالرقابة والهيمنة على السفن التي ترفع علمها للتأكد من أنها تستوفي كل معايير السلامة التي تطبقها دولة العلم وتوفر هذه المعايير تمنح لها شهادة متطلبات معايير السلامة.

2- هيمنة الدول الساحلية: من حق الدول الساحلية فرض سيادتها وهيمنتها على مياهها الإقليمية بفرض رقابة على السفن الأجنبية التي تعمل بصورة دائمة داخل مياهها الإقليمية للتأكد من استيفائها للمعايير والمتطلبات الدولية للسلامة والأمن¹.

3- أنظمة مذكرات التفاهم (رقابة دولة الميناء): من أهم أسباب الأخذ بها هو أن تشديد الرقابة على بعض الموانئ دون الأخرى يؤدي إلى عزوف السفن عنها واللجوء إلى موانئ أقل رقابة، وهذا ما يؤدي الى انخفاض مستوى السلامة والأمن، وكانت أول مذكرة تفاهم بعد كارثة سفينة البترول العملاقة Amoca Cadiz سنة 1978 بالسواحل الفرنسية، ما جعل فرنسا تدعو بعض الدول الأوروبية والمنظمة البحرية ومنظمة العمل واللجنة الأوروبية في ديسمبر 1980 إلى مؤتمر تم خلاله الاتفاق على زيادة كفاءة التحكم والإشراف على السفن الأجنبية الزائرة لموانئها، فوضعت مذكرات تفاهم باريس الخاصة برقابة الدولة على الميناء والتي تم التوقيع عليها في أول جويلية 1982، ونجاح هذه التجربة بارتفاع معدلات الأمان بها شجع دولا كثيرة على اتباع مثل هذا الإجراء كمذكرة تفاهم دول أمريكا اللاتينية سنة 1992، مذكرة تفاهم طوكيو 1993 ومذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط 1997².

¹ - La sécurité des navires et de leurs équipages, des résultats inégaux, un contrôle inadapté , Rapport public thématique ,cour des comptes,paris,novembre 2012.

² -عبد القادر فتحي لاشين ، المرجع السابق ص226

المبحث الثاني : الإجراءات القانونية الخاصة بسلامة وأمن الموانئ.

تعتبر الموانئ أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري ، إذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية ، فنمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية، هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقه من فكر تسويقي وإدارة ناجحة في موانئها وبما تقدّمه من خدمات متكاملة سواء من حيث الجودة أو السرعة في تنفيذها وأدائها.

كما تعدّ الموانئ إحدى الحلقات الأساسية في صناعة النقل البحري وفي خدمات السفن والبضائع " مما يحتم على المهتمين والمنشغلين بالتسويق في الموانئ أن يقوموا بتطويرها لخلق التزاوج بين حركة الميناء وإنعاشها وتحقيق العالمية من خلال تقديم التسهيلات وتوفير الإمكانيات المتطورة خاصة في مجال الشحن والتفريغ"¹.

اهتمّ المشرع الجزائري كغيره من التشريعات بالميناء وبسلامته وأمنه، من خلال تنظيمه في القانون البحري والقوانين المتخصصة، باعتبار الجزائر من الدول المتوسطة والتي تحتلّ موقعا إستراتيجيا هاما ، يحتمّ عليها الاهتمام وإحاطة هذا المرفق الهام والتنموي بالعناية اللازمة.

سأحاول من خلال هذا المبحث، الإلمام بكل ما يتعلّق بالميناء كأحد عناصر المنظومة البحرية الهامة ، بالتطرق لماهيته ، والعوامل التي ساعدت على تطويره ، وأنواعه والتدابير المتخذة لحمايته وضمن أمنه وسلامته.

المطلب الأوّل : النظام القانوني للموانئ.

يلعب الميناء كما أشرت دورا رائدا في مجال النقل البحري وتفعيل حركة التجارة الخارجية من خلال الخدمات القيمة والضرورية التي يقدمها²، وقد اهتمت به وتنظيمه العديد من المعاهدات وعلى رأسها معاهدة جنيف 9 ديسمبر 1923 حول النظام الدولي للموانئ البحرية، ومعاهدة لومي LOME لـ 15 ديسمبر 1989 والتي اهتمت بمجال

¹ - محمد غريب عبد العزيز ، المرجع السابق ، ص 53.

² - Fatima Zohra Mohamed Cherif, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie problèmes et perspectives, office des publication universitaires ;Ben-Aknoun, année 2004, Algérie, p 01.

الأعمال والتسيير للموانئ وتضمّ دول الاتحاد الأوروبي ودول إفريقيا والكرائيب والهادي¹.

من خلال هذا المطلب سيتم تعريف الميناء وتحديد أهميته وتصنيفاته.

الفرع الأول : تعريف الميناء وأنواعه.

هو تجهيز بنيوي عادي يضمّ عددا من المرافق ويقوم بعدد من الأدوار قصد تسهيل المبادلات ، وتنشيط الرواج التجاري، وضروري وحيوي لأي بلد ساحلي باعتباره انفتاح البلد على الخارج ، كما أنّه المساهم الأساسي في جلب المساهمات الخارجية بكل أصنافها لتطوير الإنتاج والاستهلاك الداخلي وتنويعه وتحديثه وعصرنته، وهو على هذا الأساس باعث التطور والنماء، "كما أنّه تنموي فحوله تنتشر عدد من الأنشطة تكون بمجموعها جزءا من الحيز الحضري ، كما يشغل بكيفية مباشرة أو غير مباشرة عددا من السكان ، وبالتالي فالعلاقة بين الحيز الحضري والميناء توافقية، ويمكن قياس مستوى التمدّن بمستوى تطوّر الظاهرة المينائية، فتطور إحدهما يؤدي إلى دينامية أو حركة الأخر.

"هو مركز تجاري يتمّ فيه استلام جميع أنواع البضائع، وتفريغها وتغليفها، وكذلك تحويلها لتصديرها بحالتها الجديدة، أو تسليمها إلى أصحابها، أو شحن بضائع جديدة ، وفي الميناء تبدأ رحلات السفن وتنتهي ، ومنه تتلقى إمداداتها وتموينها ، وفيه يتمّ تزويدها بالوقود أو الإصلاح وتوجد به المخازن والمستودعات، والروافع والدوائر الجمركية، ومكاتب السلطات الرسميّة ، علاوة على ذلك، فيه المياه الهادئة المحمية الأمانة من العواصف والرياح التي قد تثور في عرض البحر"².

¹ - حملوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير،

جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 80.

² - محمد جميل بيرم ، المرجع السابق، ص 50.

أولاً : تعريف الميناء.

لقد تعددت المفاهيم الخاصة بالميناء ، وإن كانت كلها لا تختلف عن بعضها ، عرّف الميناء بأنه "منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة، أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفينة مأوى لها لإفراغ البضائع، أو شحنها أو إنزال الركاب وحملهم"¹.

عرّفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 بأن الموانئ: "هي الأماكن التي تتردد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية"¹⁰³.

كما عرّف بأنه "منطقة يتم فيها شحن السفن بالشحنة أو تفريغها منه وتتضمن الأماكن المعتادة التي تنتظر فيها السفن دورها أو تأمر أو تجبر على انتظار دورها بها"². وعرّف على أنه عبارة عن ساحة مائية محدودة طبيعياً أو صناعياً ، تقع على ساحل البحر وتلجأ إليها السفن عند الحاجة سواء للاحتماء من الأجواء العاصفة أو للرسو لعمليات الشحن والتفريغ.

عرّفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري بأنه: " في مفهوم هذا الأمر ، فإنّ الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن، وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة".

نلاحظ من خلال هذه التعريفات أنّها حدّدت مفهوم الميناء، من حيث أهميته في مجال التجارة الخارجية، ومن حيث دوره الخدماتي للسفن. لقد اهتمّ المشرع الجزائري ومنذ الاستقلال بالموانئ ونظامها ورتب طرق سيرها واستغلالها وصيانتها وأمنها.

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 26. 2009.

² - محمد العباسي ، إدارة عمليات النقل ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 90.

-103 جمال محي الدين القانون الدولي للبحار دار الخلدونية للنشر و التوزيع الجزائر 2009 ص58

ثانيا : أنواع الموانئ.

تتنوع الموانئ من حيث طبيعة موقعها ، ومن حيث الغرض الذي أنشئت من أجله كالتالي :

أ) من حيث طبيعة موقعها :

1- موانئ طبيعية : وهي الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعية ، ولا تحتاج إلا لبعض الإصلاحات والتّحسينات المحدودة لتعتبر صالحة ، وتنشأ هذه الموانئ كماوى طبيعي مثل خليج أو مصبّ أو خلف الجزر.

2- موانئ نصف طبيعية : وهي الموانئ التي تحتاج إلى منشأة صناعية لحمايتها كحواجز الأمواج.

3- موانئ صناعية : وهي الموانئ التي تنشأ على الشواطئ المكشوفة ولا يتمّ إنشاؤها إلا عند الضرورة ، كالأرصنة البحرية التي تنشأ داخل البحر لنقل البترول¹.

ب) من حيث الغرض :

تصنف الموانئ من حيث الغاية التي أنشئت من أجلها إلى موانئ تجارية وموانئ التّزّهة وموانئ الصيد ، إضافة إلى موانئ الأمان. وقد صنّفها المشرع الجزائري كذلك في المادة 889 من القانون البحري : "تصنف الموانئ حسب الغاية المرجوة منها إلى :

1- الموانئ التجارية : تعتبر الموانئ تجارية وتصنّف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية، المتنقلة من وسائط النقل البحري إلى وسائط النقل الجوي والعكس، وكافة العمليّات المرتبطة بالملاحة البحرية ، وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية، وهي تلك الموانئ التي تتردّد عليها السفن بانتظام واعتياد، سواء لعمليّات الشّحن أو التّفريغ ، "ولابدّ أن تكون على طرق الملاحة البحرية التي تمرّ بها السفن الضخمة، خاصة إذا ما كانت تتميز تلك الموانئ ببنية تحتية سليمة ومتجدّدة وخطوط مواصلات متشعبة تجعلها قادرة على المنافسة لجذب

¹ - محمد غريب عبد العزيز ، المرجع السابق ، ص 49.

السفن الكبيرة، إلى جانب ضرورة أن يتوافر بها ساحات تخزينية وأوناش عملاقة سواء على الأرصفة أو داخل الساحات للمناولة¹.

2- **موانئ الصيد البحري** : تصنف ضمن فئة الموانئ الموجهة لاستقبال سفن الصيد المجهزة للصيد البحري وتلبية حاجيات هذا النشاط وتطويره.

3- **موانئ النزهة** : تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ المهيأة لتلبية حاجات ملاحية النزهة وتطوير هذا النشاط".

4- **الموانئ الحرة** : هي عبارة عن مناطق منعزلة وآمنة للتعامل مع سفن الشحن والحمولات والتفريغ والتصنيع، وذلك بدون تدخل قوانين البلاد والهدف من ذلك هو حرية التجارة وتقليل الوقت الضائع في المعاملات الرسمية .

5- **موانئ التعدين** : هي موانئ تنشأ على الساحل في مناطق استخراج المعادن كالفوسفات وخام الحديد والفحم ، وتزود تلك الموانئ بالأوناش والسيور الحديثة المغطاة لسرعة وسهولة شحن المواد الخام من المحاجر والمناجم مباشرة وبطرق ميكانيكية.

6- **موانئ البترول** : هي موانئ تنشأ وتتطور باستمرار لتساير التطور في تكنولوجيا وحجم ناقلات البترول، وليس من الضروري أن تتراكم ناقلات البترول بكامل طولها على الأرصفة، وإنما قد تنشأ بالموانئ أرصفة بحرية ممتدة داخل البحر حيث تتلاقى ناقلات البترول بمخاطيفها للتراكم بجانبها لشحن الزيت الخام من خلال خراطيم تتراوح ما بين 12 و16 بوصة مثبتة بمواسير متصلة بصهاريج ضخمة على الشاطئ يخزن بها الخام بعد إنتاجه من الآبار المنتشرة داخل البحر ، وبعد معالجته ليكون جاهزا لكي يشحن على الناقلات سواء للتصدير أو إلى معامل التكرير². وخصت الجزائر موانئ سكيكدة، أرزيو الجديدة وبجاية لحاجيات الغاز والبترول³.

1 - حملاوي ربيعة ، المرجع السابق، ص 71.

2 - محمد غريب عبد العزيز ، المرجع السابق ، ص 51.

3 - Abdelkader Badaoui, évolution des ports algériens et axe de leur développement à moyen et long termes, in Phar N° 66, Septembre 2004, p 09.

7- **موانئ الصيد** : تختص فيه بعمليات الصيد. ويتركز نشاطها الأساسي في استغلال الثروات البحرية ونذكر منها ميناء بوهارون، تنس، زموري، أزفون، بني صاف "يشترط في هذه الموانئ أن تكون قريبة من المناطق التي يكثر فيها الصيد ، ومحترفي مهنة الصيد، وأن تتوفر لها سهولة وسبل الاتصالات في أي وقت وفي أي جو، وتنشأ بها أرصفة صالحة لتفريغ وفرز وتصنيع الأسماك وصيانة المراكب وإمكانية التزود بالوقود والثلج والملح ومعدات الصيد، إضافة إلى وجوب وجود مساحات واسعة كافية لنشر الشبك وتخفيفه وصيانته"¹.

8- **موانئ الأمان** : واسمها نسبة للغرض الذي أنشأت من أجله ، فهي موانئ مجهزة لتوفير الخدمات الأمنية للسفن في حالات الطوارئ ، "تلجأ إليها السفن إذا ما تعرضت أثناء رحلتها إلى عواصف يخشى منها، أو إذا ما تعرضت لعطل مفاجئ ، لذا يشترط أن تكون قريبة من الطرق الملاحية التي تكثر بها العواصف ، وأن تتوفر لها إمكانية الحماية من العواصف والأمواج إلى جانب سهولة الوصول إليها واتساع المساحة المائية بها لتستوعب أكبر عدد من السفن في الوقت الواحد، وأن تكون مزودة بسبل التموين بالوقود والأغذية وورش الإصلاح"². وإن كانت الموانئ كلها تعتبر مثل هذه الخدمة من الأمور التي أنشأت من أجلها، وذلك لتسهيل حركة السفن والملاحة البحرية بصفة عامة.

9- **موانئ الحاويات** : هي موانئ تستقبل سفنا خاصة تحمل الحاويات ، وتتميز بأساليب خاصة في الشحن والتفريغ.

10- **موانئ الترانزيت** : هي موانئ تتميز بموقع ممتاز، مما يؤهلها للقيام باستقبال بضائع دول أخرى ، ثم إعادة شحنها براً إلى الدول المجاورة سواء كانت دولاً بحرية أو مغلقة³.

1 - محمد غريب عبد العزيز ، المرجع السابق ، ص 50.

2 - حملاوي ربيعة ، المرجع السابق ، ص 76.

3 - محمد جميل بيرم ، المرجع السابق ، ص 50.

11- الموانئ العسكرية : وهي موانئ تكون معدة فقط لخدمة البوارج والأساطيل الحربية ، ولهذا يشترط أن تقع في منطقة هامة تكون صالحة ومجهزة بالكيفية التكنولوجية لمراقبة تحركات العدو لإمكان الدفاع عن المنطقة الإستراتيجية المحيطة¹، ويجب أن تتوفر ورش للإصلاح ومؤن كافية لوححدات الأسطول.

12- الميناء الجاف : هو نقطة جديدة فرضتها التحولات الطارئة على النقل البحري ، وهو عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر لإتمام وظائف متعددة على حسب موقعها ، والغرض من إنشائها :

- إتمام النقل متعدد الوسائط.

- تحقيق المفاهيم اللوجستية لإنتاج سلع بأسعار تنافسية.

- منع تكديس الموانئ البحرية.

مع ضرورة أن يتوافر لهذه الموانئ بنية أساسية متميزة وأن يكون مسيطرا عليها جمر كيا².

لهذه الموانئ دور كبير في تفعيل دور الموانئ البحرية ، إذ يتم فيها تجميع البضائع لحين وصول سفنها، كما يتم فيها عمليات الفرز والتجزئة والتجميع والتعبئة والتغليف ووضع العلامات التجارية.

الفرع الثاني : مكونات الميناء وتصنيفاته.

أ-مكوناته : تتكون الأملاك العمومية المينائية، من بنيات أساسية وبنيات فوقية وملحقات مثقلة بالارتفاقات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ، وتشمل البنيات الأساسية المينائية وفقا لنص المادة 895 من القانون البحري:

¹ - محمد غريب عبد العزيز ، المرجع السابق ، ص50

² - ملخص منقول من المجلة الإلكترونية بنك معلومات البحري المصري، الموقع الإلكتروني:

<http://www.alaswaq.net/articles/2009/02/25/21570.html>

- الممرات المائية وأجهزة التشوين وإرشاد السفن المتكونة خصوصا من المنارات والعوامات والمعالم وأية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان تحرك السفن وأمن الملاحة.
- مباني حماية الميناء المتمثلة في الأرصفة: والتي يتم بناؤها بشكل مواز للشاطئ أو لكاسر الأمواج داخل الميناء، وهي تسمح برسو السفن على طول الرصيف بغرض مناولة الحمولات وتفريغها¹.
- حاجز الأمواج والأجهزة اللازمة لبناء السفن وتصليحها، وهي ما يعرف بالبنيات التحتية وهي مجموع المنشآت البحرية والبرية والنهرية المشيدة والمهيأة لاستقبال السفن².
- تشير المادة 896 من القانون البحري الجزائري إلى البنيات الفوقية والمتمثلة في كل المنشآت والتجهيزات الثابتة أو المتحركة والأدوات اللازمة للعمليات التالية:
 - رسو السفن والاتصالات اللاسلكية.
 - إركاب وإنزال الركاب.
 - شحن وتفريغ السفن.
 - استلام البضائع وتحويلها وتخزينها ووزنها وتسليمها.
 - تموين السفن بالمياه الغنية والطاقة الكهربائية.
 - إزالة الصابورة وإزالة غاز السفن.
 - تصليح السفن ومكافحة الحريق والتلوث.
- المحطات والسكك الحديدية وكذا الطرقات وممرات الدخول المدرجة في حدود الموانئ.
- أسواق الأسماك.
- شبكات المياه الغنية والطاقة الكهربائية، وكذا شبكات صرف وجميع المياه القذرة ومياه الأمطار.

¹ - الطيب بن مقدم، قراءة في النظام القانوني للموانئ، (ق 15/02) مجلة الفقه والقانون، نوفمبر 2012، العدد الأول، ص 14.

² - الطيب بن مقدم، المرجع السابق، ص 14.

ب- تصنيف الموانئ :

يمكن تصنيف الموانئ إلى ثلاثة أجيال¹:

1- موانئ الجيل الأول : وتشمل الموانئ التقليدية والتي تعمل كمراكز للنقل فقط، ويمثل أغلب الموانئ على المستوى العالمي، وتتحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية كالإرشاد والعلامات الملاحية، دون مراعاة لمتطلبات السفن وحركة البضائع بعد الانتهاء من عملية تداولها واحتياجات المستخدمين.

2- موانئ الجيل الثاني : ظهرت في الستينات مترامنة مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الأولية والمصنعة، وتمتاز هذه الموانئ بسياسة وإستراتيجية توسعية مبنية على تطور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، باعتبار هذه الموانئ مراكز صناعية وتجارية، واتسع نطاق نشاطها ليشمل الخدمات التجارية والخدمات التكميلية مثل التعبئة والتصنيع، بإقامة المصانع داخل حيز الميناء مما يؤدي إلى نموها وتطورها، كما تعمل هذه الموانئ على خلاف الموانئ التقليدية على توثيق علاقاتها الخدمائية مع المستفيدين وشركات النقل وأصحاب المصانع والإدارة المحلية التابعة لها ورسم خطوط التكامل مع الأنشطة والخدمات داخل الميناء للعمل على مزيد من الترابط في عمليات صنع واتخاذ القرار الذي من شأنه زيادة الفاعلية للوصول إلى إرضاء جميع الأطراف المتعاملة داخل الميناء وزيادة الإنتاجية.

3- موانئ الجيل الثالث : وتدعى بالموانئ اللوجستية، وظهرت في الثمانينات بانتشار التوجيه وظهور النقل متعدد الوسائط بكيفية عالية إزاء احتياجات التجارة العالمية، وتوجه جهودها إلى ترويج أنشطة التجارة والنقل بحثا عن قيمة مضافة مدرة للإيرادات، فتحوّلت الموانئ إلى مراكز نقل متكاملة²، وقواعد لوجيستية، ويمكن القول بأن موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل.

¹ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 31.

² - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 33 والصفحة 73-75 من نفس المرجع للتفصيل أكثر.

ترقى الموانئ من جيل إلى آخر بإدخال متغيرات تنظيمية تتضمن الأنشطة الجارية داخل الميناء ، وتوثيق العلاقات مع الإدارة المحلية وباقي الأجهزة داخل الميناء، بحيث يمكن اعتبار موانئ الجيل الثالث ذات طابع وثيق من العلاقات بينها وبين جميع الجهات العاملة والمتعاملة معها¹.

المطلب الثاني : تطوير الموانئ وصيانتها وسلامتها.

تعتبر الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي والأساسية للتجارة الخارجية، فهي البوابات الرئيسية على العالم الخارجي، والعمود الفقري لصناعة النقل البحري والحلقة الفعّالة في سلسلة النقل متعدّد الوسائط، لما لها من دور هام وحيوي في دفع عجلة التنمية والاقتصاد والمساهمة في دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، كما تعدّ من أهمّ مصادر الدّخل الوطني، والسبب الرئيسي في قيام أنشطة تخدم قطاع النقل البحري كالتوكيلات الملاحية، وإصلاح السفن، وعمليات الشحن، والتفريغ والتراخيص، وغيرها ممّا يساهم بشكل فعّال في حلّ مشكلة البطالة، وتنمية المناطق المجاورة وتطويرها، هذا ما يستدعي وجوب الاهتمام بها والتفكير بأفضل الطرق لحمايتها وصيانتها وتطويرها كي تقوم بالأعمال المناطة بها على أحسن وأكمل وجه، ولكي تستطيع الموانئ الجزائرية مواكبة التطور السريع في حجم التجارة الخارجية عليها النهوض بموانئها وتطوير بنيتها التحتية وقطاعاتها الأساسية والخدماتية على وجه الخصوص.

من خلال هذا المطلب سيتم تحديد أهمّ الأعمال الواجبة لصيانة الموانئ وتطويرها مركزاً على الموانئ الجزائرية.

¹ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص32.

الفرع الأول : صيانة الموانئ.

إنّ تخطيط الموانئ وصيانتها، يعدّ موضوعاً له أهميّة كبيرة على الاقتصاد الوطني والهدف الرئيسي عند تخطيط الموانئ هو زيادة إمكانياتها، ورفع كفاءتها لمواجهة مطالب التجارة والملاحة البحرية¹.

هذا ما أدركته العديد من الدول حيث ارتأت الحاجة للنظر في حالة موانئها وتنميتها والقضاء على كل المعوّقات والحواجز التي تواجهها وتعرقل نموّها وازدهارها ، وبالتالي تؤثر سلبياً على تجارتها الخارجية، وتعدّ عمليات الصيانة ضرورية كي تؤدي الموانئ دورها على أكمل وجه، وترتقي بخدماتها إلى أرقى مستوى، سواء تعلّق الأمر بعمليات التوسيع أو التحديث، أو الإنشاء عند الضرورة، إذ يجب أن تخضع الموانئ لعمليات صيانة دورية لتحسين خدماتها تماشياً مع تطورات العصر. وقد أشار المشرع الجزائري في القانون البحري من خلال المادة 910 "إلى أنّ الدولة تتكفلّ بأشغال صيانة وإنشاء وتوسيع وتحديث وتحديد منشآت البنية الأساسية الفوقية والتحتية) في المادة 895 أعلاه، وكذا التنظيف بالجرف".

إذن ومن خلال نصّ المادة نرى أنّ المشرع الجزائري قد أشار إلى وجوب صيانة الموانئ وتحديثها وتوسيعها، كما أشار إلى وجوب الحفاظ على البيئة المحيطة بالميناء وأولى هذه المهمة إلى السّلطة المينائية وهو ما تبيّن من خلال الفقرة الثانية، حيث أشار إلى دورها الفاعل في مجال المحافظة على الأملاك المينائية". ووضع المرسوم التنفيذي 199/99 القانون الأساسي للسّلطة المينائية كما وضح أبرز صلاحياتها². ففي مجال الصيانة تشير المادة السادسة منه "تكلف السّلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعيّنة لها وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها، والقيام بالتنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية وكذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها".

¹ - علي الشرقاوي، تنظيم وإدارة الموانئ، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ص 109.

² - مرسوم تنفيذي رقم 199/99 مؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420هـ الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، كذا القانون الأساسي النموذجي للسّلطة المينائية ، الجريدة الرسمية، المؤرخة في 22 أوت 1999 العدد 57، ص 06.

تشير الفقرة "أ" من المادة 06 من المرسوم التنفيذي إلى أنه : تكلف بالمشاركة مع السلطات المعنية في صياغة المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ وإعداد برامج الصيانة وإنجاز الأشغال الخاصة بالتهيئة.

- المشاركة بالاتصال مع السلطات المعنية في إعداد دراسات التصميم، وفاعلية الإنجاز الخاصة باختيار المواقع، والخصائص التقنية المتعلقة بموقع إنجاز المنشآت المينائية، وكذا دراسات الأثر على البيئة.

- كما تكلف بإنجاز كل أشغال الصيانة والتهيئة وعصرنة وتجديد المنشآت والتجهيزات والعتاد والبنيات الفوقية المينائية، بما فيها الطرق والسكك الحديدية وشبكات الكهرباء والماء ومحاربة الحرائق وشبكة صرف المياه.

- كما أنها تشارك في إنجاز أشغال صيانة وتأهيل وتجديد وتوسيع البنيات القاعدية وكذا عمليات الجرف.

- إنشاء وتهيئة مناطق خارجية عن الموانئ، والمهادفة لفكّ اختناق الموانئ كون الموانئ الجزائرية وحسب بعض الخبراء، تجد نفسها محاصرة من قبل التوسعات العمرانية الحضرية، وهذا ما يجعلها عاجزة عن القيام بالتوسعات اللازمة لنشاط الميناء، وكذا قدم العتاد والهياكل التي أصبحت لا تتناسب مع كثافة عمليات الاستيراد والتصدير وتنقل الأشخاص¹، هذا ما جعل المشرع الجزائري من خلال ما سبق يعطي للسلطة المينائية صلاحيات واسعة لصيانة الموانئ وتطويرها.

قد أكد على هذا الدور الأساسي والفاعل للسلطة المينائية، الملحق المتعلق بدفتر الشروط المتعلقة بأعباء الخدمة العمومية للسلطة المينائية في المواد 3 و4 من المرسوم التنفيذي 99-199، وبغية تحقيق فعالية هذه السلطة وكفالة لامركزية التسيير، أنشئت السلطات المينائية الجهوية للشرق سكيكدة والوسط الجزائر والغرب وهران².

¹ - Abdelkader Badaoui, évolution des ports Algériennes et axes de leur développement à moyen et long terme, in phare n° 66, octobre 2004, p 9.

² ، ص 11 - 12 الموقع 2006 - كاظم فنجان حسن الحمامي، نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها، دراسة علمية معمقة ، البصرة، www.aliraqtimes.com/2012/09/blog-post الإلكتروني:

تشمل الصيانة توسيع الموانئ وذلك بالإبقاء على الموانئ القديمة وتوسيعها وجعلها ذات قدرة استيعابية أكبر مما كانت عليه وبالتالي توسيع ساحات التخزين، والأرصفة المخصصة لاستقبال الحاويات والبضائع، وبصفة عامة توسيع البنيات الأساسية للميناء، كالممرات المائية مثلا لاستقبال أكبر عدد من السفن دفعة واحدة وتحديث الموانئ بإعادة تأهيل بنيتها التحتية كاستبدال شبكة المياه وتسديد أسوار أمنية وبوابات جديدة وتأهيل الوحدات البحرية القديمة، ومن عمليات الصيانة المتعلقة بتحديث الموانئ رفع كفاءة الأداء على أرصفة الحاويات بالمعدات الحديثة من رافعات وآليات النقل والمساعدة وإقامة موانئ جافة.

كما يجب القيام بعمليات الكسح والتطهير لعمق مياه الميناء من الطين والرمال التي يكون من شأنها تقليص عمقها والتأثير في عملية رسو السفن ما يؤثر سببا على مردودية الميناء.

كما كان لأعمال الصيانة دور في خلق منشآت جديدة، حيث إن بعض الموانئ الصغيرة والتقليدية لا يمكنها استقبال السفن الكبيرة وسفن الحاويات لضيق موانئها واستحالة توسيعها كونها تقع في أماكن حضرية، استوجب إنشاء موانئ جديدة لتدارك النقائص الموجودة في الموانئ التقليدية والصغيرة، كما أنشأت موانئ جافة لتفعيل دور الموانئ البحرية... كمناطق خلفية للميناء يتم فيها تجميع البضائع المصدرة لحين وصول سفنها، حيث أصبح الميناء حلقة أساسية من حلقات النقل وأصبح مكانا لعبور وسائط النقل.

كما تصان الموانئ من كل عمل من شأنه أن يضرّ بالمساحات المائية للميناء خاصة بعمقها ونوعية مياهها، كإلقاء مياه ملوثة تحتوي على محروقات ومواد خطرة، أو تفريغ مواد هشة أو قابلة للتفتت، أو نقلها من سفينة لأخرى دون اتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة. وعلى ربان السفينة إعلام السلطة المينائية، ويجوز للسلطة المينائية لضمان ذلك إجبار السفن ومنعها من الإبحار قبل أن تلقي بالمياه الملوثة والزيوت والأوساخ في الأماكن المخصصة لها، كما تشترط السلطة المينائية أن تكون السفن

المتواجدة بالميناء صالحة للملاحة كون عدم صلاحيتها يمكن أن يسبب أضرار للمنشآت والسفن، ومنع أي عمل أو إجراء يكون من شأنه المساس بالبنى الأساسية للميناء، وهذه الإجراءات أكدت عليها المواد 56 إلى 59 من المرسوم التنفيذي رقم 02 - 01 المؤرخ في 22 شوال 1422هـ الموافق لـ 05 يناير 2002 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها¹.

لأعمال الصيانة المذكورة أثر واضح وإيجابي على حركة الموانئ وتطورها، إذ من شأنها تفادي العديد من المخاطر وتقليل وقت مكوث الحاويات بالميناء وبالتالي حفظ البضائع الموجودة داخلها وخاصة سريعة التلف، كما أنّ رفع كفاءة الأداء على أرصفة الحاويات بالمعدّات الحديثة يقلّل من خطورة التلف، ودفع الضرر عن البضائع مهما كان نوعها بحيث يمنع ظاهرة تكدّسها، كما يكون لعمليات تنظيف أعماق المياه وتوسيع الممرات دور في رسو السفن بشكل آمن، وسهولة شحن وتفريغ السفن مما يؤمن سلامة الأشخاص والبضائع، فجل الحوادث التي تقع بالموانئ والعوائق يكون سببها عيوب الصيانة.

الفرع الثاني : تطوير الموانئ.

تتمّ شركات الملاحة بأن يكون الوقت الذي تقضيه سفنها بالموانئ البحرية أقلّ ما يمكن، إذ أنّ هذا الوقت بالنسبة لها هو الوقت غير المنتج والسّفينة عند دخولها للميناء تتكبّد مصاريف طائلة، تتمثل في رسوم دخول الميناء، ورسوم إرشاد ورسوم قطر، ورسوم، ومصاريف شحن وتفريغ... الخ، وبالتالي فإذا لم يكن الإيراد الناتج من التعامل مع هذا الميناء مبرّراً للتردد عليه، فالأفضل إلغاء التعامل معه، لهذا فالسفن تقوم باختيار موانئ رئيسية للتردد عليها وتلك التي يطلق عليها تسمية الموانئ المحورية²، وهذا ما حاولت المنظمة الدولية للملاحة البحرية تجسيده من خلال اعتماد الاتفاقية الدولية FAL

¹ - انظر الجريدة الرسمية، العدد 01، الصادرة بتاريخ 6 يناير 2002، ص 03.

² - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 211.

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية Convention visant à faciliter le trafic maritime international 1965 والتي تكمن أهدافها الرئيسية في تفادي التأخير غير اللازم في حركة الملاحة البحرية، وضمان أقصى قدر ممكن من التوحيد في المعاملات والإجراءات الإدارية فيما يتصل بوصول السفن إلى الموانئ وبقائها فيها ومغادرتها لها، للحيلولة دون التأخير غير المبرر للسفن، ولما تنقله من أشخاص وممتلكات، وذلك بتطبيق تدابير لتسهيل وصول السفن إلى الموانئ ومكوئها بها ومغادرتها، أبرمت هذه الاتفاقية بلندن في 9 أبريل 1965¹، دخلت حيز التنفيذ سنة 1967، وعدّلت سنة 2005 ولأهميتها دعت اللجنة الفنية للنقل البحري بموجب القرار رقم (98) الصادر عن مجلس الوزراء العرب في دورته العادية (20) اتحاد الموانئ البحرية العربية وكافة الدول العربية إلى تطبيق اتفاقية FAL، ووجوب انضمام الدول التي لم تصادق عليها وذلك لأهميتها²، فلكي تجتذب الموانئ كبريات شركات الملاحة، عليها إعادة النظر في هيكلتها وتجهيزتها والسير وفقاً للتغيرات التكنولوجية، "فكلّما كان تطوّر الميناء مواكبا للمواصفات العالمية، كلّما زاد الإقبال عليها خاصة السفن العملاقة ذات الأجيال المتطورة كسفن الحاويات"³.

في الوقت الراهن، يتعرّض مجال النقل البحري إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية، ولذلك يجب الاهتمام أو التفكير بأفضل الطرق التي يكون بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة، وحمائتها وصيانتها والقضاء على كل المشاكل والمعوقات التي يمكن أن تقف أمام تطوير الموانئ والنهوض بها.

¹ - تسهيل حركة الملاحة الدولية، الموقع الإلكتروني www.f_law.net/hreads/30201

² - اللجنة الفنية للنقل البحري (الاجتماع التاسع) 13-15 جوان 2008، التقرير والتوصيات، الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب:

www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_223

³ - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 40.

سأحاول الحديث عن واقع الموانئ الجزائرية والمشاكل التي تحيط بها، وجهود الدولة في محاولة تطويرها، ثم إبرازهم السمات الواجب توافرها للوصول إلى مصاف الموانئ المحورية وأثر التغير التكنولوجي على سير الموانئ وتطويرها.

أ) تسيير الموانئ الجزائرية :

لقد اهتمّ المشرع الجزائري على غرار باقي الدول بالميناء وصيانته وتطويره منذ الاستقلال، "حيث تبين له أن تطوير الإقليم على المستويين الجهوي والوطني يتطلب عصرنة وتوسيع الهياكل الكبيرة، باعتبار الهياكل القاعدية للموانئ تشكل حلقة مهمة في سلسلة النقل كونه أساس سياسة تهيئة الإقليم، وكان ذلك من خلال مخططات رئيسية خاصة، فمثلا السياسة الطاقوية (المحروقات) ترجمت بإنجاز موانئ، سكيكدة وأرزو الجديد، وسياسة الصادرات للحديد والصلب ترجمت بإنشاء رصيف ميناء عنابة وميناء جنجن"¹.

فيما يخص تسيير هذه الموانئ، فقد أوكلت في سنوات السبعينات للديوان الوطني للموانئ ONP لتنظيم الاستثمارات المينائية وأعطيت له صلاحيات واسعة في مجال التسيير والأمن وفي سنوات الثمانينات حلّ الديوان وأنشأت الشركات المينائية الشاملة لكل نشاطات تنقل البضائع حيث اتجه تنظيم النشاط المينائي نحو صيغة التجميع regroupement des activités وهو ما أدى إلى تجميع مهام المؤسسات المينائية في يد مؤسسة واحدة²، فأصبحت المؤسسة العمومية 1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية.

بمقتضى القانون 98-05 الصادر بتاريخ 1998/06/25 المعدّل والمتمم للأمر 80-76 المتضمن القانون البحري³، وضع تنظيم جديد مؤسس على التمييز بين مهام المرفق العام، والنشاطات التجارية المفتوحة على المنافسة وتطلب هذا إنشاء هيئة عامة

¹ - Abdelkader Badaoui, Op.cit, p2

² - Sami Amine, Rétrospectives du systèmes portuaires Algériens, in le phare n° 03, Nov 2002, p 12.

³ - الجريدة الرسمية ، عدد 47، المؤرخة في 27 جوان 1998، ص 03.

تتكفل بالمحافظة على الأملاك العمومية وهي السلطة المينائية مكلفة بمهام المرفق العام، وقد نظمها المرسوم التنفيذي 199-99¹، وتمتلك الجزائر 13 ميناء تجاريا وتتجه مبادلاتها التجارية خاصة نحو بلدان أوروبا الغربية ودول الاتحاد الأوروبي، وأمريكا الشمالية ودول البحر الأبيض المتوسط، وفي السنوات الأخيرة تطوّرت التجارة مع البلدان الآسوية، "وتتجه التجارة الخارجية نحو اتجاه واحد أي أن السفينة تأتي مملوءة وترجع فارغة بالنسبة للبضائع المستوردة والعكس بالنسبة للمصدرة"².

ما يبرز السياسة المركزية والتوجه الاقتصادي المنتهج في الجزائر منذ الاستقلال وإلى غاية الإصلاحات الاقتصادية الأخيرة الخاصة بفتح السوق، والتي منحت الأولوية لبعض النشاطات مثل التصنيع، الإسكان الخ، ما يترجم الاستيرادات المكثفة لمواد البناء ولمختلف المنتجات لإنشاء المصانع، وضعف السياسة الموجهة لتشجيع الصادرات خارج المحروقات في السنوات الأخيرة، حيث ترجمت بتجارة ضعيفة على مستوى الموانئ³، وهي أمور سلبية لا يجب إهمالها في دراسة المخططات الرئيسية للموانئ الجزائرية للنهوض بها وتعزيز التجارة الخارجية فموقع الجزائر من البحر الأبيض المتوسط، وتموقعها على واجهة بحرية يزيد طولها عن 1200 كم، يجعلها من أهمّ الطرق البحرية الدولية حيث أن أكثر من 220.000 سفينة تعبر البحر الأبيض المتوسط يتوقف أكثر من 10.000 منها الموانئ الجزائرية، هذه العوامل الإيجابية إضافة إلى مناخها المتوسطي الذي يتميز بعدد أكبر من أيام العمل دون تسجيل تقلبات جوية⁴، تجعل إعادة النظر في تنظيم الموانئ وتطويرها ضرورة ملحة، ويكون ذلك بالقضاء على أهمّ المشاكل والمعوقات التي تعاني منها الجزائر، والتي تقف أمام إمكانية تطويرها لموانئها بما تخدم اقتصادها وتمثل هذه المشاكل أساسا فيما يلي:

¹ - Sami Amine, la nécessité de réorganisation du secteur portuaire en Algérie, in le phare n° 43, Nov 2003, p 10.

² - Abdelkader Badaoui, Op.cit, p 3.

³ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وأ. فوزية رميني، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا العدد السابع، ص 175.

⁴ - الجزائر بلد مؤهل لتطوير صناعة السفن الموقع الإلكتروني www.fille:///eyspip.php.hm

- أن الموانئ الجزائرية تعتبر من موانئ الجيل الأول "وهي موانئ تقليدية تعمل كمراكز للنقل فقط"، تنحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية دون مراعاة متطلبات السفن وحركة البضائع واحتياجات المتعاملين معها¹، فتجارة البضائع تنجز في ظروف صعبة وبتكاليف باهظة على جميع المستويات، فالسلطات الجزائرية لم تدخل أي تعديل على ما ورثته من المستعمر "، ولا على بنيتها التحتية حيث تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة ومخازن قريبة من بعضها لم تعد تتناسب مع حجم السفن والتطور الذي شهده مجال النقل البحري، ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة، وهي بالتالي تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعارا مرتفعة".

- صغر الغاطس وتقلص عمقه بسبب الطين والرمال نتيجة عدم تطهيرها والقيام بعمليات الكسح لمدة طويلة، مما يؤثر على عملية رسو السفن خاصة الكبيرة إذ تتحول إلى موانئ أخرى، لتخفيف جزء من حمولتها قبل العودة إلى الميناء الأصلي ما يكدها مصاريف إضافية ووقت إضافي².

- كما تعاني الموانئ من نقص كبير في المعدات والآليات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن والحاويات مما يؤدي إلى الانتظار لمدة طويلة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا.

- عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ والارتفاع الكبير في سعر خدمات الشحن والتفريغ "حيث بلغ على سبيل المثال سعر نقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء الجزائر العاصمة 750 دولار للحاوية مقابل 325 دولار لنقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء نيويورك الأمريكية مع الأخذ في الاعتبار أن المسافة بين ميناء مرسيليا ونيويورك تقدر بـ 7000 كلم وهو ما يعادل 10 مرات المسافة بين الجزائر ومرسيليا"³.

¹ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 31.

² - فاطمة الزهراء محمد الشريف وأ. فوزية رميني، المرجع السابق، ص 172.

³ - عبد الوهاب بوكروح، موانئ دبي العالمية، تتسلم إدارة مينائي العاصمة وجنح في الجزائر، الموقع الإلكتروني

www.emaratalyoum.com/.../2009-03-20

كما أنّها بحاجة إلى سفن إنقاذ وإغاثة تقنية لإنقاذ السفن التي تكون بحاجة للمساعدة، خاصة بأعالي البحار، وقوارب تموين، وسفن إطفاء الحريق والتي تعتبر من أهمّ التسهيلات التي يجب توافرها بكل الموانئ وليس ميناء العاصمة فقط لاجتذاب السفن الأجنبية¹.

- كما تسجل الجزائر تأخرا في عملية تداول الحاويات، رغم الارتفاع الطفيف في بعض الموانئ كميناء وهران، حيث ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من 9,42 سنة 1994 إلى 35,09 سنة 2004، إلا أنّها لا زالت تسجل تأخرا واضحا مقارنة بالمعدل العالمي إذ تصل إلى 62%².

- طول الإجراءات الإدارية بتفريغ البضائع وإجراءات الرسوم الجمركية... الخ.
- ومن أهمّ المشاكل التي تواجه الموانئ الجزائرية كذلك، وجودها داخل النسيج الحضري، مما يؤثر على إمكانية توسيعها وكذا على شبكات النقل المختلفة وكفاءتها وتردد وسائلها على الميناء (النقل البري والسكك الحديدية وكذا النقل النهري) والتي تمثل الخطوط الملاحية المنظمة. وتسيير الموانئ الجزائرية من طرف الدولة أظهر مشاكل عديدة وعلى عدّة مستويات، كبطء المعاملات وسيطرة الروتين عليها، وتكدس المخازن واستغلالها اللامشروع من طرف بعض الشركات العمومية.

كذا قضايا الفساد والتجاوزات الخطيرة التي لا تخرج عن دائرة الرشاوي وصفقات بالتراضي على حساب الاقتصاد الوطني، والابتزاز وتضخيم فواتير التخزين والنقل ورسو السفن ومستحقات جرّ ورفع الحاويات، وتعمّد التأخير في الشحن أو التفريغ مما يؤثر على سعر المواد الاستهلاكية المستوردة ما يجعل المستورد يدفع أموالا باهظة، وإذا ما أراد الإسراع في تنفيذ الإجراءات وعرض بضاعته على الجمارك عليه دفع رشوة تحت شعار "أنت تدفع ونحن نرفع"، وكذا تواطؤ عمال الموانئ وخاصة الجافة مع بعض العصابات وبارونات التهريب، ومن أبرز الفضائح في هذا المجال دسّ 5 أطنان

¹ - الجزائر بلد مؤهل لتطوير صناعة السفن، الموقع الإلكتروني السابق.

² - فاطمة الزهراء، محمد شريف، فوزية رميني، المرجع السابق، ص 173.

من المخدرات في حاوية بالميناء الجاف بالروبية، وتكسير أجهزة السكانير لتمكينهم من تهريب بضاعتهم المحظورة، كما تورط عمال ميناء سكيكدة في فضائح تهريب الأسلحة والذخيرة وغيرها من التجاوزات.

كل هذه التجاوزات والخروقات أدت إلى تكديس الحاويات بالموانئ الجافة عند مصادرها وكبّدت خزينة الدولة أموالا باهظة¹.

تبقى الموانئ التجارية عبر الوطن بما فيها الموانئ الجافة، عاجزة عن مواكبة الحركة التجارية المتسارعة، الأمر الذي أخلّ بأنظمة العمل وبرامج التسيير، وكذا الضيق الذي أصبح سمة كل الموانئ، والذي تنجم عنه خسائر بملايير الدولارات سنويا والنتائج عن ارتفاع تكاليف نقل الحاويات من الموانئ الآسيوية والأمريكية إلى الجزائر عبر الموانئ الأوروبية². قد أكد ذلك رئيس منتدى رؤساء المؤسسات رضا حمياني حيث تبين أن الجزائر تخسر من 2 إلى 3 ملايين دولار سنويا جراء النقائص التي تميز نمط تسيير الموانئ الجزائرية، وارتفاع تكاليف الخدمات التجارية المقدمة من قبل تلك المنشآت بالمقارنة مع دول الجوار، وأكد أن التأخر المسجل في عمليات شحن السفن ومعالجة الحاويات يفقد الجزائر مبالغ كبيرة تعادل كلفة إنجاز ميناء عصري بمعايير عالمية تضاهي تلك المعتمدة في كبريات الموانئ العالمية في كل من آسيا وأوروبا، مؤكدا تجاهل السلطات العمومية في عمليات التنمية لقطاع النقل البحري، على الرغم من الطابع الإستراتيجي له، وبذلك لا تزال معايير تسيير الموانئ الجزائرية بعيدة كل البعد عن تلك المطبقة عالميا، ففي الوقت الذي تتراوح فيه آجال معالجة الحاويات عالميا من 10 إلى 20 ساعة فإنها تصل بالجزائر إلى 7 أيام أو يومين في أحسن الأحوال، في حين تتجاوز مدة شحن سفن الحبوب على مستوى الموانئ الجزائرية معدل 5 إلى 25 يوما و15 ساعة إلى 48 ساعة كمعدل عالمي

¹ - سميرة بلعمري ومحمد مسلم سامر رياض ولطيفة بلحاج، 200 قضية فساد خلال عشرية سيطرة المافيا على عرش الموانئ، 13 ميناء لا يدخلها إلا الأحاب، جريدة الشروق اليومي، يوم 08-05-2010، الموقع الإلكتروني:

www.djazairess.com/echorouk/51769.

² - ع. داود، يجب إعادة النظر في خارطة الموانئ الجزائرية وفتح الباب أمام المستثمرين، على لسان المستشار الدولي عبد القادر بومسيلة، منشور في الأمة العربية يوم 13-04-2010 الموقع الإلكتروني: www.djazairess.com/eloumma/10762

بحسب قدرة السفينة. ما يجعل المتعاملين الجزائريين الاقتصاديين يدفعون 500 دولار للطن كتكاليف إضافية لمعالجة حاوياتهم على مستوى الموانئ الجزائرية بالمقارنة مع نظائرهم في المغرب وتونس ، ما يستدعي فتح مجال الاستثمار في مجال النشاطات التجارية على مستوى الموانئ أمام الاستثمار الخاص¹.

هذا ما اضطر الحكومة من خلال وزارة النقل للاستنجاد بالشراكة الأجنبية في تسيير الموانئ حتى تغطي النتائج الكارثية للتسيير العشوائي لأحد أهم القطاعات الحيوية والإستراتيجية للدولة، حيث تمّ انتقاء شركة دبي العالمية لسير ميناء العاصمة وميناء جنجن، وكذا ميناء بجاية مع الشريك السنغافوري، إلا أنّ هذا الحلّ لم يمهّن شكوى المتعاملين والانتقادات الموجهة للتسيير".

تبقى مثل هذه المشاكل والضغوطات نقطة سوداء وسلبية أمام تطوير الموانئ وسيورها وقيامها بدورها الفاعل في مجال التجارة الخارجية بسبب سوء التسيير ، وانعدام التسهيلات والخدمات الملاحية، وهي مشاكل تعاني منها جلّ الدول النامية، فحتى يؤدي الميناء دوره وعمله لا بدّ من محاولة القضاء على هذه المشاكل بشتى الطرق، ثمّ التخطيط له بدراسة مخططات يكون من شأنها القيام بالميناء والبنية الأساسية له، وتكثيف الرقابة على المعاملات والإجراءات القائمة في الحيز المينائي.

ب) أثر التغيير التكنولوجي على سير الموانئ وتطويرها :

في ظلّ المستجدات المحلية والإقليمية والدولية، صار لزاما على الجزائر وضع الدراسات وتنفيذ السياسات الكفيلة بتطوير أداء الموانئ البحرية الجزائرية، نظرا لما تمثله من ركيزة أساسية في تنمية الاقتصاد الوطني بكافة مجالاته، ولإنعاش النقل البحري الذي ينقل عبره 90% من التجارة الخارجية، لذا يجب مواكبة كل التطورات التكنولوجية في مجال تسيير الموانئ، فقد كان للتغيرات والتقدم التكنولوجي والصناعي الذي عرفه العالم

¹ - عز الدين ديدان، مقال على لسان السيد المدير العام لمؤسسة ميناء بجاية بومسيلة عبد القادر والمستشار المستقل في قطاع النقل البحري

السيد عبد الحميد بوعروج ، الموقع الإلكتروني www.index.php.htm

أثر واضح على كل القطاعات الهامة وعلى قطاع النقل البحري بجميع أنشطته الخدمائية ولاسيما على مستوى الموانئ ومحطات الحاويات، مما أجبر العديد من الدول على إعادة النظر في موانئها وتطوير خدماتها لمواجهة المنافسة الحادة والتأقلم مع المستجدات كالأحجام الكبرى للسفن الحديثة وثورة السفن الحاوية، إذ كان لاستخدامها على نطاق واسع في التجارة الدولية أثر واضح في ظهور مفاهيم النقل متعدد الوسائط¹.

بعد أن كانت الموانئ تعتمد اعتمادا رئيسيا على موقعها الجغرافي، أصبحت اليوم تتعرض لمنافسة متزايدة نتيجة التغيرات التكنولوجية ومحاولة كل ميناء جذب حركة السفن المارة بالمنطقة إليه من خلال ما يعرضه من خدمات وتسهيلات، من حيث الجودة والسعر وزمن أدائها، مما يزيد في الإقبال عليه خاصة من السفن العملاقة وسفن الحاويات، وبالتالي زيادة حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا، فكفاءة الميناء تتحدد بمقدرته الفنية، وإمكانياته التي يجب أن تواكب جميع التطورات الحاصلة في النقل البحري، والتطورات التقنية في مجال المعدات والآليات والتجهيزات، وكذا الطاقة الاستيعابية وطول الأرصفة المناسبة للسفن العملاقة، وسفن الحاويات، ومراعاة أعماق المياه في الأرصفة، والخطوات الإستراتيجية التي يجب أن تتبناها الموانئ لتحافظ على سمعتها وتجذب إليها أكبر ما يمكن من المتعاملين ما يلي:

"- العمل على تحديد ممرات ملاحية صالحة وعميقة ومزودة بوسائل الإرشاد.

- توافر أرصفة ملائمة لاستقبال سفن أعالي البحار.

- كفاية المخازن والساحات اللازمة للبضائع الواردة أو الصادرة.

- انتظام تدفق وسائل النقل البري وتوافرها في يسر وسهولة.

- تزويده بالمعدات الآلية سواء الأرضية أو العائمة والضرورية لعمليات الشحن والتفريغ وتجديدها، فحداثة معدّاته وارتفاع معدلات تداول الحاويات والعمل على مدار الساعة

¹ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 80.

طوال العام بدون توقف، بعمل على زيادة تدفق أحجام كبيرة من البضائع، مما يزيد في جذب الشركات الملاحية.

- تهيئة المنشآت التكميلية لخدمة السفن، كالأحواض الجافة والعائمة وغيرها.
- إقامة المراكز الفنية اللازمة لإصلاح المعدات، والمنشآت المستخدمة في الميناء وصيانتها¹.
- تفادي كل المعوقات والاختناقات الناتجة عن الأنظمة البيروقراطية المختلفة والإجراءات المستندية المعقدة وإحكام إدارة الجودة.
- توافر أنظمة المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل متعدد الوسائط بانسيابية وكفاءة عالية (EDI).
- تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء باستخدام تقنية عالية تعتمد السرعة في أداء الخدمات وبتكلفة أقل².

إذن لا بدّ من تسليح الموانئ بالتقنيات الحديثة لضمان أفضل الخدمات على كافة المستويات، بحيث أصبح بالإمكان إنهاء جميع المعاملات قبل وصول البضاعة إلى الميناء وتحصيل جميع الرسوم الخاصة بالبضاعة، مما يؤدي إلى توفير الوقت لطالبي الخدمة، وسرعة الإنجاز في تخليص البضاعة، واستلامها والدقة في تنفيذ الخدمة بالنسبة للمؤسسة والعمل بتبسيط الإجراءات الجمركية واستعمال تقنيات الكشف عن البضائع واستقبال البيانات المتعلقة بها عن طريق التبادل الإلكتروني "وهو نظام يقوم على إرسال البيانات محل التبادل من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر، ولأهميته وميزاته نجد أنّ استخدام الحواسب الآلية سوف يحل محل المستندات الورقية التقليدية، مما يحقق ربحاً للوقت في إجراءات المراقبة لسندات الشحن دون تأخير أو تسرّب للمعلومات"³. كما أنّ إجراءات فحص وتفتيش السفن وخاصة الحاويات أصبح يخضع لاستعمال آلية الكشف الإشعاعي

¹ - علي الشرقاوي، المرجع السابق، ص 65.

² - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 210.

³ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 252.

للحاويات، وهو طريقة حديثة متبعة في الموانئ العالمية لفحص الحاويات والتأكد من سلامتها وخلوها من المهربات والممنوعات، بدلا من الطرق التقليدية التي كانت تتم بالفحص اليدوي، مما يوفر وقتا كبيرا مع المخلصين وأصحاب البضائع، وهذا ما سيعود بمردود إيجابي واقتصادي على الموانئ¹، وقد تبنت ذلك الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية "اتفاقية كيوتو KIIYOTO" المبرمة بتاريخ 18 ماي 1973 والتي دخلت حيز التنفيذ في 25 سبتمبر 1994 والمعدلة ببروتوكول 02 جويلية 1999 المنعقد بروكسل الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية²؛ وسعيا منها لإزالة الاختلاف بين الإجراءات والممارسات الجمركية والذي من شأنه عرقلة التجارة الدولية والتبادلات التجارية، أوجبت تبسيط وتنسيق الإجراءات والممارسات الجمركية وتعزيز التعاون الدولي من خلال تطبيق المبادئ التالية:

- تنفيذ برامج تهدف إلى تحديث الإجراءات والممارسات الجمركية بصورة مستمرة مراعيا يرفع من الكفاءة والفاعلية.
- تطبيق الإجراءات والممارسات الجمركية بأسلوب شفاف ومنسق يمكن التنبؤ به.
- تقديم كل المعلومات اللازمة من الأطراف المعنية، فيما يتعلق بالقوانين والأنظمة الجمركية والخطوط الإرشادية الإدارية، والإجراءات والممارسات.
- اعتماد أساليب حديثة كإدارة الأخطار، وإجراءات الرقابة المبنية على التدقيق والمراجعة والاستخدام العملي الأمثل لتقنية المعلومات.
- التعاون مع السلطات الأخرى وإدارات الجمارك الأخرى والمجموعات التجارية.
- تنفيذ المعايير الدولية ذات العلاقة.
- إتاحة إجراءات المراجعة الإدارية والقضائية التي يسهل الوصول إليها للأطراف المتأثرة.

¹ - كاظم فنجان حسين الحماصي، نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها - دراسة علمية معمقة، البصرة، 2006، الموقع الإلكتروني

السابق، ص 11-12.

² - الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، الموقع الإلكتروني:

- ضمان تطبيق معايير الرقابة الجمركية المناسبة.

كما كان للتطورات السابقة الذكر في أجيال سفن الحاويات، آثارها على محطات الموانئ، حيث يجب أن تتوافر لها التجهيزات والمعدات اللازمة لعملية التداول من وإلى السفينة بما يتناسب مع طرازها وأبعادها وخصائصها، فتطور سفن الحاويات جعلها تحتاج إلى موانئ من نوع خاص، وذلك بسبب زيادة الطاقة التصميمية لها من حيث عدد الحاويات التي يمكن أن تنقلها وطول السفينة وعمق غاطسها، وعدم توفير التسهيلات الواجبة لها سيشكل خسارة أكيدة وذلك لتأخرها في الميناء وزيادة تكاليف تشغيلها، كما أن عدم توفير الميناء لهذه الخدمات سيجعل السفن تتجه لموانئ أخرى، وبالتالي ينعكس ذلك سلباً على الميناء وتنخفض إيراداته، وبالتالي فإن أهم عامل يساهم في ارتفاع حجم النقل بالحاويات هو التطور التقني في مجال المعدات والتجهيزات والطاقات الاستيعابية وطول الأرصفة المناسبة لهذه السفن وأعماق المياه في الأرصفة.

- كما يجدر بالموانئ وللحصول على هذه التقنيات البحرية والاستفادة من البحوث والدراسات، تطبيق التوصيات التي تنشرها المنظمات البحرية العالمية والانضمام للمنظمات والاتحادات البحرية العالمية، والمصادقة على جميع الاتفاقيات والمعاهدات وهذا ما عمدت الجزائر القيام به من خلال انضمامها للمنظمة البحرية العالمية والاتفاقيات الدولية والإقليمية وإدخال التعديلات التي أقرتها هذه المنظمات والاتفاقيات، على تشريعاتها البحرية وتطوير خدماتها المينائية، حيث أدركت الموانئ أنه لا بد من الوصول إلى صيغ قانونية للتنسيق والتعاون المشترك فيما بينها وتوقيع مجموعة من مذكرات التفاهم والتي كان من شأنها إرساء المبادئ التالية¹:

- توطيد التعاون بين الأطراف الموقعة على هذه الاتفاقيات الثنائية على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

¹ - كاظم فنجان حسن الحمامي، المرجع السابق، ص 23.

- تحديث وتطوير الهياكل التنظيمية لإدارات الموانئ ومواءمة هياكل العوائد المالية والأجور والرسوم والنظم الإحصائية.

- جعل أنظمة وخدمات الموانئ أكثر كفاءة وفاعلية.

- كما يجب النهوض بالعملية التعليمية والتدريبية لتأهل الكوادر البشرية العاملة بالميناء وفقا لمتطلبات واحتسابات سوق العمل والنهوض بمنظومة العمل بالموانئ البحرية، كون للعامل البشري الكفؤ دور مهم في السير الحسن للخدمات والتسهيلات المقدمة بالميناء، هذا ما اتبعته كبريات الموانئ وساعد فعلا على نجاحها ورفقيها.

كما أدركت الموانئ أن من المشكلات والتحديات التي تواجهها والعراقيل التي قد تؤخر تطورها ، احتكار الدول لتسييرها وإدارتها، مما يتطلب فتح المجال أمام القطاع الخاص واتباع نهج الخوصصة أو التخصيص والذي يجتّمه النظام العالمي الجديد الذي يتجه نحو التجارة الدولية، وفتح الأسواق أمام المنتجين والمستثمرين في ظل اتفاقية منظمة التجارة العالمية التي تهدف إلى إزالة الحواجز، حيث أصبحت مطلبا إستراتيجيا طبّقته الكثير من الدول وكانت نتائجه مثمرة، ويقصد بالخوصصة تحويل ملكية أو إدارة أو تشغيل المشروعات العامة جزئيا أو كليا إلى القطاع الخاص، والسماح له بتنفيذ مشروعات منافسة للأنشطة التي تقوم بها الدولة وإزالة القيود ، وإعطائه دورا أكبر من النشاط الاقتصادي بهدف تحسين الأداء وزيادة الكفاءة بفتح باب المنافسة بين رجال الأعمال ، وبالتالي تقديم الأفضل.

أكدت التجارب الدولية أن الخوصصة ساهمت في تنشيط الملاحة التجارية وتفعيل دور الموانئ، "وأصبحت السلطات العمومية في الجزائر واعية بضرورة إعادة تنظيم الموانئ وارتأت خوصصة النشاطات التجارية للموانئ، واضعة بذلك حدا لتسيير الدولة لهذا القطاع الذي دام 45 سنة، باستثناء الموانئ البترولية أملا منها في الحصول على فعاليتها والرفع من إمكانياتها التجهيزية، وإن كانت الجزائر تسجل تأخرا في هذه الحركة مقارنة

بموانئ أخرى في الدول المجاورة كالمغرب الذي خصص العمالة في الموانئ منذ 1990¹. فتوسع برامج تطوير الهياكل القاعدية لا يجب أن يعتمد على ميزانية الدولة، بل يجب تشجيع حركة رؤوس الأموال الخاصة عن طريق فتح المجال أمام القطاع الخاص².

لقد أدركت جميع الدول ضرورة العمل على كفاءة موانئها وتطويرها بما يجذب السفن العملاقة، بإدخال التكنولوجيا الحديثة والتي تتضمن تقديم الخدمة المتميزة بالكفاءة والجودة والسعر المناسب وفي أزمان منخفضة، وزيادة السرعة والموثوقية والأمان، "أمام تحوّل الميناء الحديث من مجرد مرسى للسفن ورسيف للبضائع وبوابة للدخول والخروج إلى مركز لتقديم الخدمات الشاملة والمتكاملة لحركة التجارة العالمية، وقد ساهم في ذلك التقدم التكنولوجي الذي شهدته الموانئ والذي يتحقق معه أثر إيجابي على عمليات وإجراءات حركة الاستيراد والتصدير، وجميع هذه التطورات فرضت مسؤوليات جديدة على الموانئ ومحطات الحاويات باعتبارها أحد أهمّ هيآت النقل الدولي المتعدّد الوسائط"³، و قد عملت الجزائر على عصرنه تجهيزاتها لضمان الإسراع في عمليات معالجة الحاويات والسلع والبضائع على مستوى ميناء العاصمة بالخصوص، و تتضمن التجهيزات التي تم اقتناءها 10 رافعات للشحن ونقل الحاويات بقدرة 45 طن و 02 بقدر 42 طن، فضلا عن رافعات بقدرة 32 طن وأخرى ب 25 طن وقد تم استلامها من المديرية المركزية التابعة لمؤسسة موانئ الجزائر من أجل تدعيم القدرات العملية للمؤسسة ومضاعفة إمكانات الشحن والتفريغ التي تتماشى مع عمليات توسيع ودعم الحاويات، من أجل تدعيم الإمكانات المادية تفاديا لطول مدة بقاء السفن في عرض البحر وعدم رسوّها⁴.

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، المرجع السابق، ص 177.

² - Abdelkader Badaoui, Op.cit, p 4.

³ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 82.

-ح.ليلي، مؤسسة موانئ الجزائر تقني عدة رافعات جديدة، الأحد 08 ديسمبر 2013، الموقع الإلكتروني

www.elkhabar.com/ar/economie/372220.htm

الفرع الثالث : إجراءات الأمن والسلامة المينائية.

تعتبر الموانئ من أوسع المجالات حاجة لتطبيق المفاهيم الشاملة للسلامة والأمن كونها مكان لاستقبال السفن، وحركة البضائع والعديد من المواد الخطرة تصديرا واستيرادا وتخزيناً، هذا ما يتطلب الحرص الشديد وبذل المزيد من العناية باحتياجات السلامة واستخدام أفضل التقنيات في مجال الأمن والسلامة، وزيادة الاهتمام بالبيئة البحرية، فالتسهيلات التي يقدمها الميناء للسفن والشركات الملاحية لاجتذابها، يستوجب أيضاً أن يضمن سيرها بأمن وسلام، فتسهيل المهام داخل الميناء والحفاظ على أمن وسلامة الأشخاص والممتلكات، أدى إلى وضع قواعد تنظيمية عامة وخاصة كوسائل مرجعية تساهم في تحديد المسؤوليات وتسهيل العمل داخل المناطق المينائية.

نصّ المشرع الجزائري من خلال المادة 94 من القانون البحري على بعض التدابير الأمنية من خلال ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعماق مساحات الماء التابعة للأماك العمومية المينائية وهي:

- المحافظة على منطقة التوسعية والتنظيم القانوني لحركة الملاحة في الحدود البحرية المينائية.

- تأمين نظافة وصحة مساحات الماء والسطوح الترابية والمغارات.

- الوقاية من الكوارث وتنظيم مكافحة الحريق والتلوث وتفادي انتشارهما.

- سنّ إجراءات رقابية، والقضاء على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعمليات المناولة وغيرها من الخدمات المينائية وفقاً للتنظيم المعمول به".

إذن فتوفير الأمن والسلامة داخل الميناء يعتبر من أهمّ الخدمات التي يجب توفيرها للعمال، هذا ما أدى إلى وجود قواعد تنظيمية أخرى متخصصة تهدف إلى تنظيم العمل داخل الميناء وحركة الأشخاص والسيارات والآليات، وسير الخدمات خاصة الشحن والتفريغ والتخزين، نظراً لما قد ينجم عنها من أخطار ولضمان سلامة الأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية.

من أبرز هذه القواعد في التشريع الجزائري ما جاء به المرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، حيث يشير في الباب الثاني إلى القواعد العامة لأمن الموانئ وضرورة المحافظة على الأملاك العمومية المينائية مفصلا ما جاءت به المادة 911 من القانون البحري، إذ تشير المادة 54 من المرسوم التنفيذي 01-02 إلى الاحتياطات والتدابير الواجب اتباعها في الحركة داخل الميناء بالنسبة للأشخاص، والآليات والبضائع، خاصة في عمليتي الشحن والتفريغ وحركة وسائل النقل، والتي ينتج عنها العديد من الحوادث والمخاطر التي قد تتسبب في عرقلة السير الحسن للعمل داخل الميناء وتهديد السلامة والأمن وتلويث البيئة البحرية، حيث حددت المادة 23 من المرسوم التنفيذي 01-02 شروط شحن السفن وتفريغها "يجب أن تنجز هذه العمليات حسب تنظيم وتوقيت العمل وكذا ظروف التوقيت والحمولة والأمن المحددة في النظام الخاص بكل ميناء".

تشير المادة 24 من ذات المرسوم إلى وجوب تشغيل عمال مؤهلين وعتاد ملائم حتى تتم عملية المناولة في أحسن الظروف التقنية والأمنية "وهو ما أشارت له كذلك المادة 47 ف1 من المرسوم التنفيذي 01-02، كما تلزم المادة 26 قائد السفينة بالقيام بالتنظيف للمنطقة المستعملة أو من طرف السلطة المينائية على نفقة صاحب العملية حفاظا على البيئة من التلوث، وتبين المادة 28 من المرسوم التنفيذي 01-02 أنه يجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة خلال عمليات التفريغ والشحن لتفادي إحداث أي ضرر وإتلاف.

كما تبين من خلال هذه المواد أنه يجب القيام بكل الاحتياطات عند نهاية كل فترة عمل، لتجنب عرقلة الحركة داخل الميناء، وضمانا للعبور السليم للبضائع ونقلها من وسيلة لأخرى إلى المخازن والمستودعات، فقد خصصها المشرع بتنظيم خاص من خلال المواد 18-22 من المرسوم 01-02، حيث لا يمكن نقلها وعبورها إلا بترخيص من السلطة المينائية وتحت رعاية أعوانها المؤهلين قانونا والذين يحددون الأماكن التي يتم بها شحنها وتفريغها وتخزينها، وبيّنت المادة 21 من المرسوم التنفيذي 01-02 أجل مكوث البضائع الخطرة، والتي عرّفها المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 90-79 المتعلق بتنظيم

نقل المواد الخطرة براً وبحراً وجواً¹ أنّها "كل منتج أو مادة تعرّض للخطر أو تسبب أضراراً مادية أو تؤذي الصحة" وخصّها هذا المرسوم كما المرسوم 01-02 بإجراءات خاصة لما قد ينجم عنها من خطر من شأنه عرقلة السلامة والأمن داخل الميناء، وقد رتبت المادة 4 من المرسوم التنفيذي 90-79 أصنافها حيث قسّمها إلى 9 أصناف حسب جنسها وطبيعة الخطر، كما حدّد الشروط العامة التي تطبق على نقلها في المواد من 6-25 ومنع المشرع من خلال المادة 120 من المرسوم التنفيذي 01-02 والمرسوم 90-79 السفن التي تحمل مواد خطيرة من الدخول إلى الميناء دون ترخيص من السلّطة المينائية التي تكلف أعوانها في أي وقت من مراقبة صحّة البيانات، واتخاذ الإجراءات الضرورية والتحقق من أنّ المواد الخطرة تتوفر على الضمانات الأمنية المطلوبة، ومدى تطبيق جميع الشروط المفروضة. فبمجرّد وصول السفينة إلى الميناء يصعد أخصائيون إلى ظهرها ويقومون بمراقبة المواد الخطرة وظروف تخزينها ونوعية الرزم، ومدى مطابقة ذلك مع البيان المصرّح به للحمولة، الذي يقدّمه ربان السفينة، بعد التأكد من استيفاء الشروط وبعد ذلك يعطى التأشيرة لإنزال البضاعة.

كما يجب الاهتمام بوسائل الفحص والكشف على المواد الخطرة بالموانئ، ووضع العلامات الخاصة بنوعية الخطر على وسائل النقل، واختيار الموقع الذي تخزن فيه طبقاً للشروط اللاّزمة وحسب نوعية وكمية هذه المواد واتخاذ الاحتياطات اللاّزمة، ويكون التدخل من كافة مصالح المراقبة الموجودة بالميناء بما فيه مصالح الشرطة والجمارك.

كما نظّم المشرع من خلال الفصل الثالث من المرسوم التنفيذي 01-02 كيفية إيداع البضائع وسحبها واستغلال المخازن والمستودعات، حيث نصّت المادة 31 إلى أنّه "يجب أن يتمّ إيداع البضائع في مساحات التخزين مع الأخذ في الحسبان طبيعة البضائع وطريقة توظيفها، طبقاً لعلامات الطرود وكذا قواعد الأمن والرصّ والرزم والحمولات المنصوص عليها في النظام الخاص بالميناء المعني".

¹ - مرسوم تنفيذي 90-79 في 02 شعبان 1410هـ الموافق لـ 27 فبراير 1990 يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، الجريدة الرسمية العدد 10، المؤرخة في 07 مارس 1990، ص 365.

منعت المادة 34 من المرسوم التنفيذي 01-02 إيداع أي بضاعة قد تشكل خطراً على المنشآت، أو من شأنها أن تتسبب في إتلاف بضائع أخرى. بمجرد الجوار أو الاحتكاك أو الاختلاط ببضائع أخرى"، وألزم صاحبها بموجب المادة 51 ف2 من ذات المرسوم بسحبها فوراً وفي حالة عدم الامتثال تتدخل السلطة المينائية مع الهيئات المؤهلة التابعة للدولة، بتحويل البضائع وإتلافها على نفقة صاحبها، حددت المواد 41-43 من المرسوم التنفيذي 01-02 كيفية استغلال المستودعات والمخازن وطريقة وشروط إيداع البضائع بها واحتياطات الأمن الواجب اتخاذها، واحترام مواقيت فتحها وغلقها وأن يتم ذلك وجميع العمليات بها تحت الرقابة الجمركية.

أمّا فيما يخصّ الحركة داخل الميناء، فقد خصّصت بتدابير وإجراءات أمنية لضبط الحماية الداخلية والخارجية للميناء، باعتباره كما أشرنا منطقة حساسة بالنظر إلى الأدوار التي يلعبها على الصعيدين الوطني والدولي، حيث يجب توفير كل الوسائل الضرورية قصد حمايته من كل الأخطار الداخلية والخارجية، وذلك بإخضاع دخول وخروج السفن والأشخاص والآلية لإجراءات وتراخيص وفقاً لنصّ المادة 116 من المرسوم التنفيذي 01-02 "يخضع دخول الأشخاص والعربات داخل الميناء لترخيص كتابي مسبق صالح تسلمه المصالح المختصة طبقاً للتنظيم المعمول به في هذا المجال".

هذا وفقاً للقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26-11-1997 الذي يحدد شروط تسليم رخص الدخول إلى دائرة الموانئ واستعمالها وسحبها¹.

هنالك رخص أيضاً لدخول السيارات منها دائمة تخصّص سيارات المصالح العاملة على مستوى الميناء وفقاً للمادة 05 من القرار الوزاري، ومنها مؤقتة تخصّص الزوار وأصحاب الأعمال المتوافدين على الميناء في إطار علاقات عمل مع المؤسسة المينائية، وفقاً للمادة 06 من نفس القرار، وقد نظمت ذلك المواد من 119 إلى 123 من المرسوم التنفيذي 01-02، كما ينظم دخول السفن وخروجها ومكوّنها بالموانئ، حيث تشير المادة

¹ - قرار وزاري مشترك مضمي في 26 نوفمبر 1997، الجريدة الرسمية عد 16، المؤرخة في 22 مارس 1998، ص 35.

73 من ذات المرسوم التنفيذي ، الى أنه يجب إخطار السلّطة المينائية قبل وصول السفن الى الميناء بـ 48 ساعة عند انطلاقها من ميناء الانطلاق من طرف مجهزها أو السمسار البحري لحجز مكان بالرصيف مع ذكر كل البيانات المتعلقة بها، اسمها، رايتها، ساعة وصولها، المدة المتوقعة مكوثها بالميناء، حمولتها، وضعية البضائع وان كانت تحمل بضائع خطيرة.

تنص المادة 77 من المرسوم التنفيذي 01-02 إلى أنه يجوز للمصالح المؤهلة للسلطة المينائية، منع دخول الميناء للسفن التي قد تمس عند دخولها أمن البنيات والمنشآت المينائية، للمحافظة عليها وحسن استغلالها، كما يمكن أن يخضع دخولها لزيارة مسبقة للجنة التفتيش". كما ألزمت المادة 79 من المرسوم التنفيذي 01-02 الربان بتقديم تصريح مكتوب للسلطة المينائية عند الدخول والخروج وإخطار السلّطة المينائية في حالة نقل السفينة لمواد خطيرة بمخطط رسوها وقائمة كاملة لهذه المواد وفقا لنص المادة 80 من المرسوم التنفيذي 01-02 وحفاظا على الصحة وتجنب انتقال العدوى فقد نظمت المادتان 81-82 من ذات المرسوم تدخل السلّطة الصحية حيث أخضعت الحركة على متن السفينة لهذه السلّطة المينائية وإخضاعها لإستراتيجية تهدف الى الحدّ من الآثار البيئية، وذلك بوضع سياسة بيئية تهدف إلى الالتزام بمنع التلوث وتقليل مخلفاته¹. كما تناول ذلك وباهتمام كبير المشرع الجزائري في المواد 56-59 من المرسوم التنفيذي 01-02 حيث تشير المادة 56 إلى أنّه "لا يسمح لأي شخص بإلحاق الضرر بسلامة الموانئ ومساحات الماء في أعماقها ونظافتها".

من أهمّ مصادر التلوث داخل الموانئ ، التلوث الناتج عن عمليات الشحن والتفريغ، والمتمثل في انبعاث أتربة تلوث الهواء وتتساقط مسببة تلوث التربة والبيئة البحرية، مما يستوجب تزويد جميع وحدات الميناء بوحدات شفط وتغطية عنابر السفينة

¹ - الخطوط الإرشادية لتطبيق نظام الإدارة البيئية للموانئ البحرية، إصدار 2010 الموقع الإلكتروني www.eeaa.gov.eg، ص 36.

أثناء عمليات الشحن أو التفريغ بأغطية بلاستيكية، وبناء سور حول ساحات الشحن والتفريغ وتزويده برشاشات مياه.

- استخدام ناقلات حلزونية مغلقة.

- تنفيذ برامج الصيانة لجميع المعدات المستخدمة في عمليات الشحن والتفريغ، ومن مصادر التلوث أيضا المخلفات السائلة الناجمة عن نقل المواد البترولية، حيث تعتبر من المشاكل البيئية الكبيرة التي باتت تهدد البيئة على المستوى المحلي والإقليمي والعالمي، لذا يجب أن توفر إدارة الميناء الأوعية والمعدات اللازمة لتجميع وتخزين ونقل ومعالجة المخلفات السائلة التي يتم استقبالها من السفن والناقلات، حتى تتناسب مع كمية المخلفات التي يتم استقبالها من حيث التعبئة والنوعية، طبقا لاتفاقية ماربول والدليل الشامل عن معدات استقبال النفايات بالموانئ الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO)¹.

هذا إضافة للتلوث الناتج عن النشاطات السياحية والصيد ومناطق الصيانة والإصلاح، اذ تمثل الموانئ أحد أهم مراكز التلوث البحري نظرا لتعدد الأنشطة المقامة بها، لذا يجب أن تتم جميع الأنشطة والعمليات من خلال نظام إدارة بيئية متكامل للحد من الملوثات الناتجة عنها، وذلك باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع ومكافحة التلوث بتطوير الأداء ووضع أهداف وغايات خاصة بكل موقع على حدة من المواقع التي تعتبر مصدرا من مصادر التلوث.

أهدف من السلامة والأمن داخل الموانئ إذن هو:

- سلامة وأمن العاملين في الميناء.

- سلامة السفن منذ دخولها الميناء إلى تراكيبها على الرصيف مع ضمان سلامتها من جميع المخاطر والأضرار.

- سلامة عمليات الشحن والتفريغ من وإلى السفينة.

¹ - الخطوط الإرشادية لتطبيق نظام الإدارة البيئية للموانئ البحرية، المرجع السابق، ص36.

- توافر وسائل الأمن والسلامة المتواجدة على رصيف التراكي، والتأكد من الاختيار الأمثل لنوعية الرصيف وإمكانياته حسب نوعية السفينة وكمية وأنواع البضائع التي عليها.

- سلامة وتأمين البضاعة منذ خروجها من السفينة إلى المخازن الجمركية داخل الميناء أو إلى خارج الميناء خاصة البضائع الخطرة.

- سلامة ونظافة كل من المسطح المائي والأرضي لمنطقة الميناء والتأكد من عدم تعرّضها للملوثات المختلفة مع تأمينها ضد مخاطر الحوادث.

- التأكد من تطبيق قواعد السلامة والأمن للعاملين بمنطقة الميناء في مختلف القطاعات والإدارات¹.

"السلامة ينبغي توفيرها للمباني والبضائع والأشخاص، باستخدام الآليات والمعدات الآمنة، وإحاطة المواد الخطرة بدرجة عالية من السلامة.

إذن وبدراسة هذه القواعد التنظيمية نجد أن المشرع الجزائري أكد على السلامة والتي نعني بها حماية الأرواح والممتلكات على كل المحيط المينائي، من خلال الاستعانة بالوسائل التقنية التي تسهّل وتساعد الأعوان المكلفين بالرقابة لتأمين واستقرار الهياكل المينائية. ومن هذه الوسائل:

- جهاز سكانيير لمعرفة الأمتعة والبضائع المحملة وتحديد نوعيتها.
- جهاز سكانيير خاص بالسيارات والشاحنات.
- وسائل الاتصال السلوكية واللاسلكية التي يجب توفيرها للموظفين المكلفين بالحماية.
- كاميرات المراقبة التي توضع في الأماكن التي تحددها اللجنة الأمنية.
- البطاقات المغناطيسية.

توظف هذه الأجهزة خاصة عند المدخل الرئيسي للميناء، وفي قاعات انتظار المسافرين وأماكن تسليم البضائع ومدخل السفن.

¹ - سلطان بن محمد المطيري، التنسيق بين الأجهزة الأمنية في الموانئ البحرية بمنطقة المدينة المنورة ودوره في تحقيق الأهداف الأمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض، 2009، ص 80.

- كما يجب تدريب الكوادر البشرية العاملة بالميناء لدورها الفاعل في ضبط الأمن.

المطلب الثالث : الخدمات المينائية المقدمة للسفن.

تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالموانئ أو المرور بها للمساعدة وتختلف أشكال هذه المساعدات ، فقد تحتاج لمن يرشدها إذا كان الأمر مثلا متعلقا بصعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل ، كما قد تحتاج لمن يوصلها إلى برّ الأمان إذا ما تعطلت محركاتها وآلاتها ، فتستعين بقوة سير خارجية ، إضافة إلى أنّ الطاقم والسفينة بحاجة إلى التزود بالمواد الغذائية والطبية والوقود وغيرها من الخدمات. فالسفينة تحتاج إضافة إلى الطاقم الذي يتولى تسييرها في الظروف الطبيعية، إلى أشخاص آخرين يعينونها على الاستمرار في رحلتها في الظروف الاستثنائية ، ويتعلق الأمر هنا أساسا بعمليتي القطر والإرشاد، وهي خدمات تدخل ضمن الملاحة المساعدة وفقا لنص المادة 87 من المرسوم التنفيذي 01-02 "تعدّ القيادة والإرشاد والقطر والتموين أهمّ الخدمات المقدّمة للسفن، وقد نصّ على وجوبها المشرع الجزائري في المادة 601 من القانون البحري الجزائري "يتعيّن على الربان استعمال خدمات المرشد والقاطرة عندما تتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك"، هذا إضافة للخدمات الفنية كالإصلاح والصيانة وتأجير الساحات والمخازن والتفريغ والشحن، مع إدخال كل ما هو متطورّ في مجال تكنولوجيات الخدمات وإصلاح وصيانة السفن حتى تكون خدمات الميناء متكاملة وحتى لا تلجأ السفن إلى موانئ أخرى للحصول على تلك الخدمات ممّا يفقد الميناء ميزة تكامل الخدمات به، وبالتالي على إدارة الميناء أن تقوم بإعداد الخطط والإستراتيجيات التي تضمن الوصول ببنية الميناء إلى المواصفات العالمية للموانئ المحورية، ويحافظ بالتالي على سمعته وجاذبيته للسفن.

سأحاول من خلال هذا المطلب معالجة هذه الخدمات بتحديد مفهومها وإبراز دورها الفعال والتكميلي في خدمة الملاحة البحرية وضمان سيرها بأمن وسلام.

الفرع الأول : الإرشاد البحري.

تعتبر عملية الإرشاد من أقدم النظم البحرية، حيث كان المرشد قديماً يتولى قيادة السفينة من الواجهة الملاحية، في حين كانت اختصاصات الربان تقتصر على المهام التأديبية والتجارية، وكان يعرف بمرشد أعالي البحار، وهو يختلف عن المرشد بمفهومه الحالي، وهو الشخص الذي يساعد ويوجه الربان عند اقترابه من الساحل والدخول إلى الميناء أو الخروج منه، حيث أصبح دوره يقتصر على توجيه السفينة وإعطاء النصح للربان وإرشاده إلى خط السير الواجب اتباعه لسلامة السفينة عند دخولها وخروجها من الميناء.

أولاً : تعريف الإرشاد البحري.

هو عملية لا غنى عنها في الملاحة البحرية حيث تناولته بالتفصيل جل التشريعات. وقد عرفه القانون البحري الجزائري في المادة 171 " الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدم الديوان الوطني للموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها".

كما عرفت المرشد المادة 90 من المرسوم التنفيذي 02-01¹ المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها "يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكّها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء".

وقد عرفته المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ²، "بأنه كل

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 22 شوال 1422 هـ الموافق لـ 06 يناير 2002 تحدّد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 01، المؤرخة في 6 يناير 2002، ص 3.

² - المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1420 هـ الموافق لـ 09 يناير 2006، يحدّد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 02، المؤرخة في 15 يناير 2006، ص 17، المعدل بمقتضى المرسوم الرئاسي 15-08 المؤرخ في 23 ربيع الأول 1436 الموافق لـ 14 يناير 2015 الجريدة الرسمية المؤرخة العدد 03 المؤرخة في 27 يناير 2015.

شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها ، وفي الموانئ والمراسي والمياه الداخلية وفقا للشروط المحددة في هذا المرسوم. وعرف أيضا بأنه : "الشخص الذي يستعين به الربان لتوجيهه عند قيادة السفينة وأثناء الدخول والخروج من الموانئ والقنوات"¹.

ثانيا : إلزامية الإرشاد وأهميته.

أكد التشريع الجزائري على إجبارية الإرشاد من خلال المادة 172 من القانون البحري والمادة 4 من المرسوم التنفيذي 08-06 حيث نصت على أن الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء ، ويقوم به مرشدون يتمتعون بمؤهلات وخبرة مهنية منصوص عليها في هذا المرسوم، وقد عدل هذا المرسوم التنفيذي بالمرسوم الرئاسي 08-15 ومن بين المواد التي مسّها التعديل المادة 11 والمادة 13، كما أنه استبدل عبارة الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

حظيت هذه العملية بتنظيم محكم من خلال تزويد كل ميناء بمحطات للإرشاد مسخرة بكل الوسائل والإمكانيات البشرية والمادية ، وتخضع لرقابة السلطة المكلفة بالبحرية التجارية للتأكد من حسن سيرها ونوعية الخدمات المقدمة للسفن،وقد حددت هذه المحطات القرار المؤرخ في 5 محرم 1428هـ الموافق لـ 24 يناير 2007 تحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل إذ تشير المادة 02 من القرار الصادر سنة 2007 : تزود الموانئ الجزائرية بمحطة إرشاد واحدة.

كاستثناء أشارت له الفقرة الثانية تزود موانئ أرزيو ، بطيوة ، ميناء سكيكدة ، بجاية بمحطتين، تشير المادة 3 من ذات القرار إلى أنه : تبعا لكثافة النشاط البحري يجب أن

¹ - René Rodière, le navire, droit maritime Français, 1980, n° 318, p 254.

تتمتع كل محطة إرشاد بحدّ أدنى من المستخدمين المرشدين وبوسائل العمل المحدّدة، ويكون ذلك كله تحت سلطة وتقدير السّطات المينائية.

حدّد القانون شروطا خاصة لا بدّ من توافرها في المرشد البحري ، من خلال نص المادة 11 وما يليها في المرسوم التنفيذي رقم 08-15 وهي شروط صارمة إضافة إلى قواعد ممارسة الإرشاد التي نصّت عليها المادة 29 من نفس المرسوم التنفيذي والتي تنظمها السّطة المينائية وتسلمها للمرشدين والمتمثلة أساسا في وجوب التنسيق بين المرشد وربان السفينة، فالمرشد ملزم بإعطاء كل خبرته الفنية لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها، إذ بإعطاء الربان كل المعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب الإلتباع عند دخول السفينة منطقة الإرشاد أو التحرك فيها أو الخروج منها، و يطلب من الربان اطلّاعه عن طول السفينة وعن ماكانتها وآلاتها التي من شأنها أن تؤثر على مناورة السفينة¹، كما يطلب منه القيام ببعض الإجراءات والتوجيهات مثل :

- تقديم معلومات عن المنطقة التي سترسو بها السفينة من حيث عمق المنطقة، و على أساسه يطلب المرشد من الربان تجهيز المخطاف للإلقاء.

- كما يطلب منه تجربة محركات السفينة للتأكد من أنها تعمل بكفاءة، و تجهيز المخاطيف الأمامية للإلقاء عند الطلب.

- كما عليه تبليغ الربان بالإجراءات القانونية المتبعة في الميناء وخاصة فيما يتعلق بإجراءات السلامة الخاصة بالشحنة والاحتياطات الواجب اتخاذها لمنع وقوع الحوادث، كما يجب عليه تبليغه بالاحتياطات الواجب اتخاذها بشأن سلامة السفن بعد عملية ربطها إلى الرصيف، و عليه أن يؤدي التزامه بكل عناية.

من بين القواعد التي تثبت أهمية الإرشاد في الحفاظ على السلامة والأمن البحري ما تنصّ عليه المادة 35 من المرسوم التنفيذي 08-06 "يجب على المرشد الرئيسي تحديد فترات خدمة المرشدين البحرين وراحتهم في ظل احترام استمرارية الميناء بإجراء مداولة

¹ - إيمان فتحي الجميل حسن ، المساعدة البحرية (الإنتقاذ البحري ، القطر البحري ، الإرشاد البحري) دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 98.

بين المرشدين". وتشير المادة 36 من المرسوم التنفيذي 08-06 إلى أنه يجب تحديد مدّة خدمة كل مرشد حتّى لا يلحق أي سبب ضررا بالأمن البحري. كما أنّه لا يجوز للمرشد التغيب عن محطة الإرشاد أو الانقطاع بدون رخصة ، كما يفترض بالمرشد إعلام المرشد الرئيسي والسلطة المينائية بكل ما يتعلّق بالسّفينة المرشدة، خاصة إذا ما كان هنالك خطر قد يمس الركاب أو الحمولة، وكذا الحوادث أو الطوارئ التي قد تحدث أثناء عملية الإرشاد والتي يكون من شأنها المساس بأمن الملاحة البحرية والبيئة البحرية وحالة المباني المينائية.

تبدأ عملية الإرشاد ابتداء من حضور المرشد البحري أمام السّفينة أو صعوده على متنها في نطاق حدود المحطة ، وتنتهي عند وصول السّفينة إلى مكان الوصول ، وهذا وفقا لما نصّت عليه المادة 42 من المرسوم التنفيذي 08-06 والمادة 174 من القانون البحري الجزائري.

يلتزم الربان في المقابل بتقديم كل التسهيلات للمرشد والوسائل الضرورية عند صعوده على السّفينة إلى حين الانتهاء من عمله ، كما عليه التصريح للمرشد بكل المعلومات المتعلقة بالسّفينة وخط الغطس وسرعة وأوضاع تحرك السّفينة.

كما أشارت اتفاقية سولاس وحفاظا دائما على سلامة الأرواح، إلى وجوب توفير الأجهزة اللازمة للمرشد للقيام بعمله على أحسن وجه، كتجهيز سلام المرشد بحيث يجب أن تكون ملائمة لغرض صعود ونزول المرشد بأمان ، وأن يكون تثبيته بعيدا عن أي مخرج محتمل من السّفينة ، وأن تشد كل درجة من درجات السلم بثبات على جانب السّفينة ، كما بيّنت المواصفات والمقاييس التي يجب احترامها في السلم ويشرف على هذه العملية ضابط مسؤول عن السّفينة¹، وفي ذلك تشير الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر 1978 في المادة 20 من الباب الثاني، إلى أنّه على الرغم من واجبات والتزامات المرشد فإنّ تواجده على

¹ - وسيم غالي ، القانون البحري ومعاملات السفن ، ص 448. وانظر أيضا إيمان حسن فتحي الجميل ، الحوادث البحرية، المكتبة الجامعية الحديثة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013 ، ص 224.

ظهر السفينة لا يعني الربان أو الضابط القائم بأعمال النوبة من واجباتهم والتزاماتهم تجاه سلامة السفينة، ويجب أن يتبادل كل من الربان والمرشد المعلومات المتعلقة بإجراءات الإبحار والظروف المحلية، وخصائص السفينة ويجب على الربان والضابط القائم بأعمال النوبة، التعاون مع المرشد والإبقاء على المتابعة الدقيقة لموقع السفينة وحركتها".

ليس شرطاً على المرشد أن يقوم بعمله على متن السفينة ، فقد تحول بعض الظروف الجوية أو التقنية دون ذلك ، فيقوم بالمساعدة عن بعد ويكون ذلك باستخدام وسائل خاصة تسمح له بتتبع خط سير السفينة واستخدام رموز بحرية موحدة ومتعارف عليها بين الربان والمرشد وهي محدّدة من طرف المنظمة البحرية العالمية.

الهدف الأساسي من هذه العملية هو المحافظة على سلامة السفينة وما عليها وعلى منشآت الميناء أيضا ، فقد أصبح وجود المرشد على متن السفينة مهما جداً أثناء دخولها أو خروجها من الميناء وتحركها به، فتواجهه من شأنه تفادي الكثير من الحوادث كالتلوث البحري وعرقلة الملاحة أو إحداث أضرار بالمنشآت المينائية، خاصة إذا كانت هذه المناطق محفوفة بالمخاطر لكثرة الشعاب المرجانية أو الصخور، أو لشدة تعرجاتها أو لصعوبة الرسو على أحد أرصفة الميناء لكثرة العوائق التي توجد بها من منشآت فنية وصخور وضآلة مياه قاع البحر وازدحام حركة السفن¹.

ثالثا : المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد.

غالبا ما ينجر عن عملية الإرشاد أضرار قد تصيب السفينة محل الإرشاد أو سفينة الإرشاد نفسها ، أو المرشد والبحارة أو الغير ، وبالتالي وأخذا بالقواعد العامة فمتى كان هناك خطأ سبب ضررا وجب التعويض، وبالتالي البحث عن المسؤول عن الخطأ الذي سبب الضرر ويمكن تحديد هذه المسؤولية بتحديد المتضرر.

أ) المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة محل الإرشاد :

¹ - هاني دويدار ، محمد فريد العربي ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع ، الإسكندرية، 2000، ص 531.

قد يصيب السفينة محل الإرشاد أو أحد ركبها ضرر من خلال قيام المرشد بعمله، ويكون المرشد السبب فيها كأن يقدم معلومات غير صحيحة أو غير ملائمة للربان عن طبيعة مسالك الميناء أو أعماق الممر المائي أو خط السير الواجب اتباعه¹، فسوء التوجيه أثناء مناورات الإرشاد قد يؤدي إلى جنوح السفينة مثلاً واصطدامها بالصخور أو أرفصة الميناء.

بالتالي وأخذاً بالقواعد العامة يكون المرشد مسؤولاً لأنه هو من سبب الضرر بخطئه بشرط أن يثبت الربان أو المجهز خطأه، إلا أن بعض التشريعات تعفي المرشد من المسؤولية ويتحملها المجهز²، وهذا دليل على تأمين المرشد في عمله ورفع القلق عنه أثناء أداء مهمته، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 183 من القانون البحري "يعتبر مجهز السفينة مسؤولاً تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد، والتي تعدّ كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة"، كما أن تبرير إعفائه يكمن في أن الربان ليس مجبراً بقبول تعليمات المرشد، بل يجوز له أن يمتنع عن اتباعها إذا ما رأى في ذلك ما يعرض السفينة للخطر، وهو ما نصت عليه المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم حيث أقرت مسؤولية المجهز اتجاه الغير عن التصادم الواقع بسبب خطأ المرشد.

ب) المسؤولية عن الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أو المرشد :

يتحمل مجهز السفينة كافة الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أثناء تنفيذها لعملها، حتى ولو كانت هذه الأضرار ناتجة عن خطأ ينسب إلى المرشد نفسه وفقاً لنص المادة 184 من القانون البحري الجزائري "تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الإرشاد أو خلال حركات صعود أو إنزال المرشد على عاتق مجهز السفينة المرشدة، إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد"، وكذا نص المادة 90 ف3 من المرسوم التنفيذي 01-02 "تمّ هذه

¹ - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر، عنابة، 2010، ص 98.

² - محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 137.

العملية تحت مراقبة المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية، وتحت مسؤولية ربان السفينة طبقاً للعواديات البحرية"، ومن ثمّ يكون المجهز مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد إذا حصلت أثناء عملية الإرشاد، إلاّ إذا استطاع إثبات أن الضرر الذي حصل كان بخطأ منهم وأنّ هذا الخطأ هو الذي أحدث الضرر.

ج) المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الغير أثناء عملية الإرشاد :

كما تصيب الأضرار السفينة المرشدة وطاقمها وسفينة الإرشاد وطاقمها، قد تصيب الغير، كأن تصطدم السفينة محل الإرشاد بسفينة أخرى أثناء دخولها أو تحركها في الميناء، أو أن تحدث أضراراً بالمنشآت المينائية أثناء القيام بمناورات الإرشاد، فالمسؤولية هنا تقع على المجهز أخذاً بنص المادة 183 ق.أ.ج، لأنّ مهمة المرشد كما سبقت الإشارة تنحصر في إرشاد الربان "فهو يعتبر تابعا للمجهز لأنّه يزاول نشاطه وعمله لحسابه ويؤدي عمله تحت رقابة وإشراف الربان"¹، وبالتالي يكون المجهز مسؤولاً قبل الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد.

يتبيّن من كل هذا أنّ المسؤولية تقع دائماً على المجهز كونه هو من يتولى عملية الإشراف والتوجيه والقيادة، كما أنّ ما يصدر عن المرشد من توجيهات ليست إلزامية للربان متى رأى فيها خطراً على السفينة ومن عليها، وبالتالي فهو مسؤول إلاّ إذا أثبت أنّ الضرر كان نتيجة خطأ جسيم من المرشد، لأهمية العملية أوجب القانون شروطاً خاصة لا بدّ من توافرها في شخص المرشد حتّى يكون أهلاً للإرشاد ومرشداً فعلياً، وقد حدّد المرسوم الرئاسي 08-15 المعدل للمرسوم التنفيذي 06-08 في مادته 11 المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين، وتبيّن المادة 29 وما يليها أهمّ قواعد ممارسة الإرشاد البحري، وكذا أهمّ الإجراءات الواجب إتباعها من طرف الربان تجاه المرشد على متن السفينة وحددت الجهات المختصة، حيث يعينون من طرف السلطة المينائية والتي تمنحهم بطاقة مهنية.

¹ - جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 409.

الإرشاد لا تملية اعتبارات سلامة السفينة فقط، وإنما هو سبيل لحماية منشآت الميناء وتيسير حركة الملاحة فيه¹.

الفرع الثاني : القطر البحري.

هو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجرّ أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجره ، "وهو بوجه عام الاستعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال ذاتيا"² ، وقد بينت المادة 860 من القانون البحري الجزائري وما يليها أحكامه : "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة".

حدّدت المادة 861 من القانون البحري كما المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها مجاله :

تدخل في عداد خدمات القطر :

1- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

2- مناورات الإرشاد والانتقال وإبحار السفينة.

3- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة البحرية.

تمّ عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة ، وتبعاً لذلك يتقيّد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير ، ويتعيّن على الشخص الملزم بالقيام بخدمات القطر أن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليه السفينة الصالحة والمزودة بالتجهيز والتسليح والتموين والآلات اللازمة للقيام بهذه الخدمات ، بطريقة تضمن سلامة العملية البحرية.

القطر إجراء يمكن أن تفرضه السلطة المينائية على الربان قبل أية حركة تقوم بها السفينة ، وكل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن والنظام.

¹ - إيمان فنجي حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 128.

² - هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 293.

ونصّت المادة 864 من القانون البحري الجزائري على وجوب أن تتمّ خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه ، ووفقا لمبادئ الملاحة السليمة، كما تبرز أهمية تحديد وقت بدأ عملية القطر ونهايتها من خلال تحديد نطاق المسؤوليات الناشئة عن العملية، وكذا لتحديد مدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري في حالة التصادم الواقع بين سفينة القطر والسفينة المقطورة ، فإن كان التصادم قد وقع خارج نطاق عملية القطر وجب تطبيق أحكام التصادم البحري ، أمّا إذا وقع داخل هذا النطاق فلا تطبق هذه الأحكام ، وإنّما وجب تطبيق الأحكام الخاصة بعقد القطر"¹.

السفن القاطرة هي عادة سفن متخصصة ، تتميز بقوة آلاتها ومحركاتها حتى تتمكن من إنجاز مهمتها في الدفع والجرّ ، كما أنّها تتميز بصغر حجمها حتى تتمكن من القيام بالمناورات اللازمة للدخول أو الخروج من الميناء أو المرور في القنوات. تختلف الطبيعة القانونية لعقد القطر باختلاف الغرض المقصود منه ، فقد يكون عقد القطر عقد نقل ؛ إذا ما قصد به جرّ مواعين وصنادل، أو سفينة ليس لها قوّة دفع خاصة ، فهي بموجب هذا التكييف تعتبر ناقلة للسفينة المقطورة ما يجعلها تشبه البضائع. قد يكون عقد مقاولة إذا قصد منه مساعدة سفينة ذات قوّة دفع خاصة مزودة بالربان والطاقم عند دخولها ، أو خروجها إلى الميناء أو رسوّها على الرصيف ، إذ يتعهد بموجبه صاحب السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة.القطر عملية يراد منها الوقاية من خطر الجنوح أو التصادم متى تعطلت وتوقفت خاصة عند مدخل الميناء .

يبقى أنّ لعقد القطر البحري ميزته الخاصة ومجاله الخاص ، إذ تعود هذه الميزة إلى طبيعة الأدوات التي تستعمل في تنفيذه من وجوب توافر سفينتين إحداها قاطرة والأخرى مقطورة ومجال التنفيذ يكون في البحر والموانئ².

¹ - محمد فريد العربي ، هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 534.

² - محمود شحماط، المرجع السابق ، ص 109.

أولاً : الآثار المترتبة عن عقد القطر البحري.

قد تحدث أضرار معينة أثناء تنفيذ عملية القطر ، وقد تلحق هذه الأضرار السفينة القاطرة أو المقطورة أو الغير ، كما قد تصيب المنشآت المينائية ، وقد حدّد المشرع الجزائري كغيره من التشريعات المسؤولية المترتبة على إدارة عملية القطر ، حيث نصّت المادة 866 من القانون البحري في الفقرة الثانية على أنّ : "كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلاّ إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة" ، في هذه الحالة يكون لربان السفينة المقطورة سلطة التوجيه والرقابة على ربان السفينة القاطرة ، فيكون مجهزة السفينة المقطورة مسؤولاً عن كل الأضرار الواقعة أثناء عملية القطر، والتي تصيب السفينة القاطرة أو الغير ، ويجوز له دفع مسؤوليته إن أثبت أنّ الضرر الواقع كان نتيجة خطأ صادر من مجهزة السفينة القاطرة أو من أفراد طاقمها ، وهذا ما نصّت عليه المادة 866 في فقرتها الثانية من القانون البحري الجزائري، كما يمكن تحديد المسؤولية باتفاق الطرفين اتفاقاً صريحاً ومكتوباً على أن يكلف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر ، وتكون بالتالي الأضرار الناتجة عن القطر على عاتق مجهزة السفينة القاطرة إلاّ إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة وفقاً لنص المادة 867 من نفس القانون بفقرتيها 1 و 2 ، فمتى اتفق الطرفان كان لربان السفينة القاطرة سلطة الإشراف والرقابة والتوجيه على السفينة المقطورة ، ويسأل مجهزةها عن الأضرار الحاصلة أثناء عمليات القطر إلاّ إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة.

أمّا إذا كانت الأضرار نتيجة قوّة قاهرة ، جاز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما من كل تعويض ، وهذا حسب نص المادة 868 من القانون البحري.

نلاحظ بالنسبة لبعض التشريعات كالتشريع المصري مثلاً قد ميّزت في المسؤولية الناتجة عن عملية القطر بين المسؤولية الواقعة داخل الميناء، وهي التي أكدت على مسؤولية السفينة المقطورة كما بيّنها المشرع الجزائري في المواد السابقة الذكر ، وبين الأعمال الواقعة خارج الميناء أي في البحر ، حيث أكدت على أنّ كل الأضرار الناتجة عن عملية القطر تقع على عاتق السفينة القاطرة ، إلاّ إذا أثبت أنّ الضرر ناتج عن خطأ

السفينة المقطورة ، وهو ما أكدته المادة 280 فقرة 1 من القانون المصري ، وإذا اتفق الطرفان على أن تكون إدارة القطر للسفينة المقطورة وفق اتفاق صريح فإن المسؤولية عن الأضرار تكون على عاتق هذا الأخير ، ولا يكون له الرجوع على السفينة القاطرة حتى ولو كانت سببا في إحداث الضرر نتيجة خطأ مجهزها لوجود هذا الاتفاق الصريح ، "ولا شك أنه حكم هام في صالح السفينة القاطرة حتى تؤدي أعمالها في أمان تام"¹. مفاد هذا التمييز أن القطر خارج الميناء غالبا ما يقع بسبب افتقار السفينة المقطورة لقدرتها على التسيير الذاتي فيتولى ربان السفينة القاطرة عمليات القطر ، ويعد بمثابة عقد نقل ، يكون فيه مجهز السفينة القاطرة مسؤولا عن جميع الأضرار ، بينما القطر داخل الموانئ يكون عادة لمعاونة السفينة المقطورة التي تتوفر على قوة دفع خاصة مزودة بالطاقم للقيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو الرسو ، حيث تكون القاطرة وعرباتها تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة ، ومن ثم يسأل مجهز السفينة المقطورة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء القطر².

يبقى أن المشرع الجزائري لم يفصل مجال مسؤولية السفينة القاطرة والمقطورة حيث أكد على مسؤولية السفينة المقطورة متى ثبت خطأها، ولم تبرز مسؤولية السفينة القاطرة إلا في حالة الاتفاق على تحملها المسؤولية ، أو متى أثبتت السفينة المقطورة أن الخطأ سببه القاطرة مع أن حجج التفرقة التي أتى به المشرع المصري مهمة ومنطقية.

ثانيا : مكافأة القطر.

نصت عليه المادة 860 من القانون البحري "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، لخدمات القطر بواسطة سفينة".

يعتبر عقد القطر من عقود المعاوضة، إذ تضطلع به مشروعات ذات طابع رأسمالي تهدف إلى الربح من وراء تقديم خدمات القطر، وتختلف كيفية تحديد الأجر الذي يتعين

¹ - جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 375.

² - جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 376، وانظر كذلك محمود شحماط، المرجع السابق ، ص 117.

على تجهز السفينة المقطورة دفعه بحسب ما إذا كان القطر من أجل تنفيذ المناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو إذا كان من أجل قطر السفينة في أعالي البحار، ففي الفرض الأول غالبا ما تتولى السلطات المينائية تحديد تعريفه القطر في حين يتولى الاتفاق في الفرض الثاني تحديده"¹، وقد نصّ عليها المشرع الجزائري في المادة 865 من القانون البحري "مكافأة خدمات القطر تحدّد باتفاق الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريفه وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصا ملائمة تحدّد مبلغ المكافأة حسب الأعراف"، وتشير الفقرة الثانية على أنه، في حالة عدم وجودها أيضا يجب دفع مكافأة عادلة وتستحق عند تأدية عملية القطر".

الفرع الثالث : التموين والقيادة والمناولة.

تعتبر القيادة والتموين من بين الخدمات الهامة جدا المقدمة للسفن ، إذ تتمثل عملية التموين في تزويد طاقم السفينة والركاب والسفينة في حدّ ذاتها بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية ، وكذا الوقود السائل والزيوت ، وذلك من قبل مومنين معتمدين، وفقا لنص المادة 96 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01-2002 ، تنجز عمليات التموين بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم ، أو الركاب أو السفينة من قبل مومنين معتمدين ، وضمن الشروط المحدّدة في التشريع والتنظيم المعمول بها.

تضيف المادة 97 من المرسوم التنفيذي 02-01: "تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية، وتقدّم هذه الخدمات من طرف السلّطة المينائية والهدف منها دائما الحفاظ على سلامة الأرواح والأموال". بما يضمن لها الحفاظ على سمعتها باعتبارها مستلزمات وأساسات عمل الموانئ.

¹ - عادل علي المقدادي القانون البحري السفينة النقل البحري الحوادث البحرية التامين البحري دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان

أمّا القيادة فقد نصّت عليها المادة 88 من المرسوم التنفيذي 01-02 وتعني المساعدة التي تمنح للربان لقيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ، وهي عملية إجبارية بالنسبة لكل السفن الوطنية والأجنبية وذلك كله حماية لها ولمن عليها.

- **المناولة La manutention**: تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسّها وفكّها وإنزالها وتسليمها لأصحابها، وهي خدمات يوفرها الميناء باستخدام الآليات المتحركة والثابتة لذلك، وقد نصّ عليها المشرع الجزائري في المواد من 912 - 919 من القانون البحري الجزائري.

لأهمية هذه العملية فقد اشترط المشرع أن تنفذ في إطار الكفاءة المهنية وفقا لنص المادة 914 القا بح ج، و المرسوم التنفيذي رقم 139-06 والذي يحدّد شروط و كيفيات ممارسة نشاطات القطر وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ¹، والذي خضع للتعديل بمقتضى المرسوم التنفيذي 363-08 والذي أكّد على وجوب قيام هذه العمليات من قبل أشخاص مؤهلين مهنيا، وأكّد التعديل في المادة 03 على وجوب أن يكون المتعامل من جنسية جزائرية أو خاضعا للقانون الجزائري متى كان شخصا معنويا².

يجب بالتالي توفير المعدات اللازمة للقيام بهذه العملية على أحسن وجه، وهناك عدّة أنواع من المعدات المستعملة لمناولة البضائع في الميناء منها الروافع الكبيرة (الأوناش) والرافعات الشوكية والرافعات المتخصصة.

- **الأوناش** : وتستخدم في رفع البضائع من عنابر السفن وإنزالها إلى أرض المرفأ، أو على شاحنات لنقلها إلى شاحنات أو مستودعات التخزين المختلفة، والأوناش على أنواع، فهناك الأوناش الثابتة والمتحركة وأوناش الأرصفة والأوناش العائمة في البحر، كما أنّ عددا من السفن تستعمل روافعها الذاتية لتفريغ حمولتها كسفن الحاويات.

¹ - المرسوم التنفيذي 139-06 المؤرخ في 16 ربيع الأول 1427 هـ الموافق لـ 15 أفريل 2006، الجريدة الرسمية عدد 24، المؤرخة بتاريخ 16 أفريل 2006.

² - المرسوم التنفيذي 363-08 المؤرخ في 10 ذي الحجة 1429 هـ الموافق لـ 8 نوفمبر 2008 تعدّل المرسوم 139-06 الذي يحدّد كيفيات ممارسة سلطات القطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية ، عدد 64 المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

- **الرافعات الشوكية** : تستعمل في أماكن التخزين ، لتحريك حمولة أو لمناولة صناديق ولها أنواع مختلفة.

- **الرافعات المتخصصة** : وهي رافعات غير مزودة بشوكة ، كما هو الحال في الرافعات الشوكية ، كالرافعات التي تحمل لفائف الورق بالتقاطها جانبيا، أو التي تلتقط رزما من البضائع الصبّ باستخدام محطات الرفع الضخ والشفط) ، إضافة إلى ذلك فهناك منشآت مساعدة للمناولة مثل Pontoon وهو منصة عائمة مستطيلة الشكل مسطحة القاع تستخدم أحيانا لمساعدة السفن أثناء الشحن أو التفريغ ، كما تستخدم لحمل رافعة...¹.

- **التشوين: L'acconage** ومعناه تداول البضائع وتحريكها، ويمكن أن ينطبق هذا التعبير أيضا على معالجة البضائع أثناء عملية شحنها ورحبها، أو على مراجعة البضائع للتأكد من العلامات على الطرود وعدد الطرود ووزنها ، وإن كانت مطابقة لما ورد في تصريحات الشاحن، وعملية المراجعة هذه المزدوجة تتم طبقا للعرف السائد بالميناء، وطبقا للاتفاق المبرم بين طرفي عقد النقل وبحسب ظروف الحال، لحساب الشاحن أولا والبضاعة على الرصيف، ولحساب الناقل ثانيا على ظهر السفينة²، وقد تناولته المشرع الجزائري في المادة 920 من القانون البحري "يشمل تشوين البضائع، العمليات الموجهة لتأمين استلام وتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة، وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

تشير المادة 922 من القانون البحري إلى أن هذه العمليات تستوجب الكفاءة والتأهيل في القائمين بها، وعلى مقال التشوين اتخاذ جميع التدابير اللازمة للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي، أو في المخازن الموجودة تحت عهده (مادة 923) قابح وحفاظا على نزاهة العملية على مقال التشوين اتخاذ

¹ - محمد جميل بيم، المرجع السابق ، ص 60.

² - بطران نجاة، القانون البحري ، السفينة، مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، المغرب بدون سنة ، ص 256.

جميع التحفظات ضدّ السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمّت معابنتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليبها.

الفرع الرابع : الخدمات الفنية.

الخدمات البحرية التي تقدّمها الموانئ للسفن ، تمثّل أهمّ مقومات نجاح الموانئ في تلبية احتياجات السفن الراسية بها، ويتجسد هذا النجاح في نوع وحجم وكلفة التسهيلات المقدمة من الميناء لشركات الخطوط الملاحية التي تتعامل معها، وتتنافس الموانئ فيما بينها في هذا المجال ، حيث أصبحت الموانئ تصنّف حسب نوع الخدمات والتسهيلات التي تقدّمها وخاصة في مجال الخدمات الفنية المتمثلة في الشحن والتفريغ، بتوفير الآليات الحديثة كالأوناش والروافع، وكذا أعمال الصيانة وإصلاح السفن وعمليات التخزين والمستودعات وغيرها¹.

- **تخزين البضائع** : من الخدمات الرئيسية التي يوفرها الميناء، توفير أماكن لتخزين أنواع البضائع وبالطريقة التي تتناسب مع كل نوع منها ، وبالتالي حفظ هذه البضائع وحمايتها من الضياع والسرقة والتلف وعوامل الطبيعة².

- **المنارات** : تقام المنارات أو الفنارات على كل من جانبي مدخل الميناء، وينبعث منها ضوء يوميض باستمرار في الليل خاصة لإرشاد السفن إلى مدخل الميناء.

- **شحن البضائع وتفريغها** : يقصد بشحن البضائع عملية رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة، أيا كانت الوسيلة المستعملة لذلك، والوضع العادي هو أن تقف السفينة بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة، حيث ترفع وتوضع على ظهر السفينة، والغالب أن يتم ذلك بواسطة رافعات السفينة، أو رافعات الرصيف، أو الرافعات العائمة أو الأنايب إذا تعلّق الأمر بسوائل كالبتروول بواسطة مصاعد خاصة بالنسبة لشحن الحبوب فهي تصبّ مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة ، وتستعمل الدحرجة بالنسبة للوسائل والوحدات

¹ - محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية، رسالة من المؤتمر الدولي للموانئ، والنقل البحري "التكامل من أجل مستقل

أفضل" من 7 إلى 9 فبراير 2010 موقع الأنترنت <http://ar.marineluv.com/story.aspx?334391>

² - محمد جميل بيرم، المرجع السابق ، ص 55.

المتحركة كالسيارات وعربات الصهاريج والثلاجات، وتتم العملية بسحبها من مناطق التخزين المكشوفة أو الحظائر إلى السفينة، ويقصد بالتفريغ تفريغ البضاعة أي إنزالها من سياج السفينة إلى الرصيف في ميناء الوصول، أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف¹، وتعتبر هذه العملية عصب الخدمات التي تؤدي داخل الميناء والتي بدونها يختل مفهوم عمله. قد ألغى المشرع الجزائري المواد المتعلقة بالقواعد الخاصة بالشحن والتفريغ من القانون البحري (873-887).

- **الرص والتستيف** : يقصد به ترتيب البضائع وتنظيمها بشكل يقيها خطر الهلاك، أو التلف أثناء السفر على أن يكون توزيعها في العنابر أو على السطح بحالة تحفظ للسفينة توازنها.

هنالك تعليمات تصدرها هيئة الميناء بالنسبة لتداول البضائع الخطرة، حيث جرت العادة على أن يكون الرص طبقا لما اتفق عليه في العقد، وطبقا لعادات الميناء ويجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو قطع من قماش يقيها ماء البحر، كما يتضمن التستيف إقامة الفواصل بين البضائع وبين الماكينة وجسم السفينة، وذلك لمنع الأضرار وميل السفينة بسبب ميل البضائع الصب إذا تحركت السفينة.

- **ورش الإصلاح والصيانة** : لا بد وأن يتوفر الميناء على ورش لإصلاح وصيانة السفن حالما احتاجت إلى ذلك، باستخدام أحدث التكنولوجيات للحفاظ على مكانتها وأهميتها وحتى لا تنتقل السفن إلى موانئ أخرى لإصلاح أعطابها، وتشمل هذه العملية جميع أعمال الصيانة والإصلاح الخفيف لبدن السفينة والأسطح والماكينات المساعدة، وفك وتركيب وإصلاح الأجهزة والمعدات الكهربائية والتي لا تحتاج إلى دخول السفينة الحوض الجاف، والتي تتم عادة بغاطس الميناء أو على أرصفة مخصصة لذلك .

¹ - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 24، وانظر علي الشرقاوي، المرجع السابق، ص 34.

إن تأدية هذه الخدمة يحقق إرادات إضافية في حالة القيام بها خلال توقف السفينة في الموانئ لأعمال الشحن والتفريغ ، واستمرار هذه الخدمة يتطلب توفر الإمكانيات والمعدات الحديثة والأجهزة المتطورة والعمالة الفنية المدربة والمؤهلة للقيام بالمطلوب بسرعة ودقة حسب جدول زمني واضح متفق عليه.

كدليل على الاهتمام العالمي بمجال الصيانة وإصلاح السفن وجدت مراكز عدة تهتم بذلك كمجمع الملك فهد لإصلاح السفن بميناء جدة الإسلامي والملك عبد العزيز بالدمام، حيث سجلا إكتفاء ذاتيا في مجال صيانة وإصلاح السفن ، إذ يضمان تجهيزات حديثة ومتكاملة ويقدمان خدماتهما بأسعار تنافسية¹، وكذلك مركز دامن شيبيرير بريست Damen Shiprepair Breast لإصلاح السفن بفرنسا الذي أنشأ سنة 1968² وقد قام هذا المركز بصيانة العديد من السفن الكبيرة وناقلات النفط والبضائع والعبارات وحاملات الحاويات، لوجود الخبرة العالية في أعمال الإصلاح والصيانة واليد العاملة المؤهلة، وتسعى دامن إلى تحقيق النجاح من خلال كسب ولاء العملاء عن طريق مراعاة متطلبات السوق ورغبات عملائها، وذلك بالتغيير والتحسين المستمر وتطوير مستويات الخدمات حفاظا على الأمن والسلامة وتقديم خدماتها بأرقى مستويات الجودة، إضافة إلى خدمات التصليح العمومية فإن مهمتها تكمن أيضا في توفير مجموعة واسعة من الخدمات المتخصصة من خلال الاستعانة بنخبة من المتخصصين المؤهلين لصيانة معدات الإنقاذ ومكافحة الحرائق، وأجهزة التشغيل الآلي وخدمات العزل والأعمال الكهربائية كإصلاح المحركات والمولدات.

توجد بالجزائر مؤسسة البناء والتصليح بالمرسى الكبير، بالناحية العسكرية الثانية والتي تعتبر أهم مؤسسات الجيش الوطني الشعبي، وعرفت أولا بالديوان الوطني للبناء والتصليح

¹ - د. محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية في منظومة النقل البحري المصري، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري (التكامل من أجل مستقبل أفضل) 7 و9 فبراير 2010 بالاسكندرية، مصر PDF. الموقع السابق.

² - مركز دامن لإصلاح السفن فرنسا الموقع الإلكتروني: www.sulzer.com/article.php?category/=11...884

الذي أنشأ في 15 ماي 1974 تحت وصاية وزارة الدفاع الوطني، حيث شرع خلال هذه الفترة في تنفيذ برنامج للصناعة المدنية يشمل صناعة سفن الصيد، زوارق الدوريات، وفي سنة 1977 أعيدت هيكلية الديوان ليصبح مصنعا بحريا مدرسي لصناعة قاطرات 800 طن، زوارق صيد، ثم تحوّل سنة 1983 إلى منشأة البناء والتصليح البحري، اهتمت بإصلاح السفن، وأعيدت هيكلتها لتصبح مؤسسة البناء والتصليح البحري سنة 1994¹، وهي مؤسسة ذات طابع تجاري وصناعي.

من أبرز مهامها:

- تصميم، إنجاز البناءات البحرية.
- تصليح وعصرنة الأسطول البحري.
- النشاطات المرتبطة بتطوير الصناعات البحرية.

على غرار الورشات الأجنبية، تضمن المؤسسة بناء هياكل السفن قبل تركيب المحركات، أنظمة التصليح، التجهيزات ومختلف التوابع اللازمة، وتحظى هذه الأعمال بمراقبة تقنية دقيقة جدا ووفق معايير تكنولوجية عالمية، وقد اكتسبت خلال السنوات الماضية تجربة كبيرة في مجال البناء والإصلاح، وذلك بفضل الوسائل والمعدات التقنية الهائلة واليد العاملة الكفاء من مهندسين عسكريين ومدنيين، بدليل أن إنجلترا طلبت من المؤسسة إنجاز (07) هياكل لوحات بحرية نظرا لسرعة البناء البحري التي تتمتع به المؤسسة وأيضا المواصفات الجيدة التي يتميز بها إنتاج المؤسسة².

تم حاليا السماح للقطاع الخاص بالدخول في هذا النشاط وأصبح المبدأ السائد هو البقاء للأجود والأكثر كفاءة من حيث دقة الخدمة وسرعة الأداء ومصداقية التكاليف حيث عانت شركات القطاع العام من صعوبات في تطوير معداتها القديمة إذ أصبحت

¹ - مرسوم رئاسي رقم 94-335 مؤرخ في 17 جمادى الأولى 1415 الموافق لـ 22 أكتوبر 1994، يتضمن تحديد أحكام المرسوم

رقم 82-55 إلى مؤسسة البناء والتصليح البحريين بالمرسى الكبير، الجريدة الرسمية، عدد 71 المؤرخة في 02 نوفمبر 1994، ص 11.

² - غشة مولود، مؤسسة البناء والتصليح البحري، من أجل دعم قدراتنا الدفاعية البحرية، مجلة الجيش (5)، عدد 490، سنة 2004،

عاجزة عن تنفيذ برامج الصيانة والتجديد وعدم القدرة على مواصلة العمل مما أعطى الفرصة للقطاع الخاص للمنافسة مما ساعد على انتعاشه وزيادة معدلات الأداء بصورة عالية وكفاءة ملحوظة.

إضافة إلى هذه الخدمات توجد منشآت مينائية تتعلق بسلامة الملاحة واستقبال السفن وهي:

1- حاجز الأمواج : وهو جدار بحري متين البناء، يشيد عادة من أغلفة إسمنتية مملوءة بالأحجار مغطس في البحر، والهدف منه هو أن يستقبل الأمواج العاتية عند اقترابها من الشاطئ ومنعها من الوصول إلى الميناء.

2- الرصيف البحري : هو رصيف ممتد من البر يؤدي نفس غرض حاجز الأمواج ويستخدم كذلك في استقبال السفن وربطها إليه.

3- رصيف الميناء : هو رصيف يستخدم لرسو السفن وتحميلها وتفريغها.

4- مربوط السفن : عند رسو السفينة فإنها تلقى بمخاطفها في الماء كما تربط بأحكام في رصيف الميناء بواسطة كابلات تشد إلى مرابط وتكون الكابلات أو الحبال صلبة وممتينة.

5- الأحواض : هو مكان تجمع ماء البحر يحيط به رصيفان أو أكثر.

6- المرطم : هو الأرض الموجودة بين حوضين¹.

يتوقف نجاح المنظومة المينائية على مدى الترابط والتناسق بين تلك الخدمات والأنشطة وسرعة ودقة وتكلفة وجودة الأداء، وذلك من أجل مواجهة تحديات سوق التنافس الدولي بتحقيق متطلبات أصحاب السفن والمتعاملين مع الميناء وجذبهم إليها.

يتضح إذن أن هناك عوامل عدة يجب معرفة مدى توافرها من عدمه ضماناً لأمن

وسلامة السفن والموانئ وسير النشاط البحري :

1- طرق العمل على متن الوسائط البحرية وإعدادها الإعداد الصحيح الميسر.

2- الأشخاص العاملون على هذه الوسائط البحرية ومدى معرفتهم بالأنظمة ووعيهم.

¹ - محمد جميل بيرم، المرجع السابق ، ص 56.

- 3- المعلومات الوافية عن كل ما يتطلبه العمل البحري من سلامة وأمن.
- 4- معرفة العاملين في الموانئ والوسائط البحرية، بأدوات الطوارئ والإنقاذ وطلب النجدة.
- 5- التأكد من إلمام العاملين في الموانئ والوسائط البحرية بإجراءات السلامة البحرية وتقيدهم بذلك.

إذا فكلها عوامل مهمة يجب الاهتمام بتوفيرها وإلمام المسؤولين بها سواء على متن السفن أو الموانئ، فالحوادث والخروقات والتهديدات التي يمكن أن تصيب هذه المرافق الحيوية يكون غالبا كما سنرى سببها عدم الإحاطة بالمعرفة البحرية، والإهمال في تطبيق القوانين والتدابير اللازمة، ما أدى إلى تشديد الرقابة من خلال وضع هيئات أمنية تعمل على ضمان وسلامة استقرار المجال البحري.

الفصل الثاني : الحوادث البحرية وهيآت الأمن والسلامة.

إنّ 90% من التجارة الخارجية تتحرك عبر البحر، وبالتالي فإنّ قوّة العالم تكمن هنالك، هذا ما جعل الدول تسعى جاهدة لضمان الاستقرار والسلامة، والأمن في مجالها البحري، وذلك بتجهيز كل هيأتها ومصالحها الأمنية بما يتماشى مع المقاييس الأمنية العالمية، واتخاذ كل التدابير اللازمة لمواجهة ومجابهة جسامه الحوادث البحرية المتكررة ومحاوله التقليل من حدّتها وتأمين منافذها البحرية، وخاصة الموانئ من أي اختراق قد يهدّد استقرارها وسيادتها.

هذا ما سأحدّده من خلال التفصيل التالي:

- المبحث الأول : الحوادث البحرية.
- المبحث الثاني: الهيآت المكلفة بأمن الموانئ والسفن وسلامتها.

المبحث الأول : الحوادث البحرية.

لقد شهدت الملاحة البحرية العديد من الحوادث الكارثية التي حصدت الأرواح وأهلكت الأموال والممتلكات، وسببت أضرارا كثيرة للبيئة البحرية، ما أدى إلى توجيه المهتمين بصناعة النقل البحري للوقوف على أهم أسبابها والتعرف على أحسن السبل لتجنبها، وذلك من خلال تكوين العنصر البشري وتوفير المناخ المناسب للعمل، والاهتمام بالمعدات والتجهيزات، ولعل أهم هذه الحوادث كانت سببا في ظهور العديد من الاتفاقيات الدولية، ومن أبرزها غرق السفينة تايستيك والتي أغرقت معها 1500 شخص، والتي كانت سببا في ظهور اتفاقية سولاس لحماية الأموال والأشخاص في البحر 1974، وغرق ناقلة النفط توري كاينون وأموكا كاديز AMOCO CADIZ التي تسببت في تلويث البحر وكانت وراء اعتماد العديد من الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، على رأسها اتفاقية ماريول 1978/1973. وسأحاول من خلال هذا المبحث إبراز أهم الحوادث البحرية وتحديد أهم أسبابها.

المطلب الأول : التصادم البحري. L'ABORDAGE

يعدّ التصادم البحري من أهم المخاطر البحرية التي عرفتتها الملاحة البحرية منذ القدم، "فقد كان وقوعه قديما بكثرة عند دخول الموانئ أو الخروج منها، ولكنه كان شبه غير معروف في الوسط البحري، كما أن آثاره لم تكن بالخطورة التي هي عليها اليوم، حيث كان حجم السفن أصغر وسرعتها أقل، بخلاف العصر الحديث"¹، حيث أصبح من أكثر الحوادث تأثيرا على الملاحة البحرية، لاسيما بعد أن ازداد عدد السفن العملاقة وتضاعفت سرعتها واتحدت خطوط الملاحة، وانتشرت الآليات الضخمة مما جعله يولّد أخطارا جسيمة للأموال والأشخاص وكذا الأضرار البيئية التي تسببها المواد المتسربة من هذه السفن.

¹ - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 182.

الفرع الأول : تعريف التصادم البحري.

الأصل في التصادم أنه ارتطام مادي بين جسمين ، ومع ذلك يعتبر الضرر الناتج عن حركة السفينة تصادما بحريا ولو لم يكن ارتطاما ماديا.

قد عرفته اتفاقية بروكسل 1910 في المادة الأولى بأنه: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل بها التصادم".

إذن يتبين من خلال هذه المادة أنه حتى نكون بصدد تصادم، لا بدّ من حدوثه بين منشأتين عائمتين إحداهما سفينة ، ولا يعتدّ بالمنطقة التي يقع بها التصادم، سواء كان في المياه الداخلية أو في البحر وهذا التعريف سارت عليه جل التشريعات ومنها القانون الجزائري إذ تنصّ المادة 273 من القانون البحري الجزائري بأنه : "يعدّ تصادم السفن في البحار كل ارتطام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحية الداخلية ، دون الأخذ في الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم".

لتحديد المفهوم القانوني للتصادم البحري سأبرز أهمّ شروطه.

I- شروط التصادم:

يجب توافر شروط معينة في التصادم لاعتباره تصادما بحريا وتطبيق القواعد القانونية الخاصة به، "وقد بيّن القانون الدولي للسلامة البحرية ISM أن على كل سفينة استخدام جميع الوسائل المتاحة التي تتناسب مع الظروف والأحوال، لتقرّر وجود خطر التصادم من عدمه، ويعتبر هذا الخطر قائما في الحالات التالية :

- 1- حالة الشك.
- 2- حالة الحصول على بيانات تفيد حالة تصادم ، من جهاز رادار عامل.
- 3- عند ثبات الاتجاه لسفينة تقترب.

4- كما قد يتواجد هذا الخطر في حالة تغيير الاتجاه لسفينة كبيرة جدا وقريبة من سفينة أخرى¹.

متى تقرّر ذلك فيجب توافر الشروط التالية :

أ) أن يحدث التصادم بين منشأتين بحريتين أو أكثر ، فإذا ارتطمت بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أو أمواج أو صخور فلا يعدّ ذلك تصادما، بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية.
 ب) صفة المنشأة : يشترط لاعتبار الحادث تصادما أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية على الأقل سواء كانت صادمة أو مصدومة ، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية ، وكثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تحتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ ، فإن اصطدمت سفينة بحرية بمركب ملاحية داخلية في المياه البحرية أو الداخلية يعدّ الحادث تصادما بحريا ، أمّا ارتطام مركبان ولو في المياه البحرية فلا يعدّ التصادم بحريا ولا يخضع لأحكام التصادم ، فالعبرة في النظام البحري بصفة المنشأة لا بطبيعة المياه التي يقع بها، إذ لم يعد لنوع المياه اعتبار ، فسواء وقع التصادم في البحر أو في المياه الإقليمية نكون بصدد تصادم بحري ، كما تطبّق أحكام التصادم على السفينتين التابعين لنفس المجهّز كون لكل سفينة ذمة بحرية مستقلة عن الأخرى.

ج) ارتطام مادي: أي أن يحدث احتكاك وارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين ، كما يمكن أن يحدث تصادم دون ارتطام مادي وذلك إذا ما ارتكبت السفينة خطأ في القيام بالمناورات البحرية سواء بالانحراف في القيام بها أو إهمال القيام بها عند ضرورتها ، أو مخالفة الأحكام الخاصة بقواعد الملاحة البحرية، أي قواعد السير في البحر سواء كانت مقرّرة بموجب تشريعات وطنية أو اتفاقيات دولية "كأن تسير سفينة في الضباب دون إطلاق الصفارات أو الأجراس المعتادة، ثمّ تفاجئ بسفينة أخرى لوجودها على مقربة منها، فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الارتطام بها ويحدث ضرر بسبب هذه الحركة"².

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص70.

² - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 406.

هكذا نجد أن التصادم البحري يقع نتيجة ارتطام مادي بين السفن المتصادمة، أو عند وقوع أضرار تسببها سفينة لأخرى، أو للأشياء والأشخاص الموجودين على متنها، ولو لم يكن هنالك ارتطام مادي مباشر بين السفينتين، وإنما نشأت هذه الأضرار عن قيام السفينة مسببة الضرر، بحركة أو إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام التي يقررها التشريع الداخلي والاتفاقيات الدولية، بشأن تنظيم السير في البحار.

"من هنا نجد أن المفهوم القانوني للتصادم أوسع من مدلوله اللغوي، والأمثلة على ذلك كثيرة، حيث تطبق أحكام التصادم على الأضرار التي تلحق سفينة صغيرة بسبب الأمواج التي تحدثها سفينة كبيرة أثناء إبحارها بسرعة عالية"¹.

II- استبعاد بعض حالات التصادم الخاصة :

تستبعد أحكام التصادم البحري عن بعض الحالات التي يقع فيها ارتطام حتى وإن كان بين سفينتين، حيث يخضع لأحكام خاصة أخرى وذلك في الحالات التالية:

- حالة ما إذا وقع تصادم سفينة الإرشاد والسفينة التي طلبت الإرشاد، حيث يسأل في هذه الحالة مجهزة السفينة المرشدة عن الأضرار التي لحقت بسفينة الإرشاد.
- إذا تم إبرام عقد قطر بين مجهزة إحدى السفن وبين مجهزة القطر.

يجب التمييز في هذه الحالة بين فرضين :

الأول : إن تم القطر داخل الموانئ، حيث تكون إدارة القطر لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهزةها عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر.

الثاني : إن تم القطر خارج الميناء، فتكون إدارته لربان السفينة القاطرة، ويسأل مجهزةها عن جميع الأضرار، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة"².

إذن ففي هذه الحالات لا تطبق أحكام التصادم البحري، لأنها حالات خاصة بالإرشاد والقطر، وبالتالي تطبق أحكام المسؤولية الخاصة بهاتين العمليتين.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2003، ص 37.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 317.

الفرع الثاني : أحكام التصادم البحري.

تعدّد أسباب التصادم ، فقد يقع نتيجة خطأ مشترك بين المنشأتين العائمتين أو خطأ إحدى السفن أو بسبب قوّة قاهرة وقد يكون السبب مجهولاً ، وسنبيّن ذلك في الآتي :

أ) التصادم بسبب إحدى المنشأتين :

متى نشأ التصادم عن خطأ إحدى المنشأتين إلترمت بالتعويض ، وقد نصّت عليه المادة 277 من القانون البحري الجزائري : "إذا وقع التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ".

تعدّ السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء إذا حصلت هذه الأخيرة من جرّاء تجهيز السفينة، وفي القيادة الملاحية وفي تنفيذ المناورات، وكذلك عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار، وتدابير السلامة الأخرى والمفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم.

يتبيّن من قراءة المادة 277 سالفه الذكر أنّ ربان السفينة ومجهزها مسؤولان عن الأخطاء التي ترمي إلى إحداث الاصطدام ، "إذ يُنسب الخطأ للربان مثلاً عند مخالفته للقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار، كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور أو عدم إضاءة الأنوار ليلاً ، أو عدم استعمال الإشارة الصوتية عند اضطراب الجو أو عدم تخفيض السرعة عند وجود ضباب، كما يُنسب إلى المجهز متى سمح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة أو غير مزودة بطاقم كافي لمناوراتها"¹.

تشير المادة 3 من معاهدة بروكسل إلى قيام مسؤولية السفينة مرتكبة الخطأ "إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن، فتلتزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر".

¹ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 408.

(ب) التصادم الناشئ عن خطأ مشترك :

قد يقع التصادم نتيجة خطأ مشترك بين المنشأتين، كأن يخطئ ربان كل سفينة في المناورات اللازمة لحركة سفينته مما يؤدي إلى التصادم، وهو تصادم معروف السبب كما في النوع الأول.

"قد أخذت اتفاقية بروكسل وحرصاً منها على إعطاء حل متكامل يتم فيه مراعاة جميع الظروف التي قد تحيط بتصادم سببه خطأ مشترك، بالجمع بين القاعدة والاستثناء، القاعدة أو المبدأ هو تضيق قاعدة النسبية، بحيث تكون كل سفينة مسؤولة بنسبة جسامه الخطأ الذي ارتكبه، والاستثناء هو توزيع المسؤولية بالتساوي ويكون ذلك عند عدم إمكانية تحديد النسبة"¹، وهذا ما يستفاد من نص المادة 4 من المعاهدة في الفقرة الأولى: إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة، فتقسم المسؤولية بالتساوي، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 278 من القانون البحري " إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفيتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها، غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظراً للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية، وزعت المسؤولية على حصص متساوية"، وحالة ما إذا ترتب عن التصادم بسبب الخطأ المشترك أضرار للغير، كهلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة أو إصابة البحارة أو الركاب بإصابات بدنية، فيكون مجهز كل سفينة مسؤولاً تجاه الغير بنسبة الخطأ المنسوب إليها، يجب التمييز في هذه الحالة بين الأضرار المادية والبدنية لتحديد مدى تضامن المسؤولين، وقد أشارت إلى ذلك المواد 279 - 280 من القانون البحري.

¹ - بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2008-2009، ص 88.

(1) المسؤولية عن الأضرار المادية :

القاعدة العامة في مجال المسؤولية التقصيرية، أنه في حالة تعدد المسؤولين عن العمل الضار يكونون متضامين في التزامهم بتعويض الضرر، وهو ما أشار إليه المشرع الجزائري في نص المادة 126 من القانون المدني الجزائري، إلا أن الأخذ بهذه القاعدة أثار مشاكل في مجال التصادم البحري "حيث كثيرا ما كان يلجأ شاحنو البضائع الهالكة والمسافرون إلى رفع دعواهم على مجهز السفينة التي لا تنقل بضائعهم للحصول على تعويض كامل، ما كانوا ليحصلوا عليه لو رفعوا دعواهم على السفينة التي كانت تنقل بضائعهم، على اعتبار أن هناك علاقة تعاقدية بينهم، وغالبا ما يتضمن سند الشحن أو تذكرة السفر شرط الإعفاء من المسؤولية عن أخطاء الربان والتابعين البحريين"¹.

هذه الاعتبارات جعلت معاهدة بروكسل في مادتها 4 ف2 تخرج عن القواعد العامة بإقرارها بعدم تضامن السفن التي اشتركت في الخطأ قبل الغير عما يحدث من أضرار مادية "الحسائر التي تصيب السفن أو شحنتها أو أمتعة أو ممتلكات طاقمها، أو ركابها أو غيرهم من الأشخاص الذين على متنها، تحملها السفن المخطئة بنفس تلك النسبة دون تضامن بالنسبة للغير" وهو نفس ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 279 من القانون البحري.

(2) المسؤولية عن الأضرار البدنية :

أما فيما يتعلق بالأضرار البدنية للملاحين والركاب، فقد أقرت المعاهدة وكذا التشريع الجزائري من خلال المادة 279 ف2 من القانون البحري، المسؤولية التضامنية مراعاة لاعتبارات إنسانية، وكذا للحفاظ على سلامة الأرواح في البحر، وتطبيقا لذلك فللمضور مطالبة أي مجهز بتعويضه عما أصابه من ضرر، ولمن دفع التعويض كاملا الرجوع على سائر المسؤولين بنسبة ما يتحملونه من نصيب في التعويض المدفوع، حسب نص المادة 280 من القانون البحري الجزائري.

¹ - جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 90.

من أخطر حوادث التصادم التي كانت بسبب خطأ مشترك ، حادث تصادم بين سفينة الركاب الروسية Adamiral Nakinov (أدميرال ناكينوف) وناقلة الصب PETR VASEV وذلك في 31 أوت 1986 ، وكان سبب الحادث الاعتماد الكلي لكلا السفينتين على المعلومات من مصدر واحد هو الرادار¹.

(ج) **التصادم القهري:** هو ما يرجع سببه إلى القوة القاهرة التي لا يكون لإرادة المجهز أو أي فرد من أفراد الطاقم دخل بها، ولا أن تكون من الأشياء المتوقعة بحيث يستحيل دفعها، كالأعاصير والعواصف المفاجئة ، والضباب وهياج البحر ، أو ما قد يصيب معدات السفينة من خلل مفاجئ ، فيحدث هذا التصادم بفعل القوة القاهرة رغم اتخاذ السفن للاحتياطات والتدابير المعقولة ، وفي هذه الحالة تتحمل كل سفينة ما أصابها من أضرار ، وقد نصّ عليه المشرع الجزائري في المادة 281 من القانون البحري.

(د) **التصادم المشتبه في سببه :** هو الذي لا يمكن معرفة سببه على وجه التحديد ، فلا يمكن تحديد ما إذا كان السبب راجعا إلى القوة القاهرة أو إلى خطأ أحد الربانة ، أو إلى خطأ مشترك بينهم ، "فهو تصادم سببه غير معروف ، سواء كان ذلك بسبب تعذر الإثبات لنقص المعلومات الدقيقة عن ظروف الحادث أو تناقض الإثبات المادي ، كتناقض الشهود أو التقارير البحرية الخاصة بالسفينة ، بحيث لم يستطع إثبات خطأ السفينة ، كما لم يثبت وقوع القوة القاهرة"²، عاجلت هذا النوع اتفاقية بروكسل لـ 1910، حيث أقرت أن يعامل هذا التصادم معاملة التصادم الواقع بسبب قوة القاهرة ، وبالتالي تتحمل كل سفينة مسؤولية أضرارها.

الفرع الثالث : الخطأ في التصادم البحري.

يلعب الخطأ دورا مهما وفعالا في وقوع التصادم، وهذا ما تؤكده كافة التحقيقات في الحوادث البحرية ، ويرجع الخطأ في غالبه إلى العامل البشري، كما إذا كان سببه خطأ

¹ - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 45.

² - عبد الفضيل محمد احمد ، القانون الخاص البحري ، دارالفكر والقانون، المنصورة ، الطبعة الأولى، 2011، ص 591.

الجهاز الذي يسمح لسفينته بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة ، أو خطأ الربان أو أي فرد من أفراد الطاقم سواء كان ذلك راجع إلى عدم احترام القواعد الخاصة بتجنب وقوع التصادم ، أو نتيجة إهمال في تنفيذها، فالخطأ إذن لا يمكن أن ينسب إلى السفينة ، حيث أشارت اتفاقية بروكسل في موادها إلى مصطلح خطأ السفينة وهو ما سارت عليه باقي التشريعات ، وربما تبرير ذلك أنه قلما يعرف المتسبب في الخطأ، فالسفينة مجرد آلة يتم تسييرها من طرف الإنسان، وبالتالي لا توجد قرينة ضد السفينة التي لم تقم مثلاً بإضاءة أنوارها وإنما هنالك خطأ ثابت من أفراد الطاقم.

لقد كان هدف المعاهدات الدولية البحرية دائماً، هو الحفاظ على الأمن والسلامة البحرية ضماناً لسلامة الأموال والأرواح والبيئة البحرية ، وهذا ما عملت قواعد التصادم البحري على ضمانه كما سنرى.

I- صور الخطأ في التصادم البحري.

لقد أثمرت الجهود الدولية في مجال التصادم البحري عن وضع معاهدات كثيرة نظمت قواعد لتجنب التصادم البحري، "ومن أبرزها تلك التي أبرمت في لندن -1983 و1972 وهي قواعد منع التصادم COLREG، وقد اشتملت على 38 قاعدة و4 ملاحق وتعديلاتها، حيث تشير إلى أنه على كل سفينة وفي جميع الأوقات أن تقوم بالمراقبة البصرية والسمعية الدقيقة، بالإضافة إلى المراقبة بكافة الوسائل المتاحة، والتي تتناسب مع الظروف والأحوال السائدة"¹، كما عليها السير بسرعة آمنة حتى يمكنها اتخاذ الإجراءات المناسبة والفعالة لتفادي التصادم، وتبرز هذه القواعد بصفة عامة قواعد السير وبيان الأنوار والإشارات الصوتية والضوئية ، ولقواعد منع التصادم الصفة الإلزامية، "فيما تغطي الملاحق 4، مواقع الأنوار والأشكال والتفاصيل الفنية الخاصة بها، والإشارات الإضافية لسفن الصيد والتفاصيل الفنية لأجهزة الإشارات الصوتية والاستغاثة"².

¹ - جمال بن عصمان ، المرجع السابق ، ص 72.

² - عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 84.

1- الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد السير والمناورات :

أ) الالتزام بالسرعة الأمانة : لقد نصت القاعدة 6 من المعاهدة على أنه : "يجب على كل سفينة السير بسرعة آمنة في جميع الأوقات، بحيث يمكنها اتخاذ الإجراء المناسب والفعال لتفادي التصادم ، وحتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلاءم مع الظروف والأحوال السائدة". السرعة الأمانة هي السرعة التي لا تتسبب بأي حال من الأحوال أي خطر سواء للسفينة التي تبحر بهذه السرعة أو السفن الأخرى¹، ويجب على الربان أن يحترم دائما السرعة الأمانة للسفينة ، فالسرعة الأمانة هي السرعة التي يمكن فيها إيقاف السفينة لتفادي خطر مفاجئ²، وليس هناك عدد من الأميال يمكن من خلالها التعبير عن هذه السرعة ، وإنما يرجع ذلك للظروف السائدة وحالة الرؤية المحددة ، وهذا ما نصت عليه القاعدة 19 فقرة ب من المعاهدة، فلا تكون عالية أو بطيئة، على كل سفينة الإبحار بسرعة آمنة طبقا للظروف السائدة وحالة الرؤية المحدودة ، وعلى السفينة ذات المحرك الميكانيكي أثناء الإبحار أن تكون ماكيناتها مستعدة للاستخدام الفوري، فلا يوجد أي عذر لسفينة تبحر خلال الضباب مثلا بسرعة عالية بحجة الوصول طبقا للوقت المحدد في مخطط الرحلة ، وكمثال على خرق السرعة الأمانة "حادث التصادم بين السفينتين C.Apollo والسفينة Sarshim Vectory في 21 يوليو 1978 حيث أثبتت التحقيقات أن كلا من السفينتين أخفقت في اتباع قواعد منع التصادم كالاتي:

- لم تبحر أي منهما بسرعة آمنة حسب ما نصت عليه القاعدة 6 والتي من أهم أهدافها تمكين السفينة من الوقوف في الوقت المناسب ، وعلى مسافة مناسبة.
- مخالفة السير بسرعة آمنة وبجذر شديد أثناء الرؤية المحدودة، وحكمت محكمة الأدميرالية بلندن باعتبار كلا السفينتين مخطئتين في تطبيق قواعد منع التصادم، وحددت نسبة خطأ C.Apollo بـ 55% و Sarshim Vectory بـ 45%.

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 78 .

² - قانون السلطة البحرية الأردنية رقم 47 بتاريخ 2002 وتعديلاته لعام 2003 المتضمن التعليمات الخاصة بالتطبيق الآمن للسفن التي ترفع العلم الأردني.

ب) **المراقبة الجيدة** : تعتبر من أهمّ عناصر قواعد السير والمناورات ، وتعني تتبع ومعرفة الأحداث والتصرفات في منطقة الإبحار ، وتشمل المراقبة السمعية والبصرية، وكذلك التفسير الواعي والذكي للمعلومات المستخرجة على شاشات مختلف الأنظمة الملاحية، ويجب أن يكون الشخص القائم بالمراقبة مؤهلاً لذلك وله خبرة مناسبة، وقد ساعد استخدام الرادار على ذلك خاصة عندما تكون الرؤية محدودة ومزايا استخدام الرادار عديدة خاصة أثناء القيام بالملاحة قرب السواحل، أو عند الدخول أو الخروج من الموانئ المختلفة، وكذلك عند الإبحار في المناطق المزدحمة بالسفن والرؤية المحدودة حيث يعتبر الرادار العين التي ترى بها والخريطة الملاحية والبوصلات التي تحدّد لنا خطوط السير وذلك أثناء الضباب والرؤية المحدودة"¹.

الاستخدام السيئ للرادار قد يكون سببا في وقوع حوادث التصادم كحادث التصادم بين السفينتين "Bovenkerk" و"Antonio Carlos" وقد وقع التصادم أثناء وجود الضباب وإهمال المراقبة الرادارية مع الإبحار بسرعة عالية، لذا يجب أن يتولى هذه المهمة أشخاص مؤهلون وذوو خبرة عالية.

ج) **تحديد خط السير الواجب اتباعه** : تنص الفقرة 1 من القاعدة 14 من قواعد منع التصادم على أنه عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آليا على خطوط سير عكسية أو عكسية تقريبا بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم، يجب على كل منهما أن تغيّر خط سيرها إلى اليمين بحيث تمرّ كل منهما على الجانب الأيسر للسفينة الأخرى". كما نصت القاعدة 15 من القواعد ذاتها إلى أنه "عندما يتقاطع خط سير سفينتين آليتين لدرجة تعرّضهما لخطر التصادم يجب على السفينة التي تكون الأخرى إلى جانبها الأيمن أن تخلي الطريق ، وعليها إذا سمحت ظروف الحال أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى"، ويجب أن تلتزم كل سفينة بخط السير الذي اختارته ولا تنحرف عنه إلا اضطرارا ويكون ذلك بإصدار إشارات صوتية متفق عليها.

¹ - محمد عبد الفتاح ، المرجع السابق ، ص 95.

2- الأخطاء الناشئة عن مخالفة الأشكال والأنوار :

تضمنت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار، القواعد المتعلقة بالأنوار الواجب على السفن إظهارها للكشف عن نوع السفينة ، ولأهمية الأنوار في الرقابة على الحوادث البحرية، فقد خُصت بـ12 قاعدة من أصل 38 (20-31) وقد نصت القاعدة 20 على وجوب تطبيق القواعد الخاصة بالأنوار من غروب الشمس إلى شروقها، مهما كانت حالة الطقس، وكل مخالفة لهذا الالتزام قد تكون سببا في حدوث التصادم، كأن لا تحمل السفينة هذه الأنوار أصلا أو أنّها ضعيفة لا تُرى عن بعد، أو تضيئها بكيفية مخالفة لما هو متعارف عليه دوليا ما يؤدي إلى تضليل السفن الأخرى، فالاستعمال الجيد للأنوار يمكن من معرفة نوعها (كبيرة أو صغيرة) سائرة أو متوقفة ، تسير منفردة أو مقطورة.

أمّا الأشكال وهي عبارة عن إشارات تلتزم السفينة بوضعها نهارا وفقا لنص القاعدة 20 فقرة (د) "ومن أمثلة الحالات التي تلتزم فيها السفينة بوضع إشارات، ما نصت عليه المادة 27 وهي حالة السفينة التي لا تكون تحت السيطرة، أو تكون محدودة القدرة على المناورات، فتلتزم في الحالة الأولى برفع كرتين على خط عمودي حيث يمكن رؤيتها بوضوح، وتلتزم في الحالة الثانية بأن تظهر بوضوح ثلاثة أشكال العلوي والسفلي كرة والوسط شكل معين في خط عمودي ، كما تلتزم السفينة الجانحة وفقا للقاعدة 30 فقرة (د) بند 2 من القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار بإظهار ثلاثة كرات في شكل عمودي"¹، ومخالفتها قد يكون سببا في وقوع التصادم.

أ) مخالفة القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية :

تفرض قواعد منع التصادم على السفن التزامات معينة هدفها مواجهة بعض الظروف التي تعيق الملاحة، ومنها ضرورة تزويد السفن طبقا لمعايير معينة بأدوات خاصة لإطلاق إشارات محددة يبتتها القواعد من 32 إلى 37 ، يتضح من خلالها حالة السفينة إن كانت متوقفة أو سائرة أو محدودة القدرة للمناورة، ولكل إشارة معنى معين، فمتى

¹ - جمال بن عصمان ، المرجع السابق ، ص 73.

أرادت السفينة مثلاً تغيير خط سيرها فعليها توضيح ذلك من خلال إطلاق صفارتين قصيرتين وتعني بها "أنا أغير خط سيرى لليسار" ومتى أطلقت صفارة واحدة قصيرة فتعني "أنا أغير خط سيرى إلى اليمين" ، كما تستخدم الإشارات الصوتية لتحذير السفن المجاورة إذا ما اتضح أنّ هنالك شك في قيام إحدى هذه السفن بالمناورة المطلوبة منها حسب متطلبات القانون¹، فيجب أن تستعمل هذه الإشارات بشكل جيد ومسموع وأن تطلق في الوقت المناسب حتى تتفادى خطر التصادم.

3- الأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين والطاقم :

أشرنا أنّ العنصر البشري هو العامل المباشر والمتسبب في وقوع هذه الحوادث ، فقد يكون بسبب عدم احترام قواعد منع التصادم ، كما قد يكون بسبب عدم اتخاذ الحيطة اللازمة بإهمال بعض الإجراءات الوقائية الهامة، كعدم ربط حبال السفينة أو عدم المراقبة الجيدة التي تمكن من معرفة الأحداث التي تقع في منطقة الإبحار، فخطأ المسؤولين عن السفينة يمكن أن يتخذ صورتين في العمل؛ الصورة الأولى هي عمل إيجابي إرادي يتمثل في فعل أو امتناع، والصورة الثانية للخطأ هي الإهمال ، وهذا هو الخطأ السلبي ، ويعتبر الإهمال السبب الرئيسي وراء حالات التصادم¹، يتمثل الأشخاص المسؤولون في:

أ) الربان و الطاقم:

يقع على عاتق الربان مهمة قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ، وفقاً لنص المادتين 580-581 من القانون البحري الجزائري، وتطلب القواعد العملية والأعراف والعادات البحرية من الربان القيام بالعديد من الالتزامات، وأهمها بقاءه على متن السفينة طيلة الرحلة، وتأكد من وجود المطبوعات البحرية الخاصة بالرحلة البحرية والتحضير الجيد لها ، واتخاذ الحيطة والحذر في تحديد اتجاهات السفينة وخط سيرها، واستخدام الرادار، وعليه عموماً الإمام بكل المعلومات الخاصة بالسفينة وأنها صالحة للملاحة وتحتوي على طاقم كافي ، ومجهزة تجهيزاً جيداً ، وقادرة على احتواء الحمولة ونقلها وفقاً

¹ - محمد عبد الفتاح ، المرجع السابق ، ص 120.

لنص المادة 589 من القانون البحري الجزائري ، ويعتبر بالتالي المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفن (المادة 592 من القانون البحري الجزائري).

إضافة إلى أخطاء الربان قد تنجر عن بعض الأخطاء التي يقوم بها الطاقم أخطار تؤدي إلى وقوع التصادم ، فقد يرجع سببها إلى الإهمال أو الإرهاق نتيجة العمل لمدة طويلة والإجهاد أو لاستهلاك الخمر والمواد المخدرة ، وقد قامت اتفاقية Solos كما أشرنا سابقا ولعلاج مشكلة إرهاق الطاقم بإدخال إجراءات وإجراءات وهما : تقرير حد أدنى للتطبيق الأمن ، ووضع قواعد لإدارة السلامة البحرية كالاعتماد على العمل بالنوبات حتى يستفيد أفراد الطاقم من فترات راحة ، ويكون عملهم على أحسن حال، وبالتالي فإهمال وعدم احتياط المسؤولين يؤدي حتما إلى خطر التصادم ، ما ينجر عنه تهديد سلامة الرحلة البحرية وأمنها، مثلما وقع في قضية تصادم السفينتين Marita Marigo ضد السفينة Fritz Thuseen حيث أن تصرف الربان الخاطئ هو الذي تسبب في غرق السفينة، وتتلخص وقائع هذه القضية في أنه قد نشأ عن التصادم بين السفينتين حدوث تلفيات أسفل خط المياه في السفينة الأولى والتي رفضت المساعدة التي قدمت لها من السفينة الثانية، كما رفضت مساعدة سفينة الإنقاذ، ومع مرور الوقت ازدادت كمية المياه التي دخلت السفينة الأولى، الأمر الذي ترتب عليه قيامها باستئجار سفينة إنقاذ كي تبقى بجوارها فقط، دون قطرها، ومع الوقت زادت كمية المياه داخل السفينة مما اضطرها إلى تغيير وجهتها للدخول إلى ميناء روتردام حيث تم قطرها بثلاثة قاطرات بالميناء وهنا استلمت السفينة إشارة من المالك بإمكانية الاستعانة بقاطرة وبعد رباط المؤخرة تم سحب المياه إلا أن السفينة غرقت كما جاء في حيثيات حكم القاضي البريطاني¹.

¹ - حكم مشار إليه في كتاب الدكتور محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، هامش ص 132.

(ب) المجهز :

طبقاً لنص المادة 572 من القانون البحري فإن كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا، أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق لاستعمال السفينة.

قد يكون المجهز هو مالك السفينة ويعرف بالمالك المجهز، أو يؤجرها إلى شخص آخر يعرف بالمستأجر المجهز.

يلتزم المجهز بإجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة، وتزويدها بطاقم كاف، وبكافة الأجهزة والمعدات الملاحية التي تتطلبها اللوائح والقوانين، وفقا لنص المادة 574 من القانون البحري الجزائري "يتعين على المجهز بأن يؤمن السفينة التي يقوم باستعمالها بجميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحددة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل، وبصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له"، وأي إهمال يجعله مسؤولاً عن التصادم متى حدث بسببه وفقا لنص المادة 577 من القانون البحري الجزائري.

لأهمية الإحاطة واحتواء هذا الخطر الذي من شأنه تهديد الأموال والأرواح ، فقد تناولت اتفاقية بروكسل كما بينا كل حالاته، وعالجت كل ما ينشئ عنه وحددت معاهدة لندن (1972-1983) كل الإجراءات الواجب اتخاذها لتجنب هذا الخطر وأخذت كل التشريعات الوطنية بتنظيم قوانينها الداخلية وفقا لهما.

المطلب الثاني : الإسعاف والإنقاذ.

يعود ظهور تنظيمات الإنقاذ الأولى إلى القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر، حيث أحدثت في بعض النقاط من السواحل محطات مزودة بمعدات خاصة ، وظهرت أول جمعية إنقاذ في أوروبا على الشواطئ البريطانية في بداية القرن 19 ، والتي استكملت تنظيمها وشكلها الحاليين سنة 1854 تحت إسم "مؤسسة سفن الإنقاذ الوطنية الملكية" وأقامت في الولايات المتحدة الأمريكية جمعية منشاشوشس أول محطة إنقاذ وظهرت بعدها جمعيات أخرى إلى أن تولت هذه المهمة قوات حراس السواحل.

الفرع الأول : تعريف الإنقاذ ومجاليه.

ويقصد بالإنقاذ البحري "العمل الذي يرمي إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع، أو الأذى عن السفن والأرواح في البحر، والحيلولة دون تلف الأشياء التي سقطت في البحر إثر حادث بحري ومدد المساعدة للسفن المهتدة بالغرق"¹.

عرّفه الفقيه روديار René Rodiere "بأنه المعونة التي تقدّمها سفينة لأخرى في حالة الخطر"².

عرّفه المشرع الجزائري في المادة 332 من القانون البحري بأنه "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في البحر في حالة خطر، أو الأموال الموجودة على متنها، وكذا الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدّمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية"، وعرفته اتفاقية الإنقاذ المنعقدة بلندن سنة 1989 بأنه: أعمال المساعدة هي كل عمل أو نشاط يبذل لمساعدة سفينة أو أي مال آخر في البحر.³

عرّف المشرع الإسعاف أو المساعدة بأنها التي تتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي تقع فيها، ذلك أنه إذا تمّ الإنقاذ بين مركبي ملاحية داخلية فلا يعتبر إنقاذاً بحرياً ولا تطبق أحكامه، وعرّفه في المادة 334 القانون البحري بأنه: "يتعيّن على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك، دون أن يعرض سفينته أو طاقمه لخطر جدي".

يتبيّن من خلال التعاريف، دور المساعدة والإنقاذ في حماية السفينة ومن عليها من أموال وأشخاص، من الضياع والتلف والحيلولة دون تفاقم الخطر، "وإن كان مفهوم الإنقاذ وإلى غاية منتصف القرن 19 لم يشمل السفن حيث كان ينصبّ على إنقاذ الأشخاص والأموال فقط، ولكن ونظراً للتطور الكبير الذي عرفته صناعة السفن وزيادة

¹ - Mohamed Benamer, Assistance et sauvetage en droit algérien, Revue Maghrébine de droit n° 05, Tunis, 1997, p 15.

² - René Rodiere, droit maritime, Dalloz, Paris, 1997, p 443.

³ - صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 11-385 الممضى في 23 نوفمبر 2011، الجريدة الرسمية عدد 64، المؤرخة في 27 نوفمبر 2011، ص 4.

سرعتها، جعل الدول الكبرى تفكر في وضع إجراءات وتدابير دولية لتنظيم العلاقات بين السفن حالة التصادم، مما أوجب تبني قواعد عامة متعلّقة بالمساعدة والإنقاذ، والتي ظهرت كضرورة مرتبطة ومتلازمة مع التنظيمات المتعلقة بحالة التصادم، حيث أقرت معاهدة بروكسل 1910 اتفاقيتين عاجلت الأولى حالة التصادم، والثانية تعلقت بالمساعدة والإنقاذ¹.

لم تشر المعاهدة إلى أي فارق بين مصطلحي المساعدة والإنقاذ، إذ أشارت المادة الأولى منها إلى أنه "تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى أجرة النقل وأجرة الركاب". انضمت الجزائر إلى المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ SAR سنة 1979. بمقتضى المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 والمرسوم رقم 340/82 المؤرخ في 13 نوفمبر 1982²، والتي دخلت حيز التنفيذ في 22 جوان 1985، ونجد أن المشرع الجزائري قد فصل بين المصطلحين، إذ أشار إلى الإسعاف وفي النص الفرنسي Assistance³ وتعني المساعدة وهو مصطلح أكثر دلالة على الهدف المنشود منه في حين خصّ الإنقاذ بإنقاذ الحطام البحري، وإن كان قد أشار إليه في عمليات التصادم البحري وفي حالات أخرى.

رجح الفقه تسمية هذه العملية بالإنقاذ لأنّ هذا اللفظ هو مدلول حصيلة العملية التي تبدأ دائما بالمساعدة وتنتهي بالإنقاذ، فالمساعدة وسيلة والإنقاذ نتيجة، وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التي تؤدي إليها.

¹ - Belkhir Ikkache, quelque réflexion sur l'assistance maritime, in le phare N° 30 Octobre 2001, et René Rodiere, droit maritime, Op.cit, p 447.

² - المرسوم رقم 340-82 الممضي في 13 نوفمبر 1982، يتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية البحث والإنقاذ في البحر المبرمة في 27 افريل 1979 بهامبرغ، الجريدة الرسمية عدد 64، المؤرخة في 16 نوفمبر 1982، ص 2045.

³ - Art 332 : "est considéré comme assistance maritime tout secours porté aux navires de mer en danger ou aux biens se trouvant à bord de ceux-ci ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sans tenir compte des eaux ou le secours a été porté".

اختلف الفقه في تحديد طبيعته القانونية ، فمنهم من اعتبره عقدا باعتباره الطلب الذي يصدر من السفينة المنكوبة، يعتبر إيجابا والردّ من جانب السفينة المنقذة يعتبر قبولا، فيلتزم بمقتضاه القائم بالإنقاذ ببذل كل ما يلزم لإنقاذ السفينة، وتلتزم السفينة التي تلقت المساعدة بدفع المكافأة.

رفض غالبية الفقه ذلك ، كون العقد يستوجب بيان حدّ أدنى من الالتزامات بين الطرفين ، إضافة إلى أنّ المساعدة تقدّم غالبا دون إبرام عقد.

ومنهم من رأى أنّه شبه عقد لاقترابه من الفضالة ، وانتقد هذا الرأي كون الفضولي لا يستهدف أي ربح وهو يقوم بعمله، وإنّما يحصل على تعويض الخسارة التي لحقته نتيجة عمله ، في حين أنّ الإنقاذ ليس عملا مجانيا بل هو يخوّل من قام به الحصول على المكافأة، إضافة إلى أنّه إلزام يقع على كل سفينة بإمكانها ذلك.

الرأي الراجح يرى أنّه لا يخضع للأنظمة المعروفة في القانون المدني ، وإنّما هو نظام بحري أصيل ذو طبيعة خاصة ويجد سنده في العادات البحرية منذ القدم¹.

"تمثل المساعدة والإنقاذ غالبا عملا ماديا يؤدّي بين سفينتين ، ويأخذ صور القطر بأن تجر سفينة سفينة أخرى، في حالة خطر إلى برّ الأمان أو مساهمة المهندسين البحريين في إصلاح الأعطاب، أو حمل بعض البضائع لتخفيف حمل السفينة، أو إطفاء حريق شبّ بها"، كما قد تأخذ صوراً أخرى بأن تكون عمليات المساعدة والإنقاذ مجرد مساعدة عقلية تتمثل في إعطاء النصح، إذ يكفي أن تكون السفينة في حالة خطر، وأن يؤدي التدخل إلى نتيجة مفيدة، فالهدف من هذه العملية هو تفادي الخطر أو التقليل من جسامته، والخطر الذي يعتدّ به والذي يعتبر شرطا في الإنقاذ هو خطر الهلاك، ولا يشترط فيه أن يكون حالا بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع كأن تفقد السفينة القدرة على تحديد اتجاهها ، أو توقف محركاتها في عرض البحر ، فليس هنالك خطر حال في هذه الحالة ولكنّه محتمل الوقوع متى حصل اضطراب في الجوّ أدّى إلى هيجان البحر ممّا

¹ - د. أحمد طاعن السدان ، تنازع القوانين في الإنقاذ البحري، مجلة الحقوق ، قسم القانون الدولي ، جامعة الكويت ، العدد رقم 1 ، سنة 1987 ، ص 142.

يعرضها للخطر والغرق، فلا تطبق أحكام الإنقاذ البحري إذا كانت المساعدة لمنشئة غير معرضة لخطر جدي¹، ولا يعتد به إلا إذا كان خطرا فعليا من شأنه تهديد الطاقم والركاب والبضاعة وهيكل السفينة²، وغالبا ما يكون محققا في حالة جنوح السفينة وكذا الأعطاب التقنية التي تصيب السفينة، فعنصر الخطر هو ما يميز الإنقاذ عن القطر³.

نصت الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ 1979 على وجوب قيام الدول الأطراف بتحديد مناطق بحث وإنقاذ بأبعاد معينة، وتقيم كل دولة في القسم الذي يخضع لولايتها في منطقة البحث والإنقاذ، مركزا واحدا أو عدة مراكز لتنسيق الإنقاذ تكون مهمتها "تطوير التنظيم الفعال لخدمات البحث والإنقاذ وتنسيق العمليات في المنطقة المحددة لكل مركز، ويرتبط بكل مركز تنسيق مراكز إنقاذ فرعية، وتزود بمحطات لاسلكية، ووسائل الاتصال اللازمة مع وحدات الإنقاذ التابعة لها ومع مراكز التنسيق الأخرى المجاورة".

أشار المشرع الجزائري لذلك من خلال المرسوم الرئاسي 95/290 المتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر⁴، وهو مركز تابع لقيادة القوات البحرية، ويوضع تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، وقد حددت المادة 2 ف 2 من المرسوم اختصاصاته ومن أهمها الحراسة والإنقاذ في البحر.

أشارت المادة 03 المرسوم الرئاسي 95-290 إلى وجوب تزويد المركز ولتيسير قيامه بمهامه، بمراكز مراقبة تدعى نظام عبور السفن VTS وهو وفقا لنص المادة " VTS نظام مراقبة متكامل غايته تحسين أمن الملاحة وفعاليتها، وحماية البيئة في كل المجالات البحرية التابعة للسيادة الوطنية".

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 421.

² - عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري دار الفكر و القانون المنصورة الطبعة الاولى، ص 608.

³ - Fatima Boukhatmie, les auxiliaires du transport maritime en droit algérien, DMF 03, 2008, N 690.

⁴ - مرسوم رئاسي رقم 290/95 المؤرخ في 05 جمادى الأولى 1416هـ الموافق لـ 30 سبتمبر 1995 يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، الجريدة الرسمية عدد 57، بتاريخ 04 أكتوبر 1995، ص 07.

نظم المرسوم الرئاسي 95-290 الهياكل العملية من خلال تقسيم التراب الوطني إلى ثلاث نواح بحرية تقسم بدورها إلى مناطق بحرية تمثل كل منها مجال ولاية أو عدة ولايات وهي :

- الناحية البحرية الغربية ، وتتكون من ولايات وهران (مقر الناحية) تلمسان ، عين تموشنت ، مستغانم ، والشلف.

- الناحية البحرية الوسطى ، تتكون من ولايات الجزائر مقر الناحية ، وبومرداس ، تيزي وزو.

- الناحية البحرية الشرقية ، تتكون من جيجل مقر الناحية ، بجاية ، سكيكدة ، عنابة ، الطارف، (المادة 05 من المرسوم الرئاسي 95-290).

وإنشاء مركزين لعمليات المساعدة والإنقاذ في البحر يتبعان سلّميا المركز الوطني ومقرّهما في وهران وجيجل ، ولهذه المراكز وفقا لنص المادة (09) المرسوم الرئاسي 95-290 تنظيم نفسها في عدة مراكز فرعية تدعى مراكز جهوية فرعية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر وتنظم في هيئات تقام في المناطق البحرية الأكثر تعرضا للخطر، وأشارت المادة 12 من المرسوم الرئاسي 95-290 إلى ضرورة الاتصالات اللاسلكية بين الهيئات المعنية لتيسير عمليات البحث والإنقاذ وحراسة العبور.

كما يشير المرسوم الرئاسي 95-290 في نص المادتين 13 و14، إلى وجوب قيام مراكز العمليات المختصة بالاستطلاع والإطلاع على الكارثة، وتحديد درجتها بوسائلها الخاصة والقيام بإعداد تقرير الاستطلاع تبعا لخطورة الكارثة وضررها، وحسب وقوع الحدث في مستوى منطقة بحرية أو ناحية بحرية، ويعلم فورا الوالي المختص إقليميا ورئيس لجنة تل البحر الوطنية ورئيس لجنة تل البحر المعني" (المادة 14 من المرسوم الرئاسي 95-290).

تحدث عمليات الإنقاذ قرب الشاطئ كأن تجنح سفينة إليه ، كما قد يقع في عرض البحر إذ قد تتعرض لحوادث خطيرة تضطر ربانها إلى طلب المساعدة من مصادر

خارجية، مثلاً لتحطيم الثلوج المتجمدة التي تحيط بالسفينة، تخفيف حمولتها، إطفاء حريق شبَّ بها.

"هناك حالتان للإنقاذ :

- الحالة الأولى عندما تكون السفينة ما تزال عائمة ولا خوف عليها من الغرق، أو جانحة جنوحاً خفيفاً، كأن يحدث لها عطب تقني في بعض أجهزتها فتصبح عاجزة عن استئناف الإبحار فهنا يمكنها طلب المساعدة من سفينة أخرى، أمّا إذا كانت السفينة وبجارتها غير معرّضين لخطر مباشر فغالباً ما يجري عقد بين ربانتي السفينتين ولا تستحق المكافأة ما لم تنجح.

- أمّا الحالة الثانية : فهي الحالات الصعبة، حيث يعتمد على شركات إنقاذ مجهزة بقاطرات ورافعات عائمة ومضخات قوية¹.

الفرع الثاني : الالتزام بالإنقاذ والإسعاف.

إن القواعد العامة تفرض على الأفراد عدم الإضرار ببعضهم البعض، فمتى تسبب شخص بخطأ منه في إضرار الآخر التزم بالتعويض، "وإن كان لا يفرض عليهم تقديم المساعدة والإنقاذ للأشخاص والأموال في حالة الخطر بحيث يكتف بالإنقاذ على أنه واجب أدبي لا يحميه أي جزاء، ولكنه ليس من قبيل الالتزامات القانونية"².

ظل التشريع البحري زمناً طويلاً لا يفرض على رجال البحر الالتزام بالإنقاذ ولكن ونظراً لتقاعس الربانتي عن تقديم المساعدة للسفن رغم قدرتهم في حالة خطر، وحماية لسلامة الملاحة البحرية والسفن وما عليها، وجب إدماج الإنقاذ والمساعدة في مجال الالتزامات القانونية³، فلم تعد ترتيبات الإسعاف والإنقاذ تتوقف على شهامة ربانتي السفن والملاحين وحسب، بل جعل القانون الدولي والتشريعات الوطنية هذه المهمة واجبة قانونياً، إذ تنص المادة 11 من معاهدة بروكسل 1910 على أنه على كل ربان أن يقدم

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 76.

² - Pierre Bonassies Christian Scapel droit maritime L.D.G., 2006, p337

³ - René Rodiere, le droit maritime. op.cit, p 448.

المساعدة إلى أي شخص مهدد بالغرق في البحر ولو كان عدواً، على أن لا يعرض سفينته وبجارته وركابه لخطر جدّي، وتأكد ذلك المادة 10 من ملحق اتفاقية 1978 Solas "على ربان السفينة في البحر عند تلقيه إشارة صادرة من أي سفينة أو طائرة مائية أو قارب تابع لأي منهما في حالة خطر، أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدة الأشخاص المعرضين لكارثة"، وهو نفس ما أكدته الاتفاقية الدولية لقانون البحار 1982¹.

الإسعاف إذن يجب أن يقدم للسفينة وكل ما يوجد عليها، لواحقتها والركاب والشحنة، هذا ما جعل الإسعاف والإنقاذ التزاماً قانونياً لا في حالة التصادم فقط بل في كل الأحوال. كما نصّت على ذلك المادة 285 من القانون البحري الجزائري، حيث ألزمت الربان أن يبادر بعد وقوع التصادم إلى تقديم المساعدة للسفينة المصدومة ولطاقمها ومسافريها بقدر ما يستطيع، كما فرضت ذلك المادة الثامنة من معاهدة بروكسل 1910 "بعد حدوث التصادم يجب على كل ربان سفينة من السفن المتصادمة بقدر استطاعته وبدون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم المساعدة، كما يلتزم بإخطار السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأصلي والجهة التي قدمت منها والتي ستوجه لها". فعلى كل ربان إذا أن يقدم المساعدة اللازمة في حالة التصادم للسفينة المتضررة ولا يعذر إلا إذا كان في ذلك إضرار بسفينته ومن عليها. إضافة إلى حالة التصادم توجد حالات أخرى متى شكلت خطراً يهدد الأشخاص والأموال فيجب التدخل للإنقاذ والإسعاف، وعملية المساعدة تكون للأشخاص والأموال، فهو ضروري وإلزامي بالنسبة للأشخاص الذين يوجدون في البحر مهددين بخطر الهلاك، وعليه يشمل الالتزام ركاب السفينة وملاحها، وفقاً لنص المادة 334 من القانون البحري.

"ما دعا إلى الاهتمام بإنقاذ الأشخاص هو الهياج في الرأي العام الذي أحدثه غرق السفينة تيتانيك والتي كان يقال عنها أنها السفينة التي لا تغرق، ما أدّى إلى عقد أول اتفاقية دولية لسلامة الأرواح في البحر سنة 1914 والتي روجعت وعدّلت كما أشرنا في

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 76.

السنوات 1929، 1948، 1960، 1974 (اتفاقية سولاس)¹، وفي عام 1979 تبنى مؤتمر هامبورغ الخاص بالنقل البحري، قرارا يطلب فيه من ربانة السفن والملاحين استخدام الكتيب المتعلق بكيفية إجراء البحث والإنقاذ في حال وقوع كوارث بحرية، وهو الكتيب الصادر عن المنظمة البحرية الدولية IMO². و قد عاجلها المشرع الجزائري أيضا بموجب المرسوم الرئاسي 96-290³ اذ يشير في مادته الثانية إلى أنه يجب اتخاذ كل التدابير المطلوبة للبحث عن الأشخاص المهددين بالخطر في البحر وإنقاذهم في إطار أحكام الاتفاقيات المبرمة بهدف حماية الحياة البشرية والبحث والإنقاذ في البحر، وتشير المادة الثالثة من نفس المرسوم الرئاسي إلى تأسيس لجنة لتوجيه البحث والإنقاذ في البحر وتنسيقها تسمى لجنة البحر SAR يرأسها وزير الدفاع الوطني، وتبين المادة الرابعة أهم صلاحياتها والمتمثلة أساسا في :

- تحديد منطقة المسؤولية بهدف البحث والإنقاذ .
- إعداد مخططات التدخل والإسعاف ومخططات التكوين لفائدة مستخدمي مراكز التنسيق والإدارات الطرف في العمليات.
- التنسيق مع السلطات المعنية في استخدام الوسائل والخدمات الضرورية... الخ.
- تشير المادة السابعة إلى أن هذه العمليات تتم على مستوى المركز الوطني لعمليات الحراسة في البحر CNOSS، أو المراكز الجهوية CROSS، وتتولى مصلحة حراس الشواطئ وفقا للمادة 08 مسؤولية عمليات البحث وإنقاذ الأشخاص، ويدير هذه العمليات مدير العمليات، و يطلع جميع أعضاء اللجنة SAR بانطلاق العمليات وتوقفها باستخدام وسائل

¹ -انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بمقتضى المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 18 ذي القعدة 1403 الموافق ل 27 أوت 1983 المبرمة في لندن 1 نوفمبر 1974 وبرتكولها التطبيقي المؤرخ في 17 فبراير 1978.

² - David Peano, sécurité et sûreté maritime : de l'élaboration du texte a la difficulté de mise en œuvre, diplôme d'études supérieures spécialisés en droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, p 23.

³ -المرسوم الرئاسي 96-290 الممضى في 2 سبتمبر 1996 يتضمن البحث والإنقاذ البحريين، العدد 51، المؤرخة في 04 سبتمبر 1996، ص 09.

المؤسسات المينائية، وله أن يطلب أيضا من الولاية المختصين إقليميا بتسخير الوسائل العامة والخاصة، ويرسل المدير حصيلة الأعمال إلى جميع أعضاء اللجنة،
أضاف المرسوم الرئاسي رقم 290/95¹ لجنة توجيه وتنسيق للبحث والإنقاذ البحريين (مراكز عمليات الحراسة والإنقاذ) تهم بتنسيق الوسائل لتقديم هذه الخدمات وضمان الانسجام العام بين المصالح يرأسها وزير النقل ويتكون من ممثلين عن كل من وزارة الدفاع الوطني، ووزير الشؤون الخارجية والداخلية والصحة والمالية والبريد والمواصلات، لما لهذه الهيئات من تداخل وأهمية في ضمان هذه العمليات، كما يشارك ممثلو وزير النقل في مستوى البحرية التجارية والموانئ والطيران المدني والأرصاد الجوية. ويتولّى هذه المهمة قائد العمليات الذي يعمل تحت سلطة وزير النقل.

تشير المادة 11 من المرسوم الرئاسي 290-95 إلى وجوب إنذار المركز للسفن بواسطة محطة لاسلكية ساحلية تابعة للبريد والمواصلات وكذا الهيئات والإدارات المعنية، كما أشارت المادة العاشرة إلى الوحدات المشاركة في هذه العمليات والتي يحددها قائد العمليات، ويبيّن مهامها، وعلى هذه الوحدات إخطار مركز تنسيق العمليات وقائد المنطقة والذي غالبا ما يكون ربان سفن القوات البحرية أو خفر السواحل، باستعدادها على تيسير المهمة وعلى معالجة كل ما يعرقل تنفيذ المهمة من حادث وغيره.

كما على مركز تنسيق العمليات إطلاع السلطات التي تخضع لها السفن المشاركة بانتظام على وضعية وسائلها وطلبات الاستدلال المحتملة.

عند انتهاء المهمة يرسل قائد المنطقة تقريرا عن العملية إلى مركز تنسيق عمليات الإنقاذ، على أن يشتمل على جميع المعلومات الخاصة بالأشخاص الذين تم إنقاذهم وحالتهم الصحية، ويرسل قائد مركز تنسيق العمليات بعد انتهائها حصيلة عنها إلى وزير النقل، ويتم استقبال هؤلاء الأشخاص من طرف فرق طبية.

¹ - مرسوم رئاسي رقم 290-95 مؤرخ في 05 جمادى الأولى 1416هـ الموافق لـ 30 سبتمبر 1995 يتضمن إنشاء مراكز وطنية ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر. الجريدة الرسمية عدد 57، المؤرخة في 04 أكتوبر 1995، ص 07.

الفرع الثالث : الوسائل والإجراءات المستعملة دوليا في عمليات الإنقاذ.

للحدّ من المخاطر والوقوف أمام تفاقمها ، وحماية السفن وما عليها ومن عليها فقد عمدت الاتفاقيات الدولية والمنظمات العالمية وعلى رأسها المنظمة البحرية العالمية على وضع ترتيبات من شأنها صدّ هذه التهديدات "فيما يخص الترتيبات التي تجري على السفن في عرض البحر يمكن التفريق بين الترتيبات الوقائية التي حدّدتها الاتفاقية الدولية لسلامة الأموال والأرواح في البحر سولاس وترتيبات تتخذ في حالة الخطر.

(1) **الترتيبات الوقائية** : تشمل تصميم السفينة وبنائها والتجهيزات اللازمة لسلامة الملاحه، لاسيما أجهزة الإرسال والاستقبال اللاسلكية ومستويات تأهيل الربانة والضباط والمهندسين وهي ترتيبات تشمل كل السفن بأنواعها.

(2) **ترتيبات تنفيذ حالة الخطر** : وهي إطلاق إشارات الخطر والاستغاثة واستعمال وسائل النجاة، وقد نصّت على هذه الإشارات اتفاقية منع التصادم في البحار لعام 1972 في الملحق رقم (4) وتستخدم هذه الإشارات وتظهر إمّا مشتركة أو منفصلة، للدلالة على الخطر والحاجة للمساعدة وهي :

- طلقة بندقية أو مدفع أو أي إشارة أخرى متفجرة تطلق على مدد تستغرق دقيقة تقريبا.
- إصدار أصوات متصلة بواسطة أي جهاز من أجهزة التأثير في الضباب.
- صواريخ أو قذائف تقذف نجوما حمراء تطلق واحدة منها كل مرّة على دفعات منتظمة.
- إرسال إشارات بالبرق اللاسلكي، أو بأي طريقة أخرى بأن ترسل الإشارة المعروفة SOS والتي تعني "SAVE OUR SOULS" أنقذوا أرواحنا" وعلى السفن التي تسمعها أن تجيب وفقا لما تقضي به المعاهدات الدولية ،كمعاهدة لندن الخاصة بالإشارات اللاسلكية 1914¹.

- رفع الإشارة المعتمد عليها دوليا في حالة الخطر، وهي علما إشارة يمثلان الحرفين N وتحت حرف C.

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 77.

- رفع إشارة مكونة من علم مربع في أعلاه وأسفله كرة أو أي شيء مشابه للكرة.
- إشعال نار على السفينة.
- رفع الذراعين ممدودين على الجانبين، وإنزالهما ببطء على نحو متكرر.
- إشارة الإنذار العائدة لبرق اللاسلكي.
- إشارة الإنذار العائدة للهاتف.
- إشارة ترسل من الأجهزة اللاسلكية لتحديد موقع السفينة في الحالات الطارئة RLS وهي الأحرف الأولى من العبارة الفرنسية Radio balise pour la localisation des sinistres (أجهزة الإرشاد اللاسلكية لتحديد مواقع الكوارث) ، تقوم هذه الأجهزة بإرسال إشارة الاستغاثة آليا في حال غرق السفينة المفاجئ، وفي عام 1979 اتخذت المنظمة البحرية الدولية قرارات أوصت بموجبها أن يكون وجود هذه الأجهزة إجباريا على السفن.
- كما وضعت السّواتل الصناعية في عام 1962، وكان أولّ ساتل صناعي عالمي للاتصالات Telstar حيث أمكن إرسال برقيات لاسلكية موجهين إلى الساتل الصناعي وهو يحوّلها إلى المكان المقصود.
- "في عام 1966 بدأت المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع الاتحاد الدولي للاتصالات اللاسلكية تعمل على إقامة نظام اتصالات لاسلكية للملاحة البحرية بالاستعانة بالسواتل الصناعية ، وقد تحققت فوائد كثيرة بواسطة هذه الاتصالات ، وفي عام 1976 عقدت اتفاقية دولية تحت إشراف المنظمة البحرية، غايتها إحداث منظمة دولية للاتصالات اللاسلكية البحرية عن طريق السواتل الصناعية سمّيت إنمارسات Inmarsat، ودخلت حيز التنفيذ عام 1979. والميزة الأساسية لهذا النظام في نظر المنظمة البحرية هو تحسين الاتصالات بقصد السلامة البحرية، وتعدّ المنظمة البحرية الدولية نظاما جديدا كليا للاستغاثة والسلامة، يعتمد في معظمه على نظام إنمارسات ويرمز له

بـ FSMDSM وهي الحروف الأولى من عبارة Future Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer وبدأ عمله في التسعينات¹.

يستعمل نظام إمارسات سواتل صناعية فوق المحيط الأطلسي والمحيط الهندي والهادئ، تغطي من مواقعها الثلاثة الكرة الأرضية حتى خط العرض 75' شمالا ومثله جنوبا².

يحظر استخدام أي من الإشارات المذكورة آنفا إلا لأغراض الدلالة على الخطر والحاجة إلى المساعدة ، كما يحظر استخدام الإشارات التي يمكن أن تلتبس بالإشارات السابقة لها، كما يلتزم ربانة السفن ومجهزوها بتزويد السفن بوسائل وأجهزة الإنقاذ اللازمة هي الوسائل المستخدمة لإنقاذ الأشخاص خاصة عند تعرضهم للخطر، وتتمثل في أطواق النجاة بمختلف أنواعها، وقوارب النجاة والتي يجب أن تكون هي الأخرى مزودة بمعدات السلامة ومواد الإسعاف الأولية وجهاز اللاسلكي ، شرع في ذلك منذ عام 1914 وإن لم يكن إلزاميا ، ولكن وبعد غرق السفينة Trevesa عام 1923 ولجوء طاقمها إلى قاربي نجاة وبقائهم تائهين في البحر مدة 22 يوما قبل وصولهم إلى جزيرة موريس تركزت القناعة بضرورة تزويد قوارب النجاة بالأجهزة اللاسلكية وتدعيما لعمليات الإنقاذ وضمان احتواء الكوارث والحوادث التي تصادف السفن والأشخاص من البحر عمدت الدول استخدام الطائرات العمودية أو الحوامات ، وذلك لقدرتها على التدخل السريع إلى جانب إمكانية التحليق مدة طويلة فوق الهدف ، وإمكانية نزولها على سطح السفن وخاصة الكبيرة منها كالنقلات، وسرعتها في التنقل.

أشار المشرع الجزائري إلى وجوب التعاون بين مختلف الهيئات واستخدام كل الوسائل في إنقاذ الأشخاص بالتنسيق بين مراكز الإنقاذ الجوية والبحرية، ومن بين الحوادث التي أثبتت نقص أجهزة الإنقاذ وأخطاء الطاقم غرق السفينة بشار، حيث شهد تاريخ 13-14 نوفمبر 2004 حادثة أليمة بحرية، حيث أدت العواصف البحرية القوية إلى

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 82.

² - إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 84.

غرق سفينة "بشار" قبالة ميناء الجزائر، وجنوح سفينة باتنة على الشاطئ الرملي، وقبل غرقها أرسلت سفينة "بشار" إشارات استغاثة عاجلة ليلة 13 نوفمبر. والتي كان على متنها طاقم مكون من 20 فردا مهددين بالغرق، بانتظار المساعدة وإجلانهم لكن عدم امتلاك البحرية الجزائرية لأي مروحيات إنقاذ، وعدم وجود سفن سحب للسفن الكبيرة ضمن أسطولها، حال دون قيامها بأي تدخل وتم طلب المساعدة من إسبانيا التي أرسلت مروحية إنقاذ وصلت صباح يوم 14 نوفمبر، لكن بعد فوات الأوان وغرق السفينة بطاقمها، كما تدخلت سفينة سحب خاصة بمؤسسة ميناء الجزائر بعد 13 ساعة من نداء الاستغاثة، قام الغواصون بإنقاذ 2 من الطاقم، وقضت فرق وحراس السواحل والحماية المدنية عدة أيام في البحث عن المفقودين بدون جدوى، وما تم العثور عليه هو جثث أفراد الطاقم، هذه الحادثة، أظهرت ضعف التجهيزات الأمنية، ما أدى إلى انطلاق برنامج لتجهيز البحرية الجزائرية بالإمكانات والوسائل التي تسمح لها بالقيام بعمليات بحث وإنقاذ في أعالي البحار، حيث قامت باقتناء طائرات مروحية متخصصة لهذا الغرض من بينها 6 مروحيات Aw 101 اغتساوسلانديه دبليو تصنف ضمن طائرات هليكوبتر و4 مروحيات، إضافة إلى ساحبات أعالي البحار من نوع Brattvoag VT 515CD قادرة على سحب ناقلات نفط عملاقة¹، وقد توبع في قضية غرق السفينة 26 متهما ممن اشتبه في تورطهم من العاملين على سلامة السفن بالميناء، من تقنيين وإداريين، ومدير قسم التجهيزات والشؤون التقنية بمجمع (كنان) والمفتش التقني للسفينة، ومدير التجهيزات بالسفن الخارجية، والمهندس التقني المكلف بمتابعة السفن، حيث تمت محاكمتهم على أساس وضع السفينة تحت تصرف الربان غير مجهزة بكفاية⁽²⁾، حيث أثبتت الخبرة والتحقيقات أن الحالة التقنية السيئة التي كانت عليها السفينة، إلى جانب المولدات الكهربائية التي تعدت ساعات عملها، الحد الأقصى المطلوب لصيانتها تعطل المخطاف وعدم صلاحية رافعته اليسرى، كلها كانت أسباب لغرق السفينة، إضافة إلى

¹ - CNAN, "le batna", déséchoué, in le phare, n° 71, Mars 2005, p 05.

⁽²⁾ قضية غرق السفينة "بشار" الموقع الإلكتروني: www.ar.algerie360.com/

أفما لا تتوافر على شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل التي انقضت مدة صلاحيتها منذ 11 أوت 2004، كما سجل نقص في أفراد طاقمها لغياب 10 من أفرادها 5 منهم سرحوا لقضاء العيد مع أهلهم⁽¹⁾.

سلطت بحقهم عقوبات تمثلت في سنة سجن نافذة ضد المدير العام لمجمع "لاكنان" وأربعة من إطارات الشركة الوطنية للملاحة البحرية، وستين حبسا في حق ربان السفينة باتنة، وسنة حبس في حق ميكانيكي سفينة باتنة والمدير التقني والمهندس التقني المكلف بمتابعة السفن، بسفينة باتنة⁽²⁾.

"هناك أنواع من الطائرات العمودية مزودة بأجهزة تلفزيونية للعمل في حالات الرؤية السيئة، وأجهزة تعمل بالأشعة تحت الحمراء للعمل في الليل وأصبحت وسيلة هامة وأساسية في عمليات الإنقاذ التي تعتمد عليها السلطات الساحلية البحرية (حراس السواحل) في الدول البحرية"³.

وضعت معاهدة بروكسل جزاء لكل ربان يتخلف عن تقديم المساعدة متى أمكنه ذلك دون الإضرار بسفينته وطاقمها أو ركابها، وفرضت على الدول الموقعة عليها أن تدخله في تشريعاتها، وقد تبناها المشرع الجزائري على غرار باقي التشريعات في المادتين 484 و 485 من القانون البحري بفقراهما فنصت المادة 484 "يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة مالية من 20.000 إلى 100.000 دج كل ربان تسببت سفينته في حالة اصطدام، وكان في مقدوره إنقاذ السفينة وطاقمها والركاب دون أن يعرض سفينته للخطر ولم يستعمل الوسائل التي يجوزته لإنقاذ السفينة وطاقمها والركاب"، وتطبق نفس العقوبة على الربان الذي ترك مكان الحادث دون أن تمنعه قوة القاهرة، وقبل التأكد من أن مواصلة الإسعاف لن يجدي نفعاً للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها"، وتشير المادة 484 في

(1) المتهمون في قضية غرق السفينة "بشار" أمام العدالة الموقع الإلكتروني:

<http://elkhabar.com/ar/watan/232229.html>

(2) المتهمون في قضية غرق السفينة بشار. الموقع السابق

³ - إيمان الجميل، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 114.

فقرتها الثالثة إلى أنه في حالة وفاة شخص أو عدّة أشخاص نتيجة عدم تنفيذ الواجبات المشار إليها تكون العقوبة بالسجن من 10 إلى 20 سنة.

كما أشارت المادة 485 إلى " يعاقب بالحبس من سنتين إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في البحر في حالة خطر أو الموت في البحر دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى خطر ولم يفعل".

كما نصّت الفقرة الثانية منها أنه "إذا توفي الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم تنفيذ الالتزام المشار إليه، تكون العقوبة بالحبس من 05 إلى 10 سنوات وغرامة من 50.000 إلى 200.000 دج.

الفرع الرابع: إنقاذ الحطام و مكافأة الإسعاف والإنقاذ. أولاً: إنقاذ الحطام.

الحطام هو عبارة عن السفن والمنشآت العائمة التي لم تعد صالحة للملاحة، ولم تعد حراستها أو مراقبتها جارية، وعتاد السفن وآلات الرسو والسلاسل وشظايا السفن والطائرات والأشياء التي رست في البحر أو سقطت، ولاسيما ذات الطابع التاريخي والثقافي التي فقدتها المالك أو تخلى عنها أو كانت على الشاطئ أو طافية في المياه أو في قعر البحر¹، وهذا ما حدّدته المادة 358 من القانون البحري الجزائري يعدّ حطاماً بموجب هذا القانون :
(أ) السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية وكذا حمولتها ومؤونتها.

(ب) الآلات وعتاد السفن، وآلات الرسو والسلاسل، وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات.

(ج) الأشياء المرمية في البحر أو سقطت فيه، ولاسيما تلك التي لها طابع ثقافي أو تاريخي التي فقدتها المالك أو تخلى عنها، والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر أو عثر عليها طافية فوق

¹ - René Rodiere, droit maritime, op.cit, p 445.

الماء أو مستخرجة من أعماق مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية...". وقد أشار المشرع من خلال المادة 359 إلى وجوب إنقاذ الحطام البحري والإعلان عنه متى اكتشف وفي أقل وقت ممكن، وهو التزام يقع على كل شخص يكتشفه، إذ عليه إبلاغ السلطة الإدارية البحرية بتقديم تصريح يتضمن كل البيانات الخاصة بهذا الحطام، وتتولى هذه السلطة حمايته باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان مصلحة مالكيه ومن أنقذه، كما تتولى البحث عن أصحابه فإن كانوا مجهولين تقوم بوضع إعلان بشكل تبليغ ملصق في جميع المناطق، وينشر في الصحافة وهذا وفقا لنص المادة 363 من القانون البحري الجزائري، وبمجرد التعرف على أصحابه يتم إبلاغهم سواء كانوا وطنيين أو أجانب وتعطى لهم مهلة ثلاثة أشهر لاسترداد الحطام أو المطالبة به. فالحطام قد يكون معيقا للملاحة البحرية مما يتطلب إجراءات خاصة لإزالته حيث ينذر صاحبه لرفعه وفقا لنص المادتين 61 و62 من المرسوم التنفيذي 01-02 فإذا ما أغفل ذلك فيمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية وفقا لنص المادة 368 من القانون البحري أن يصدر أمرا بإسقاط حقوق المالك في الحطام، ومتى كان هذا الحطام يمثل فائدة تاريخية وثقافية أو أثرية فإنه يتم التصريح به كملك للدولة الجزائرية وفقا لنص المادة 381 من القانون البحري.

يتبين لنا إذا أن الحطام قد خصّ باهتمام كبير كونه إذا ما أهمل وبقي في أماكنه سواء على الشاطئ أو في البحر أو في قاعه، فإنه قد يتسبب في عرقلة الملاحة البحرية كما أنه قد يتسبب في تلويث البيئة البحرية، ولأهمية وجوب رفعه، فقد نص المشرع الجزائري على عقوبات جزائية على كل من يتهاون في رفعه خاصة مالكيه، وقد نصت المادة 489 من القبح ج "يعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر وبغرامة من 10.000 إلى 200.000 دج كل مالك حطام ينذر من أجل القيام بعمليات رفع ويرفض ذلك".

متى شكل هذا الحطام خطرا على الملاحة البحرية والصيد البحري، فإن العقوبة وفقا للمادة 489 تكون بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 20.000 إلى 100.000 دج كما قررت جزاءات تخص كل من أحلّ بالالتزام التصريح أو قدّم تصريحا مزيفا، وفقا لنص المادة 490 قبح ج "يعاقب بغرامة من 5000 إلى 50.000 دج كل شخص يخل

بالتزامات التصريح المنصوص عليها في المادة 359 من هذا القانون يعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر وبغرامة مالية من 15.000 إلى 150.000 دج، كل من أدلى بتصريح مزيف يتعلّق بزمن ومكان وظروف اكتشاف الحطام وإنقاذه".

على المستوى الدولي فقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في عام 2007 اتفاقية نيروبي لإزالة الحطام، التي توفر السند القانوني الذي يتيح للدول، أن تزيل أو أن تطلب إزالة حطام السفن الذي يمكنه أن يؤثر سلبا في سلامة الأرواح والسلع والممتلكات في البحار، فضلا عن البيئة البحرية. وتعرفنا للمساعدة والمتمثلة في مساعدة الأشخاص والسفينة والبضائع ندرك أنّ الحطام ليس من المساعدة بل هو انقراض للبيئة البحرية من التلوث.

ثانيا: مكافأة الإسعاف والإنقاذ.

متى تمّ إنقاذ السفينة وحمولتها نشأ حق في المكافأة لصالح السفينة التي قامت به ، ولا تستحق المكافأة إلا إذا كانت نتيجة الإنقاذ مفيدة وفقا لما نصّت عليه المادة 336 من القانون البحري الجزائري "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة وتستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثمان الرحلة".

أ) شروط استحقاق المكافأة :

كل عمل من أعمال الإنقاذ البحري تستحق المكافأة عليه ، متى توافرت الشروط التالية :

1- أن يؤدي عمل الإنقاذ نتيجة مفيدة ، وذلك بأن يتمّ إنقاذ السفينة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على ظهرها ، إلاّ أنّه لا يشترط تحقيق النتيجة بشكل كلي ، فمجرد إنقاذ بعض البضائع يكفي لاستحقاق المكافأة"¹.

¹ -Pierre Bonossies, op.cit, p336.

-Benamar Mohamed, assistance et sauvetage maritime en droit algérien revue maghrébine de droit, n°5, Tunis, 1997, p15

2- أن لا تكون السفينة التي قدمت لها المساعدة قد رفضت المساعدة صراحة ولسبب معقول قبل تقديم المعونة ، حتى لا تتحلل كل سفينة تم إنقاذها من الالتزام بدفع المكافأة تحججا بأنها كانت ترفضها ، على أن يستند هذا الرفض لسبب معقول "كأن يثبت ربان السفينة التي ترفض المساعدة أن سفينته تتوفر على الوسائل اللازمة لمنع تحقق الخطر أو استغراق أثره"¹.

3- أن لا يكون القائمون بأعمال الإنقاذ قد قاموا بأخطاء جعلت الإنقاذ لازما أو ارتكبوا سرقات وغيره من أعمال الغش. إذ يمكن أن تقضي المحكمة بإلغاء المكافأة أو بتخفيضها متى تبين أنها رغم ذلك قد حققت نتيجة مفيدة وهو ما أشارت له المادة 346 من القانون البحري.

تشير المادة 342 من القانون البحري إلى أنه : "لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم"، و تنص الفقرة الثالثة "لا يدفع الأشخاص الذين تم إنقاذهم أية مكافأة من أجل إنقاذهم".

هو نفس ما أشارت له المادة 20 من المرسوم رقم 51/88 "يكون إنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر مجانا، وتحمل النفقات الملتزم بها في العمليات الإنقاذية الإدارات والهيئات والجماعات المحلية، أو يتحملها الأشخاص الذين وجب عليهم التدخل في تلك العمليات".

ب) تحديد المكافأة:

نص المادة 343 من القانون البحري يشير إلى أنه : "تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف ، وفي حال عدم وجودها تحدد من طرف المحكمة".
فنص المادة بـ أن تحديد المكافأة قد يكون باتفاق الأطراف أو بتدخل المحكمة ،
والمادة 344 القانون البحري تشير إلى أن الاتفاق بين الأطراف يمكن أن يلغى أو يعدل

¹ - محمد مجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص312.

من طرف المحكمة بناء على طلب أحد الأطراف متى كان غير عادل ولا يتناسب مع الخدمة التي قدّمت ، فيكون للمحكمة سلطة تحديدها.

"وتحدّد المحكمة قيمة المكافأة حسب الظروف آخذة كأساس :

(1) النجاح الحاصل.

- جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة.

- الخطر الذي تعرّضت له السفينة المسعفة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ ومن طرف السفينة التي قامت بالإسعاف.

- الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرّض لها القائمون بالإنقاذ.

(2) قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة¹.

لا يجب أن تتعدى قيمة المكافأة قيمة الأموال التي أنقذت بعد خصم حقوق الجمارك والرسوم العامة الأخرى ومصاريف حراستها وتصديرها وبيعها (المادة 347) القانون البحري.

(ج) توزيع مكافأة الإنقاذ :

تشير المادة 348 من القانون البحري "توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جرّاء عملية الإسعاف والإنقاذ مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها ، بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعيّنين للقيام بهذه العمليات".

يتبيّن من نص المادة أنّ لأفراد الطاقم نصيب من المكافأة لما قاموا به من أعمال مساعدة مفيدة "وفي ذلك تحفيز للربان للقيام بالإنقاذ وتعزيز لطاعة أفراد الطاقم البحري

¹ - Belkhir Ikkache, in le phare n° 30 octobre 2001, Op.cit, p 6.

للربان"¹ ، حيث تشير الفقرة الثانية من المادة إلى أنه يستفيد أعضاء الطاقم من مكافأة إضافية.

الأصل أن تحديد نسبة التوزيع يكون حسب الاتفاق ، بين مالك السفينة أو تجهزها وبين الربان والبحارة يتولى عقد العمل البحري عادة تحديد نسبة التوزيع، وعن توزيع المكافأة بين عدة أشخاص ساهموا في القيام بأعمال الإنقاذ، تتحدد نسبة التوزيع بينهم بحسب الاتفاق كذلك"². وقد حدّد المشرع الجزائري ذلك في المواد 348 و349 و350 من القانون البحري الجزائري ، وحددت المادة 371 من القانون البحري قيمة المكافأة في حالة إنقاذ الحطام وهي نسبة محدّدة قانونا إذ تنصّ "كل شخص يجد أو يرفع حطاما عائما في البحر على السّاحل يستحق مكافأة لا تتعدى 30% من قيمة هذا الحطام"، كما يمكنه استرداد المصاريف التي تحملها بمناسبة رفع الحطام وحفظه وفقا لنص المادة 372 ق.بح.ج.

عملية المساعدة والإنقاذ تعتبر عملية هامة تدعم السّلامة والأمن البحري وتوفر الحماية للسفن التي قد يعترض سبيلها طارئ تكون نتائجه كارثية إذا لم تلقى المساعدة اللازمة في الوقت المناسب ، هذا ما جعل الاهتمام بها وتوفير كل الوسائل أمرا ضروريا وتحفيزيا من خلال المكافأة التي تحصل عليها السفن المنقذة متى كان تدخلها مفيدا وناجحا.

المطلب الثالث : الخسائر المشتركة. Les avaries communes.

نظام قديم أخذت به الحضارات القديمة في مجال تنظيم العملية التأمينية، ويقصد به جميع الأضرار التي تلحق السفينة وما عليها من بضائع وكذا الخسائر النقدية ، وهي كل تضحية اختيارية يقوم بها الربان للسلامة العامة ، درءا لخطر يتهدّد العملية البحرية ويتحمّل كل من شارك في هذه التضحية جزءا من الخسارة³.

¹ - René Rodiere, droit maritime, op.cit, N° 469, p 445

² - أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم و الإنقاذ منشأة المعارف الاسكندرية ص144.

³ - د عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، دار الفكر والقانون، المنصورة الطبعة الأولى، 2011، ص216.

"يرى الأستاذ ريبير أنه من الصعب الوقوف عند المرجع الأصلي لهذا النظام الذي بقي غير معلوم تاريخه وأصله، إذ ما وجدناه هو مجرد آثار أخذت بها الشعوب التي كانت تمارس الملاحة البحرية، كما يرى أن تفعيل هذا النظام كان شيئاً منطقياً تدعو له الضرورة إذ أنه ما دام هناك نقل بحري تكتنفه مخاطر تواجه السفن وما عليها، كان لزاماً على ملاك السفن والبضائع اللجوء إلى هذا النظام لسلامة تجارتهم، ويتحمل كل منهم نصيباً من التضحية أو الخسارة"¹، "وإن كان البعض يرجع أصله إلى الفينيقيين الذين سيطروا على البحر الأبيض المتوسط وكانت لهم مستعمرات عديدة أقاموها في جزيرة رودس، ونقلوه إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة رودس وانتقل منهم إلى الرومان وأسموه بقانون رودس LEX.RODHIA"².

"يرجع أساس نظام الخسارات المشتركة إلى ما تعرّض له السفينة والشحنة من مخاطر أثناء الرحلة البحرية، مما يفرض على الربان ضرورة مواجهة الأخطار بالتضحية بجانب من البضائع أو أجزاء السفينة، من أجل إنقاذ الرسالة البحرية بوجه عام، ويعتبر جميع أصحاب المصالح البحرية شركاء في إنجاز الرسالة البحرية، وبالتالي يقتضي المنطق أن يتحمل الجميع الأضرار والنفقات في سبيل تحقيق السلامة العامة" لقد كانت الصورة التقليدية لنظام الخسائر المشتركة هي الرمي في البحر إلا أنه ومع التطور الكبير الذي عرفه مجال صناعة السفن وما صاحبه من انتظام في العلاقات البحرية اتسع مفهوم الخسارات المشتركة فأصبح من بين الأخطار والحوادث التي يضمنها المؤمن والتي تلحق الأشياء المؤمن عليها، إذ يعدّ نظام الخسارات المشتركة نظاماً عادلاً لتسوية المراكز الناشئة عن حلول شركات التأمين محل المؤمن عليهم، فهو من جهة يتفق وأسس توزيع المخاطر التي يقوم عليها نشاط تلك الشركات، ومن جهة أخرى يخشى من تقاعس الربان في مواجهة الخطر إذا لم يتمّ توزيع تبعات فعله على الجميع"³.

¹ - George Ripert, droit maritime, tome3, ED. Rousseau, paris, 1953, p 183.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 19.

³ - René Rodiere, le navire, op.cit, p 47.

الخسائر البحرية هي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة وللبضائع وجميع المصاريف الاستثنائية التي أنفقت على السفينة والبضائع. عرفها المشرع الجزائري في المادة 300 من القانون البحري الجزائري "تعدّ بمثابة خسارات مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قام مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك، وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها".

الفرع الأول : الأساس القانوني الذي تقوم عليه نظرية الخسارات المشتركة.

لقد اختلف الفقه في تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه النظرية، فتعددت مذاهبهم، ومن أهمها ما يلي:

أ) مذهب الإثراء بلا سبب :

يرى البعض أنّ نظرية الخسارات المشتركة ما هي إلاّ تطبيق لأحكام الإثراء بلا سبب، ذلك أنّ عمل الربان الاختياري قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين، وهذه الخسارة نشأ عنها إثراء الشاحنين الذين سلمت بضاعتهم وإثراء للمجهز الذي سلمت سفينته ، ومن ثمّ يجوز لمن لحقته الخسارة أن يرجع على من أثري بمقتضى دعوى الإثراء بلا سبب ، وهذا وفقا للقواعد العامة في القانون المدني ، إذ تشير المادة 141 من القانون المدني الجزائري إلى "كل من نال عن حسن نية من عمل الغير أو من شيء له منفعة ليس لها ما يبررها، يلزم بتعويض من وقع الإثراء على حسابه بقدر ما استفاد من العمل أو الشيء". ولكن يؤخذ على هذه النظرية أنّه إذا كان هنالك افتقار من جانب ، فليس ثمة إثراء من الجانب الآخر لأنّ عدم التعرّض للهلاك لا يعدّ إثراء.

كما أنّه ومن خلال قراءة نص المادة يتبيّن لنا أنّه لا مجال لتطبيق أحكام الإثراء بلا سبب باعتباره مصدرا غير إرادي للالتزام على الخسارات المشتركة، لأنّ الربان ملتزم بالقيام بأي عمل من شأنه حماية الرحلة البحرية وضمن سلامتها ، وتقاعسه يعرّضه للجزاء.

ب) مذهب اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين :

"مخاطر النقل في الملاحة البحرية أكثر وقوعا وأشد جسامة، ومن الممكن تفاديها وإنقاذ السفينة والحمولة إذا قام الربان بتضحية اختيارية في سبيل السلامة العامة، ولحثّ الربان على القيام بهذه التضحية، تقرّر أنّ هذه التضحية إنّما يقوم بها الربان لمصلحة جميع ذوي الشأن في الرسالة البحرية بوصفه ممثلا للمجهّز والشاحنين على السواء، نظرا لاتحاد المصالح التي تنشأ بينهم منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة"¹.

نجد هذا المذهب أقرب إلى مفهوم وهدف الخسارات المشتركة التي تقوم فعلا على تحمل كل أطراف الرحلة البحرية للخسارات التي يمكن أن تقع.

الفرع الثاني: شروط الخسارات المشتركة.

انطلاقا من نص المادة 330 من القانون البحري الجزائري يمكن تحديد شروط الخسارة المشتركة كالاتي :

1- وجود خطر تتعرّض له الرحلة البحرية :

إذ يجب أن يكون هنالك خطر يهدّد سلامة السفينة والشحنة، ولا يشترط فيه أن يكون حالا، وإنّما يكفي أن يكون محتمل الوقوع، ويترك ذلك لتقدير الربان الأمين على مصالح الرسالة البحرية².

ولا يشترط في الخطر أن يكون حقيقا ، إذ يكفي أن يعتقد الربان بوجود خطر جدي، ولو لم يقع فعلا ، لأنه لو اشترط فيه أن يكون حقيقا لتردّد الربان في اتخاذ الإجراءات المناسبة خشية الخطأ في التقدير³.

وهذا ما يستفاد من نص المادة 300 من القانون البحري التي تشترط أن يكون عمل الربان بكيفية معقولة لإنقاذ السفينة وما عليها.

¹ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 438.

-George Ripert, tome 3, N° 222, p 182.

² - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2004 ، ص 347.

³ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 442.

"كما يشترط في الخطر أن لا يكون قد استغرق بعد، بمعنى أن يكون ما زال في طور الخطر، وإلا ما كنا بصدد خسارة مشتركة"¹.

2- فعل الربان الإرادي :

"يجب أن تكون الخسارة المشتركة ناتجة عن فعل اتخذه الربان إراديا من أجل السلامة العامة"².

ويعني ذلك أن هذه التضحية يجب أن تكون بإرادة الربان، وبقرار منه تطبيقا لذلك يجب استبعاد الأضرار التي تلحق بالسفينة وما عليها من الخسارات المشتركة متى كانت وليدة القوة القاهرة، بل تعدّ خسارات خاصة يتحملها كلٌّ حسب نصيبه، كما إذا قذفت الرياح بالبضائع إلى البحر أو سببت دخول الماء إلى عنبر البضائع فأحدثت تلفا بها، إلا أن النفقات التي يتحملها الربان مثلا من أجل تعويم السفينة إثر خسارة خاصة بقصد تجنب الرسالة البحرية الخطر، واستكمال الرحلة البحرية، تعدّ من الخسارات المشتركة.

3- استهداف السلامة العامة :

يجب أن يكون هدف التضحية ضمان سلامة الرحلة البحرية وتفادي الخطر الذي يهدّد جميع القيم الممثلة في الرحلة البحرية، وإذا لم يهدّد جميع القيم فيعدّ فعل الربان خسارة خاصة.

4- تحقيق نتيجة مفيدة :

يشترط في التضحية التي قام بها الربان حتى نطبق عليها أحكام الخسارة المشتركة أن تكون مثمرة ونتيجتها مفيدة، كأن يكون بإلقائه لبعض البضائع قد أنقذ السفينة وباقي الشحنة، أو أن النفقات التي صرفها قد سمحت باستكمال الرحلة البحرية.

¹ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 348.

² - René Rodiere, droit maritime, op.cit, N° 481, p 474.

اختلف الفقه في الأخذ بهذا الشرط، إذ يرى كل من الأستاذ ربير وروديار بأنه يكفي أن يكون فعل الربان قد استهدف السلامة العامة وإن لم يحقق النتيجة المرجوة¹.
"يشترط البعض الآخر لقبول الخسارات في التسوية أن يكون قد ترتب عليها نتيجة مفيدة، أي تكون النتيجة المفيدة نتاجا مباشرا للفعل الذي قام به الربان مستنديا إلى نظرية الإثراء بلا سبب"².

لا يتحتم بالضرورة أن تتحقق النتيجة الإيجابية مباشرة على إثر الفعل الذي قام به الربان، وهذا ما أخذت به قواعد يورك وانفرس واكتفت بأن تكون هذه التضحية لأجل السلامة العامة.

الفرع الثالث : أنواع الخسائر المشتركة.

لقد كان مفهوم الخسائر المشتركة في البدء يقتصر على الرمي في البحر، وكان يتم بعد مشاوررة الربان لأصحاب البضائع، حيث كانوا يصطحبونها على متن السفن لإلقاء جانب منها.

مع التطور الكبير الذي شهدته صناعة السفن وما صاحبه من انتظام العلاقات البحرية لم تعد الرحلة البحرية تقوم على أساس من الشراكة بين جميع القيم الممثلة فيها، واتسع مفهوم الخسارات المشتركة ولم يعد مقتصرا على الرمي في البحر، وانطلاقا من نص المادة 299 من القانون البحري نجد أنه قد قسمها إلى خسائر مشتركة عامة وخسائر خاصة.

1- الخسائر العامة :

بيّنت المادة 300 من القانون البحري الجزائري مجال الخسارات العامة، إذ اعتبرتها كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان لإنقاذ السفينة، وأشارت المادة 301 من القانون البحري، أنه لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار التي تصيب ماديا

¹ - George Ripert, tome 3, Op.cit, N° 225, p 189.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 444.

الأموال المرتبط بها في الرحلة، وكذا المصاريف المدفوعة عنها طالما كانت ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة"

يستفاد من نص المادتين، أن الخسائر المشتركة العامة تقسم إلى خسارات مادية وأخرى نقدية.

أ) الخسائر المادية :

تتعلق بالبضائع والسفينة وتتعدد صورها كالرمي في البحر لتخفيف حمولة السفينة، وهو ما كان شائعا قديما ، "أمّا اليوم فقد أصبح الالتجاء إليه نادرا لأنّ حمولة السفن الحديثة غير مبالغ فيها ، ولا يجوز أن يتجاوز خط الشحن المقرر ، فضلا عن استحالة الرمي في معظم الأحوال بسبب رص البضائع في العنابر وثقل وزنها"¹. "أو التضحية بها كفدية لأجل إنقاذ السفينة من الأسر ، وبوجه عام كل ضرر يلحق بالبضائع جراء فعل الربان من أجل السلامة العامة"²، ومن أمثلتها أيضا أن يقوم الربان باستخدام خرطوم الماء لإطفاء الحريق الذي شبّ بأحد العنابر أو في بعض البضائع فتضرر العنابر الأخرى جراء تبللها بالماء، "كما تشمل الخسارات المشتركة الخسائر التي تلحق بالسفينة ، وتتنوع صورها وحالاتها أيضا كأن يضطر الربان إلى كسر صواريخها والتضحية ببعض أجزائها أو ملحقاتها"³، أو أن يجنح بالسفينة عمدا تفاديا لاصطدامها بالصخور أو عدم قدرتها على البقاء في البحر، والأضرار التي تصيب محركات السفينة بسبب زيادة سرعتها تفاديا للخطر"⁴.

ب) الخسائر النقدية :

هي المصروفات غير العادية أو الاستثنائية التي ينفقها الربان لأجل السلامة العامة وهو ما حدده المشرع الجزائري في المادتين 300-301 من القانون البحري ، فالخسارة

¹ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 446.

² - Renée Rodier, Droit maritime, op.cit, N° 495, p 484.

³ - Renée Rodier, Droit maritime, op.cit, N° 496, p 485.

⁴ - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق ، ص 356.

المشتركة إذن تشمل كل المصاريف والنفقات التي يتكبدها الربان ضمنا للسلامة العامة كنفقات تعويم السفينة إذا جنح بها الربان عمدا دون تدخل القوة القاهرة تفاديا للخطر ، ومصروفات الإنقاذ ، وتعدّ من أكثر الخسائر المشتركة شيوعا ومصروفات القطر ، إذ قد يلجأ الربان إلى القطر لإنقاذ السفينة والحمولة من خطر عام يتهددها ، "ومصروفات الالتجاء، والالتجاء هو الرسو في ميناء غير مقرر بسبب حادث غير متوقع كأن يظهر وباء في السفينة يضطر الربان إلى الرسو في ميناء غير منظور لإنزال المصابين، أو لإصلاح السفينة، ويتطلب الالتجاء مصروفات مختلفة كرسوم الدخول والخروج من الميناء ورسوم الإرشاد ، إذ تعدّ خسائر مشتركة إذا كان الالتجاء اضطراريا لأجل السلامة العامة"¹.

استثنى المشرع الجزائري بموجب المادة 302 من القانون البحري بعض الخسائر من الخسائر المشتركة ، الخسائر غير المباشرة كتأخر السفينة أو الفرق بين ثمن البضاعة أو خسارة الصفقة.

2- الخسائر الخاصة :

هي الخسارات التي لا تتوافر فيها شروط الخسائر المشتركة ويتحملها مالك السفينة والشاحن والمجهز وفقا لنص المادة 304 ف2 من القانون البحري "الخسائر الخاصة يتحملها على حدة مالكو الأموال المتضررة ، أو المفقودة دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية للتسديد والتعويض. وهي ما تتعرض له السفينة جراء حمولتها ، وشحنتها كالخسائر التي تصيب البضائع بسبب عيب خاص بها.

الفرع الرابع : تسوية الخسائر المشتركة.

كل من استفاد من التضحية (أي مالك السفينة والشاحنون) يساهمون ويشتركون في تحملها ، وتشير المادة 323 من القانون البحري الجزائري إلى ذلك، "يتمّ تصنيف الخسائر وتحديد وتوزيع الهلاك والأضرار ومصاريف الخسائر المشتركة، وكذا تحديد

¹ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 450.

مساهمة المعنيين بالأمر ضمن تسويات الخسائر المشتركة من طرف خبراء الخسائر البحرية".

إذن يتولى تحديد الخسائر المشتركة خبراء متخصصون، وتجري تسوية الخسائر المشتركة في آخر ميناء للتفريغ أو في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة ، ويكون ذلك بعد تقديم المجهّز طلبا للخبير المختص خلال 15 يوما على الأكثر من تاريخ انتهاء الرحلة المادة 225 من القانون البحري، وتتمّ التسوية بالتراضي ، وإذا لم ينعقد بالتراضي وأثير نزاع حول التسوية يرفع الأمر إلى المحكمة لإجراء تسوية قضائية، ويختلف أسلوب التسوية حسب نوع الخسارة :

(1) في حالة الأضرار اللاحقة بالبضائع : تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالبضائع على أساس قيمتها سليمة في ميناء التفريغ ، لا ميناء الوصول، والعبارة بقيمتها يوم التفريغ ، وإذا تلفت البضاعة تقدّر قيمتها على اعتبار أنّها وصلت سليمة في ميناء التفريغ، ثمّ تقدّر قيمتها تالفة ويكون الفرق هو قيمة الخسارة وتسمى هذه الطريقة بالتسوية بالفرق Règlement par différence¹ ، حيث تمّ تسوية الخسائر المشتركة في قضية السفينة الشراعية Seine بهذه الطريقة سنة 1923، "وإن كانت هذه الطريقة تعتبر عادلة إلى حدّ ما فإنّها قد تفقد مصداقيتها متى لم تفرغ البضاعة أو تباع إلاّ بعد فترة زمنية قد تتغيّر خلالها الأسعار إمّا بالارتفاع أو الانخفاض، فهذه الطريقة لا تكون عادلة حقا وصالحة إلاّ إذا بيعت البضاعة في نفس يوم التفريغ"²، لذلك فإنّ هناك طريقة أخرى هي طريقة التسوية بالحصة، وهي أكثر دقة وأقرب إلى العدالة، حيث لا يكون لتقلب الأسعار أي تأثير على تقدير الضرر ، وقد أخذت بما قواعد يورك وانفرس 1924 في القاعدة 16، وإن كانت هذه القواعد قد عدلت عن هذه الطريقة سنة 1950 ، وعادت إلى التسوية بالفرق³.

¹ - René Rodiere, droit maritime op.cit, N° 507, p 492.

² - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 452.

³ - René Rodiere, droit maritime. op.cit, N°508, p 493.

تنحصر هذه الطريقة في مقارنة ثمن البضاعة سليمة يوم البيع و ثمنها تالفة في نفس يوم البيع أيضا وتطبق النسبة على الثمن يوم التفريغ، ولتسوية وتحديد هذه النسبة على أي شخص معني بالأمر، يسلم خبير الخسائر البحرية دون تأخير جميع الوثائق الضرورية للتسوية والتوزيع وإعلامه كتابيا بمطالبه وإطلاعه من جهة أخرى على جميع المعلومات المفيدة (نص المادة 326 من القانون البحري) كتقديم سندات الشحن الخاصة بالبضائع التالفة أو الفواتير الخاصة بها وغيرها من البيانات والأدلة ، فالبضائع التي لم تحرر لها وثيقة الشحن ووصلت من الربان لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة (المادة 316 من القانون البحري).

تشير المادة 314 من القانون البحري الجزائري إلى أنه "يكون مبلغ الأضرار والخسائر التي تعرّضت لها البضائع والمقبولة كخسائر مشتركة، مساويا لتكاليف التضحيات المتممة والمحسوبة على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع عند شحنها".

(2) الأضرار اللاحقة بالسفينة : تحدّد النسبة حسب قيمة الأضرار التي لحقت السفينة جرّاء التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة ويجب التمييز بينها إذا هلكت السفينة تماما أو أنّها أصيبت بتلف فقط (المادة 310 من القانون البحري) "إنّ مساهمة السفينة تكون حسب نسبة قيمتها في المكان والوقت اللذين اختتمت فيهما الرحلة مع زيادة مبلغ التضحيات إذا كان لها محل".

قد أشار المشرع الجزائري من خلال المادة 327 إلى أنّ الخبير وبعد استلامه للوثائق الكاملة يضع قرار تسوية الخسائر المشتركة المفصل وذلك بتطبيق أحكام هذا الفصل ، وفي حالة عدم وجود اتفاق بين الأطراف المعنية ، يخضع للقواعد والأعراف الدولية المتبعة عالميا بهذا الشأن في العلاقات البحرية "ومتى انتهى الخبراء من توزيع الخسائر المشتركة وتحديد النصيب الذي يشترك به كل من المجهز والشاحنين، كان هذا التوزيع نهائيا وملزما إذا وافق عليه كل ذوي الشأن ، وغالبا ما ينعقد هذا الاتفاق بين مؤمني الشاحنين ومؤمني المجهز ، أمّا إذا لم يتوافر الاتفاق بينهم على قبوله ، فإنّ

التوزيع لا يكون ملزماً إلا بتصديق المحكمة عليه، فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيراً أو أكثر لإجراء تسوية جديدة¹.

بقاء هذا النظام إلى الوقت الراهن إنما يبرز أهميته، ذلك أن المخاطر البحرية لا يقتصر أثرها على تهديد المصالح الفردية، وهو ما يمكن تداركه من خلال تنظيم هذه المسؤوليات المختلفة، وإنما يمتد إلى تهديد جميع المصالح الممثلة للرحلة البحرية، ومتى خول الربان سلطة وواجب مواجهة الخطر، فإنه يصعب أن ينسب إليه الخطأ إذا أضر بمصالح البعض من أجل إنقاذ الرحلة البحرية، وبالتالي يمنع إثارة مسؤوليته وتبعاً مسؤولية الجهاز بوصفه متبوعاً²، كما يعتبر من النظم العادلة لتسوية المراكز الناشئة عن عقد التأمين البحري، ويبقى الهدف الأول لنظام الخسائر المشتركة هو الحفاظ وضمان سلامة الرحلة البحرية بما فيها السفينة وما عليها من بضائع، وكذا دعم وتشجيع التجارة البحرية.

المطلب الرابع: أسباب الحوادث البحرية وإجراءات التحقيق.

يرجع سبب هذه الحوادث لعوامل متعددة أبرزها العنصر البشري، فقد صاحب التطور التقني والتكنولوجي في عالم صناعة السفن انخفاضاً في أعباء التشغيل على ربان السفينة والعاملين عليها، وزيادة حركية الملاحة البحرية، إلا أن الجهل وعدم القدرة على استخدام هذه المعدات والتجهيزات الحديثة من طرف العنصر البشري، وعدم توافقه معها، وعدم تدريبه التدريب اللازم على استعمالها، أدى إلى زيادة ملحوظة في عدد الحوادث، فقلة المعلومات والإهمال واللامبالاة وحتى الإجهاد كان لها أثرها السلبي على السلامة البحرية، وغالبا ما يكون سبب هذه العوامل هو سوء اختيار الشركة للأشخاص المناسبين لمثل هذه المناصب الحساسة ولعدم إلمامهم بالتقنيات الحديثة، وكذا النقص في التدريب في مراكز ومعاهد متخصصة وعلى درجة عالية من الخبرة، وهو ما ركزت عليه

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق ص 210.

² - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 645.

المنظمة البحرية العالمية IMO من خلال العديد من الاتفاقيات التي تبرز أهمية تدريب العنصر البشري وتوفير المناخ المناسب للعمل ، حيث أثبتت IMO أن 80% من الحوادث البحرية سببها العنصر البشري، ومن أهم هذه الاتفاقيات اتفاقية STCW سنة 1978-1995 وكان آخر تعديل لها سنة 2010 في اجتماع مانبلا بالفيليبين وهو ما يبرز اهتمام المنظمة البحرية الدولية بتدريب العنصر البشري والحد من الحوادث والتلوث البحري وكذا اتفاقية العمل الدولية.

الفرع الأول: أسباب الحوادث البحرية.

I- الأخطاء والأسباب المباشرة:

تتسبب القرارات والتصرفات الخاطئة لقيادة السفينة والطاقم ومخالفة تعليمات السلامة، والتعامل الخاطئ مع الأزمات والحوادث في أثناء الإبحار سواء في أعالي البحار أو البحار الإقليمية للدول أو بالقنوات المائية الداخلية في غرق السفن أو جنوحها بالموانئ وداخل مناطق الإرشاد. وأهم الأخطاء البشرية الشائعة ما يلي:

1- اتخاذ القرار الخاطئ من الربان:

يعد الربان مسؤولاً عن سلامة السفينة والحمولة والركاب والطاقم. ويعاونه في ذلك طاقم القيادة من كبير المهندسين وضابط أمن السفينة والبحارة والأشخاص البريون الذين يتحدث إليهم في أثناء الأزمة. غير أن القرار يظل فردياً، ولذلك يمر الربان بمراحل عديدة من العمل والتدريب والترقي والاختبارات، ليصل إلى رتبة ربان بأعالي البحار. تظل القدرة على اتخاذ القرار الصحيح في الوقت المناسب هي العامل الحاسم والمميز بين ربان وآخر، وتتكون تلك القدرة وتنمو بالخدمة الطويلة والإبحار في ظروف قاسية، والتعرض لمواقف صعبة تحت قيادة قادرة وخبيرة من أهم عناصر نجاح تكوين الربان لشخصيته القيادية.

لذلك حينما تتصف قرارات الربان بالتهور والرعونة وسوء التقدير، فإنها غالباً ما تؤدي إلى كوارث. ومن ذلك قرار الاستمرار في الإبحار مبتعداً عن ميناء القيام إلى عرض

البحر بعد إطفاء حريق كبير على السفينة دون انتظار التأكد والفحص لاحتمال مواجهة عودة الاشتعال، أو تعرض السفينة للغرق أو الانقلاب بسبب تراكم مياه الإطفاء. وعجز منظومات التصريف ومضخات الطرد عن التخلص من مياه الإطفاء المؤثرة في اتزان السفينة.

المتعارف عليه هو ان الخطأ البشري يشكل (96 %) وأن نسبة الخطأ من المعدة (الآلة) لا يتعدى (4 %).

2- التحرك دون إرشاد في مناطق مقيدة الملاحة:

لا يتم التحرك داخل مناطق محددة بدون إرشاد ملاحى لصيق أو توجيه عن بعد، ومن ذلك الملاحة داخل حوض الميناء. أو الدخول من مناطق حاجز الأمواج، أو القنوات الملاحية للاقتراب من الموانئ بمناطق ضحلة نسبياً - أو مناطق حقول الشعاب المرجانية أو عوائق صخرية بارزة تهدد بدن السفينة. وتتسبب في الشحوط أو الجنوح أو الغرق، ولذلك يجب الالتزام بتعليمات الإرشاد في المناطق مقيدة الملاحة.

3- نقص التأهيل والتدريب الجيد:

يتسبب نقص التأهيل والتدريب الجيد سواء للأطقم البحرية أو للخدمات الهندسية في وقوع الحوادث الفنية. كأخطاء تشغيل الأجهزة والمعدات أو سوء حالة التمديدات الكهربائية، والتعامل الخاطئ مع متطلبات الصيانة وعدم الاحتراز في السيطرة على مصادر الطاقة والتخزين.

كما يجب تدريب الطاقم على خطط الطوارئ، فإذا كان نقص التدريب والدراسة يتسبب في الحوادث وأخطرها الحرائق والانفجارات، فإن عدم التدريب على مواجهة الطوارئ يؤدي إلى ضعف الأداء وعدم إمكانية السيطرة المبدئية على الحوادث وتحول الحوادث الصغيرة إلى حوادث جسيمة أو كوارث، قد تصل في النهاية إلى غرق السفينة. وأبسط الأمثلة على ذلك عدم قدرة أفراد الطاقم على ارتداد أجهزة التنفس للدخول إلى الأماكن المغلقة لمكافحة حريق. فيؤدي ذلك إلى إفلات الحريق من السيطرة، ومن ثم

تأثيره في هيكل السفينة وتجهيزاتها ومعداتها، وربما انهيار أجزاء من الأعمدة والفواصل أو أحد الأسطح بفعل الحرارة الزائدة وباقي التوابع غير المتوقعة.

4- عدم الدراية بمناطق الإبحار وقراءة الخرائط الملاحية:

يؤدي ذلك إلى احتمالات كارثية مفتوحة أبسطها الشحوط (اصطدام السفينة بقاع البحر وعدم تمكنها من الطفو والحركة). وأخطرها الاصطدام بصخور القاع وتأثر جسم السفينة بهذا الاصطدام ولعل حوادث اصطدام السفن بالصخور والشعاب المرجانية وتمزق أجناب السفن واندفاع المياه إلى داخلها بكميات هائلة كان من أهم أسباب غرق العبارات بالبحر الأحمر ومن أخطر الحوادث التي وردت في التقارير الرسمية كان حادث غرق السفينة المصرية "سالم اكسبريس" عام (1991م). وبعد منتصف الليل عندما حاول القبطان معتمدا على خبرته ودون إرشاد اختصار الدخول إلى ميناء سفاجا، فاصطدم بالشعاب المرجانية التي شقت جانب السفينة طوليا، لتندفع كميات هائلة من المياه إلى داخلها، وتغرقها في أقل من نصف ساعة ويغرق أكثر من (700 شخص) من ركبها بسبب عدم الدراية وسوء التقدير⁽¹⁾.

5- عدم الالتزام بتعليمات السلامة الملاحية:

ومن ذلك:

أ- عدم الالتزام بخطوط الملاحة المعتمدة بالاتفاقات الدولية المنظمة لذلك لمنع حوادث التصادم وعدم التأكد من صلاحية الرادارات والتجهيزات الملاحية القياسية حسب تعليمات المنظمة البحرية الدولية (IMO) واتفاقات سلامة الأرواح فيا لبحار(سولاس) وملاحقها.

ب- الإهمال في تطبيق قواعد نقل وتداول المواد الخطرة كالمفرقات والمواد السامة والمواد المؤكسدة وسريعة الاشتعال. ومخالفة تعليمات التفتيش البحري أو التحايل للحصول على

(1) -- محمد سيد حسين الآليات الحديثة للتعامل مع غرق السفن، جامعة نايف للعلوم الامنية مكتبة الملك فهد الوطنية 2009، الرياض،

شهادات صلاحية مخالفة للواقع وفي هذا الملف الكثير من الحوادث والآلاف من الضحايا.

6- عدم التأكد من سلامة وكفاءة تجهيزات السلامة والاتصالات على السفينة:

التدريب الجيد على استخدام كافة تلك التجهيزات وأهمها: تجهيزات الإطفاء من مضخات حريق وخرطوم وقواذف، أجهزة ومعدات الإطفاء والأدوية من مساحيق جافة (بودرة) وغازات خاملة وقوارب وزوارق وأطواق النجاة وستر العوم (الطنوف) ومعدات الغطس، والتدريب على تنفيذ خطة سلامة السفينة وقد غرقت سفن كثيرة لهذا السبب.

7- الإغراق العمدي:

هو اصطناع حادث وعدم التدخل فيه وهجر السفينة وتركها تغرق بغرض الحصول على قيمة التأمين، وهي عملية غير أخلاقية ويصعب إثباتها لمنع استفادة مرتكبيها من جرمهم التي يتضرر منها آخرون.

8- تعليمات الإبحار الخاطئة:

مثل الترخيص بالإبحار في يوم عاصف أو بأعاصير متوقعة وقد يحدث تضارب في التعليمات بين السفينة والموانئ أو جهات الإرشاد وسلطات الطوارئ مما يؤدي أحيانا إلى غرق السفينة، نتيجة التعليمات الخاطئة وعدم التنسيق بين جهات الإشراف وسوء التقدير الظروف الملاحية والمناخية أيضا.

II- الأسباب المتعلقة بصلاحية السفن للإبحار:

1- عدم احتمال البدن لإجهادات الملاحة:

تمتلئ البحار بالسفن البالية والقديمة وتتوصل السلطات عند التحقيق لكشف أسباب حوادث غرق السفن إلى وجود شهادات صلاحية وتفتيش غير صحيحة أو مزورة أو صادرة من مكاتب تفتيش تجارية تجري فحوصا صورية أو جزئية أو تتعرض للتدليس من جانب مالكي السفينة.

في النهاية لا تعبر شهادة الصلاحية عن الواقع ومن ذلك عدم صلاحية بدن السفينة للإبحار، حيث تغرق سفن بسبب تآكل البدن أو عدم احتمال الأجانب أو القاع لأدنى اصطدام، مع الأخذ في الاعتبار وزن كتلة السفينة المحملة عند اصطدامها بأي جسم صلب فإذا كان هذا الجسم مديبا أو حادا أدى إلى قطع بدن السفينة. ومن ثم اندفاع الماء إليها بكميات هائلة. وفي كثير من الحوادث لا يتسع الوقت للركاب للمغادرة، حيث تغمر المياه السلام وتندفع من أعلى إلى أسفل آخذة الركاب إلى قاع السفينة وهم وبها إلى قاع البحر.

2- أعطال المحركات ورفاصات الدفع ودفة التوجيه:

يتسبب عدم الصيانة وتقادم المحركات ورفاصات الدفع (المراوح) وأعمدة الإدارة ودفة التوجيه في توقف السفينة بمناطق خطيرة أو تعرض الطاقم لفقدان السيطرة عليها بسبب عدم استجابة المحركات وأجهزة التوجيه، فيؤدي ذلك إلى أن تتقاذفها الأمواج، فلا يتمكن الربان من السيطرة عليها وتوجيهها في الاتجاه الآمن فنيا.

تحدث الأعطال بكثرة في السفن متعددة القوى المحركة، كتحميل محركات مد الكابلات الكهربائية وسفن التصنيع وغيرها، فمن الحيوي لضمان عدم تعرض السفن للغرق بسبب الأعطال الجسيمة أن تجري الصيانة الدورية في مواعيدها وأن تراجع صلاحية مكونات أجهزة الملاحة ومعدات الدفع والتوجيه والرادارات، ومعدات الاتصال والمحركات وكذا المولدات الكهربائية ومضخات الحريق وشفط المياه.

من الطبيعي أن يتم إجراء العمرات واختبار الصلاحية قبل الترخيص بالإبحار من جهات التفتيش الدولية المعتمدة.

3- الغرق بسبب الحمولة:

يجب توزيع الحمولة وتثبيت البضائع بطريقة تضمن في جميع الأحوال المحافظة على استواء السفينة على سطح البحر واتزانها طول الوقت دون حدوث خلل حتى في حالة تعرض السفينة للعواصف أو الأمواج.

إن حدث خطأ في تثبيت الحمولة فإن ذلك يهدد بخطر الانزلاق، ويمكن أن تميل السفينة عن الحدود المسموح بها، وتنقلب أو تغرق على أحد أجنابها أو من الأمام أو الخلف حسب اتجاه الميل⁽¹⁾.

من الحالات المسجلة للغرق بسبب سوء تثبيت الحمولة عام (2004م) في قناة السويس انزلقت الحاويات من على السفينة (دونج دونج) الصينية وتسببت في انقلاب السفينة وانزلاق الحاويات حولها وأسفلها وأغلقت المجرى الملاحي للقناة وتسببت في خسائر فادحة للسفن المارة بها، وتم انتشار الحاويات من مسافات بعيدة، وتعويم وقطر السفينة وخضعت لإجراءات التحقيق وتقدير الخسائر.

تتسبب الحمولات الخطرة عند عدم الالتزام بطرق الشحن والتعبئة والتغليف الصحيح طبقاً لمدونة المواد الخطرة بالبحر (IMDG) في تعرض السفينة للعديد من المخاطر.

قد تحدث الحرائق في أماكن يصعب الوصول إليها والسيطرة عليها، مما يؤدي إلى تأثر السفينة وانهيار بنيتها الأساسية، وعند حد معين من التلف لا تصبح السفينة قادرة على الطفو والاستواء فتغرق، وقد غرقت سفينة الشحن (سالم) بعد أن شب حريق هائل بكمية سائبة من الكبريت بأحد عتليها وتعذرت السيطرة على الحريق ولم يطفأ إلا بغرق السفينة قرب مدخل خليج السويس عام (1998م)

الكهرباء الاستاتيكية الناتجة عن الحمولات السائلة، ويحدث ذلك في الناقلات الكبيرة وقد تسبب ذلك في غرق ناقلتين من الجيل الأول من الناقلات العملاقة (ULCC) سعة (500) ألف طن، وتأثر التوسع في استخدامها لهذا السبب.

تأثير السطح الحر (free Structure Effect) وذلك في سفن نقل المواد السائلة، حيث تؤدي حركة السائل في اتجاه واحد بسبب الميل أو العواصف إلى زيادة ميل السفينة عن الحد الآمن وهو ما يؤدي إلى الانقلاب والغرق ويزيد ذلك الاحتمال إذا

(1) - محمد سيد حسين الآليات الحديثة للتعامل مع غرق السفن، المرجع السابق، ص 65.

كانت الخزانات غير ممتلئة بالكامل، فيشكل الميل إلى أحد الأجناب وزنا وضغطا كبيرا على هذا الجانب.

هناك الآن قواطع داخل خزانات الوقود والزيوت تمنع انحراف هذه المواد في أثناء العواصف، أو يمكن ملأها بالماء إضافة إلى ما بها من زيوت، ويتم طرد الماء لاحقا من خلال عملية الطرد المركزي ذي الثلاث مراحل.

4- عدم الاتزان أو الاستواء:

تعرض السفن للحوادث بسبب عدم الاتزان أو الاستواء على سطح البحر، أو في الموانئ. وغالبا ما يحدث ذلك في الأحوال الجوية السيئة وبمعايير أخرى مساعدة أهمها تعرض السفينة للحريق واستخدام أساليب خاطئة في الإطفاء.

الاتزان يتأثر بعدة عوامل مختلفة ومستقلة ولكنها قد تتساند وتتجمع في موقف واحد، أو لسبب واحد منها بتأثير حاد وعميق يؤدي وحده إلى غرق السفينة، فيجب على ضابط الإطفاء أن يفكر دائما فيما يلي:

- 1- كميات المياه التي وضعت بالسفينة لأغراض الإطفاء.
- 2- كميات المياه التي ضخحت من داخل السفينة وخزانات توازن السفينة إلى خارجها.
- 3- حركة البضائع وتغيرها أو تحريكها أو انزلاقها من جانب السفينة إلى جانب آخر في أثناء مكافحة الحرائق.

إنّ اتزان السفينة واستقرارها من المهام المعقدة، الواجب ملاحظتها بدقة طول الوقت، بالرغم من وجود بعض التأثيرات الأخرى المختلفة التي تتضمن حسابا معقدا. ويعتمد في ذلك على ضباط السفينة بما لديهم من الخبرة في ذلك، ورجال الإطفاء يتبعون تعليماتهم بقدر الإمكان، خاصة في حالة عدم وجود اتصالات مفهومة بسبب اختلاف اللغات، وعدم وجود شخص مؤهل أو مترجم، فإن رجال الإطفاء لديهم المعرفة والأسس الرئيسة التي تستخدم في التفاهم في أثناء القيام بمكافحة الحرائق، واستعمال المياه.

إن استقرار السفينة وتوازنها يحتاج إلى التفكير العقلي المدرب في حالة استخدام مياه كثيرة لجانب واحد من السفينة فتحدث مشكلة في الاستقرار والاتزان.

III- الكوارث الطبيعية:

1- بسبب العوامل البحرية أو الجوية:

للسفينة أيا كان حجمها وتصميمها قدرة محددة على الإبحار في العواصف، وعند ارتفاع معين للأمواج، فإنها تؤثر في سفن الصيد الصغيرة وتتقاذفها، ولا تكون قادرة على إحداث التأثير نفسه للسفن الثقيلة، كما أن التصميم الانسيابي والمتفوق للسفن الحديثة يجعلها أكثر قدرة على الإبحار في الأمواج العالية.

كما أن السفن تتعرض لعوامل جوية معاكسة أو عواصف وأعاصير، تكون أحيانا من القوة والسرعة بحيث يمكنها أن تقلب السفينة أو تدفعها في اتجاه الصخور أو الشواطئ ليستقر قاعها على قاع البحر، وقد يؤدي دفعها لمناطق الشعاب المرجانية أو الشواطئ الصخرية إلى تضررها بدرجات متفاوتة، تتوقف على سرعة الرياح وصلابة الشاطئ أو القاع، ومقاومة جسم السفن للصدمة أو الاحتكاك.

يمكن تلخيص أخطار الأمواج في شكلين:

- ارتفاع الأمواج الشديد بما لا تتحمله السفن: عند ارتفاع معين للأمواج لا تصبح السفينة قادرة على الاستواء والاتزان، وقد يؤدي ارتفاع الأمواج إلى انزلاق حمولات السطح، أو تعطيل الأبواب المانعة من نفاذ المياه أو فقدان الطاقم السيطرة على السفينة.

قد تنقلب السفينة وتغرق لهذا السبب أو يتحطم بدنها أو جزء منه بسبب تقادم السفينة كعامل مساعد.

- اتساع المسافة بين قمم الأمواج حيث ترفع مقدمة السفينة إلى أعلى وتبقى مؤخرتها منخفضة فيما يعرف بزمن التموج، وقد يحدث أن تحمل موجة مقدمة السفينة وأخرى مؤخرتها ويبقى مركز الثقل بمنصفها بوزنه وحمولته معلقا، وهو سبب كاف أحيانا لشطر السفينة من منتصفها.

كما تؤدي تلك الظاهرة إلى انقلاب وغرق مراكب الصيد الصغيرة ويجتوحت النزهة.

2- التعرض لزلازل أو براكين الإبحار:

يرتبط حدوث الطوفان البحري "تسونامي" ارتباطا وثيقا بالزلازل التي تضرب المناطق البحرية والمحيطية والمناطق الشاطئية، محدثة تحرر طاقة قوية تنتشر في جميع الاتجاهات من بؤرة الزلزال، وعندما تحدث الزلازل أسفل قاع المحيط وبالقرب من الجرف القاري، يحدث تشوه لقاع البحر، يؤدي إلى الرفع في مناطق والخسف في مناطق أخرى، مما يؤدي بالضرورة إلى تحرك كتلة هائلة من الماء رأسيا من فوق مصدر التشوه، فتنقل الطاقة الزلزالية من قاع البحر أو المحيط إلى المياه، مما يعمل على توليد موجات بحرية ذات طول موجي كبير وارتفاع موجي صغير، وكلما اقتربت من الشواطئ تقل سرعتها ويزداد ارتفاعها. ولذلك تنتشر أمواج تسونامي بسرعة، حيث تصل المسافة بين قمتين متتاليتين إلى (500) كيلومتر في البحار المفتوحة ولا يتجاوز ارتفاع الموجة نصف المتر، ولا يشعر بها من هم على ظهر السفينة. لكن السرعة تناسب طرديا وعمق المياه، فعندما يقل عمق المياه، تتجه الأمواج إلى الإبطاء (تقل السرعة) ونظرا لأن طاقة الأمواج هي محصلة السرعة والارتفاع حتى عندما تصل إلى الشواطئ يصل ارتفاعها إلى (10-20م) وقد تصل إلى (30مترا) كما حدث في طوفان سومطرة (2004م) الذي قتل ما يزيد على (160 ألف نسمة) ودمر المنشآت بشكل غير مسبوق.

تختلف أمواج تسونامي الناشئة عن الزلازل أو البراكين في قاع البحر عن الأمواج المتولدة عن العواصف بأنها تتابع موجات الرياح (الموجة تلو الأخرى) كل 10 ثوان وطولها الموجي (15 مترا).

إما أمواج تسونامي فطولها الموجي يزيد على (100) كيلومتر وتتابعها الموجي يكون على مدى الساعة⁽¹⁾.

(1) علي عبد العظيم ثعلب الطوفان البحري (تسونامي) والزلازل، القاهرة، 2006، ص53

لنا أن نتخيل أثر تلك الأمواج في حركة الملاحه، وخاصة عند مهاجمة الموانئ بارتفاع موج يصل إلى (30متر) ويعرفه البحارة "بالحائط الأسود...".

من الطبيعي أن البحر في هذه الحركات العنيفة بقاعه، قادر على ابتلاع أكبر السفن، وهو ما يفسر في التقارير القديمة قبل الحرب العالمية الثانية ظاهرة اختفاء سفن عملاقة، بالمناطق المضطربة زلزاليا دون أن يعثر لها على أثر.

إن التطور الذي حدث حتى الآن، ليس النجاة من تلك الظواهر القاهرة، وتمثل فقط في القدرة على تحديد السبب وموقع الحادث دون الوصول إلى أي تقدم في اكتشافه أو تجنبه أو الصمود في مواجهته.

يمكن جمع هذه الأسباب وتصنيفها كما يلي :

- نقص التشريعات والمعايير وعدم التأهيل وعدم وجود اتصال وتنسيق مستمر مع الإدارة في البر.
- الإهمال والإجهاد .
- الضعف في تصميم المعدات.
- عدم التأهيل الفني، وعدم معرفة الطريقة الصحيحة للتشغيل على ظهر السفينة.
- اتخاذ قرارات غير سليمة ومعلومات غير كافية.

الفرع الثاني: التحقيق في الحوادث البحرية:

لمعرفة الأسباب الحقيقية وراء كل حادث عمدت المنظمة البحرية الدولية IMO إلى اعتماد إجراء تحقيقات عقب كل حادث وفقا للقرار (20) 849 وبعده قرار الجمعية العامة للمنظمة رقم (21) 884 في 25 نوفمبر 1999 والذي أحدث تعديلات على القرار الأول أو ما سمي بالكود والذي حدّد خطوات التحقيق من خلال:

- تجميع بيانات عن الحادث.
- تحديد تسلسل وقائع الحادث.
- التعرف على التصرفات غير المأمونة، القرارات، الظروف غير الأمانة.
- تصرف أو قرار غير سليم.

- التعرف على نوع الخطأ.
- التعرف على العوامل غير الواقعية.
- التعرف على مشاكل السلامة الكامنة وتطور أعمال السلامة بالنسبة للسفينة.
- تجميع الأدلة من خلال المعلومات الشخصية (مرئية، مسموعة، محسوسة، وأدلة تعتمد على البيانات المسجلة أتوماتيكيا كالرادار وآلات التصوير وشرائط التسجيل¹).
- أصبح التحقيق إجراء دوليا ملزما نصت عليه العديد من الاتفاقيات، كاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 واتفاقية سولاس الجزء الثالث القاعدة 21 اتفاقية خطوط الشحن المادة 21، اتفاقية ماربول المادة 12²، وأكدت المنظمة البحرية الدولية على ذلك أيضا من خلال إصدارها لسنة 2007 باعتماد محققين مؤهلين ومختصين بالموضوعات التي تتعلق بالحوادث، وألزمت الدول إعدادهم لهذا الغرض والتأكد من توافر المعرفة والخبرة لديهم، من خلال تنفيذها للصوصك الدولية الملزمة، والعمل بالتوصيات الدولية كلما كان ذلك مناسبا لضمان تحقيق سلامة الأرواح في البحار³، كما أشارت اتفاقية العمل البحري الدولية 2006 في اللائحة 5-1-6 تحت عنوان الحوادث البحرية إلى :
- تجري كل دولة عضو تحقيقا رسميا في أي حادث بحري خطير يتعلق بسفينة ترفع علمها ويؤدي إلى إصابة أو خسارة في الأرواح.
- تتعاون الدول الأعضاء مع بعضها لتسهيل التحقيق في الحوادث البحرية الخطرة.
- و أشارت له كذلك الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن في المادة 2 ف(ز) STWC.

¹ - الحوادث البحرية، مستخلص من برنامج المنظمة البحرية الدولية بشأن تحقيق الحوادث البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، والنقل البحري، مجمع المنظمة البحرية الدولية IMO من دورية أعضاء عدد مارس 2005.ص3

<http://www.antcc.com/imocite/Marche 2005.pdf>

² - David Peano, Op.cit, p 5 6.

³ - إصدارات المنظمة الدولية البحرية إعداد مجمع المنظمة البحرية الدولية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، دورية أعضاء ، عدد ديسمبر 2007، ص 2 و13.

<http://www.antcc.com/imosite/Marche2007.pdf>

اهتمام المشرع الجزائري بهذا المجال والتزامه بما يصدر عن المنظمة البحرية الدولية يظهر من خلال صياغة نصوص قانونية تعتمد هذه التدابير وانضمامه للاتفاقيات الدولية، إذ نظم في المواد 235 ، 245 من القانون البحري الجزائري، كل ما يتعلق بسلامة السفن حيث أنشأ لجنة مركزية خاصة بالسلامة ولجان محلية للتفتيش وتختص هذه اللجنة إضافة إلى ما سبق الحديث عنه بإجراء تحقيقات إدارية وتقنية عقب أي حادث أو حوادث تقع في البحر (المادة 237 قا بح ج).

الهدف من هذه التحقيقات هو معرفة الأسباب والعوامل التي أدت إلى وقوعها ومحاولة معالجتها ومعاينة المتسبب بها للتقليل منها ومن حدتها، ومنع وقوع حوادث مماثلة في المستقبل، والغرض من التحقيق في الحوادث البحرية يكمن في التقليل من الحوادث عندما يتم التعرف على الأسباب التي يتم تحديدها من خلال إجراء التحقيقات، لأن وقوع الحادث يدل غالبا على ضعف في الجهود المبذولة في تطبيق برامج الوقاية من الأخطار المؤدية إلى الحوادث، فعندما لا يتم اكتشاف وإزالة خطر ما، فقد يتسبب ذلك في وقوع حادث يؤدي إلى خسائر في الأرواح والممتلكات، وفي حالة تحقق الحادث، فإنه يجب تحديد الخطر الذي تسبب في وقوع الحادث وسرعة إزالته لكي لا يتكرر وقوعه. التحقيقات الشاملة هي التي توفر المعلومات الضرورية، والتي يتم بموجبها تأسيس الإجراءات الصحيحة لتطوير برامج الوقاية من الحوادث.

الهدف الأساسي من التحقيقات هو تحديد مسببات الحوادث، والعوامل المسببة لها، حيث قد تكون العوامل المسببة للحوادث مختلفة عن العوامل المسببة للخسائر في الأرواح وتلف الممتلكات، كما هنالك أهداف أخرى تتمثل في:

- تحديد مدى الخسائر في الأرواح وتلف الممتلكات.
- تحديد مدى التزام الوحدة التي وقع فيها الحادث بتطبيق تعليمات وبرامج السلامة.
- وضع التوصيات المناسبة للحد من وقوع الحادث مستقبلا.
- توفير قاعدة بيانات لجميع الحوادث لعمل إحصائيات يمكن استخدامها مستقبلا لتقييم الأخطاء، ووضع الحلول التصحيحية المناسبة.

اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية القرار رقم (21)A-884 المعنون "تعديلات على مدونة التحقيق في الحوادث والحواث البحرية، وأضافت مبادئ توجيهية بشأن التحقيق في العوامل الإنسانية، إلى القرار (20)A-849 الذي يطلب إلى دول العالم إجراء تحقيق في جميع الحوادث البحرية الشديدة وتزويد المنظمة البحرية الدولية بجميع النتائج ذات الصلة.

جرى أيضا توجيه دول العالم إلى استخدام المدونة ISM كأساس لتوفير نهج موحد للتحقيقات بغية تحديد أسباب الحوادث والحواث بصورة صحيحة¹.

¹ - الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية "المحيطات والبحار" A-55-61pdf, p27

المبحث الثاني : الهيآت المكلفة بأمن الموانئ والسفن وسلامتها.

لقد عملت جميع الدول على وضع تدابير وآليات قانونية على مستوى تشريعاتها لتنظيم إقليمها البحري والحفاظ على سلامته وأمنه، من كل ما من شأنه عرقلة استقراره، وذلك بإحداث هيآت وأجهزة متخصصة تتولى الحفاظ على مصالحها في البحر من خلال تطبيق القوانين الهادفة إلى مكافحة التلوث، وإرساء السلامة والأمن على مستوى سفنها وموانئها، لصدّ كل تهديد داخلي أو خارجي من شأنه زعزعة استقرارها.

تبنت بعض الدول نظاما يعتمد على تكليف هيئة أو إدارة واحدة لأداء هذه المهام مثل النظام الأحادي الأمريكي الذي أولى كل الصلاحيات المتعلقة بالأمن البحري لمصلحة حراس السواحل، في حين اعتمدت دول أخرى على نظام قائم على تعدد الهيآت المتدخلّة، وهو ما يتبع في فرنسا ودول أخرى، حيث أولت هذه المهمة لهيآت وإدارات مختلفة، "وقد أخذت الجزائر بعد استقلالها بنظام تعدد الهيآت وهو نظام معقد، من الصعب على دولة حديثة الاستقلال بكفاءتها المحدودة التحكم فيه، ما لم يسمح بتغطية كاملة للأنشطة البحرية، لغياب التنسيق والتعاون بين مختلف الإدارات المتدخلّة في البحر⁽¹⁾، هذا ما جعل السلطات السياسية تركز صلاحياتها ومهام الدولة في البحر في يد هيئة واحدة وهي مصلحة حراس الشواطئ، وهي المصلحة التي سنحاول التركيز على مهامها وصلاحياتها المتنوعة، إضافة إلى هيآت أخرى أحدثتها الحاجة لتحديد المهام ومحاولة التغطية الشاملة للأنشطة البحرية، وضمن تطبيق القوانين والتنظيمات الوطنية على مستوى الموانئ والسفن.

المطلب الأوّل : الأجهزة الأمنية على مستوى الموانئ.

تمثل الموانئ كما أشرت سابقا مواقع إستراتيجية وحيوية هامة، إذ تعتبر منافذ الدخول والخروج للدولة، ويرتبط أمن الدولة واستقرارها بها، حيث يتأثر أمنها

(1) يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة والمؤسسات العمومية، جامعة الجزائر،

يوسف بن خدة، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009، ص 9.

الاقتصادي والسياسي والعسكري بأي انتهاك أو اختراق غير مشروع لها، كما تعتبر الموانئ مصدرا هاما من مصادر الدخل الوطني للدولة خاصة الدول الساحلية، وامتداد الساحل الجزائري إلى 1200 كلم يمكن فعلا أن يشكل منفذ عبور للإجرام المنظم، ما يستدعي بالضرورة مراقبة الأشخاص والبضائع، واتخاذ كل الإجراءات والتدابير الاحترازية، وقد صادقت الجزائر على معظم الاتفاقيات الدولية للملاحة البحرية، والاتفاقيات الثنائية، وعملت على إنشاء هيآت أمنية تسهر على ضمان السير الحسن لموانئها وحماية وصيانة ممتلكاتها والعاملين عليها وسندرج أهمها فيما يلي:

الفرع الأول : اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي.

لتسهيل المهام داخل المؤسسة المينائية ، والحفاظ على أمن الأشخاص والممتلكات وضع المشرع قواعد تنظيمية عامة وخاصة، تساهم في تحديد المسؤوليات وتسهيل العمل داخل الميناء، وتعتبر اللجنة الوطنية للأمن المينائي⁽¹⁾ أحد أهم هذه الأجهزة، وهي تعمل تحت وصاية وزير النقل، وتمثل صلاحياتها وفقا للمرسوم التنفيذي 94-340 في:

- التكفل بإعداد برنامج وطني للأمن البحري والمينائي للسفن ذات الرأية الوطنية.
- السّهر على التكفل بالجوانب الأمنية عند تصور الموانئ المدنية والتجارية أو تهيئتها.
- اقتراح جميع التدابير الأمنية اللازمة للحفاظ على المنشآت المينائية والسفن التجارية التي تدخل في حدود الموانئ والأرصفة الخاضعة للقانون الجزائري من أشكال التهديد والأخطار والأعمال غير المشروعة.

- إبداء الرأي في جميع المسائل المتعلقة بالأمن في الموانئ المدنية والتجارية.
- السّهر على التنسيق بين مستويات الأمن المنصوص عليها في الترتيبات الأمنية الموجودة في المجال البحري والمينائي بالتنسيق والتشاور بين مختلف الإدارات، والمصالح والأجهزة التابعة للدولة التي تدخل بأي صفة كانت.

(1) المرسوم التنفيذي رقم 94-340 مؤرخ في 20 جمادى الأولى 1415هـ الموافق لـ 25 أكتوبر 1994، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية، الجريدة الرسمية عدد 72، المؤرخة في 06 نوفمبر 1994، ص 10.

- القيام بالتنسيق مع المتعاملين المينائيين والبحريين ومصالح الإدارة في مجال الأمن البحري والمينائي.
- السّهر على تنفيذ برامج التجهيز، وتكوين المستخدمين المكلفين بالأمن البحري والمينائي وتنفيذ المخططات.
- دراسة التوصيات والطلبات التي تقدّمها اللجان المحلية للأمن البحري والمينائي، واتخاذ التدابير الملائمة عند الاقتضاء.
- متابعة تطوّر التنظيم الدولي في مجال الأمن البحري والمينائي وتكييفه على المستوى الوطني.
- توسّع المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي 94-340 من صلاحيات اللجنة، بحيث تخوّنها في إطار مهامها إقامة علاقات ومبادلات، وتطويرها مع الأجهزة الدولية والأجنبية المماثلة لها، والالتزام باتباع وتطبيق كل الاقتراحات والتوصيات والملاحظات التي تقدّمها اللجنة الوطنية لتصنيف النقاط الحساسة⁽¹⁾.
- حدّدت المادة الخامسة من ذات المرسوم التنفيذي تكوين هذه اللجنة التي يرأسها كما أشرنا وزير النقل والتي تضمّ في هيكلتها قطاعات مختلفة.
- ممثل عن وزير الدفاع الوطني (قيادة القوات البحرية).
- ممثل الوزير المكلف بالداخلية والجماعات المحلية.
- ممثل الوزير المكلف بالنظافة.
- ممثل الوزير المكلف بالأشغال العمومية.
- ممثل المدير العام للأمن الوطني.
- ممثل المدير العام للجمارك.
- ممثل المدير العام للحماية المدنية.
- ثلاثة مديرين في الإدارة المركزية بوزارة النقل معينين بالنشاط المينائي.

⁽¹⁾ المرسوم رقم 84-386 المؤرخ في 22 ديسمبر 1984 المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية لتصنيف النقاط الحساسة وتحديد مهامها، الجريدة الرسمية عدد 69، المؤرخة في 26 ديسمبر 1984، ص 2376

أشارت المادة السابعة من المرسوم التنفيذي 94-340، ولضمان السير الحسن لهذه اللجنة والقيام بعملها وتسهيله إلى أنه يمكنها الاستعانة والاستشارة بأي شخص يمكنه مساعدتها ويكون على كفاءة ونشاط مهني عالي.

وتكلف اللجنة الوطنية في إطار اختصاصها أيضا بمراقبة نشاط لجان أمن الموانئ المحلية وتنسيقه، وهي كما يلي
أولاً: اللجنة المحلية للأمن المينائي.

أنشأت هذه اللجنة بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 94-340 والتي تجمع أبرز الشركاء على مستوى الميناء المعنيين بالأمن، تختص وفقاً للمادة (14) بما يلي:

- تنسيق وتنفيذ البرنامج الوطني للأمن المينائي.
- إعداد مخططات المناطق الأمنية في الميناء بنقاطه الحساسة وتضبط ذلك باستمرار.
- مراعاة تدابير الأمن عند تهيئة الميناء أو إعادة تهيئته.
- مراعاة التدابير اللازمة للميناء الموضوع تحت مسؤوليتها.
- تعدد وتضبط دورياً المخططات التي تنظم حركة المرور والتنقل داخل الميناء.
- تتخذ التدابير اللازمة لتكوين المستخدمين المعنيين بالأمن المينائي، وتحديد معلوماتهم بمساهمة الإدارات.

- تقترح أي تدبير من شأنه أن يحسن الترتيبات الأمنية في حالة خطر، أو عمل مدبر ضد المنشآت المينائية والملاحة البحرية داخل الأملاك الوطنية العمومية المينائية.

تتكون اللجنة المحلية لأمن الميناء كما تشير المادة 15 من المرسوم التنفيذي 94-340 إلى أعضاء من مختلف الجهات الإدارية والأمنية:

- مدير النقل في الولاية رئيساً.
- المدير العام لمؤسسة تسيير الميناء.
- رئيسي المحطة البحرية للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.
- مسؤول مصالح الأمن الوطني المختص إقليمياً.
- مسؤول مصالح الجمارك المختص إقليمياً.

- مسؤول الحماية المدنية المختص إقليمياً.
 - ممثل مديرية الأشغال العمومية المعنية إقليمياً.
 - ممثل مديرية الطاقة المعنية إقليمياً (في الموانئ المخصصة للمحروقات فقط).
 - ممثل تجهيز السفن الوطنية.
- يعين هؤلاء الأعضاء بقرار من طرف الوالي المختص إقليمياً (المادة 16 من المرسوم التنفيذي 94-340)، إذ ومن خلال تحديد أعضاء اللجنة نجد فعلاً أنها تحتوي على هيآت ومؤسسات غاية في الأهمية، ومتى كان العمل الجاد والمنسق بينها تضمن السير الحسن والأمن والسلامة الواجبة داخل الحيز المينائي.

تشير المادة 19 من المرسوم التنفيذي 94-340 إلى العمل المنسق بين اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ حيث تعدّ نظامها الداخلي وتصادق عليه ثم ترسله إلى الوزير المكلف بالنقل للاطلاع عليه، وتنص المادة 20 من المرسوم التنفيذي 94-340 "تقدّم لجنة أمن الميناء دورياً عرضاً للوالي المختص إقليمياً وترسل إليه حصيلة نشاطها والتدابير التي اعتمدها، وذلك من أجل الوقوف دائماً على كل جديد وإحاطة الميناء بكل التدابير والإجراءات الاحتياطية والاحترازية لضمان سلامته وأمنه وسلامة العاملين به، وتنظيم العمل المشترك بين كل الشركاء.

ثانياً: لجنة العمليات والمتابعة.

تنبثق هذه اللجنة عن اللجنة المحلية للأمن تحت رعاية محافظة الأمن، وتقدّم تقاريرها بخصوص تطوّر الحالة الأمنية للجنة الأمن المحلية، وتتكون من:

- ممثلي المصالح الأمنية.
- مصالح الجمارك.
- المؤسسة الوطنية لحراس السواحل.
- الحماية المدنية.

يتمثل دورها في متابعة تنفيذ القرارات المتخذة خلال اجتماعات اللجنة المحلية للأمن، ودراسة مختلف مخططات الأمن والقيام بتفتيشات في حالة تسجيل أي عجز ،

وكل الاقتراحات تكون خاضعة لرأي أعضاء اللجنة، إضافة إلى لجنة التسهيلات المكلفة بإنجاز برنامج التسهيلات على مستوى الميناء، بهدف تسهيل إجراءات مراقبة السفن والطاقم والمسافرين، وتمثل مهمتها في تغيير ممرات المسافرين ونقاط المراقبة للتصدي لحجم التنقلات، وكذا تحسين نوعية الملصقات لمختلف نقاط التفتيش مع مراعاة الإجراءات الأمنية المطبقة.

الفرع الثاني : محافظة أمن الميناء.

"تعتبر محافظة أمن الميناء الجهاز القيادي الوحيد داخل الميناء، كما تحول لها تعبئة جميع الوسائل المادية والبشرية المخصصة للميناء وتحريكها واستعمال الوسائل وتعديل عمل الإدارات والتعيينات العامة داخل الكيان المينائي، إذا طرأت أي أزمة تمسّ به، بالإضافة إلى الدور التنسيقي بين المصالح والمؤسسات والأجهزة المتواجدة في حيز ميدان الأمن، ولقد أنشأت بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 192/95⁽¹⁾ وذلك للتكفل بالجانب الأمني، بوضع إطار تنظيمي لحماية الموانئ وتعزيز إطار العمل بالقوانين والأنظمة الداخلية، وهي هيئة تابعة للمديرية العامة للأمن الوطني مقرها بالحيز المينائي، وتعتبر الجهاز القيادي الوحيد داخل الميناء، الذي يضمن دائما أمنه مع احترام الصلاحيات المسندة إلى الأجهزة والهيئات الأخرى، وفقا للمادة 4 من المرسوم التنفيذي 95-192، ويسير محافظة أمن الميناء محافظ يختار من بين موظفي الأمن الوطني (المادة 3 من المرسوم التنفيذي 95-192).

حدّد القرار الوزاري الصادر بتاريخ 1997/07/27 الموانئ التي توجد بها محافظة الأمن وهي موانئ : عنابة، سكيكدة، وهران، مستغانم، جيجل، بجاية، الجزائر، تنس، الغزوات.

(1) مرسوم تنفيذي رقم 95-192 مؤرخ في 12 صفر 1416هـ الموافق لـ 10 يوليو 1995 يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار. ج ر عدد 38، المؤرخة في 19 جويلية 1995، ص 22

أولاً : مهام واختصاصات محافظة أمن الميناء. تعتبر من اهم الهيئات الامنية ما جعل المشرع ينظمها من خلال المرسوم التنفيذي حيث

حدّد المرسوم التنفيذي 95-192 مهام محافظة الميناء، وفقا لنص المادة 4 وهي كما

يلي:

- تتّأس وتنشط أعمال اللجان المحلية لأمن الميناء.
- تعدّ مخطط الأمن الخاص بالميناء، وذلك بالتنسيق مع الأجهزة والسلطات الأخرى وتسهر على تنفيذه.
- تقوّم مدى التهديد وتعدّ الوسائل والحلول الواجب استعمالها.
- تبدي رأيها في كل المخططات الرامية إلى إدخال التغيير على الميناء، أو تهيئته أو إنجازها، وتحدّد إجراءات التنفيذ وترتيبات الأمن في الحيز المسؤولة عنه.
- تتخذ أو تكلف باتخاذ كل التدابير الضرورية التي يكون غرضها أمن الأشخاص والممتلكات.
- تراقب مدى فعالية التدابير الأمنية وتملي التصحيحات الضرورية وذلك من خلال المراقبة والتفتيش.
- كما لها صلاحية القيام بكل نشاط وقائي تراه ضروريا لأمن الميناء، بتجنيد جميع الوسائل البشرية والمادية المخصصة للكيان المينائي إذا كان الخطر بالقدر الذي يتطلب أعمالا فورية.
- كما تحوّل تعديل عمل الإدارات والهيئات العاملة داخل الميناء ، حالة وقوع أزمات وطوارئ.
- تشير المادة 07 فقرة 02 من المرسوم التنفيذي 98/192 إلى أنّه لا يمكن إدخال التغيير المنصوص عليه إلاّ لمُدّة الأزمة فقط. وأشارت المادة التاسعة إلى أنّ الأحكام المخالفة

والمنصوص عليها في المرسومين التنفيذي رقم 94-50¹ ورقم 94-340 المتعلق بلجان أمن الميناء ملغاة.

لتفعيل نشاطها وإثبات دورها في الحفاظ على أمن الموانئ والمنشآت المحيطة به، فإنها تعمل بالتنسيق مع عدّة مؤسسات وهيآت كفرق شرطة الحدود، باعتبارهما مصلحتين تابعتين لنفس المديرية، وتهدفان لنفس الهدف مع بعض الاختلافات المتمثلة أساسا في الإمكانيات البشرية والمادية. وتبقى العلاقة بينهما علاقة تكاملية، فالمحافظة عبارة عن العقل المدبّر لإرساء قواعد وأسس عملية الأمن، والشرطة هي الأداة التي تطبق هذا البرنامج من أوّله لآخره لضمان أمن الحيز المينائي وما يحيط به.

كما لها علاقة مع بعض الشركاء، كالجمارك والمكلفة أساسا كما سنفصّل فيما بعد، بعمليتي المراقبة وضبط جرائم التهريب والحرص على تطبيق القوانين والأنظمة المعمول بها وطنيا ومحليا.

إضافة إلى مصلحة حراس الشواطئ والمتواجدة عبر كامل الموانئ الجزائرية والتي أنيطت بها مهام متعدّدة كما سنرى.

كما تتعامل محافظة أمن الميناء باعتبارها المركز القيادي الوحيد على مستوى الميناء مع مصالح الرصد الجوي والتي تزوّدها يوميا بكل المعلومات الخاصة بأحوال الطقس والتقلبات الجوية المرتقبة، وذلك لتجنب أي طارئ وتوفير الظروف الملائمة لرسو السفن وإبحارها.

ثانيا : المخطط الأمني لمحافظة أمن الميناء.

نصّت عليه المادة 4 ف 3 من المرسوم التنفيذي 95-192 وتوضح هذه المخططات حالة كل أزمة للتدخل، وذلك بتحديد وتنظيم الوسائل البشرية والمادية، وأفراد التدخل والاتصالات، وكذلك تنظيم دور كل متدخل، ويجب اختيار هذا المخطط بانتظام من خلال إجراء تمارين تجريبية بهدف التدريب الجيّد على مثل هذه التدخلات للمحافظة

¹ - المتضمن اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان أمن المطارات، الجريدة الرسمية عدد 11، المؤرخة في 28 فبراير 1994، ص 07.

على مستوى معيّن من التأهّب لدى المعنيين وجميع الشركاء الذين لهم مسؤولية المساهمة في الحفاظ على الأمن داخل الحيز المينائي.

الفرع الثالث : الشرطة المينائية.

تناولها المشرع الجزائري في المادة 933 من القانون البحري الجزائري، حيث حدّد المصالح المكلفة ببحث ومعاينة المخالفات التي تمسّ بأحكام القانون البحري، زيادة على ضباط الشرطة القضائية ، وتمثل هذه المصالح فيما يلي :

- المستخدمين المحليين التابعين لحراس الشواطئ.
- أعوان الأمن الوطني.
- ضباط الموانئ.

يعتبر ضباط أمن الميناء من ابرز الهيئات على مستوى الموانئ حيث يقوم ضباط أمن الموانئ أمام الجهات القضائية المختصة، بالقسم على القيام بأعمالهم بكل أمانة وإخلاص ومراعاة واجباتهم في كل الأحوال، وهذا وفقا لنص المادة 934 من القانون البحري.

يكلف ضباط أمن الميناء أساسا وتحت سلطة مدراء الموانئ باتخاذ الإجراءات⁽¹⁾ والتدابير اللازمة لحماية الأملاك العمومية المينائية، ويقصد بالأملاك المينائية العمومية وفقا لنص المادة 937 ف/2 من القانون البحري "يقصد بالأملاك العمومية للميناء والحفاظ عليها، مجمل الأعمال المساعدة بصفة مباشرة أو غير مباشرة، على احترام قواعد الاستغلال والأمن والصحة والنظافة العمومية"، وهو نفس ما أشارت إليه المادة 128 من المرسوم التنفيذي 01-02 بحيث يضمنون في هذا الإطار أمن المسطحات المائية والمرات المائية والأرصفة وكذا المناطق البحرية للموانئ وملحقاتها.

⁽¹⁾ يوسف تليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، المرجع السابق ، ص 18.

"كما يسهرون على تطبيق قواعد السلامة بالموانئ البحرية التجارية، وذلك بحمايتها وصيانتها ونظافتها"⁽¹⁾ وقد حددت المواد 336-338 من القانون البحري مهامهم، وبينت المادة 335 من القانون البحري مجال التدخل المينائي حتى لا يكون هنالك تداخل بينها وبين صلاحيات الشرطة العامة والأمن الوطني.

إضافة إلى ما نص عليه المرسوم التنفيذي 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها حيث حدّد هذه المهام في المواد من 127 إلى 129 من القانون البحري وهي كما يلي:

- السهر على السير الحسن للإنارة والتشوين البحري والإرشاد على امتداد الميناء والرحب والممرات المائية، والدراية بحالة أعماق المياه وبصفة عامة بكافة شروط الملاحة وإخطار المصلحة المعنية للسلطة المينائية بكل الوقائع المتعلقة بالصيانة والمحافظة على المنشآت وحركة السفن في الحدود البحرية للميناء.
- يأخذون في حدود صلاحياتهم وفي حالة حدث غير متوقع، ولاسيما فيما يخصّ الإرشاد، الإجراءات الأولية التي تقتضيها الوضعية.
- ينظمون ويرتبون دخول وخروج السفن، ويخصّصون أماكن للسفن ويعلمون ربانة السفن وقادتها ومرشديها.
- يسهرون على حرية المرور والحفاظ على نظافة الأرصفة والسطوح الترابية والمنشآت المينائية وتحديد الأماكن التي يجب أن تشغلها البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ.
- يراقبون ويشرفون على عمليات الشحن وتفريغ البضائع وتفريغ النفايات وصرف الغاز.
- يحرصون على أن تحترم القواعد الأمنية المتعلقة بعمليات بناء السفن وتصليحها.
- يسهرون على تطبيق التنظيم الساري العمل به ، وجميع تعليمات الأمن في مجال نقل البضائع الخطيرة وعبورها ومناولتها.

(1) مجلة الموانئ البحرية التجارية ، للجمهورية التونسية، منشورات المطبعة الرسمية للجمهورية التونسية، 2001، ص 9.

- يقودون وينسّقون تحت سلطة مسؤوليهم، التدخلات في مجال مكافحة الكوارث وأعمال الإسعاف التي من الواجب تقديمها للسفن وللأشخاص الموجودين في خطر على مستوى الموانئ.

من خلال هذه المهام يتبيّن لنا الدور الكبير الذي يلعبه ضباط ومراقبو الموانئ في حفظ سلامة الموانئ، بالوقوف والإشراف والمراقبة على أهمّ العمليات التي تتمّ بالميناء والتي يكون من شأنها تهديد سلامتها كعمليات الشحن والتفريغ والتي كما سبق وأشرنا لها أثر سلبي على الأسطح المينائية، وكذا على صحة وحياة العمال إن لم تنفذ بالطريقة السلمية الآمنة.

كما تساهم مهامهم في الحفاظ على سلامة البيئة بالميناء، من خلال المحافظة على نظافة الأسطح والأرضية والمنشآت المينائية بصرف النفايات، ومراقبة عمليات نقل البضائع الخطرة، ويتمّ عملها هذا بالتنسيق مع كل المصالح المينائية المختصة، وتنظيمهم لحركة المرور ورسو السفن ودخولها وخروجها، يخففون من تزاحم السفن والحدّ من المخاطر ، وهذا من خلال الإشراف على عمليات الإرشاد والتشوين والإنارة والتي تعتبر من أهمّ الخدمات المقدّمة للسفن داخل الميناء لضمان السلامة والنجاعة للنشاطات البحرية.

لا يقوم بهذه المهام كلّها ولا تضمن نجاعتها ونجاحها، إلاّ إذا نفذت من قبل أشخاص وكوادر على قدر كبير من المعرفة والخبرة والاختصاص في المجال البحري ، وهو ما أكّدت عليه الاتفاقيات الدولية، وأشار له المشرع في العديد من النصوص القانونية.

الفرع الرابع : الجمارك.

تسعى الجمارك لتقديم خدمات جمركية متكاملة، لتحقيق متطلبات التنمية مساهمة التطور على المستوى المحلي والدولي، من خلال تحقيق المعادلة الصعبة التي تعتبر رسالة

وشعار الجمارك والمتمثلة في (الإسراع في فسح المسموح ومنع دخول الممنوع)¹، وهذا يتطلب إيجاد التوازن بين تسهيل حركة التجارة للمستوردين والمصدرين وفقا للالتزامات الدولية من جهة، والقيام بمهام التفتيش الدقيق لضمان عدم دخول المواد الممنوعة وغير المشروعة باعتبار الجمارك خط الدفاع الأول عن البلد²، إذ تهمّ هذه المصلحة بحماية الاقتصاد الوطني وترقية مداخله، وتسهم داخل الحيز المينائي في عمليتي المراقبة وضبط جرائم التهريب، بالإضافة إلى حرصها على تطبيق القوانين والأنظمة المعمول بها، ومراقبة السفن المبحرة من وإلى خارج البلاد، وذلك بالتنسيق مع مصالح شرطة الحدود والمصالح الأخرى وأنشأت الجمارك الجزائرية بموجب القانون رقم 07-79³ المعدل والمتّم بالقانون رقم 10-98⁴ وتعديلاته التي نصّت على أهمّ صلاحياتها.

وسّع القانون رقم 07-79 من سلطات إدارة الجمارك ولم يحدّها، ممّا يبرز إهماله لمصلحة حراس الشواطئ في مجال الرقابة والتفتيش، إذ نصّت المادة 45 ق.ج على أنّه: "يمكن لأعوان الجمارك المكلفين بتفتيش السفن وحمولاتها أن يقوموا بغلق الكوات وختمها عند غروب الشمس، ولا يجوز فتحها بعد ذلك إلاّ بحضورهم"، وكذلك نص المادة 241 التي تؤهل أعوان الجمارك والأعوان المنصوص عليهم في المادة 14 من قانون الإجراءات الجزائية لمعاينة المخالفات الجمركية والتي استبعدت في هذا الإطار دور م.و.ح.ش في إعداد محاضر المعاينة كون المادة 14 ق.إ.ج.ج لم تنصّ عليها، وبالتالي نلاحظ دورها الهام في المجال البحري والذي أحرزته في ظل نظام تعدّد المتدخلين والمتمثل في تكفّل كل مصلحة بمهمة من المهام البحرية، حيث أوكلت لها مسؤولية الشرطة

¹ - سلطان بن محمد المطيري، التنسيق بين الأجهزة الأمنية في الموانئ البحرية بمنطقة المدينة المنورة ودوره في تحقيق الأهداف الأمنية، رسالة ماجستير في العلوم الإدارية، جامعة نايف للعلوم الأمنية قسم العلوم الإدارية الرياض. ص 93.

² - سلطان بن محمد المطيري، المرجع السابق، ص 94.

³ - القانون رقم 07-79 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399هـ الموافق لـ 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 30، المؤرخة في 24 يوليو 1979، ص 678.

⁴ - قانون رقم 10-98 الممضى في 22 أوت 1998 يعدّل ويتّم القانون رقم 07-79 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 61، المؤرخة في 23 أوت 1998، ص 6.

الجمركية وقمع الجرائم الجمركية وتحصيل الضرائب والرسوم المترتبة عن المعاملات التجارية ومهام اقتصادية ومالية بالموانئ والبحر، من خلال البحث ومعاينة المخالفات في مجال شرطة الملاحاة والتلوث والصيد، ويمتدّ مجال اختصاصها إلى المياه الإقليمية والداخلية، وقسمت المصالح الجمركية إلى ثلاثة أقسام جهوية تضمّ كل من الجزائر، وهران، وعنابة، ودعمت بمراكز مراقبة على طول الساحل، وفرق تدخل تم تزويدها بزوارق بحرية ونظام اتصال لاسلكي لتمكينها من التنقل داخل النطاق الجمركي وتسهيل عمليات تبادل المعلومات وتفتيش السفن¹. يتبين لنا أنه من خلال هذه المرحلة حظيت مصلحة الجمارك بسلطات واسعة في المجال البحري كسلطة مستقلة، وبصدور القانون 10-98 المتعلق بمصلحة الجمارك المعدّل للقانون 07-79 قلّص من مهام الجمارك وذلك لمحاولة تجسيد فكرة النظام الأحادي بإقحام م.و.ح.ش في بعض صلاحياتها من خلال تعديل المادتين 45 و241 من قانون الجمارك.

تلعب مصلحة الجمارك دورا مهماً وفعالاً في حماية الاقتصاد الوطني من خلال تدخلاتها في مجال المراقبة لقمع جرائم التهريب والمخالفات وضمان سلامة عمليات التصدير والاستيراد والسهر على حماية الموانئ والوسط البحري، باستعمال أجهزة اتصالات حديثة كالمسح الإشعاعي عن طريق جهاز السكاير الذي يساعدها على التفتيش السريع والفعال خاصة للحاويات، ممّا يقلّص من الوقت وبالتالي سرعة المعاملات وكذا التعامل بالمستندات الإلكترونية باستعمال الحاسوب، ممّا يسهّل سرعة الإجراءات الجمركية مع المتعاملين، وبالتالي التقليل من وقت بقاء السفن بالموانئ وتفادي ما قد ينتج عن ذلك من ازدحام تنجرّ عنه حوادث كثيرة كالسرقة وتلف البضائع وحوادث التصادم.

¹ - تمام شوقي، ممارسة الشرطة البحرية الجمركية من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة تربية، مفتشية أقسام الجمارك، عنابة، المدرسة الوطنية للإدارة، الفرع إدارة الجمارك، السنة الدراسية 2003 - 2004، ص 21.

المطلب الثاني: مصلحة حراس الشواطئ.

لفهم واستعراض هيكله المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ باعتبارها جهازا متكاملًا لعب دورا هاما في مجال الحفاظ على سلامة وأمن النشاط البحري، لا بد من التطرق أولا لنشأتها من خلال إبراز أهم المراحل التي مرت بها، وصولا إلى ماهي عليه اليوم.

الفرع الأول: نشأة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.

عملت الجزائر على حراسة سواحلها وفقا للطريقة الموروثة عن الاستعمار بتعدد المتدخلين وذلك بواسطة الإدارة البحرية، الدرك البحري، المصلحة البحرية للرقابة الجمركية، وكانت هذه الهياكل نشطة على مستوى الولايات الهامة، وعليه لم تكن تغطي كل السواحل الجزائرية، "وبالنظر لاعتبارات أمنية تجارية وللنقص الواضح في عدم التحكم في زمام الأمور في جميع الجوانب وغياب التنسيق والتعاون بين هذه المجموعات"¹، جمعت مختلف نشاطات الدولة في المجال البحري تحت وصاية سلطة واحدة أوكلت للمصلحة و.ح.ش. من أجل ضمان تنسيق أكبر وفعالية أكثر وكان ذلك بموجب الأمر 12-73.² وهي مصلحة تابعة لوزارة الدفاع وتعمل تحت وصايتها وإشرافها، وفقا لنص المادة الأولى "تحدث مصلحة وطنية لحراس الشواطئ ويختصر اسمها بـ (م.و.ح.ش)، وتوضع تحت وصاية وزير الدفاع الوطني"، ويعين قائد المصلحة بمرسوم واقترح من وزارة الدفاع الوطني، وهذا ما نصت عليه المادة الخامسة من الأمر 12-73 "يعين قائد المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بموجب مرسوم يصدر بناء على اقتراح وزير الدفاع الوطني، ويكلف بإدارة المصلحة وبممارسة نفوذه على جميع المستخدمين".

تتكوّن المصلحة و.ح.ش وفقا للمادة 07 من الأمر 12-73، من أعوان مدنيين وأعوان عسكريين من مختلف مصالح الجيش، وإن كان أعوان م.و.ح.ش يخضعون

¹ - حراس السواحل مقال 11 سبتمبر 2010 الموقع الإلكتروني: www.army.arabepro.com/L27.topic

² - أمر رقم 12-73 مؤرخ في 29 صفر عام 1393هـ/03 أفريل 1973 يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس السواحل، الجريدة الرسمية عدد 28، المؤرخة في 06 أفريل 1973، ص 122.

كذلك في مهامهم البحرية المتعلقة بالملاحة والصيد البحري لوزارة النقل، وفي خدماتهم الجمركية لوزارة المالية كما أشارت إلى ذلك المادتين (8 و9 من الأمر 12-73).

فيما يخصّ تحويل الصلاحيات من الهيآت السابقة والمعدّات إلى الم.و.ح.ش. تنصّ المادة 14 من الأمر 12-73 "تؤول إلى المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ المعدّات البحرية المخصصة سابقا لمصالح التسيير البحري".

نصّ المادة 15 : تُحلّ المصلحة البحرية والمواصلات الجمركية وتؤول أموالها المنقولة والعقارية المخصّصة لسيرها إلى المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، كما يخوّل نشاطهم وفقا للمادة 16 إلى الم.و.ح.ش. وقد طرأ على هذا الأمر تعديل طفيف بمقتضى المرسوم الرئاسي 164-95¹ المتضمن تحديد المجال الإقليمي لتدخل المصلحة وكذلك إلزام أعوان المصلحة و.ح.ش. بأداء اليمين أمام المحاكم وفقا للقواعد والشروط المعمول بها، وتنص على ذلك المادة 2 المعدّلة للمادة 11 ف1، وإن كان الأمر 12-73 لم يحقق فعلا الهدف المرجو من إنشاء الم.و.ح.ش.، ولم يبرز حساسية وفعالية تدخل الم.و.ح.ش. واختصاصاتها الهامة التي توضح الدور الجديد والاتجاه المتمثل في إحداث هيئة واحدة تمثل الدولة في البحر، وتتولى جميع السّلطات لضمان السير الحسن للنشاطات البحرية، وحماية السّاحل من كل ما من شأنه تهديده، من خلال توسيع مجال اختصاصها ومدّها بكل المؤهلات المادية والبشرية.

إلا أنّ صدور قانون الجمارك 1979² لم يحدّ من مهام الجمارك وإثما وسع من صلاحياتها مهملا دور م.و.ح.ش.، حيث منحها سلطة تفتيش السفن التي تزيد حمولتها عن 500 طن وكل السفن ذات الوزن الكبير عند تواجدها بالموانئ والمناطق البحرية للنطاق الجمركي، واستبعد تدخل أعوان م.و.ح.ش. وفقا لنصّ المادة 45 "يمكن لأعوان

¹ - المرسوم الرئاسي 164-95 ج.ر. عدد 33 المؤرخة في 21 جوان 1995، ص 05.

² - القانون 07-79، المضى في 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 30، المؤرخة في 24 جويلية 1979، ص 678.

الجمارك المكلفين بتفتيش السفن وحمولاتها أن يقوموا بغلق الكوات وختمها عند غروب الشمس، ولا يجوز لهم فتحها إلا بحضورهم".

"كما أهملت المادة 241 من القانون 07-79 مصلحة حراس الشواطئ من إمكانية إعداد محضر معاينة باعتبار المادة 14 من ق.إ.ج.ج لم تنصّ عليهم واعتبرت المحاضر التي ينجزونها لاغية لا يعتدّ بها، حيث نصّت على أن أعوان الجمارك والأعوان المنصوص عليهم في المادة 14 هم فقط المختصون بمعاينة المخالفات الجمركية"¹.

تمّ تدارك الأمر بصدور قانون الجمارك 10-98 المعدّل والمتّم للقانون 07-79 بنصّه في المادة 45 "يمكن لأعوان المصلحة و.ح.ش الصعود إلى جميع السفن الموجودة في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي، والمكوث بها حتى يتمّ رسوّها أو خروجها عن النطاق الجمركي".

كما عدّلت المادة 44 من قانون الجمارك والتي منحت لم.و.ح.ش مهمة تفتيش السفن التي تقلّ حمولتها عن 100 طنة أو تقلّ حمولتها الإجمالية عن 500 طنة عند وجودها بالمنطقة البحرية من النطاق الجمركي، كما وسعت المادة 46 من صلاحياتهم وتدخلهم في النطاق الجمركي بنصّها يمكن أعوان الم.و.ح.ش أن يفتشوا في أي وقت المنشآت والأجهزة الموجودة في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي، ويمكنهم تفتيش وسائل النقل التي تساعد على استغلاله أو استغلال ثرواته الطبيعية، داخل مناطق الأمن المحددة قانونا، وفي المنطقة البحرية من النطاق الجمركي.

كما أضافت المادة 241 من قانون الجمارك المشار إليها سابقا أعوان م و ح ش، إلى الأعوان المكلفين بمعاينة المخالفات الجمركية وضبطها وإعداد المحاضر، وهو دور لم يشر إليه الأمر 12-73 ولا تعديله 164-95، كما كان للمرسوم التنفيذي 350-96 دور في إعادة الأمور إلى نصابها، حيث نصّ في المادة الأولى منه "توضع الدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية المنصوص عليها في أحكام القانون البحري،

¹ - يوسف تيليوانب، المرجع السابق، ص 26.

تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ" و تكلف المصلحة بمجموعة من الوظائف المهمة في المجال البحري وفقا لنص المادة الثانية من الأمر 12-73.

- إدارة رجال البحر،

- مسك السجل التجاري لترقيم السفن.

- تسليم شهادات الملاحة وشهادات إثبات أمن السفن.

- القيام بزيارات تفقد وتفتيشات أمنية على متن السفن.

- حماية الأملاك الوطنية العمومية البحرية والوسط البحري.

الفرع الثاني : صلاحيات المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.

حدّد الأمر 12-73 بعض الاختصاصات¹، ولم يضيف المرسوم الرئاسي 164-95 صلاحيات جديدة، حيث وسع مجالها الإقليمي الذي لم يعد يقتصر على حدود الشواطئ الوطنية، بل يمتدّ على كافة الأملاك العمومية البحرية والاصطناعية كقاعدة عامة، وهذا طبقا للمادة الثانية من المرسوم الرئاسي 164-95، وعرفت المادة السابعة من القانون البحري الجزائري الأملاك العمومية بأنها "تشمل الأملاك العمومية البحرية الطبيعية والأملاك العمومية البحرية الاصطناعية وتضمّ هذه الأملاك:

- المياه الإقليمية وما تحتها.

- المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي ابتداء منه قياس المياه الإقليمية وتضمّ الخلجان الصغيرة والشواطئ...".

من خلال هذا التعريف يتبين لنا تقسيم الأملاك العمومية إلى أملاك بحرية طبيعية وأملاك بحرية اصطناعية:

أ) الأملاك البحرية الطبيعية: تتمثل في:

¹ - Mohammed Benamar, l'action de la marine nationale Algérienne dans le domaine de la navigation maritimes, le droit maritime français, direction administration, rédaction, Moreaux sa 190, Boulevard Haussmann, 75008 Paris, p 615-616.

1- المياه الداخلية البحرية: هي المياه التي تقع على امتداد الخط الذي يقاس ابتداءً من البحر الإقليمي والمعروف بخط الأساس طبقاً لأحكام المرسوم التنفيذي 84-181 المتضمن تحديد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقاً منها عرض المناطق البحرية الخاضعة للقضاء الوطني¹ وفقاً للمادة الثانية.

2- المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة: هي المنطقة الممتدة على حدود 12 ميلاً بحرياً ابتداءً من خط الأساس وتضمّ الخلدان الصغيرة والشواطئ.

أمّا المنطقة المتاخمة والتي أشار إليها أيضاً قانون الجمارك في المادة الأولى هي المنطقة الممتدة على طول 12 ميلاً انطلاقاً من حدود المياه الإقليمية على أن لا تتجاوز 24 ميلاً من خطّ الأساس.

ب) الأملاك البحرية الاصطناعية :

تتكوّن خاصة من الموانئ وكل توابعها الضرورية لحركة المرور البحرية والتجهيزات، والمنشآت التي أقامها الإنسان في البحر، أو على الشاطئ لجعل الأملاك البحرية العمومية في خدمة المصالح العامة².

هذا ما يبرز اتساع المجال الإقليمي لتدخل مصلحة حراس الشواطئ، واختلاف القوانين المنظمة لهذه المناطق، مما يبرز صعوبة المهمة أيضاً. شساعة الساحل الجزائري وكبر مساحته، مما يظهر عظم المسؤولية الملقاة على حراس الشواطئ باعتبارها الهيئة المكلفة بتكريس سلطة الدولة في البحر، وأداء التزاماتها ومهامها المختلفة والمتمثلة أساساً في الحفاظ على أمن وسلامة الساحل الجزائري.

من أبرز هذه المهام ما نصّت عليه المادة 03 من الأمر 73-12 "تكلف المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بتطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة البحرية، والصيد البحري، والجمارك.

¹ - المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 4 أوت 1984، الجريدة الرسمية عدد 32 المؤرخة بتاريخ 07 أوت 1984، ص 1202.

² - يوسف تليوانت، المرجع السابق، ص 53.

- تتولى مهام شرطة المياه الإقليمية وحماية الملك العمومي والطبيعي للدولة.
- تساهم في تنفيذ الأعمال الخاصة بضبط الإشارات والأسلاك البحرية.
- تساهم في النجدة والمساعدة في البحر، والمكافحة الوقائية ضدّ التلوث البحري بالوقود
- تساهم في حدود اختصاصاتها في مراقبة الشاطئ الأرضي بالتعاون مع المصالح الجمركية والدرك الوطني والأمن الوطني".

من خلال تحليل هذه المادة يمكننا تقسيم هذه الصلاحيات إلى 03 أنواع¹:

1- مهام الدفاع الوطني :

باعتبارها هيئة تابعة لوزارة الدفاع الوطني ولطابعها العسكري، يظهر دورها في بعض المجالات والمهام المتعلقة بالدفاع الوطني، والحفاظ على سيادة الدولة ضدّ كل ما يزعزع استقرارها من خلال مراقبة الحدود البحرية وفقا لنص المادة 03 ف02 من الأمر 12-73.

- إجراء دوريات عسكرية بحرية، وذلك لإثبات حضورها الدائم التواجد بالبحر.
- كما تتولى حركة عبور السفن البحرية الوطنية والأجنبية.
- الاطلاع على هوية السفن التي تصادفها في عرض البحر.
- مراقبة النقاط الحساسة على طول الساحل الجزائري.

2- الخدمة العمومية :

باعتبارها جهاز حيوي من أجهزة الدولة فإنها تسهر على تقديم خدماتها البحرية المتمثلة أساسا في عمليات المساعدة والإنقاذ للأشخاص والسفن، وفقا للمرسوم الرئاسي 95-290 والمتعلق بإنشاء مركز وطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر²، والذي تمّ وضعه تحت وصاية م.و.ح.ش وفقا لنص المادة الثانية منه وتكفل في هذه الحالة بالتدخل في الوقت المناسب وتقديم المساعدة اللازمة والإسعافات الأولية، فقد تعدّدت تدخلاتهم في إنقاذ الأشخاص وكذا انتشار عدد كبير من الجثث، خاصة بعد انتشار ظاهرة الهجرة

¹ - حراس السواحل، الموقع الإلكتروني: www.army.arabepro.com/L27.topic.

² - Mohammed Benamar, l'ation de la marine nationale, Op.cit, p 616.

غير الشرعية التي تتصدى لها الم.و.ح.ش بكل حزم"¹ ، ومكافحة التلوث البحري، وهو ما أشارت له المادة 2 من الأمر 12-73 وكذا المرسوم 290-95.

3- مهام الشرطة البحرية :

في هذا الإطار تنصّ المادة 11 ف1 من المرسوم الرئاسي 164-95 على أنه "يمارس موظفو المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ سلطاتهم الشرطة طبقا للنصوص المعمول بها السارية على ممارسة سلطة الشرطة في المجال البحري والجمركي والجزائي وبهذه الصفة يؤدون اليمين أمام المحاكم وفقا للقواعد والشروط المعمول بها".

من خلال هذه المادة يتبين لنا أن أعوان مصلحة الشواطئ يمارسون الضبطية القضائية إلى جانب الأعوان المنصوص عليهم في المادة 15 من ق.إ.ج.ج والتي تمكنهم من القيام بما يلي:

- بحث ومعاينة المخالفات والجرائم المتعلقة بالنظام العام والأمن والسلامة العمومية، والتي تعدّ من الاختصاصات الأساسية للدرك الوطني والأمن الوطني.
- بحث ومعاينة أي مخالفة لأحكام قانون العقوبات الجزائري.
- التفتيش والتأكد من هوية الأشخاص والسفن.
- القيام بالحجز والاحتفاظ.
- تحرير محاضر وإجراء محاضر سماع الأشخاص.

وإن كانوا في غالب الأحوال يستتجدون بأحد ضباط الشرطة القضائية لمباشرة بعض الأعمال المتعلقة بالتحقيقات والتفتيشات لعدم اشارة قانون الإجراءات الجزائية لهم ضمن الأعوان الحائزين على صفة الضبطية القضائية².

تسعى الدولة من خلال م.و.ح.ش باعتبارها سلطة عمومية إلى فرض احترام القوانين والأنظمة التي تستنها، بهدف الحفاظ على السير الحسن والنظام العام والأمن على

¹ - تمام شوقي المرجع السابق ص 38

² - يوسف تيلوانب، المرجع السابق، ص 75.

المستوى البحري، وذلك بالسهر على الوقاية والحدّ من التجاوزات وفرض العقوبات والردع في حالة التجاوزات التي من شأنها المساس بأمن واستقرار النشاط البحري، ويتسنى لها ذلك من خلال المراقبة والاطلاع على وثائق الأشخاص والسفن، وفقا لنصّ المادة 557 من القانون البحري". زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به، فإنّ الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم:

- ربابنة السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات.
 - المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشو الملاحة والعمل البحري.
 - الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.
- عليه فإنّ الم.و.ح.ش تتدخل في مجال ممارسة الشرطة البحرية للوقاية والحيلولة دون ارتكاب مخالفات أو المساس بالأمن والسكينة العمومية، ومعالجتها متى وقعت بالتحقيق واتخاذ التدابير اللازمة والإجراءات التبعية، كالحجز والتوقيف وسحب الرخص وغيرها وإعداد محاضر المعاينة.

من أبرز مهامها أيضا والتي تبرز التوجه الجديد الذي انتهجته الجزائر "النظام الأحادي" فقد وسّعت من صلاحياتها في ممارسة الشرطة الجمركية وذلك بتطبيق القواعد والأنظمة الجمركية من خلال القيام بعمليات المراقبة الوثائقية للسفن والأشخاص، ومراقبة الأجهزة والمنشآت البحرية في النطاق الجمركي، وهذا من أجل تكريس مبدأ توحيد صلاحيات الشرطة البحرية في يد متدخل واحد، ومحاولة التقليل من التكاليف المالية لتعدّد المتدخلين¹، وهي صلاحيات لم يخولها لها الأمر 12-73 وإثما وسعها وحددها المرسوم التنفيذي 350-96² وكذا قانون الجمارك المعدّل 10-98، وعليه فهي مؤهلة بالقيام بجميع عمليات الفحص والتفتيش الجمركيين والإشراف على عمليات

¹ - شمام شوقي، المرجع السابق، ص 37.

² - المرسوم التنفيذي رقم 350-96 المؤرخ في 6 جمادى الثانية 1417 الموافق ل 19 أكتوبر 1996 المتعلق بالإدارة البحرية، الجريدة الرسمية عدد 62، المؤرخة في 20 أكتوبر 1996، ص 4.

المراقبة الوثائقية ومعاينة مختلف المخالفات الجمركية، وهذا وفقا لنصوص المواد 45-46 من قانون الجمارك سالفه الذكر.

يقوم أعوان حراس الشواطئ بعد مراقبة هذه الوثائق "التصريح العام، التصريح بالحمولة وأمتعة الطاقم وقائمة أفراد الطاقم والمسافرين"، بالتأشير عليها بعد التأكد من سلامتها، وفقا لنص المادة 53 من قانون الجمارك، ولهذا يتم تكوين فرقة للمراقبة والتدخل على مستوى كل مجموعة من مجموعات حراس الشواطئ، وهي فرقة دائمة ومكلفة بمعاينة المخالفات الجمركية¹. وبالتالي فإن أي خرق للقوانين والقواعد الجمركية يعد مخالفة جمركية، وطبقا للمادة 11 من الأمر 73-12 والمادة 241 من قانون الجمارك، يؤهل أعوان الم.و.ح.ش لمعاينتها في مجال اختصاصهم، وذلك من خلال القيام بحجز البضائع الخاضعة للمصادرة، وأي وثيقة مرافقة لهذه البضائع، وتحرير محضر وفقا لنص المادة 245 من قانون الجمارك يحوي كل البيانات المتعلقة بالمخالف والبضائع، وتسلم البضائع والوثائق، كما أشارت المادة 242 من قانون الجمارك إلى أقرب مركز جمركي.

كما نلاحظ من خلال المادة 02 من المرسوم الرئاسي 164/95 توسيع مجال ممارسة الشرطة الجمركية لحراس الشواطئ، حتى إلى الأحواض التي هي من اختصاص إدارة الجمارك، وحصرت تدخل الجمارك في الموانئ على الرصيف فقط، وتبقى العلاقة بين م.و.ح.ش وإدارة الجمارك علاقة تكامل، من خلال ممارسة كل جهة للشرطة الجمركية في مجال معين، كما يلاحظ وجود تعاون بين المصلحتين.

الفرع الثالث : علاقة مصلحة حراس الشواطئ بالهيئات الأخرى وتقييمها.

تتولى م.و.ح.ش كما وضحت في هذه الدراسة مهام مختلفة ومتعددة، فهي مكلفة أساسا بالدفاع الوطني والسهر على تنفيذ وتطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بحماية الإقليم وهي بذلك تتدخل في اختصاص هيئات أخرى.

¹ - شمام شوقي، المرجع السابق، ص 27.

فما طبيعة هذا التدخل وما علاقتها مع باقي الهيئات ؟
 إنّ علاقة م.و.ح.ش بالهيئات والوزارات عدا وزارة الدفاع الوطني التي تعتبر
 علاقتها بها عضوية ووصائية، فإنّها مستقلة عن الوزارات والهيئات الأخرى، وتعتبر جهازاً
 قائماً بذاته ترطبه بها علاقات وظيفية فقط ، إذ تشير المادة 11 من الأمر 12-73 "إلى أنّ
 الخدمات التي تقوم به المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بالتعاون الوثيق مع الوزارات
 المعنية ولاسيما من ناحية تبادل المعلومات".

المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ تتعاون مع الهيئات الأخرى من خلال تبادل
 المعلومات، حيث تقدم المعلومات للم.و.ح.ش بشأن ارتكاب مخالفات، وتبادل الوثائق
 والنصوص القانونية وقد تتعدّها إلى مجالات أخرى كالتكوين المتبادل للمستخدمين
 والصيانة التقنية للعتاد¹.

كما تعمل المصلحة على تنسيق عملها ، وتعاونها مع الوزارات الأخرى من
 خلال اللجان المشتركة كلجنة تل البحر، لجنة البحث والإنقاذ، اللجنة المركزية لأمن
 الملاحة البحرية.

بعد التطرّق وإن بإسهاب إلى الم.و.ح.ش، والتعرض لظروف نشأتها واستعراض
 أهمّ صلاحياتها وعلاقتها مع الهيئات الأخرى ، يتضح لنا أنّ الجزائر قد انتهجت نظام
 أحادية التدخل في المجال البحري والذي انتهجته غالبية دول العالم، إلا أنّ هنالك عوامل
 حالت دون تجسيد هذا النهج في الواقع العملي، وذلك لوجود هيئات أخرى لها نصيب
 في المسؤولية في المجال البحري، كمصلحة الجمارك ودورها في ممارسة الشرطة الجمركية
 إلى جانب م.و.ح.ش كما أشرنا، وكذا لجان الأمن المشار إليها سابقاً والدور الذي
 تلعبه من خلال اتخاذ قرارات متعلقة بتنظيم ورقابة وسير نشاط الدولة في البحر².

¹ - يوسف تيليوانب، المرجع السابق ، ص 84.

² - يوسف تيليوانب، المرجع السابق ، ص 94.

لضمان نجاعة هذا النظام الذي أثبت نجاحه في دول أخرى ، يجب تدارك كل النقائص والعيوب التي تحول دون تمكين المصلحة و.ح.ش من أداء مهامها وتحقيق الهدف الذي أنشأت من أجله وذلك من خلال:

- تزويد المصلحة بعتاد بحري ووسائل حديثة كالمطائرات العمودية، فالمصلحة تعاني من نقص الوسائل والعتاد وقدمها ، مما يتوجب تعزيزها بالوسائل المتطورة خاصة في عمليات الإنقاذ والإسعاف وأجهزة تحديد مواقع الحوادث في البحر وتزويدها بالقوارب.

- كما يجدر بها وللإستفادة من الكمّ الهائل من القوانين والتنظيمات تجميعها في دليل يمكن الأعوان من الاعتماد عليه، والاسترشاد به عند الحاجة.

- إخضاع أعوان الم.و.ح.ش لدورات تكوينية للإلمام بالقواعد القانونية والتنظيمية البحرية وذلك من خلال إنجاز مدرسة أو مركز وطني للتكوين، كما هو موجود في الدول الأخرى، والتي تهتمّ بالتكوين اهتماما كبيرا لدوره في ضمان السير الحسن للأنشطة البحرية، أو التكوين عن طريق التربصات وتنظيم دروس يكون من شأنها تحديد معلوماًتهم وتمكينهم من مسابقة التقنيات الحديثة¹.

هذا النقص لا يخصّ المصلحة وحدها، وإنما يعود على المسؤولين على نظام أحادية الهيئة المتدخلة في المجال البحري، فالتفكير في إجراء أي نظام جديد يتطلب دراسة ومنظورا شاملا يأخذ في الحسبان كل ما يتعلق بالمجال البحري من هيآت متدخلة ونصوص قانونية وتنظيمية قائمة، ولكن م.و.ح.ش لا تزال تحتكر أهمّ السّطات والمهام في النطاق البحري.

رغم كل العيوب والنقائص التي تستوجب إعادة النظر، يبقى نشاطها مقبولا، ويمكن القول أنّ النظام المتبع في الجزائر هو نظام شبه أحادي.

¹ - يوسف تيلوانب، المرجع السابق، ص 97.

هذا إضافة إلى الدرك الوطني التابع لوزارة الدفاع الوطني، والذي لعب دورا هاما في مجال الحفاظ على الأمن والسلامة البحرية، والأمن العمومي التابع لوزارة الداخلية وكذا القوات البحرية والتي سنوجز أهميتها من خلال التطرق لأبرز صلاحياتها.

الفرع الرابع: القوات البحرية الجزائرية.

نظرا للتطور الذي شهدته الجزائر في شتى المجالات كان من الضروري حيازة قوة بحرية وفعالة من شأنها التصدي لمختلف الأخطار، خاصة في ظل التهديدات المختلفة التي يشهدها العالم اليوم، وفي هذا الخصوص أدركت الجزائر أهمية البحر، فسعت إلى تطوير وتدعيم قواتها البحرية حتى تكون في مستوى المهام المنوطة بها، ولا أحد ينكر تاريخ البحرية الجزائرية وانجازات الأسطول الجزائري الذي كان بمثابة الدرع الواقي للسواحل الجزائرية بدء "من القرن 16 إلى القرن 19، وكانت النكسة في معركة لافارين 1827 التي فتحت المجال واسعا أمام العدو مما شجع فرسا للتخطيط لاحتلال الجزائر 1830، وأبعدت فرسا الجزائريين عن ممارسة أي نشاط بحري، إلى غاية انعقاد مؤتمر الصومام 1956 حيث تم إرسال مجموعة من الشباب للتكوين بالخارج في مجال قيادة المراكب وخدمات بشرية مؤهلة لوضع متفجرات مضادة للبوارج، وتفكيك الألغام فكانوا النواة الأولى للبحرية الجزائرية.¹

بعد الاستقلال تم تجميع الهياكل الأولى لهذا السلاح في جهاز حمل إسم "المصلحة البحرية" وفي هذه الظروف أنشئت البحرية الوطنية الجزائرية سنة 1963، وقد حققت القوات البحرية الجزائرية قفزة نوعية بسعيها الجاد لإقامة علاقات تعاون وشراكة مع بحريات أجنبية وتنفيذها لتمارين ثنائية ومتعددة الجنسيات، وخضعت لمراحل عديدة من التطور ركزت في بدايتها على تبني سياسة تكوين مكثف وانجاز منشآت واقتناء وسائل قتالية كفيلة بضمان حماية السواحل من الأطماع الخارجية، وفي فترة وجيزة تعززت

¹ - القوات البحرية الجزائرية - أمراء البحر. مجلة الجيش العدد الأول جويلية 2012 ص 79.

البحرية الوطنية بسفن قتالية، وزوارق قاذفة للصواريخ، وسفن مضادة للغواصات، وسفن طبوغرافية، سفن لإسناد الغطاسين وواضعي الألغام.

بجلاء الفرنسيين من المرسى الكبير سنة 1968 استكملت الجزائر سيادتها الوطنية، وبدأت تستقبل دفعات من المهندسين والضباط المكونين في كبريات المدارس الملاحية البحرية في الخارج، وتمكنت بالتالي من تكوين إطارات، ومسايرة التطور العلمي والتكنولوجي، مما يمكنها من تنفيذ مهامها المتمثلة في الدفاع عن التراب الوطني وسلامته الإقليمية التي تعدّ من المصالح العليا للدولة.¹

تسهم القوات البحرية الجزائرية من خلال المهام المسند لها:

- في الدفاع والذود عن المجال البحري.
- تأمين المشارف والمنافذ البحرية
- حماية المصالح الوطنية في البحر والدفاع عن السّاحل وحماية الشواطئ .
- مراقبة السّاحل الجزائري.

لتحقيق هذه الأهداف والقيام بمهامها الدفاعية على أحسن وأكمل وجه، ووعيا منها بالمشاكل التي تزعزع أمن واستقرار منطقة البحر الأبيض المتوسط، تجهزت البحرية الوطنية بسفن حربية مختلفة، كما تمّ تدعيم المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ التابعة لها بطوافات وزوارق سريعة وزوارق إنقاذ، كما أنشئت على طول الشريط السّاحلي أبراج مراقبة ومجموعات المدفعية السّاحلية، ومجموعات كتائب المشاة البحرية، كما تدعّمت بورشات لتصليح أسطولها البحري، وانشئت عدّة مدارس ومراكز تكوين للضباط وضباط الصف والجنود في كل من تموشنت، جيجل، أرزيو والغزوات وأقسام الطيران البحري وقسم الكشف ومراقبة المنافذ البحرية ، وفي هذا الإطار وسعيا من القوات البحرية لضمان أحسن تكوين لإفرادها عقدت العديد من العلاقات الخارجية للشراكة والتعاون مع بحريات أجنبية من خلال تمارين وتدريبات لأطقمها ومن أهمها " الرايس

¹ - مجلة الجيش، العدد الأوّل، المرجع السابق ص82.

حميدو، ميداكسي وفينيكسي اكسبريس، كما قادت سنة 2008 التمرين البحري متعدد الجنسيات " المد8" في اطار مبادرة 5+5 دفاع، فضلا عن حملات التكوين الميداني والسفريات البحرية طويلة المدى في أعالي البحار¹.

إذ ومن خلال هذه النظرة الموجزة للقوات البحرية الجزائرية، يتضح لنا جلياً الدور الدفاعي الهام لها والذي يقوم أساسا على تعزيز وتحقيق الأمن والسلامة للمجال البحري ليس في حالة الحرب فقط، وإتّما في حالة السلم أيضا.

تتضح أهمية هذه الأجهزة وخاصة بالنسبة للدول الساحلية في توفير الأمن والحماية للدولة ضد أي تهديد خارجي، من خلال رصد ومراقبة النشاطات المعادية على حدودها البحرية، والمحافظة على ثروتها الطبيعية ومواردها ووقاية البيئة البحرية، وتنظيم حركة التبادل التجاري، وتنقل الأشخاص والسفن عبر المنافذ البحرية والموانئ، والحد من الحوادث الكارثية والتلوث البحري وتجسيدها لذلك منح القانون الدولي، الدول الساحلية حق مراقبة حركة الملاحة في نطاقها حسب نص المادة (08) من اتفاقية الأمم المتحدة بإشارتها إلى حق الدول الساحلية في تنفيذ قوانينها على مياهها الداخلية، وكذا نص المادة (18) من قانون البحار الدولي، إعطاء حق المرور البريء للسفن بما في ذلك السفن الحربية في المياه الإقليمية، عدى ما نصت عليه المادة (19).

كما أشارت المادة (27) من القانون الدولي للبحار فإنه "يجوز للدولة الساحلية فرض قوانينها ولوائحها التشريعية على السفن الأجنبية (عدى الحربية) كما ليس لها سلطة قانونية لتوقيع العقوبات على السفن إلا في حالات استثنائية وهي:

- إذا كانت المخالفة تنطوي على أضرار بالدولة الساحلية.

- إذا كانت المخالفات للقوانين تؤدي إلى الفوضى.

- إذا حدثت تجارة غير مشروعة للمخدرات.

¹ - مجلة الجيش، العدد الأول، المرجع السابق ص 82-83.

لتحقيق هذه الأهداف والقضاء على التهديدات الداخلية والخارجية، وضمان سلامة الأرواح والممتلكات، كان لزاما على الدول الاعتماد وكما أشرنا على هيآت وأجهزة تضمن سلامة وأمن الملاحة البحرية، ولكن هذه الأخيرة وحتى تصل إلى أهداف الدولة والقيام بصلاحياتها ومهامها على أكمل وجه، لابد من تطويرها وتدريبها وتكوينها وضمان المناخ المناسب للعمل من خلال:

1- الاهتمام بالتشريعات الداخلية لتكريس الأمن في الحدود البحرية.
2- تحديد وضبط المسؤوليات بين الأجهزة والهيآت المكلفة بمهام الأمن والسلامة، والتنسيق بينها حتى لا يكون هنالك تداخل في الصلاحيات مما قد يتسبب في مشاكل بينها.

3- إعداد تعليمات واضحة للعاملين في مجال الأمن توضح مهامهم، وواجباتهم.
4- توفير الوسائط البحرية المناسبة والقادرة على الوفاء بالمهام المناطة بالأجهزة الأمنية المكلفة لحماية ومراقبة الشريط الحدودي ومزودة بنظم ملاحية واتصالات حديثة وتسليح مناسب.

5- توفير نظم الكترونية حديثة للمراقبة والاستطلاع على كامل الحدود البحرية، وحول المنشآت المهمة.

6- توفير القوى البشرية المدربة والكافية لأجهزة الأمن⁽¹⁾ فقد سبق وأشرت إلى دور العامل البشري الهام في النشاط البحري، وحتى يقوم بواجباته لابد من مراعاة العديد من الشروط:

1- الكفاءة العلمية: تقصد بها المستوى العلمي والفني المناسب للمهمة التي يكلف بها الشخص، ليكون قادرا على تقدير الموقف واتخاذ الإجراءات المناسبة في الوقت المناسب.

¹ - مسفر بن صالح الغامدي: تطوير الأجهزة الأمنية المعنية بأمن منطقة الحدود البحرية، ومراقبة الملاحة البحرية. جامعة ناين للعلوم الأمنية.

كلية العلوم الاستراتيجية، الملتقى العلمي: قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، الموقع الإلكتروني:

<http://www.mauss.edu.sa/ar/collegesAmdcenters/strategict.../act/004.pdf>

2- مراعاة اللياقة البدنية والذهنية للفرد: وهو شرط أساسي في العاملين بالمناطق الحدودية حتى يتمكنوا من اتخاذ القرارات المناسبة حيال أي طارئ، ويتم إخضاعهم لتدريب مكثف في اللياقة البدنية حتى يكون باستطاعتهم تحمل المشاق التي تواجههم في أعمالهم، كما يحتاجون إلى تنمية الحس الأمني لديهم أي إحساس كل فرد بحجم المسؤولية الملقاة على عاتقه، والمتمثلة في حماية الإقليم البحري للدولة من خلال تثقيفهم بمهامهم والظروف المحيطة بهم، ما يمكنهم من التعرف على الأشياء وإدارتها والتمييز بينها وتفسيرها التفسير الصحيح، واستشعار الأخطار ومصادرها للقضاء عليها قبل وقوعها أو مواجهتها فور حدوثها، ويكون ذلك وفق تدريب مخطط يتناسب ويواكب كل المستجدات سواء الداخلية أو العالمية، يبرز من خلاله حجم ونوع التهديدات التي قد تؤثر في أداء الجهاز الأمني.

الباب الثاني

تفعيل القانون الدولي للأمن المنتهات المينائية

والسفن على المستوى الدولي

بيّنت العشرية الأخيرة، خصوصا بعد أحداث 11 سبتمبر 2001¹، والتي استهدفت الولايات المتحدة الأمريكية في أبرز رموزها، أنه لا توجد دولة بمنأى عن العمليات الإرهابية، التي مسّت العديد من المجالات بما فيها النقل البحري الذي لم يستثنى من هذه القاعدة، خصوصا بعد الهجوم الذي استهدف الناقل البترولية "ليمبورغ" الفرنسية في أكتوبر 2002 بالإضافة لتعرض العديد من السفن للقرصنة، كل هذه الاعتبارات أدّت بالمتجمع الدولي إلى التفكير في تحسين المستوى الأمني لسلسلة النقل البحري، لاسيما أن قضية تدعيم الأمن البحري والوقاية من الأعمال الإرهابية والقرصنة، وغيرها من الأعمال غير المشروعة، قد أخذت طابعا استعجاليا، ممّا أدّى بالمنظمة البحرية الدولية في ظرف قياسي إلى إصدار مجموعة من الأحكام والإجراءات ضدّ الإرهاب وكل الأعمال غير المشروعة، وهي مبادرة جاءت بطلب من الو.م.أ، ومن أبرز التدابير المتخذة مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن ISPS المعدل والمتمم لاتفاقية سولاس، والتي دخلت حيز التطبيق في 01 جويلية 2004.

من خلال هذا الباب سأوضح محتوى هذا القانون وأسباب اعتماده والمعايير الأمنية المستحدثة التي أتى بها، وطرق تطبيقه وأهدافه، وأهمّ توصياته، وذلك من خلال التقسيم التالي:

- الفصل الأوّل: التحديات البحرية الراهنة، ومدى تفعيل مدونة أمن السفن والمنشآت المينائية.

- الفصل الثاني: تحقيق المواصفات الأمنية الموافقة لمدونة الأمن البحري.

¹ - هي مجموعة الهجمات التي استهدفت الولايات المتحدة الأمريكية يوم الثلاثاء 11 سبتمبر 2001 حيث تمّ تحويل أربع طائرات نقل مدني تجارية وتوجيهها نحو أهداف محدّدة نجحت في ذلك ثلاث طائرات وهزّت برجي التجارة الدولية بمتنّهاتن ومقرّ وزارة الدفاع الأمريكية البنتاغون وسقط نتيجة ذلك 2973 ضحية إضافة لآلاف الجرحى والمصابين بأمراض نتيجة الغبار والغازات المنتشرة.

الفصل الأوّل: التحديات البحرية الراهنة ومدى تفعيل مدونة أمن السفن والمنشآت المينائية.

يتعرض الأمن البحري إلى العديد من الهزات الأمنية العنيفة، التي تجد طريقها صعوداً على سياسات الأمن الوطني والدولي، فأصبح البحر الآن ساحة المعركة التي تتصارع بها المصالح الاقتصادية والتجارية، فهناك العديد من المناطق البحرية المزحومة تجارياً ارتفعت بها التهديدات البحرية على نطاق واسع، مما استدعى ذلك الانتباه الدولي للحفاظ على المصالح الإنسانية والتجارية التي تتعرض للخطر والتهديد.

لدراسة تأثير مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن، يجب توضيح المخاطر والتهديدات الأمنية التي من الممكن أن تتعرض لها الموانئ والسفن كالهجمات الإرهابية والقرصنة البحرية وغيرها من المخاطر وكذا دراسة الجوانب الإيجابية والسلبية لتطبيق قانون أمن السفن والموانئ.

لتوضيح ذلك ارتأيت تقسيم الفصل إلى:

- المبحث الأوّل : الإرهاب البحري والقرصنة وأثرها على صناعة النقل البحري.
- المبحث الثاني : الجرائم الاقتصادية والبيئة وأثرها على الأمن البحري.
- المبحث الثالث : اعتماد قانون أمن المنشآت المينائية والسفن.

المبحث الأول : الإرهاب البحري والقرصنة وأثرها على صناعة النقل البحري.

لقد اكتسبت المسائل المتعلقة بالأمن أولوية أعلى من أي وقت مضى، ويعتبر النقل البحري من المجالات الخصبه للأعمال غير المشروعة التي باتت تهدد أمن السفن والموانئ والبيئة البحرية، ولأهميته باعتباره ناقل التجارة الخارجية والوسيلة الأهم لنقل البضائع والأشخاص من مكان لآخر، عمد المجتمع الدولي وعلى رأسه المنظمة البحرية العالمية IMO، على وضع إجراءات أمنية مشددة على المستويين الداخلي والخارجي، استجابة للمتغيرات الأمنية وتزايد التهديدات والمخاطر البحرية في السنوات الأخيرة، خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001. من هذا المنطلق وقع الاختيار على أهم وأبرز الجرائم البحرية باعتبارها تهدد الأمن الاقتصادي والسياسي والبيئي لجميع الدول، كونها تجمع كل المخاطر التي من شأنها تهديد النقل البحري، وبالتالي التجارة الخارجية، محاولة من خلال هذه الدراسة تعريفها وبيان الجهود الدولية لصدها ومكافحتها.

المطلب الأول : الإرهاب البحري.

تعتبر ظاهر الإرهاب إحدى القضايا الشائكة التي ما زالت محل نزاع العام والخاص باعتبارها تمس مصالح الدولة ومصالح الأفراد بتجاوزها لكل الحدود البرية والبحرية والجوية، وعدم تمييزها بين القوي والضعيف، وكانت الضربة القوية التي تلقتها أمريكا في 11 سبتمبر 2001 في أضخم وأكبر رمز من رموز قوتها الاقتصادية والمالية، والتي هوت بسبب عمل إرهابي استعراضي أكبر دليل على تجاوز الإرهاب لكل التصورات، رغم أحدث التقنيات والأجهزة الأمنية الدقيقة التي تحاط بها أمريكا.

الفرع الأول : تعريف الإرهاب وخصائصه.

يعدّ الإرهاب أحد الظواهر الإجرامية الخطيرة التي تهدد أمن المجتمع الدولي واستقراره، وتشيع الخوف والرعب في النفوس.

أ) تعريفه :

عرّف لغة بالفعل "رهب" أي خاف وفرع ، ويقال أَرهَب فلان فلانا أي أفزعه.

وكلمة "رعب" ظهرت لأول مرة في اللغة الفرنسية سنة 1355 بقلم الراهب Bersuire وأصلها لاتيني Terror وهي تعني في الأصل خوفاً أو قلقاً لامتناهيا يساوي تهديداً غير مألوف وغير متوقع وisme وتدل على التنظيم المحكم الذي تتسم به جرائم الإرهاب¹.
 قد بلغت أهمية التعريف اللغوي للإرهاب حدّاً كبيراً دفع البعض إلى أن يتخذ منه أساساً لتعريفه اصطلاحاً ولاستنباط عناصره وخصائصه التي تميزه عن غيره من الظواهر التي قد تختلط به، فلا يوجد تعريف جامع مانع للإرهاب عموماً، فلم يتمّ حتى الآن عالمياً وإقليمياً حصر مفهوم الإرهاب ووضع تعريف محدّد له، ولعلّ أهمّ الأسباب في ذلك يرجع إلى الاختلاف الجذري بين القيم الحضارية للدول والحكومات والمجتمعات المختلفة، والاختلاف الثقافي الكبير والواسع بين المجتمعات الغربية والشرقية، أو بين الشمال والجنوب، فما يسمّى عند أحدهم إرهاباً يسمّى لدى الآخر مقاومة²، وكذا اختلاطه بظاهري العنف والتطرف، وارتباطه في أذهان الكثيرين بديانات وجنسيات محدّدة، وتجاوزه حدود الدول ليتخذ أبعاداً إقليمية ودولية.

تبقى إشكالية التوصل إلى وضع مفهوم جامع مانع للإرهاب هو ما ألقى بظلاله على الجهود الدولية لمكافحة، بالاتفاق ولو على حدود دنيا تجعل في الإمكان التوافق على العمل لمقاومة الإرهاب.

سأبرز بعض المفاهيم الخاصة بالإرهاب عموماً ثمّ أبين أهمّ التعريفات الخاصة بالإرهاب البحري.

-تعريف الأمم المتحدة للإرهاب: هو أي عمل يسبّب أو يراد به التسبب في وفاة أو إلحاق أذى جسدي بين المدنيين أو غير المقاتلين بهدف ترؤيج مجموعة معينة، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام أو الامتناع عن القيام بعمل ما.

¹ - عباس شايعة، الظاهرة الإرهابية بين القانون الدولي والمنظور الديني، رسالة دكتوراه علوم في القانون، تخصص: قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010، ص 20.

² - عادل سليمان، قانون مكافحة الإرهاب، خبرات، ومعايير، الموقع الإلكتروني: www.ar.jurispedia.org/index.php?title-

-عرفه المكتب الفيدرالي بالولايات المتحدة الأمريكية FBI بأنه استخدام القوة والعنف غير القانوني ضدّ الأشخاص والممتلكات لترويح أو إكراه حكومة أو سكان مدنيين لتحقيق أهداف سياسية أو اجتماعية¹.

كما تناولت تعريفه العديد من الاتفاقيات الدولية ، فعرفّ في مشروع إعداد الاتفاقية الدولية لمكافحة الجرائم ضدّ الإنسانية الذي أعدّته وناقشته لجنة القانون الدولي سنة 1988 في المادة (11): "المقصود بالأعمال الإرهابية الأفعال الإجرامية الموجهة ضدّ دولة ما، أو سكانها والتي من شأنها إثارة الرعب لدى شخصيات أو مجموعات من الأشخاص أو لدى الجمهور تهدف إلى تدمير أموال عامة وإلحاق الضرر بها.

عرّفته الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الصادرة بالقاهرة عام 1988 بأنه كل فعل من أفعال العنف أو التهديد أيا كانت بواعثه أو أغراضه يقع تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس، أو ترويعهم بإيذائهم ، أو تعريض حياتهم وأمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر.

واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحاة البحرية الصادرة سنة 1988 وبروتوكول تعديلها لسنة 2005 تشير إلى أنّه ،يدخل ضمن الأعمال غير المشروعة ارتكاب الشخص عمدا أحد الأفعال التالية:

- 1- نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنّها زائفة، ممّا يهدّد الملاحاة الآمنة للسفينة.
- 2- إذا قام بالتهديد بارتكاب أفعال إجرامية بهدف إجبار شخص طبيعي أو اعتباري على القيام بعمل أو الامتناع عن القيام به، يكون من شأنه تعريض الملاحاة الآمنة للسفينة للخطر.
- 3- إذا أنزل من سفينته أي مواد متفجرة أو مواد مشعة، أو سلاح بيولوجي أو كيميائي أو نووي، بطريقة تسبب أو ترجح أن تسبّب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررا بالغة.

¹ - محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ وأثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العالمي : قضايا الملاحاة البحرية وتأثيرها على الأمن ، 6-8 مارس 2012، جامعة نايف للعلوم الأمنية ، الرياض، ص 04، الموقع الإلكتروني:

<http://www.nauss.edu.sa/An/collegesandcebtors/.../articles.aspx>.

4- إذا أفرغ من سفينته زيتا أو غازا طبيعيا مسيلا، أو مادة خطيرة أو ضارة أو بتركيز يسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررا بالغا.

5- إذا نقل على متن سفينته أي مواد متفجرة أو مشعة قصد استخدامها للتسبب أو التهديد بالتسبب في الوفاة، أو إصابة جسيمة أو ضرر بالغ بغرض تهديد أو تخويف السكان أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على فعل ما.

كما أدى اتفاق الأمم المتحدة في محاولته لتحديد مفهوم دقيق للإرهاب ومكافحته قطعيا، الى اعتماد الكثير من الاتفاقيات سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي، أين تناول كل منها جانبا محددا من الجهود الرامية إلى القضاء على الإرهاب الدولي، وقد عقد المجتمع الدولي نحو 14 اتفاقية دولية تتعلق بالجرائم المرتبطة بالإرهاب، ستة منها أعدت في كنف الجمعية العامة للأمم المتحدة، أما باقيها فقد أبرمت تحت إشراف المنظمة الدولية للطيران المدني، والمنظمة البحرية الدولية، والوكالة الدولية للطاقة الذرية¹.

بالنسبة للتشريعات الداخلية فقد كان المشرع الجزائري سباقا في اهتمامه بموضوع الإرهاب والجريمة الإرهابية حيث أورد المرسوم التشريعي 92-03 المتعلق بمكافحة الإرهاب المعدل والمتمم بالمرسوم التشريعي 93-05² المؤرخ في 19 أفريل 1993 والذي نصّ في المادة الأولى على أنه "يعتبر عملا تخريبيا أو إرهابيا في مفهوم هذا المرسوم التشريعي، كل مخالفة تستهدف أمن الدولة والسلامة الترابية، واستقرار المؤسسات وسيرها العادي، عن طريق أي عمل غرضه ما يلي:

- بث الرعب في أوساط السكان، وخلق جوّ انعدام الأمن من خلال الاعتداء على الأشخاص والممتلكات أو تعريض حياتهم أو حريتهم للخطر والمساس بممتلكاتهم.
- عرقلة حركة المرور وحرية التنقل.

¹ - عباس شايعة، المرجع السابق، ص 194.

² - مرسوم تشريعي رقم 93-05 المعدل والمتمم للمرسوم التشريعي 92-03 المؤرخ في 30 سبتمبر 1992 المتعلق بمكافحة التخريب والإرهاب، الجريدة الرسمية عدد 25 المؤرخة في 25 أفريل 1993، ص 4.

- الاعتداء على المحيط وعلى وسائل المواصلات والنقل والملكيات العمومية والخاصة والاستحواذ عليها أو احتلالها دون مصوّغ قانوني.
- عرقلة كل السلطات العمومية وسير المؤسسات المساعدة للمرافق العامة.
- عرقلة سير المؤسسات العمومية والاعتداء على حياة أعوانها وعرقلة تطبيق القوانين والتنظيمات.

كما تناوله قانون العقوبات الجزائري في المادة 87 مكرر¹: "حيث يعتبر فعلا إرهابيا أو تخريبيا في مفهوم هذا الأمر كل فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية عن طريق أي عمل يكون هدفه: -تحويل طائرات اوسفن او اي وسيلة اخرى من وسائل النقل اتلاف منشآت الملاحة البحرية او الجوية او البرية

عرّفه القانون الفرنسي في المادة 421 من القانون الجنائي بأنه : تعتبر الجرائم التالية أفعالا إرهابية متى كان لها ارتباط بمشروع فردي أو جماعي يهدف عمدا إلى المسّ الخطير بالنظام العام بواسطة التخويف أو الترعب²:

- 1- الاعتداءات عمدا على حياة الأفراد، أو على سلامتهم، أو اختطافهم أو احتجازهم.
 - 2- تحويل الطائرات أو السفن، أو أي وسيلة نقل أخرى.
- يعدّ القانون الأمريكي U.S.code الأكثر دقة حيث ينصّ على الجريمة الإرهابية الاتحادية ومن بين ما نصّ عليه القيام بأعمال العنف ضدّ الملاحة البحرية الواردة في العنوان الثامن عشر Crime and criminal procedure متى كانت بهدف تهديد المواطنين أو التأثير على قرارات الدولة وهذه الأعمال هي:

¹ - قانون رقم 01-14 المؤرخ في 4 ربيع الثاني 1435هـ الموافق لـ 4 فبراير 2014م يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 8 جويلية 1966 والمتضمن قانون العقوبات

² - 241-1 : « Constituent des actes de terrorisme, lorsqu'elles sont intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle, ou ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, les infractions suivantes.
- les attentes volontaires à la vie, les atteintes volontaires à l'intégrité de la personne, l'enlèvement et la séquestration ainsi que le détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport ».

- الاستيلاء على سفينة، أو السيطرة عليها باستخدام القوة، أو التهديد باستخدامها، أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.
- ممارسة أي عمل من أعمال العنف ضدّ شخص على ظهر سفينة، إذا كان هذا يمكن أن يعرّض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر.
- تدمير السفينة ، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها ممّا يمكن أن يعرّض ملاحتها الآمنة للخطر.
- الإقدام بأيّة وسيلة كانت على وضع، أو التسبب في وضع جهاز تدمير أو مادة على ظهر السفينة، يمكن أن تؤدّي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها ممّا يعرّضها للخطر.
- تدمير المرافق الملاحية للسفينة أو إلحاق الضرر البالغ بها، أو عرقلة عملها بشدّة إذا كانت هذه الأعمال يمكن أن تعرّض الملاحة الآمنة للخطر.
- نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنّها زائفة ممّا يهدّد الملاحة الآمنة للسفينة.
- التأمّر أو محاولة القيام بأي عمل محظور وارد في الفقرات السابقة.
- والعقوبة هي السجن لأقلّ من 25 سنة كأقصى حدّ، وفي حالة وجود وفاة فالعقوبة هي الإعدام أو السجن لمدة محدّدة أو المؤبّد¹.
- كماعرّفته المنظمة البحرية الدولية بأنّه "السعي لأغراض سياسية بغية التأثير على ممارسة حقوق دول أخرى، أو كيان سياسي آخر عن طريق القيام بفعل واحد أو مجموعة الأفعال التالية:
- الاحتجاز أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل بحري آخر عن طريق التهديد بالقوة.
- اقرار عمل عنيف، أو التهديد باقراره إزاء شخص على متن السفينة ممّا قد يعرّض الملاحة الآمنة للخطر.

¹ - عادل الخطاري ، القانون الجنائي البحري المغربي وتحدياته الراهنة، رسالة لنيل دبلوم الماستر ، جامعة محمد الخامس السنوسي، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، الرباط، 2007-2008، ص 73.

- تدمير سفينة بحرية أو بضائع بحرية أو تدمير مرفق ملاحى أو الإضرار بها أو وضع جهاز تدمير يحتمل أن يدمرها أو يضر بها.

- القيام عن عمد بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة.

إذن يتضح من خلال هذه التعريفات أن الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية لم تصل إلى تعريف واحد موحد للإرهاب البحري، ويبقى هو الهاجس الحالي للمجتمع الدولي لوجود العديد من الصراعات السياسية والعرقية والدينية المنتشرة في العالم خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، ومن هذا المنطلق بات على الدول تحديد وحصر مفهومه، فالمعرفة للتهديدات البحرية الممكن حدوثها والطرق التي يفترض أن تسلك فيها والآثار الناجمة عنها، من الممكن أن تؤدي إلى سهولة التوصل إلى تدابير وقائية ناجحة للحد منها، لأن عدم الاتفاق على تعريف واحد يجعل ما هو لدى دولة إرهابا، يعتبر بالنسبة لدولة أخرى مثلا مقاومة تحررية أو شيء آخر.

(ب) خصوصيات الإرهاب البحري :

الإرهاب البحري والإرهاب العادي والقرصنة جرائم خطيرة دولية، ولها نفس النتائج المتمثلة في الخسائر المادية والبشرية، وتقوم كلها على نفس الأساس، وهو العنف والتهديد وبث الخوف والرعب، ويدخلون بالتالي في نطاق الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة وأمن الملاحة البحرية، إلا أنه يختلف عن الإرهاب العادي من حيث الأهداف والأفعال والوسائط، ويختلف عن القرصنة من حيث الأهداف، فأهداف القرصنة خاصة بمرتكبيها، أما الأعمال الإرهابية تهدف إلى أهداف ومطالب سياسية عامة يعود أثرها على غير منفذيها، فأهدافها أوسع وأشمل¹.

ما يميز الإرهاب البحري أيضا أنه يستهدف الأماكن الحساسة والحيوية التابعة للدولة ، كالسفن ناقلة البترول والمواد الخطرة المتفجرة والمرافق المينائية، بينما القرصنة البحرية لا تهمها الجهة طالما تحقق هدفها في الهجوم.

¹ - العميد علي حسن الشرفي، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية - الاتفاقيات الدولية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ص 29، الموقع الإلكتروني:

تبقى القرصنة جزءاً من الأعمال الإرهابية، فهي إرهاب مخصوص في نطاقه وأغراضه، حيث اعتبرت اتفاقية جنيف 1980 أن أي عمل إرهابي يستهدف السفن يعتبر من أعمال القرصنة البحرية¹.

تمتاز الأعمال الإرهابية ومرتكبوها وأهدافها، وأغراضها في النطاق البحري بالتعدد والتعقيد، فمعرفة المجرمين وطرق ارتكاب هذه الأفعال أمر مهم من أجل الإحاطة أكثر بالظاهرة ومحاولة التصدي لها، لعدم وجود تعريف محدد لها.

الفرع الثاني : صور الارهاب البحري وأهدافه.

ترى جلّ الدراسات المعاصرة أن المجموعات الإرهابية تسعى بتوسيع نشاطها ونطاق عملياتها على المجال البحري، وذلك كطريقة لتجاوز التدابير الأمنية الموجودة على اليابسة، كون المجال البحري يتيح فرصاً أكبر للتنقل والتخفي، وهو الشيء الذي يصعب في المجال البري، بالذات في الدول التي تواجه صعوبات في إيجاد نظم فعالة للمراقبة الساحلية كالفلبين وأندونيسيا وتركيا وإيريتريا واليمن.

"كما أن من العوامل المساعدة محاولة الإرهاب استغلال العداوة بين دولتين من أجل تحقيق مصالح مشتركة، ومن ذلك تسهيل القيام بعدة ترتيبات لازمة من الممكن أن تساهم بشكل كبير في تعطيل آليات التجارة الدولية، خاصة وأن الاقتصاد العالمي بعد الأزمة المالية التي يعيشها لا يحتاج إلى المزيد من الضربات والركود باعتباره يقوم بالأساس على سلاسل التوريد المتكاملة"²، ومن أبرز الهجمات الإرهابية اختطاف السفينة الإيطالية "أكيلي لورو" L'Achilli Laoro وكان الاختطاف لاستعمالها كوسيلة للتدمير³، وكانت هذه الحادثة دعوى للمجتمع الدولي البحري لإعداد سياسة جديدة على صعيد الأمن البحري، فقامت المنظمة البحرية الدولية باتخاذ إجراءات لأول مرة من أجل الوقاية من الأعمال غير المشروعة

¹ - حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2010، لبنان، ص 114.

² - عادل الخطاري، المرجع السابق، ص 80.

³ - Davide Peano, sécurité et sûreté maritime : de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre, diplôme d'études supérieures spécialisées en droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences, d'Aix-Marseille, année 2003, p68.

على متن السفن¹، وكذا الهجوم الذي استهدف المدمرة الأمريكية "كول" سنة 2000 والتي قام بتدميرها تنظيم القاعدة وراح ضحيتها 17 قتيلا و35 جريحا، بميناء عدن جنوب اليمن²، وكذا العملية الإرهابية التي استهدفت ناقلة البترول ليمبورغ الفرنسية في أكتوبر 2002 بخليج عدن والتي أثارت هلعا في نفوس مستغلي الناقلة رغم أن الخسائر البشرية تمثلت في وفاة شخص واحد فقط، وتسببت في تلويث مساحة واسعة من مياه البحر، وقد سبقتها العديد من الهجمات، ومن بين أخطر العمليات، الهجوم على السفينة التجارية Santa Maria في 22 جانفي 1961 في بحر الكريسي وكان هدفها القضاء على نظام الحكم الاستبدادي للرئيس Salar، والسفينة الفنزويلية Amzoategui في 15 فبراير 1963 وغيرها الكثير³.

أصبحت هذه الهجمات تشكل خطرا كبيرا لمصالح الدول، خاصة السفن الأمريكية حيث أصبحت السفن التي تحمل العلم الأمريكي هدفا ذا قيمة عالية للتنظيمات الإرهابية، والسبب الرئيسي في ذلك هو حجم تلك السفن وصعوبة حمايتها، إلى جانب المرافق الاقتصادية البحرية الأمريكية مثل: المشروعات البحرية للتنقيب عن النفط، وناقلات البترول والعبارات، ونجد أن مكافحة التهديدات الإرهابية البحرية أمر في غاية الصعوبة⁴، وهذا ما يستوجب تطوير القوات الدفاعية البحرية، استعدادا للدفاع ومحاربة الأنماط الجديدة المحتملة للإرهاب وخوفا من الوسائل الجديدة المتقدمة من الناحية التكنولوجية لتنفيذ الهجمات ضد الأهداف غير المؤمنة بشكل عام، خاصة في أعالي البحار حيث يسهل الوصول إلى الهدف بالذات في الدول التي تفتقر لبرامج مراقبة ساحلية.

من أبرز صورته:

¹ - محمد ياسر منصور، سياسة أمن النقل البحري، مجلة الحرس الوطني، عسكرية، ثقافية، عدد 315، 316، جويلية أوت 2008، ص 42، الموقع الإلكتروني:

www.azpot.blogspot.com/2009/10/blog-post-4339.html

² - الجوانب رشيدة، قانون أمن منشآت السفن والموانئ آلية في خدمة الأمن البحري، مجلة الجيش 2005، العدد 490، ص 15.

³ - Angélique Morosi, la mise en application du code ISPS Maser II droit maritime et de transports 2005 faculte de droit et de sciences politiques. paul Cézanne AIX_ en_ provence، p 09.

⁴ - [http://196.29.172.66:8080/jspui/bistream/123456789/3384/1/pdf/الإرهاب والفرصة البحرية](http://196.29.172.66:8080/jspui/bistream/123456789/3384/1/pdf/الإرهاب%20والفرصة%20البحرية)

- استخدام المستوعبات الحديدية لتهريب الأسلحة الكيماوية والبيولوجية بغرض الهجوم على الموانئ مثلاً، أو لنقل الأسلحة.
 - تحويل سفينة بقصد جمع الأموال لدعم العنف السياسي أو العرقي أو الديني.
 - استخدام سفينة ذات حجم صغير أو زورق سريع لصدمها بناقلة بترول، كما حدث في الناقل "ليمبورغ" ، أو بميناء متخصص ، وذلك للتأثير في السوق العالمية للبترول والتأثير على البيئة البحرية.
 - استهداف مباشر لسفينة ركاب أو عبارة، لاستهداف أكبر عدد ممكن من الضحايا وذلك إما بتسميم الإمدادات الغذائية، أو التفجير بواسطة غواصة أو بواسطة عبوات ناسفة¹.
 - تهريب البضائع والاتجار في المخدرات للحصول على تمويلات وموارد مالية لتنفيذ عمليات إرهابية.
 - إغراق سفينة في ميناء أو قناة أو مدخلها لتعطيل حركة النقل والشحن باستعمال غطاسين لوضع المتفجرات على بدن السفينة.
 - استخدام ألغام بحرية في حطام السفن.
 - تحميل السفينة بسيارات ملغمة وتفجيرها بعد مغادرتها الميناء.
- "أكبر تحدي إرهابي هو التوصل إلى استخدام غواصات في الهجوم، خاصة من النوع الذي يحمل رؤوساً نووية مما يشكل خطراً جدياً، وكذا السفن ذات التصميمات السرية للتقليل من فرصة تعرّضها للرادار والتي يمكن من خلالها إطلاق أسلحة الدمار الشامل، وهو ما قد يؤدي إلى نتائج مرعبة، فهناك جماعة جشش السيرلانكية التي تملك سفناً ليس لديها أي بيانات أو مستندات حقيقية، والتي يمكن من خلالها تنفيذ هجمات إرهابية بحرية، وتعتبر هذه الجماعات من أبرز التنظيمات البحرية العالمية، وهناك تحوّل من تعاونها مع التنظيمات في الشرق الأوسط خاصة "القاعدة"، وجماعة أبو سيّاف والتي كانت وراء استهداف السفينة الفلبينية Superferry14 قبالة السواحل اليمنية في فبراير 2004 بخليج متيلا، عن طريق تفجير

¹ - عادل الخطاري ، المرجع السابق، ص 82 عن:

Pinto C. A Riel, and Talley Wayne K, the security incident cycle of ports old dominion University, maritime institue, working paper Norfolk VA, July 2006, p 15.

عبوة كانت بداخل جهاز تليفزيون¹، ويمكن أن يكون للأعمال الإرهابية العديد من الأهداف، فقد تسببت في خسائر بشرية ومادية أو اقتصادية أو الضرر البيئي، أو أضرار أخرى، فمتى أرادت الجماعات الإرهابية إلحاق أضرار كبيرة بالعنصر البشري فإنها ستستهدف الركاب والسفن السياحية والعبّارات، ومتى كان هدفها اقتصادي فإنها ستلجأ إلى سفن الشحن وناقلات البترول كما حدث مع الناقله ليمبورغ، حيث تؤدي إلى تعطّل الأعمال التجارية وتأخر الشحنات، وفقدان جزء هام من إيرادات الدولة والشركات وتراجع الاستثمارات البحرية، وهي خسائر وعواقب لا يمكن حصرها. هذا بالنسبة للسفن، أمّا إذا استهدف الهجوم ميناءا يهدف تعطيل قدراته الاستيعابية، فإنّ الخسائر ستكون وخيمة خاصة إذا استخدمت قنابل نووية ممّا قد يؤدي إلى إغلاق الميناء، ممّا يسبّب ركودا اقتصاديا واجتماعيا عالميا، كما حدث لميناء بترولي غرب البصرة بالعراق سنة 2004 أدّى إلى خسائر بشرية وتعطيل المرفق المينائي البترولي، وأظهر قدرة تنظيم القاعدة على القيام بهجمات على المرافق المينائية².

الأسباب كذلك وراء ازدياد حجم العمليات الإرهابية استخدامهم لسفن مصنوعة من الخشب وألياف الزجاج، الأمر الذي يؤدي إلى صعوبة وعدم تمكين الرادارات من كشفها، خاصة في ظل صعوبة السيطرة الأمنية في البحار والمحيطات المفتوحة نظرا لما يترتب عن ذلك من أعباء مالية ضخمة.

الفرع الثالث : آليات مكافحة الإرهاب البحري.

لقد أصبح الاهتمام الأكبر والشغل الشاغل للمجتمع الدولي في الفترة الحالية، هو كيفية مكافحة العمليات الإرهابية والقضاء على الإرهاب البحري والأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة وأمن الملاحة البحرية، حيث يتعيّن على الهيآت والمنظمات الإقليمية والدولية مواجهة هذه الظاهرة العابرة للحدود والقضاء على نتائجها الكارثية، فبالإضافة إلى الأضرار المادية والمالية والبشرية فإنها تؤثر سلبا على اقتصاد الدول المستهدفة.

¹ - Angélique Morosi, Op.cit, p 09

² - محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص 06.

لا بدّ إذن، من اختيار الأساليب والطرق التي يمكن من خلالها احتواء هذه الظاهرة لمنع العمليات الإرهابية والحدّ منها، "ولتجسيد ذلك لا بدّ من تكوين رأي عام على المستوى الوطني والدولي يساهم إلى حدّ كبير في مؤازرة الجهود الدولية لمكافحة هذه الجرائم، والقضاء عليها، فضلاً عن أهمية توسيع وتحسين التعاون الدولي فيما بين الدول على أساس ثنائي أو متعدّد الأطراف، أو إقليمي، ولا يتأتى ذلك إلاّ بتكاتف الجهود وملاحقة الإرهابيين أينما وجدوا من أجل محاصرتهم وإفشال مؤامراتهم.

اتخذ مجلس الأمن في اليوم التالي للهجمات التي استهدفت برجى التجارة في 11 سبتمبر 2001 بالإجماع قراره رقم 1368 بتاريخ 12 ديسمبر 2001 في جلسته 4370، وأدان فيه تلك الهجمات الإرهابية كونها تهدّد السلم والأمن الدولي¹.

بتاريخ 28 ديسمبر 2001، أصدر مجلس الأمن بالإجماع قراره الخطير رقم 1373 في جلسته رقم 4385 والذي استند فيه إلى الفصل السابع من الميثاق ونصّ على جملة من التدابير الملزمة للدول أهمّها:

- التزام جميع الدول بتحريم تقديم المساعدة للأنشطة الإرهابية.
 - رفض توفير الدعم المالي للإرهابيين والجماعات الإرهابية.
 - عدم توفير ملاذ آمن للإرهابيين والجماعات والتنظيمات الإرهابية.
 - ضرورة تبادل المعلومات بشأن الجماعات التي تخطط لشنّ هجمات إرهابية.
- كما أنشئت لجنة تتألف من جميع أعضاء المجلس، لتراقب تنفيذ هذا القرار وطلب من جميع الدول تقديم تقارير لهذه اللجنة، وعن الخطوات التي اتخذها لتنفيذ هذا القرار، وتوالت قراراته المناهضة للإرهاب بكل أشكاله، ومن بينها القرار رقم 1624 بتاريخ 14 سبتمبر 2005، في جلسته رقم 5261 والذي شدّد على الالتزامات المترتبة على الدول، أين دعا جميع الدول إلى ضرورة تقديم تقارير عن الإجراءات التي اتخذتها هذه الأخيرة لتنفيذ القرار ومساعدة الدول لبناء قدراتها لمواجهة العمليات الإرهابية².

¹ - Angélique Morosi, Op.cit, p 15.

² - عباس شايعة، المرجع السابق، ص 189.

في إطار التدابير الجديدة التي اتخذتها المنظمة البحرية الدولية لمكافحة الإرهاب كذلك، اعتمدت عام 2002 المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ (isps code) بهدف إيجاد إطار تقني دولي يهدف إلى التعاون بين الحكومات والإدارات الوطنية وقطاعي النقل البحري والموانئ، من أجل الكشف عن أي مخاطر تهدد الأمن واتخاذ التدابير الوقائية التي تحول دون تعرّض السفن والموانئ المستخدمة في التجارة الدولية للحوادث والاعتداءات.

استكمالاً لذلك وعملاً على محاربة الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره، طلبت جمعية المنظمة البحرية الدولية تنقيح التدابير القانونية والتقنية الدولية التي تضمنتها اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة الملاحة البحرية في روما 1988 (SUA) لوضع التدابير التي يتعيّن اتخاذها لمنع وقمع الإرهاب الموجه ضدّ السفن ولتحسين الأمن على متن السفن وعلى البر، والحدّ من المخاطر التي قدّ يتعرّض لها الركاب ورجال الطاقم والعاملين في الموانئ والسفن وشحنها، وذلك من أجل تعزيز وسائل مواجهة هذه الأعمال غير المشروعة. بناءً على ذلك، عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمراً دبلوماسياً للدول الأطراف في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة الملاحة البحرية وبروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري (SUA Port) والموقعتان في عام 1988، لتنقيح هذين النصين بلندن خلال الفترة ما بين 10-14 أكتوبر 2005، وتمّ اعتمادهما.

من بين الإجراءات كذلك الواجب اتخاذها من طرف الدولة:

إعداد الدولة للمسؤولين السياسيين والمسؤولين عن تنفيذ المجاهمة، وإعداد وتدريب عناصر مقاومة الإرهاب بالبحر من خلال الإجراءات التالية:

- تأمين الموانئ والسفن التجارية والحربية والأهداف الحيوية الساحلية، وضرورة تجميع المعلومات وتحليلها، واكتشاف الطرق المحتملة لتنفيذ أعمال الإرهاب في البحر، وتحديد توقيت تنفيذها المحتمل وإرسال هذه المعلومات للأجهزة المعنية بالدولة.
- عزل الإرهابيين عن مصادر معلوماتهم وحرمانهم من الحصول على الإمدادات والدعم بالأسلحة أو تقديم أماكن لإيوائهم أو توفير الاتصالات لهم.

- تصفية الأعمال الإرهابية وتبدأ بتجميع المعلومات التفصيلية عن الهدف مثاله: السفينة التي نفذت ضدها عملية إرهابية ومدى الخسائر بها، وأي معلومات عن الرهائن في حالة اختطاف السفينة... إلخ، ثم تحديد المسؤولين عن التفاوض مع الإرهابيين واختيار أنسب الطرق للمجابهة سواء سلمية أو عن طريق التدخل المسلح بواسطة قوات مقاومة الإرهاب.

كما كان لحلف الناتو (" حلف شمال الأطلسي " North Atlantic Treaty Organisation ، NATO ، Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)) دور كبير في دعم الامن البحري، نظرا لكون الناتو تحالفا يضمّ دولا لكل منها شريط ساحلي طويل وتقاليد بحرية عريقة وإمكانيات بحرية كبيرة، ومصالح تجارية شاملة، فمن الطبيعي أن يكون لحلف الناتو اهتمام قوي بتعزيز مساهمته في الأمن البحري لدول التحالف وللعالم ككلّ.

تأسس هذا الحلف سنة 1949¹، وذلك بعد الحرب العالمية الثانية وبداية الحرب الباردة، وكان يضمّ الو.م.أ ودول أوروبية، واتسع مجاله ليشمل دولا أخرى من جنوب المتوسط ، الشراكة الأورومتوسطية، ومشروع الاتحاد من أجل المتوسط، وهي فكرة تقوم على الأهمية الإستراتيجية لهذه الشراكة في دعم السلم والاستقرار، وأصبح من حق الحلف التدخل خارج محيطه الجغرافي، وذلك من أجل القضاء على المخاطر العالمية والتهديدات الأمنية التي تستدعي تدخله وتشمل:

- 1- احتمال انقطاع الإمدادات الحيوية كالنفط.
- 2- وقوع أعمال إرهابية انطلاقا من بلد خارج بلدان الحلف.
- 3- نشوء حركة تشريد أو هجرة جماعية من منطقة ما.
- 4- انتهاك حقوق الإنسان على نطاق واسع.
- 5- استفحال الجريمة المنظمة مثل: تجارة المخدرات.
- 6- احتمال وصول أسلحة الدمار الشامل².

¹ - تيباني وهيبية، الأمن المتوسطي في إستراتيجية الحلف الأطلسي، دراسة حالة: ظاهرة الإرهاب، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، الجزائر، 2014، ص 83.

² - طالب حسين حافظ، الأدوار الجديدة لحلف الناتو بعد انتهاء الحرب الباردة، مجلة الدراسات الدولية، العدد 46، 2006، ص 16.

تضاعف حجم التجارة الدولية المحمولة بحرا، وخاصة البحر الأبيض المتوسط والذي يشهد ما يقارب 5000 سفينة تجارية يوميا، ساهم من جهته في تزايد الأعمال غير المشروعة المهذدة للأمن البحري، هذا كله جعل قضية الأمن البحري من المحطّات والمواضيع الأساسية لحلف الناتو¹.

مع تزايد الحاجة لضمان حرية الملاحة البحرية وحماية عمليات الشحن البحرية للتحالف، والتصديّ للمدّ المتصاعد للأخطار البحرية غير العسكرية في الغالب، يتعين على حلف الناتو أن يركز تحديدا على المهام التي تتطلب قدرات استخباراتية متطورة ومتوفرة بشكل دائم، وخصوصا في المناطق التي يكون للناتو فيها مصالح أمنية، ويمكن لمثل هذا الدور أن يشمل المهام الرئيسية التالية²:

- 1- قيام قوات الناتو البحرية بدوريات مراقبة لطرق الملاحة البحرية، والمضائق وخصوصا تلك التي تسلكها عادة ناقلات النفط والغاز، بالإضافة إلى عمليات المراقبة والاستطلاع للبنية التحتية البحرية، مثل منصات التنقيب ونقاط التصدير.
- 2- التخطيط لعمليات أمنية بحرية وتنفيذها إمّا تحت إمرة الناتو أو غيرها مع التركيز على عمليات الاعتراض البحرية المعقدة التي تتطلب قوات ماهرة وقادرة.
- 3- وضع ترتيبات لتعاون مدني عسكري، بما فيها الجوانب القانونية.
- 4- المتابعة الدائمة للوضع في البحار والمحيطات من خلال المراقبة والاستطلاع وجمع المعلومات الاستخباراتية وتبادلها.

من أبرز العمليات البحرية التي قام بها الناتو عملينا اعتراض بحريتين، عملية "الحارس اليقظ" والتي نفذت في البحر الأدرياتيكي بين عامي 1992 و1996 حيث تمكنت قوات الناتو من اعتراض أكثر من 74000 سفينة والصعود على متن 6000 سفينة تقريبا، وتفتيشها في عرض البحر، كما أجبرت ما يقرب من 1500 سفينة أخرى من الرسو لتفتيشها.

¹ - الناتو والأمن البحري، الموقع الإلكتروني: www.arabic-military.com/t4266-topic

² - حلف الناتو والأمن البحري، الموقع السابق، ص 2.

بدأ حلف الناتو في أعقاب هجمات الحادي عشر سبتمبر 2001 الإرهابية على الو.م.أ بتنفيذ عملية المسعى النشط لردع التهديدات الإرهابية في البحر الأبيض المتوسط في أكتوبر 2001، تمكنت القوات المشاركة فيها، من رصد أكثر من 88000 سفينة والصعود على متن أكثر من 120 سفينة مشكوك فيها، وحراسة ما يقرب من 500 سفينة وهي تعبر مضيق جبل طارق¹، نجحت عمليتا الحارس اليقظ والمسعى النشط، في إعاقه النشاطات الإجرامية في البحر، وكان ذلك نتيجة التعاون وتبادل المعلومات مع كل الجهات الفاعلة كحرس الشواطئ وحراس الحدود والجمارك...

كما كان له العديد من التدخلات لقمع أعمال القرصنة في المناطق الموبوءة كالصومال وخليج عدن والبحر الأحمر، هذا ما يبرز أنّ له قدرات على فرض قوة بحرية في مناطق تتجاوز مناطق وحدود مياه الحلف، وساهم كذلك من خلال العديد من الملتقيات والأيام الدراسية، في تحديد دوره وإبراز أهمية الشراكة الدولية لدعم الأمن البحري، ومن أبرزها: قمة إسطنبول ديسمبر 2004 وملتقى بالجزائر في 8 نوفمبر 2005، وقد انضمت الجزائر إلى حلف الناتو في مارس 2000²، ونظم بالجزائر يوم دراسي تحت عنوان "التعاون بين الجزائر وحلف الناتو تقييم وآفاق" وقد أشار أحد المتدخلين وهو السيد نيكولا دوسانتين مسؤول قنصلية دول الجوار المتوسطي ومبادرة التعاون لإسطنبول ومسؤول قسم الدبلوماسية العمومية لحلف الناتو، إلى أهمية تعلق الحلفاء بموقع الجزائر الإستراتيجي في المتوسط والاهتمام الذي يولونه لتطوير التعاون مع الجزائر، وخلص المتدخلون إلى أنّ أمن دول حلف الناتو مرتبط بأمن دول المتوسط وخصوصا الدول المغاربية.

يحظى الأمن المتوسطي بمكانة متميزة في إستراتيجية الحلف، حيث سعى جاهدا للإشراف على أمن هذه المنطقة، وذلك بمواجهة التهديدات الأمنية الخطيرة، وعلى رأسها الإرهاب، والذي يعتبر من المظاهر الأكثر تعقيدا وغموضا في العلاقات الدولية.

¹ - حلف الناتو والأمن البحري، الموقع الإلكتروني.

www.arabic-military.com/t-4266-topic, p3.

² - عبد الفتاح كوميل، التعاون بين الجزائر وحلف الناتو : تقييم وآفاق، مجلة الجيش، ديسمبر 2005، العدد 50، ص 20-21.

هذا ما يؤكد ويبرز ضرورة وأهمية التعاون الدولي لمكافحة الأعمال الإرهابية في المجال البحري والاستفادة من خبرات الدول في مجابهة ومواجهة مثل هذه الأعمال الإرهابية، ومنع المنظمات الإرهابية من السيطرة على المواقع الإستراتيجية في أعالي البحار، كما لجأت بعض الدول إلى تدابير وقائية وعلى رأسها الو.م.أ.

إذن فقد أظهرت الهجمات الإرهابية المتتالية هشاشة أنظمة النقل البحري الدولي، وقلق المجتمع الدولي وخوفه من استهداف الإرهابيين للبنى التحتية للموانئ، وسفن الركاب والسفن التجارية، وبالتالي تعطيل التبادل التجاري العالمي، إذ يمكن للإرهاب القادم عن طريق البحر والمتمثل في جماعات قد تختلف فكريا وسياسيا مع نظام الحكم في الدولة، أن تتخذ من البحر سبيلا لتصل إلى أهداف منتقاة بالساحل والبحر ومواقع تصدير النفط ومحطات توليد الطاقة، وأنابيب النفط والغاز، وتهديد حركة ناقلات النفط من وإلى ميناء التصدير، وكذلك السفن التجارية والممرات الملاحية ف، مثل هذه الأعمال الإرهابية يمكن حدوثها من قبل مجموعات معادية، دولية أو محلية، وهي من أخطر مهددات الأمن البحري، حيث من شأنها التأثير على اقتصاد الدولة من خلال حركة النقل ورفع قيمة التأمين على السفن، وهذا ما ينعكس سلبا على حركة الصادرات والواردات الملاحية، نتيجة إغراق متعمد لسفينة بأحد الممرات، أو تأخير تطهير طريق ملاحى دولي من الألغام، مما يؤدي إلى خسائر مادية ضخمة علاوة على فقدان ثقة المنظمات الملاحية بقدرة الدولة المستهدفة على إزالة آثار العملية الإرهابية،

رغم صدور العشرات من القرارات فيما يتعلق بالإرهاب، واستمرار صدورها، فإن المشكلة ماتزال قائمة، طالما أن سياسة الكيل بمكيالين هي السائدة في الواقع الدولي الراهن، وأن بعض الدول فوق القانون، فاحترام القانون في جميع الدول أمر ضروري حتى يكون بالإمكان حفظ السلم والأمن الدوليين¹.

المطلب الثاني : جريمة القرصنة البحرية.

تعدّ القرصنة البحرية جريمة من الجرائم الدولية، التي باتت تهدد أمن واستقرار المجتمعات الدولية، نظرا لانتشارها واتساع نطاقها وتنوع صورها، حيث أصبحت تشكل

¹ - عباس شايعة، المرجع السابق، ص 17.

اعتداء على حرية الملاحة في البحار، وقد تزايدت بشكل واضح في أواخر القرن العشرين، هذا لا يعني أنها حديثة ولكنها قديمة قدم الملاحة البحرية، إذ ترجع أصولها إلى ما قبل الميلاد، وقد مرّت عبر عصور التاريخ بمراحل ازدهار ومراحل ركود تبعاً لحركة التجارة البحرية، وقد تركزت نشاطاتها في العقدين الأخيرين أكثر بالشواطئ الصومالية وخليج عدن (البحر الأحمر) وعلى طول الساحل الشرقي لإفريقيا وفي المياه الإقليمية النيجيرية وغرب إفريقيا غينيا، فضلاً عن جنوب آسيا، أندونيسيا، مليزيا، الفلبين، سنغافورة، وأصبحت القرصنة الحديثة تشمل عدّة أعمال مدمرة وإجرامية، بحيث تخرق حقوق الإنسان، وتؤدي إلى إضعاف اقتصاد الدول، والحدّ من قوتها باستهداف السفن التجارية وناقلات النفط العملاقة وحتى اليخوت السياحية، مما يخلف آثاراً مادية ومعنوية كبيرة على أطقم السفن والركاب وأمن الملاحة البحرية وسلامة المجتمع الدولي وأمنه، فما يحدث بالصومال وخليج عدن يشكل فعلاً تهديداً لسلامة وأمن التجارة الخارجية المارة بالبحر الأحمر، لما يميّز به باعتباره ممرّ مائي يربط بين العديد من القارات، ويختصر الوقت والتكاليف المالية، فهو قناة وصل بين البحار والمحيطات المفتوحة ويربط بين مناطق مهمة وهي منطقة الخليج، القرن الإفريقي والمحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط¹.

قد سجّل تزايد مستمر في أعمال القرصنة بخليج عدن، الذي يعتبر النقطة الحيوية في شبكة معقّدة تغذي التجارة الدولية محور ارتكاز النقل البحري، إذ يربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، عن طريق قناة السويس، وبالمحيط الهندي، وأصبح يعرف هذا الطريق باسم "زقاق القرصنة" وهذا يشكل تهديداً خطيراً للأمن البحري، والشحن والتجارة الخارجية حيث أنّ أكثر من 22000 سفينة تمرّ عبره سنوياً، إضافة إلى 12% من إجمالي النفط المنقول بحراً تمرّ عبره²، هذا ما جعل بعض الدول تغير خط سيرها حتى لا تتعرّض لمخاطر القرصنة.

¹ - أ.د. بابكر عبد الله الشيخ، مكافحة القرصنة البحرية، الحلقة العلمية الخرطوم، 21-12-2011، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، الموقع الإلكتروني:

<http://www.nauss.edu.sa/Ar/trainingcollege/..008.pdf>

² - محمد سلامة الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 116.

سأحاول من خلال هذا المطلب إبراز العناصر الأساسية لجريمة القرصنة البحرية بإعطاء مفهومها من خلال التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية وتحديد طرقها وأساليبها والاهتمام الدولي بمكافحتها ومحاولة الحدّ من خطورة انتشارها.

الفرع الأوّل : مفهوم القرصنة البحرية وأركانها.

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من أقدم الجرائم الدولية وأخطرها، ولخطورتها تناولها الفقه والاتفاقات الدولية بكثير من الاهتمام لتبيين أسبابها وصورها.

أولاً: تعريف القرصنة.

لم تستقر التعاريف الفقهية ولا الاتفاقات الدولية على تعريف واحد للقرصنة البحرية، وهي بصفة عامة أي عمل إجرامي أو عدائي يرتكب في عرض البحر ضدّ سفينة ما أو طاقمها أو ركبها أو حمولتها ويؤدي إلى تهديد حياة الأشخاص والأشياء.

عرفتها اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 في المادة 15 بأنها الأعمال التالية:

- أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو حجز الأشخاص، أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة ملاح أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة يكون موجهاً:

1- في أعالي البحار ضد سفينة أخرى أو طائرة أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو الطائرة ذاتها.

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأية دولة.

3- أي مساهمة إرادية في عملية تقوم بها سفينة أو طائرة مع العلم بالوقائع التي تجعلها سفينة أو طائرة قرصنة.

4- أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة 1-2 من هذه المادة أو تسهيل ارتكابها¹.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1998، ص 182.

- حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2010، ص 111.

- تعريفها وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها 101 والتي نصت على أنه أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو التجريد يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم سفينة خاصة أو طائرة خاصة يكون موجهها..
أ- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر السفينة أو على متن الطائرة.

ب- ضد سفينة أو طائرة أو شخص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.
2- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

3- أي عمل ينطوي على التحريض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في الفقرتين (أ) و(ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها.

أضافت المادة 102 من نفس الاتفاقية، الأعمال التي ترتكبها سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها، وهي نفس الأعمال التي نصت عليها المادتين 16-17 من اتفاقية جنيف سالفة الذكر.

عرّفها الدكتور أحمد عبد العليم شاكر:

"أما أي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز ترتكب بدافع خاص ضد ملاحى أو ركاب سفينة أو ممتلكات التي على ظهر السفينة وذلك في أعالي البحار"¹.

- عرفها المشرع الجزائري في المادة 519 من القانون البحري بأنها:
تعتبر أعمال القرصنة:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب، والموجهة:

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال الموجودة على متنها في أعالي البحار.

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.

¹ - أحمد عبد العليم شاكر، المعاهدات الدولية أمام القضاء الجنائي دار الكتب القانونية، مصر 2006، ص 393.

- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة"¹.

من خلال هذه التعريفات يمكننا استخلاص الهدف من القرصنة وشكلها وأنواعها ونطاقها "فقد أشارت الاتفاقيات والفقهاء إلى وجوب أن يكون العمل عنيفا وغير مشروع، وأن يوجه ضد أشخاص وأموال وأن يكون من شخص لا دولة، كما اشترط أن يقع الفعل في أعالي البحار، وأن يكون الهدف منه تحقيق مصلحة خاصة وهذا هو المفهوم التقليدي عامة للقرصنة، قد اتسع مفهومها بشمولها على الأفعال غير المباشرة وأعمال التحريض، والاشتراك وتسهيل عمليات القرصنة، كما أدخلت بعض الاتفاقيات أعمال التمرد على السفن الحكومية،" كما اتسع النطاق المكاني للقرصنة وفق ما نصت عليه المادة 4 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وبرتكولها لسنة 2005، حيث أدخلت الأعمال التي تقع في المياه الإقليمية الداخلية للدول ضمن أعمال القرصنة، "واصطلح عليها بأعمال السلب والسطو"².

وإن كانت هذه الأعمال، أي الواقعة داخل الإقليم تعتبر أيضا أعمال قرصنة وبالتالي لا يمكن تصنيفها على أنها جرائم سطو لأن معظم عمليات القرصنة تحدث في نطاق الأميال 12 من المياه الإقليمية ولاسيما الأرخيبيلية منها كأندونيسيا ومن هنا بادر المكتب الدولي للملاحة البحرية إلى تعريف آخر للقرصنة لا ذكر فيه للمكان هو أن:

"القرصنة البحرية هي كل عمل يستهدف الوصول إلى السفن بقصد السطو أو ارتكاب أي جريمة أخرى عن طريق استخدام القوة".

يتبين لنا من خلال هذا ، أن القرصنة أصبح لها صورتان: قرصنة دولية والواقعة في أعالي البحار وقرصنة داخلية محلية واقعة في إقليم الدولة.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص183.

² - Angelique Morosi : O.p.cit, p10.

ثانيا: أركان جريمة القرصنة البحرية.

يشترط لقيام القرصنة البحرية توافر أركانها كأى جريمة والمتمثلة أساسا في:

أ) الركن المادي :

هو عبارة عن الأعمال المادية المؤدية إلى العمل الإجرامي "وتتمل أساسا في أعمال العنف والإكراه، ولا يهم إن كانت موجهة ضد الأشخاص أو الأموال، كأن تعترض سفينة سبيل سفينة أخرى وتجبرها على أن تتوجه إلى ناحية معينة حيث تقوم بسلبها أو تفرض على الركاب مغادرتها ثم تغرقها"¹.

ويعتبر الركن المادي الدعامة الأساسية لآية جريمة، ويتكون من ثلاثة عناصر هي: السلوك الإجرامي، النتيجة الإجرامية، العلاقة السببية.

ب) الركن القانوني :

نعني به وجوب وجود نص قانوني سابق لفعل الاعتداء ليجرمه، وهذا إفراز لأهم مبادئ القانون الجنائي والمتمثل في مبدأ الشرعية الشرعية الجرمية والعقوبة. 15 والاتفاقيات اللاحقة لها.

ج) الركن المعنوي :

هو اتجاه نية المجرم لارتكاب الجريمة ويعني ذلك وجوب توفر القصد الجنائي لدى فاعلها.

يشير الدكتور طلعت الغنيمي في كتابه القانون الدولي للبحار، بأنه يكفي في جريمة القرصنة البحرية توافر القصد الجنائي العام، والمتمثل في ارتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلام في البحر العام، في ظروف تخالف قانون الشعوب، لأن الأخذ بالنية الخاصة يترتب عليه إعفاء بعض الحالات من العقاب رغم خطورتها على حرية الملاحة البحرية، الأمر الذي يؤدي إلى نتيجة غير مقبولة، وهي إعفاء بعض حالات القرصنة من أن تعامل بهذا الوصف"².

¹ - طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 183.

² - د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 187.

(د) الركن الدولي :

"يشترط لتحقيق صفة الدولية في الجريمة أن يكون الفعل يمس بمصالح وقيم المجتمع الدولي"¹.

سبق وأشرنا أن القرصنة البحرية لها صورتان، القرصنة في أعالي البحار والقرصنة الداخلية، وبالتالي تلاحظ أن العنصر أو الصفة الدولية يتجلى في القرصنة التي تقع في أعالي البحار، فهذه الصورة هي التي أتت أحكامها في نصوص الاتفاقيات الدولية وتولى شرح أحكامها شراح القانون الدولي، ويتوافر هذا الركن إذا ارتكب اعتداء على مصلحة يحميها القانون الجنائي الدولي، حتى وإن وقعت بالمياه الإقليمية، فإنها تمس بمصالح دول أخرى.

الفرع الثاني: طرق القرصنة وأسبابها.

حينما تحدث أعمال القرصنة فإنها تتبع طرق مماثلة، حيث أمكن لمنظمة الملاحية الدولية وضع جدول لها، فهي تحدث في الليل غالباً فيتسلق القراصنة السفينة من أطرافها ومؤخراتها، ولا يهتمهم حجم السفن أو سرعتها، فكثيراً ما يتم السطو على متن ناقلات النفط والسفن التجارية حاملة الحاويات الضخمة.

كما يستغلون مناورات الملاحية أو تخفيف السرعة، أو انشغال أفراد الطاقم عند المضائق والممرات الضيقة لتنفيذ هجومهم، كما يحدث أحياناً أن يتسلل بعض شركاء القراصنة إلى السفينة في الميناء ثم يظهرون فجأة والسفينة في عرض البحر، لإعطاء يد المساعدة لزملائهم القادمين في زوارق سريعة".

أولاً: طرق القرصنة.

غالباً ما تكون تابعة لسفن كبيرة حيث تنطلق منها هذه الزوارق السريعة بعد تحديد الأهداف وبعد تنفيذ عملياتها تعود إلى السفينة الكبيرة والتي يطلق عليها (السفينة الأم) حيث أن السفن الكبيرة قادرة على الإبحار لمناطق بعيدة جداً وتصل لمناطق لا تستطيع الزوارق الصغيرة الوصول إليها، وانتشر هذا الأسلوب قبالة السواحل الصومالية².

¹ - عبد العزيز العشراوي، أبحاث في القانون الدولي الجنائي، الجزء الأول، دار هومة، الجزائر، ص 311.

² - حسام الدين الأحمدى، المرجع السابق، ص 34.

كما يقوم القراصنة في بعض الأحيان بايقاف السفن على أساس أنهم موظفون رسميون، ويرتدون الزي العسكري أحيانا ويصعدون إلى السفينة ويسلبونها، وهذا الأسلوب وجد في بحر الصين، وقد حددت منظمة الملاحه البحرية طرقها وصنفتها إلى ثلاثة أنواع:

أ) السلب باستخدام أسلحة خفيفة:

هي سرقات صغيرة غالبا ما تقع في الموانئ أو على مقربة من السواحل ضد الصيادين والمتنزهين في البحر، وتعرفه منظمة الملاحه البحرية على النحو التالي: ما يقع على طول السواحل، وتنفذه مراكب قوية جدا يقوده مجرمون ولصوص مسلحون في البحار وهم عادة يحملون السكاكين وهدفهم عموما هو السيولة النقدية ولاسيما في الصناديق الحديدية الموجودة في كل مركب وكذا الأغراض الشخصية غالية الثمن¹.

ب) الاعتداء المسلح المتوسط:

يقصد به هجمات عنيفة وعمليات نهب تسفر عن جروح خطيرة، وسقوط قتلى، وتنفيذها عصابات وهي عادة مسلحة تسليحا متوسطا أو ثقيلًا وتعمل لحسابها أو لحساب الغير ويمثل هذا الشكل من القرصنة خطرا على الملاحه البحرية.

ج) الاعتداء المسلح الخطير:

يقوم بذلك عصابات منظمة تستخدم في هذا النوع، الأسلحة النارية والقنابل وفي بعض الحالات يتم خطف السفينة وحمولتها تحت تهديد السلاح ثم يتخلصون من طاقمها ويتصرفون بحمولتها ويقومون ببيع السفينة².

قد برز نوع آخر من أنواع القرصنة، والمتمثل في ما يعرف بالاحتيايل البحري والذي اتخذ صورًا مختلفة، فقد يلجأ القراصنة إلى ما يعرف بالاحتيايل المستندي أو إغراق السفن عمدا أو الانحراف وسرقة البضائع، والاحتيايل باستئجار السفن واستغلال التأمين على البضائع³.

¹ - محمد سلامة الدويك، القرصنة ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 122.

² - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 72، ومحمد ياسر منصور، المرجع السابق، ص 3.

³ - عمر إدريس عن الربان محمد عبود بابيضان، تحول القرصنة من ظاهرة العنف المباشر إلى الاحتيايل التقني، الموقع على الأنترنت،

ثانيا : أسباب القرصنة.

- 1- التطور التكنولوجي الذي جعل السفن الكبيرة تبحر بطواقم ملاحية أقل عددا، وبالتالي تسهل مهمة القراصنة بالاستيلاء عليها.
 - 2- ظهور جماعات ذات أجندات سياسية أو انفصالية تنقصها الأموال، وبالتالي تلجأ إلى القرصنة والخطف والاحتجاز للإنتفاخ على الأسلحة والعتاد والرجال.
 - 3- تواضع الميزانيات التي تخصصها الدول للسلاح البحري مقارنة بسلاح البر والجو، الأمر الذي حال دون قدرة سلاح البحرية على أداء أعمال الدورية بكفاءة وسرعة.
 - 4- عدم وجود دول مستعدة لتحمل نفقات قوة بحرية دولية تجوب أعالي البحار لحماية خطوط المواصلات والتجارة.
 - 5- تأخر الاتفاق على إجراءات جماعية حاسمة للتصدي للمشكلة، بسبب المصاعب الناجمة عن تداخل الأمور السياسية والإجراءات القضائية والدبلوماسية¹.
- من بين الأسباب كذلك احتواء بعض المناطق على عدد كبير من الجزر، كأندونيسيا والفلبين، مما ساعد القراصنة على الرصد والاختباء مما يعقد مهمة ملاحقتهم، وامتلاك القراصنة لأدوات ووسائل حديثة تسهل عملهم الإجرامي كشبكات الاتصال الفضائية والرادارات والأسلحة الأوتوماتيكية المتطورة والقوارب السريعة التي تسير بسرعة السفن العملاقة وأجهزة تحديد المواقع العالمية.
- كما أنّ عدم الاستقرار الداخلي للدولة وانتشار الفقر وغياب التنمية الاقتصادية والضمان الاجتماعي يكون سببا لتغذية المجموعات الإجرامية وزيادة الفوضى كما حلّ بالصومال وخليج عدن وبعض الدول الإفريقية، فالصراع بين أطراف متعدّدة في الصومال مثلا، وغياب سلطة الدولة أدّى إلى انتشار تجارة السلاح بأسعار زهيدة، استثمارها القراصنة لتهديد الملاحة البحرية.
- من أبرز أسباب ظهور القرصنة بالصومال أيضا الاستنزاف الجائر للمياه البحرية الصومالية من قبل الأساطيل الآسيوية والإفريقية، والصيد غير المشروع، وغير المنظم للأسماك

¹ - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 35.

حيث يعتبر الساحل الصومالي أطول السواحل الإفريقية والذي يبلغ 3300 كلم، مما أدى إلى حرمان الصيادين المحليين من سبل عيشهم، وهكذا تحولت مهنة الصيد عندما أصبحت الموارد السمكية مستنزفة إلى قرصنة تجني ملايين الدولارات كمصدر دخل للصوماليين، وأصبحت أيضا مصدر قلق للمجتمع الدولي وهاجس أمني مخيف¹.

إن هذه العوامل تبين أن القرصنة لا تزال تهدد الملاحة البحرية لحد اليوم، وهذا ما يتبين من خلال الحوادث الكثيرة التي تطرأ بين الفينة والأخرى، وقد كشف المكتب الدولي البحري عن تزايد حجم الهجمات وخاصة في منطقة القرن الإفريقي وخليج عدن، فقد ارتفعت حسب تقرير المكتب الدولي البحري من 20 هجوم عام 2005 إلى 219 هجوم عام 2010 ومن أبرز العمليات اختطاف السفن، كاختطاف السفينة سافتوري، والتي ترفع علم مالطا وهي تحمل 17 ألف طن من القمح في طريقها إلى ميناء بومباسا الكيني سنة 2008، كما تمّ خطف السفينة السعودية "سيروس ستار" في بحر العرب والتي تحمل مليوني برميل من النفط قيمتها 100 مليون دولار وعلى متنها 25 بحار من جنسيات متعددة سنة 2009 وغيرها الكثير².

أدى ذلك إلى ارتفاع معدل الفدية ما زاد من خسائر التجارة الدولية والاقتصاد الوطني للدول المتضررة.

الفرع الثالث : الجهود الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة البحرية.

إنّ القرصنة البحرية جريمة موجهة ضد كيان الجماعة الدولية تهدد أمنها واستقرارها، وتهدد حركة الملاحة البحرية وبالتالي التجارة الدولية، لما تخلفه من آثار سلبية على كل النواحي البيئية والاقتصادية ومن الأضرار والخسائر البشرية والمادية، حيث تتجلى أهم آثارها فيما يلي:

¹ - محمد سيد سلطان، الأمن البحري ومكافحة القرصنة، المتطلبات الأمنية والاستجابات الدولية، نحو نهج دولي مشترك لمكافحة القرصنة البحرية، مؤسسة تقارب العلمية، مركز القانون، حقوق الإنسان للدراسات، مصر، الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث البحرية، المملكة العربية السعودية، 8-12 أكتوبر 2011 الناشر، المديرية العامة لحرس الحدود، سنة 2011، ص 36. الموقع الإلكتروني: 212.21.1.198/Fg-mdm/downloads/proceeding-ar-2011.pdf

² - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 30.

- اختلال الأمن البحري مما يؤدي إلى تحول طرق التجارة الدولية والنقل البحري خاصة بالبحر الأحمر إلى طرق أخرى، مما يضعف من مدخولات الدول المطلة عليه اقتصاديا.
 - الأضرار الاقتصادية على المستوى الداخلي والعالمي الناجمة عن ارتفاع رسوم التأمين وتكاليف الأمن والحماية للسفن.
 - تحوّل القرن الإفريقي والبحر الأحمر إلى مراكز للصراعات والتدخلات الإقليمية والدولية التعسفية وجماعات الإرهاب الدولي وترويج المخدرات والأسلحة.
 - الأضرار المادية والمعنوية نتيجة إثارة الرعب والخوف للعاملين في البحر أو مستخدمي النقل البحري، إضافة للأضرار الأمنية وما ينجم عنها من إزهاق للأرواح والإصابات الجسدية وتبذير الممتلكات.
 - أن تحويل السفن لمسارها عبر الممرات الأخرى يتطلب زيادة كمية الوقود الذي يستهلكه للمرور حول القارة الإفريقية بحوالي 750 طن، ولا يؤثر ذلك فقط على ارتفاع أسعار الوقود، وإنما على البيئة البحرية بانبعاث كميات كبيرة من ثاني أكسيد الكربون¹، وهذا ما يقتضي ضرورة التعاون الدولي لمكافحتها وذلك بحرص كل دولة على تجهيز موانئها وسفنها بما من شأنه حمايتها وضمان أمنها.
- أولاً : الإجراءات الأمنية.**

لقد تغير مفهوم القرصنة وتطور، فأصبح القرصنة عبارة عن أفراد عصابات مسلحة بأحدث الأجهزة من قنابل وبنادق هجومية، وأجهزة تحديد المواقع العالمية، وزوارق عالية السرعة، يثيرون الرعب في الممرات البحرية، وبالتالي أصبح لزاما على المجتمع الدولي بكامله الوقوف ضد هذه الظاهرة، باستخدام كل ما من شأنه صدّهم وكبح جماحهم.

أ) الإجراءات الأمنية اللاّزمة قبل الإبحار :

لابد لشركات الملاحة وملاك السفن وطاقمها، العمل على ضمان رحلة سليمة وآمنة للمسافرين والبضائع، وذلك باتخاذ إجراءات الأمن والسّلامة الواجبة لكل من السفينة والميناء،

¹ - محمد السيد سلطان، المرجع السابق، ص 29.

لتفادي كل المخاطر وعلى رأسها هجمات القراصنة، وذلك بالإمام بكل المعلومات الخاصة بنشاط القراصنة، ومعرفة الأماكن التي تكثر بها، لمحاولة الابتعاد عنها.

كما يجب توفير الكوادر البشرية المؤهلة والمدربة والقادرة على أداء متطلبات الأمن على السفينة، وتوفير الأجهزة اللازمة والتأكد من صلاحيتها.

كما يجب تفتيش السفينة قبل مغادرتها الميناء وتجريب ومعايرة كل أجهزة الأمن المحمولة على متنها، وإقفال كل نقاط النفاذ الهامة، كبرج القيادة وغرفة المحركات وغيرها، حتى لا يتسنى للقراصنة حالة الهجوم السيطرة السريعة على السفينة.

كما يتعين عليهم تعزيز أجهزة الإنذار وتدابير التصدي في حالة الهجوم والتأكد من صلاحيتها قبل الإقلاع، والتأكد من صلاحية معدات الاستغاثة وصلاحية الإضاءة.

ب) الإجراءات الأمنية اللازمة أثناء الإبحار:

عند انطلاق الرحلة البحرية، يأخذ كل فرد من طاقم السفينة مكانه ومسؤوليته لضمان السير الحسن.

مبدئياً يجب التأكد من سلامة خط الإبحار، وتجنب الأماكن المشبوهة سواء في إبحارها أو عند رسوها، واستمرار الحراسة واليقظة على متن السفينة من قبل أعوان الأمن وكذا الحراسة الرادارية وأن يكون حراس الأمن على اتصال فيما بينهم وبين سلطات الميناء، وأن يكونوا على حذر ويقظة، والتأكد من أن الشخص المسؤول عن الأمن قد تلقى تكويناً مناسباً، وأن يكون على علم بقدر المسؤولية الملقاة على عاتقه، فالحفاظ على اليقظة أمر مهم أثناء الرحلة، لأن ذلك يمكن من انكشاف الهجوم قبل وقوعه، وبالتالي يعطي الحراس فرصة الإنذار وإبلاغ السلطات الساحلية والشروع في إجراءات التصدي، فالغفلة هي التي تؤدي غالباً إلى سيطرة القراصنة على السفينة وطاقمها، ويجب "على السفينة عند اقترابها من المناطق المشبوهة أن تعزز المراقبة الرادارية والبصرية باستخدام المناظير، وأن تعامل الزوارق الصغيرة بالشك خصوصاً تلك التي سرعتها تماثل سرعة السفينة، وأن تراقب كل الجوانب حتى لا تقع في فخ القراصنة، وأن لا تقطع الاتصال بالسلطات الساحلية، وأن تستخدم الحد الأقصى من الإضاءة المتاحة وقد وضعت المنظمة البحرية العالمية اقتراحات باعتماد تعميم السفن باستثناء

الأضواء الملاحية الإلزامية، حيث من شأن ذلك أن يمنع المهاجمين من معرفة النقاط الحساسة عند اقترابهم من السفينة مما يدفعهم إلى التراجع خشية الفشل¹.

كما أن من الإجراءات الهامة في خطة أمن السفينة وجوب الاحتياط عند الاتصال بالأجهزة التابعة للسفينة بعدم الإفصاح عن البضائع الثمينة الموجودة على متنها، حتى لا يتلقى القرصنة تلك المعلومات عن طريق التجسس.

في حالة تعرض السفينة للهجوم فيتعين عليها استعمال كل تجهيزاتها الأمنية لصدده، وذلك بإطلاق صفارات الإنذار لتشتيت تركيزهم، وسد الطريق أمامهم بتشديد الأمن على نقاط الصعود التي يحاولون الدخول منها، واللجوء إلى المناورات التملصية والمراوغة والتي ينتج عنها إحداث أمواج عن طريق حركة السفينة ودورانها التي تساعد على ردع المهاجمين وتأخير صعودهم، وإتاحة الفرصة أمام الطاقم للاستعداد للهجوم والتصدي، متى كان الربان واثقا من نتائجها، وإذا لم تنجح يلجأ إلى استخدام خراطيم المياه للتخلص من المهاجمين، وتشير تقارير المنظمة البحرية إلى أنه قد ينجح الضغط المائي البالغ 80 رطلا للبوصة المربعة بالفعل في صددهم، وتعطيل محركات زوارقهم².

ثانيا: مكافحة جريمة القرصنة البحرية.

تمّ مكافحة القرصنة البحرية على المستويين الإقليمي والدولي:

أ) على المستوى الإقليمي:

لقد كان للتعاون الإقليمي دور هام وفعال في مواجهة القرصنة، فقد عقدت العديد من المؤتمرات وعلى رأسها مؤتمر التجمع الإقليمي الآسيوي الذي عقد بالهند سنة 2001، وشارك فيه خبراء من مختلف دول العالم لمناقشة التدابير اللازمة لمواجهة القرصنة، وكان قد سبقه اتفاق آخر عام 1993 بين أندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، يهتمّ بوجوب تبادل المعلومات والتدريب لمكافحة القرصنة، وفيما يخص التعاون العربي فقد تم إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، والتي نصت على أنه يعد من الأعمال الإجرامية ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة

¹ - علي عبد الله الملحم ، القرصنة على السفن ، المرجع السابق ، ص 102.

² - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص 467.

لقانون البحار سنة 1988 التي سبق ذكرها، إضافة إلى العديد من المؤتمرات والاتفاقيات والندوات التي تناولت أمن الملاحة البحرية، وكذا التعاون والاتفاق القاري المتمثل في اعتماد الميثاق الإفريقي للنقل البحري "دوربان" الذي أنشئ سنة 1994 في إطار تنسيق فرعي للقطاع البحري القاري هدفه تحسين وجه الملاحة الإفريقية ومواجهة تحديات القرصنة التي أصبحت تهددها، إضافة إلى عملية تهريب المخدرات والبشر،¹ وعقدت العديد من الاتفاقيات والمؤتمرات المناهضة للقرصنة البحرية والمعبرة عن جهود الهيآت الإقليمية الراغبة في حفظ الأمن والسلامة البحرية، ومن أهمها المؤتمر الإقليمي حول الأمن البحري المنعقد بكوالالمبور ماليزيا نوفمبر 2008، والتي طالبت من خلاله الشركات البحرية ومنظمة الأمم المتحدة بفرض حصار بحري على سواحل الصومال لمنع أعمال القرصنة، بتكبير يد القراصنة وصدّهم عن التمادي في أعمالهم غير المشروعة، واجتماع القاهرة في نفس السنة 2008 للدول المطلة على البحر الأحمر، والذي جمع كبار المسؤولين العرب بغية تنسيق الجهود وبمبحث آليات التعاون لمكافحة القرصنة، ووضعوا خلاله بعض التدابير الاحترازية والعلاجية، وكذا التنسيق الأمني والعسكري بين الدول². و مدونة سلوك جيبوتي 2009 تمّ التوقيع عليها إثر تنامي القرصنة بالمنطقة ووقعت عليه 09 دول هي: جيبوتي، الصومال، أثيوبيا، كينيا، مدغشقر، المالديف، سيشل، تانزانيا واليمن.

جاء في هذه المدونة: على الدول التي وقعت على هذه المدونة أن تراجع تشريعاتها الداخلية فيما يخص ردع نهب السفن وتجريم القرصنة وغيرها من الجرائم المتصلة بها وأن تتضمن تشريعاتها الداخلية إرشادات حول التحقيقات ومحاكمة القراصنة. نصّت المدونة في المادة 8 على إنشاء ثلاث مراكز إقليمية للتنسيق وتبادل المعلومات حول مكافحة القرصنة البحرية، وإنشاء مركز إقليمي للتدريب البحري والتوثيق بدولة جيبوتي أسس سنة 2011،

¹ - مؤتمر الاتحاد الإفريقي الثاني للوزراء المسؤولين عن النقل البحري، الفترة من 12 إلى 16 أكتوبر 2009، مذكرة مفاهيمية حول إنشاء صناعة نقل بحري سليمة وآمنة ونظيفة، ص 02.

¹ - اجتماع إقليمي عربي لمواجهة القرصنة البحرية بالبحر الأحمر، الموقع الإلكتروني - www.arabic.people.com how-502.ar.htm

² - اجتماع إقليمي عربي لمواجهة القرصنة البحرية بالبحر الأحمر، الموقع الإلكتروني www.arabic.people.com.cn

وكان نتاج جهود المنظمة الدولية البحرية في المنطقة¹، إضافة إلى الندوة الإفريقية الإقليمية للأنتربول 2013 والتي عقدت بوهران في 9 سبتمبر 2013 وتطرت لمحاور ثلاثة هي الإرهاب، تهريب المخدرات، والقرصنة البحرية، فالمنظمة الدولية للشرطة الجنائية الأنتربول اعتبرت هذه المحاور تهديدا للسلم والأمن العالميين، مما جعلها تولي لها أولوية قصوى من حيث تعبئة موارد وإمكانيات هامة لدعم البلدان الأعضاء، وتناولت في المحور الثالث القرصنة البحرية، حيث يتوفر جهاز الأنتربول على خلية خاصة تعمل مع منظمات دولية وإقليمية لأجل القضاء على الظاهرة أنشأت سنة 2011 أكثر من 4000 تسجيل متعلق بالقرصنة والاعتداءات في البحر من شأنها الوصول لتحليل دقيق لشبكات القراصنة لأجل تفكيكهم، إضافة إلى ألبوم رقمي يحوي أكثر من 300 صورة للمشتبه فيهم بالقرصنة يتم توزيعهم على الشركاء الدوليين.

شاركت في الندوة أكثر من 170 دولة²، فالتخطيط الإستراتيجي على الصعيد الإقليمي وتبادل المعلومات في الوقت المناسب أمران أساسيان لمكافحة جميع الجرائم على نحو فعال.

(ب) على المستوى الدولي:

التعاون بين الدول لتجسيد الأمن "أمر أكدت عليه مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن، حيث نصت على مسؤولية الدول المتعاقدة والمتمثلة أساسا في وجوب أن يكون هنالك تعاون بين الدول واتصال وتبادل معلومات حول المخاطر التي تواجه بعضها وتبادل الخبرات بإجراء البحوث والدراسات المتعلقة بمجال مكافحة القرصنة البحرية، بالإضافة إلى عقد الدورات التدريبية للعاملين في هذا المجال، ودعم وتشجيع الدراسات والخطط المتعلقة بها، ومساعدة الدول الفقيرة التي تفتقر إلى حكم القانون وحكومة قوية كالصومال وبعض الدول الإفريقية³. "وقد ساهمت الصين في هذا المجال بدعم حراس السواحل في البنغلاداش

² -حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 141.

³ - عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية، المنصورة، طبعة أولى 2010، ص 144.

ومبادرة اليابان حالياً مع سلاح البحرية الأندونيسي كقوة اقتصادية تسهم في تطوير سلاح البحرية، وحرس الحدود في الدول الآسيوية، والتدريبات المشتركة التي تجريها مع الدول الساحلية، إضافة إلى مساهمة بعض الدول القوية الأخرى كأمریکا وبعض دول أوروبا".

كان للمنظمات الدولية دور كبير في دراسة الظاهرة والوقوف على مخاطرها، ومحاولة الحد من انتشارها، إذ نجد وفرة في النصوص والمواثيق والقرارات الدولية الموجبة للتعاون الدولي لمكافحة القرصنة ومنها ما جاء في "قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1269 المؤرخ في 19 أكتوبر 1999 ورقم 1368 المؤرخ في 12 سبتمبر 2001 وكذا رقم 1373 المؤرخ في 28 سبتمبر 2001، وكذا القرار الصادر سنة 1851 الذي أنشأ فريق الاتصال بشأن القرصنة قبالة سواحل الصومال سنة 2009¹، والتي توجب كلها التعاون بين الدول لمنع ومقاومة جميع أشكال الإرهاب"². وتأتي على رأس هذه المنظمات، منظمة الملاحية الدولية OMI (والتي تأسست سنة 1948 ودخلت حيز التنفيذ سنة 1958 وتعتبر جهاز الأمم المتحدة المتخصص والمسؤول عن تحسين سلامة الملاحية ومنع التلوث الناتج عن السفن، ومن أبرز أهدافها دعم التعاون الحكومي بتنظيم الممارسات الخاصة بالشحن في التجارة الدولية، والسعي لتحقيق أعلى معايير السلامة الملاحية والكفاءة البحرية"، كما أبدت المنظمة اهتماماً كبيراً وملحوظاً بظاهرة القرصنة البحرية وذلك من خلال قراراتها، والتي تدعو من خلالها جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات حازمة لمكافحة القرصنة، كما أنشأت سنة 1984 لجنة السلامة البحرية، والتي تضمنت بنداً خاصاً بالقرصنة البحرية، وأوكلت لها العديد من المهام" بالاعتماد على خبراء أكفاء ومتخصصين ورفع توصيات إلى مجلس المنظمة، ووضع إرشادات وتوجيهات لمواجهة القرصنة في العالم تستفيد منها الحكومات وملاك السفن وشركات الملاحية، كما قدمت المنظمة العالمية للملاحية مقترحاتاً وتم تطبيقه واختباره بنجاح من قبل إحدى مؤسسات الأمن

¹ - عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية، المنصورة، طبعة أولى 2010، ص 143.

² - علي حسن شرقي، المرجع السابق، ص 32.

الهولندية في ميناء روتردام العملاق، وفحوى هذه الفكرة إحاطة جسم السفينة بشبكة كهربائية صاعقة بقوة 9000 فولت للحيلولة دون استيلاء القراصنة عليها¹.
من بين المبادرات الدولية:

-أفضل الممارسات الإدارية: وهي مجموعة من التوجيهات الهامة لمكافحة القرصنة بشكل فعال أصدرتها المنظمة بالإشتراك مع لجنة السلامة البحرية في سبتمبر 2009 وتشمل على مجموعة من التوصيات المتعلقة بالسفن بالإضافة إلى نصائح وتوجيهات فنية، بشأن أفضل أساليب الاتصال والتبليغ وأساليب المناورة، واتخاذ تدابير دفاعية أخرى.

-قانون الممارسة للتحقيق في جرائم القرصنة: اعتمدت سنة 2009 من طرف IMO وثيقة توجيهية، في شكل قانون الممارسة للتحقيق في جرائم القرصنة والسطو المسلح لتقرير التعاون الإقليمي والتنسيق بين الحكومات (IMO, 2010)، وقد جاءت في مجملها لمحاكمة القراصنة الصوماليين في محاكم دولية. وأصدر مجلس الأمن في 27 أبريل 2010 القرار رقم (1918) والذي دعا من خلاله الدول إلى تجريم القرصنة بموجب قوانينها المحلية، كما طلب من الأمين العام أن يقدم في غضون ثلاثة أشهر تقريراً عن الخبرات الممكنة لتعزيز الهدف من محاكمة وحبس المسؤولين عن أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال.

إضافة إلى قرارات أخرى اعتمدها اللجنة الدائمة لمجلس الأمن منذ عام 2008 من أهمها ما ذكر إضافة إلى قرار (1816) في جوان 2008 والذي دعا من خلاله الدول الأعضاء للتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال على اتخاذ إجراءات رادعة ضد القراصنة، وتسهيل دخول المياه الإقليمية الصومالية واستخدام كل الوسائل الضرورية لقمع أعمال القرصنة وسميت هذه الإجراءات "المطاردة الساخنة"².

من أهم الأجهزة الدولية المختصة بمكافحة القرصنة:

¹ - port faculty Assessor crouse, 19 May – 2 June 2004, presented by : Northeast Mariting instute 32 washington street fairhaven, MAO 2719, 14 February 2003.

² - حسام الدين الأحمد ، المرجع السابق، ص 30.

أ) المكتب البحري الدولي:

مقرّه بلندن ويعتبر المسؤول عن مراقبة القرصنة في العالم، يتمثل نشاطه في تحديد مخاطر الظاهرة والتحذير منها، وإجراء التحريات والتحقيقات بالاعتماد على خبراء ومتخصصين، ووضع الإرشادات والتدابير اللازمة والقيام بدراسات إحصائية للوقوف على حجم المشكل، ويتبع هذا المكتب مركز لمراقبة القراصنة مقره بكوالالمبور بماليزيا واختيرت هذه المنطقة لأنها الأكثر تضرراً بأعمال قرصنية، ومن أهم صلاحياته إصدار نشرات وتقارير على فترات زمنية مختلفة.

من أبرز مهامه:

- يتلقى المركز جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقة بحرية، فيقوم فوراً بإرسال إشارات تنبيه للسفن الأخرى في نفس المنطقة لأخذ الحيطة والحذر، كما يبلغ فوراً الجهات المختصة بنفس المنطقة لتتولى مباشرة الحادث وضبط الجناة، ويقوم المركز بتنسيق الجهود الرامية إلى ضبط الجناة واستعادة السفينة إذا كانت تحت سيطرة القراصنة، وقد وقعت عدة حوادث ساهم المركز في ضبط الجناة واستعادة السفينة.

- يساعد المركز في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أي دولة عن طريق الخبراء والمختصين الذين ينتقلون فور وقوع الحادث وتقديم المشورة اللازمة وللمكتب البحري الدولي نشاط يقوم به، وهو فحص البضاعة ومعاينتها عند تبين نقصها أو تلفها أو مخالفتها للمواصفات، وتتمّ المعاينة بواسطة خبراء متخصصين ومعاينة السفن في حالة الضرر، كما تتمّ أحياناً معاينة البضاعة المالكة تحت سطح الماء.

- ييثر المركز تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن عبر الأقمار الصناعية، من خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية، ويمكن للسفن الحصول على هذه التقارير بالاتصال بالمركز¹.

- إصدار نشرية شهرية بحالات الغش والقرصنة، وحالات تزوير مستندات الشحن وخطابات الاعتماد.

¹ - المكتب البحري الدولي، الموقع على الأنترنت: www.iccwbo.org/ccs/menu_inb.

"كما اقترح المكتب البحري الدولي على منظمة الملاحة البحرية، أن تجهز جميع السفن التي يفوق وزنها 500 طن بنظام التحذير الأمني للسفن SSAS ويعمل هذا النظام على إرسال تحذير من السفينة إلى السلطات في الشواطئ في حالة تعرضها لهجمات القرصنة، وتزود المعلومات تلقائياً لمالك السفينة وعلى هذا الأساس فهذا النظام هو المعتمد دولياً للتحذير عند وقوع هجوم، ويوصى به حتى ولو كان وزن السفينة أقل من 500 طن، إضافة إلى نظام Shiploc والذي يقدم خدمة متابعة السفينة لفترات طويلة ومرات متكررة ويتم عرض موقع السفينة واتجاهها على شبكة مخصصة مع الخرائط البحرية التي توضح الموقع"¹.

"قد تمّ إعلان مجلس الأمن الدولي للقرار رقم 1838 لسنة 2008 يتعلّق بإرسال سفن بحرية إلى المياه الإقليمية الصومالية لمحاربة القرصنة البحرية، ويمنح هذا القرار ولمدّة 6 أشهر قابلة للتجديد للدول التي تملك الوسائل ولها علاقات مع الصومال، الحق في الدخول على المياه الإقليمية الصومالية من أجل تحديد وملاحقة القرصنة، كما لها اللجوء إلى كافة الوسائل الضرورية، بما في ذلك تفتيش وحجز السفن المتورطة أو المشتبه في تورطها بأعمال القرصنة وتوقيف الأشخاص وإحالتهم إلى القضاء"².

ب) الاتحاد الدولي للمؤمنين البحريين :

يدعو إلى التعاون الدولي بين البنوك والناقلين البحريين، والغرف التجارية مع الغرفة التجارية الدولية لمكافحة القرصنة والغش التجاري.

ج) هيئة اللويدز للنقل البحري :

هي هيئة تجارية تقدم معلومات تفصيلية عن السفن البحرية المعروفة في العالم التي تتجاوز حمولتها 100 طن، حتى التي تحت البناء ، وملاحيها المسجلين، ومديريها وأسمائها الحالية والسابقة ، وتصنيفها والأعلام التي ترفعها ، كما تقدّم معلومات عن خسائر تلك

¹ - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص125.

² - حسام الدين الأحمد ، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى،

السفن وتحركاتها ، كما تساعد على إرسال معلومات فورية عن أية سفينة بمجرد وصول الطلب إليها.

تشير التحليلات الأمنية في الوقت الراهن أنّ القرصنة البحرية أصبحت جماعات لا يستهان بها، فهي ليست إجراماً مبسطاً، ولكنها أصبحت تأخذ صفة التنظيم الجماعي، إضافة إلى ذلك أصبحت لديها القدرة على الارتباط بتنظيمات الجريمة الدولية المنظمة، من خلال تبادل المعلومات وتسويق ما تحصل القرصنة عليه في الأسواق العالمية، علاوة على ذلك يتعاون القراصنة مع عصابات الجريمة المنظمة الدولية في الحصول على الأسلحة العسكرية الحديثة التي تمّ استخدامها في الهجمات، وهناك نماذج لتلك الأسلحة أصبحت معروفة، والتي يحصل عليها القراصنة كالصواريخ سطح سطح والقنابل الصاروخية والمدافع الرشاشة ذات العيار الثقيل ومدافع مضادة للطائرات.

للقضاء على هذه الظاهرة، فمن الضروري توحيد آليات دولية جماعية لمواجهتها وصدّها والوقاية المستقبلية من عملياتها على الخريطة الملاحية العالمية، وذلك بتوحيد مصادر تجميع ورصد المعلومات حتى يتمّ إمداد المجتمع البحري بمعلومات صحيحة من خلال مصدر واحد مسؤول عن بثّ المعلومات عن هجمات القرصنة البحرية.

المبحث الثاني : الجرائم الاقتصادية والبيئية وأثرها على الأمن البحري.

ركزت خلالها على جريمتي الهجرة غير الشرعية والتهرب البحري، باعتبارهما جريمتين تستنزفان الاقتصاد الدولي والاستقرار الاجتماعي للدول، كذا البيئة البحرية وما تعانيه من الاستغلال اللاعقلاني للإنسان، وأثر الحوادث البحرية المتكررة عليها، ما يجعلها تمثل تهديدا للبيئة من خلال تلوث البحار واستنزاف الثروات البحرية.

المطلب الأول : جريمة الهجرة غير الشرعية.

تعتبر الهجرة السرية بصفة عامة ظاهرة اجتماعية قديمة ترتبط بأبعاد اقتصادية وديمغرافية وسياسية ، وتتجه تيارات الهجرة عادة إلى المناطق التي تكثر بها فرص العمل وتقل بها الكثافة السكانية ، وقد كانت الهجرة دائما تطرح مشكلات فيما يتعلق بالاندماج وتمتع المهاجرين بحقوقهم داخل الدول المستقلة ، كما تعرّف بأنّها الانتقال من مكان إلى آخر بحثا عن حياة أفضل نتيجة لبعض الظروف المؤثرة على حياة الإنسان سواء كانت سياسية ، اقتصادية ، اجتماعية أو أمنية أو أية ظروف أخرى قد تجبره على ترك موطنه والانتقال إلى موطن آخر¹. ما زاد الأمر إثارة في مجال الهجرة هو بروز ظاهرة الهجرة غير الشرعية ، والتي أثارته قلق المجتمع الدولي لارتفاعها الموهول ، وإن كان تزايدها هو نتاج الممنوع ، فهو ردّ فعل أمام غلق الأبواب أمام الهجرة الشرعية ، فأصبحت هذه الظاهرة من بين القضايا الحساسة والخطيرة التي شغلت فكر المنظمات والفاعلين والمهتمين بهذا المجال لما لها من تأثيرات سلبية على استقرار الدول المستقبلية من جميع النواحي، وخاصة الجانب الأمني.

سأحاول من خلال هذا المطلب احتواء هذه الظاهرة ومعرفة أسبابها والآثار المترتبة عنها وكيفية صدّها والحدّ من تزايدها ومعالجتها كجريمة خطيرة باتت تهدّد أمن الدول.

¹⁹- يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ. رسالة ماجستير في الحقوق فرع الدولة والمؤسسات العمومية ، جامعة بن يوسف بن خدة

كلية الحقوق، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2008-2009 ص 86

الفرع الأول : مفهوم جريمة الهجرة غير الشرعية ودوافعها.

أ) تعريفها :

الهجرة هي الانتقال للعيش من مكان إلى آخر مع نية البقاء في ذلك المكان لفترة طويلة.

كما تعرّف بأنّها "انتقال الفرد أو الجماعة من المنطقة الأصل إلى منطقة الانتقال"¹. وتعني الهجرة أيضا حسب تعريف الأمم المتحدة "انتقال السكان من منطقة جغرافية إلى أخرى وتكون عادة مصاحبة لتغيير محل الإقامة ولو لفترة محدودة"². فاختلاف الضغوط السكانية واختلاف مستويات المعيشة بين سكان البحر الأبيض المتوسط تدعو إل تزايد هذه الظاهرة، وتُصنّف الهجرة حسب مشروعيتها إلى هجرة شرعية وهجرة غير شرعية. فالهجرة الشرعية تكون بين البلدان التي لا تضع قيودا أو قوانين تمنع الهجرة ولا يتطلب الدخول إليها الحصول على تأشيرات الدخول، كما تحدث الهجرة الشرعية في الدول التي تسمح قوانينها للمهاجرين بالقدوم إليها وفقا لأنظمتها وحاجاتها من المهاجرين فتمنحهم تأشيرات دخول نظامية³.

أمّا الهجرة غير الشرعية فهي تسلل المهاجرين إلى بلدان الغير بصفة غير قانونية. كما عرفها بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين بأنّها "عبور الحدود دون التقيّد بالشروط اللازمة للدخول المشروع إلى الدولة المستقبلة"⁴.

تعاني غالبية الدول من هذه الظاهرة ، وخاصة الدول الصناعية ، وتتعدّد أساليب المهاجرين غير الشرعيين في الدخول والتسلل إلى هذه الدول، فيكون ذلك إمّا عن طريق التسلل عبر المنافذ البحرية وهذا ما هو منتشر حاليا ، أو التعاهد مع شبكات التهريب، أو

¹ - عثمان الحسن محمد نور ، د. عوض الكرم المبارك ، الهجرة غير الشرعية والجريمة، بحث ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2008، ص 16. الموقع الالكتروني:

<http://www.mauss.edu.sa/Ar/colleges/Andcenters/statigicCollegesactivities/scientific>

² - محمد عبيد النرنثاني إبراهيم ، الهجرة غير الشرعية والمشكلات الاجتماعية ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية، 2008 ، ص 142.

³ - عثمان الحسن محمد نور ، د. عوض الكرم المبارك ، الهجرة غير الشرعية والجريمة، المرجع السابق، ص 17.

⁴ - صادقت الجزائر على هذا البروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 418/03 المؤرخ في 14 رمضان 1424هـ الموافق لـ 09 نوفمبر

2003 ، ج.ر. عدد 69 المؤرخة في 17 رمضان 1424هـ الموافق لـ 12 نوفمبر 2003.

استخدام وثائق وجوازات مزورة أو التسلل إلى السفن الراسية بالموانئ خلسة أو الاختباء بالحاويات، وتقدر مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين أنه في عام 2011 بلغ عدد القادمين على نحو غير قانوني عن طريق البحر 1030 شخص من تركيا إلى اليونان و2100 شخص من شمال إفريقيا وتركيا إلى إيطاليا و5443 من شمال إفريقيا إلى إسبانيا وتقدر أن 1500 شخص لقوا حتفهم أثناء محاولة الفرار من ليبيا إلى أوروبا¹. ونظمت المفوضية في نوفمبر 2011 بيجبوتي اجتماعا للخبراء ونوقش في الاجتماع الإطار القانوني الحالي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وبحث الثغرات القائمة في التنفيذ واقترحت أدوات تنفيذية لتعزيز التعاون الدولي في هذا الصدد.

نجد أن المشرع الجزائري قد أشار إلى المسافر السري من خلال نص المادة 545 من القانون البحري "يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وغرامة مالية من 10.000 إلى 50.000 دج كل شخص تسرب خلسة إلى سفينة بنية القيام برحلة"، وهي طريقة من طرق الخروج من الحدود الوطنية، وقد عرف المهاجرون السريون بأهم الأشخاص الذين يتسللون على متن السفن لغرض الهروب إلى مكان آخر أو دولة أخرى دون وثائق رسمية، ويطلق عليهم الهاربون أو المسافرون خلسة، ويمكن أن يكونوا من أصحاب اللجوء السياسي أو الباحثين عن الرزق أو المجرمون الهاربون أو المظلومون في بلادهم. وتعد هذه الظاهرة من القضايا المعاصرة الماسة بالأمن البحري، وقد نظمت المنظمة البحرية الدولية حالتهم بالاتفاقية الدولية المتعلقة بالمتسللين لعام 1957 ولكنها لم تدخل حيز التنفيذ حينها، ولأهمية القضية اعتمدت لجنة الجمعية العامة للمنظمة البحرية سنة 2002 تعديلات على تلك الاتفاقية ودخلت حيز التنفيذ في ماي 2003، وتسعى هذه التعديلات إلى ضمان التزام الحكومات من خلال السلطات العامة والإدارات البحرية وسلطات ربانة السفن وأصحاب السفن للتعاون

¹ - الأمم المتحدة، الجمعية العامة (المحيطات وقانون البحار في تقرير للأمن العام، أوت 2012 الدورة السابعة والستون البند 76 (أ) من جدول الأعمال المؤقت، ص11 الموقع الإلكتروني:

إلى أقصى حد للوقوف ضدهذه الظاهرة الخطرة¹، وأشارت المادة 175 مكرر 1 من قانون العقوبات إلى حالات مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية عن طريق اجتياز أحد مراكز الحدود البرية أو البحرية أو الجوية ، وذلك بانتحال هوية أو باستعمال وثائق مزورة ، أو أية وسيلة احتيالية لتملص من تقديم الوثائق الرسمية اللازمة أو من القيام بالإجراءات التي توجبها القوانين والأنظمة السارية المفعول.

إذن فالهجرة غير الشرعية هي عبور الأشخاص للحدود الإقليمية بطرق مختلفة وملتوية وغير قانونية، الهدف منها أيا كانت هو الوصول إلى الضفة الأخرى.

ادغالها ما يكون تهريب المهاجرين بمساعدة عدّة شبكات وعصابات منظمة مستغلة الأزمات الاقتصادية التي تمرّ بها الدول النامية، وشغف الشباب للهجرة وتحسين أوضاعهم، لقاء أموال باهظة ، مستخدمة في ذلك الممرات البحرية والبرية التي تقلّ فيها الرقابة والتفتيش من قبل حراس الحدود دون تقديم أي ضمانات أمنية أو صحية إذ غالبا ما يتعرّض هؤلاء المهاجرين إلى الغرق بسبب الأعداد الكبيرة التي تحملها تلك القوارب.

وتجسد هذه الظاهرة فعلا أهوال الكوارث البحرية المتكررة ومعدلاتها المتصاعدة في بعدها الأمني والإنساني، إذ قد يستغل هؤلاء الشباب في أعمال إجرامية تخلّ بأمن واستقرار الدول المستقبلية.

(ب) أسباب الهجرة غير الشرعية :

إنّ تزايد حجم الهجرة غير الشرعية هو نتاج الممنوع وردّ فعل أمام غلق الأبواب أمام الهجرة الشرعية ، والسياسة التي تبنتها أوروبا في هذا المجال والتي كانت لها آثارا عكسية، فأسباب ودوافع الهجرة تبقى دائما هي بحث الأفراد في الدول النامية عن الأفضل في الدول الصناعية، وبالتالي يبحث الفرد عن أي طريقة للوصول إلى هدفه.

هناك عوامل كثيرة من شأنها المساعدة على سيطرة فكرة الهجرة وطردها من المواطنين من بلدانهم بحثا عن الأحسن، ويمكن حصرها في عوامل طرد وعوامل جذب:

¹ -أشرف سليمان غابريال ،آليات معاملة المتسللين الى أعالي البحار، قضايا وآراء ، 20 أكتوبر 2009، الموقع الإلكتروني

<http://www.ahram.org.eg/Archive/2009/10/20/opin5.HTM>

I العوامل الطاردة :

أ) العوامل الاقتصادية :

هناك عوامل اقتصادية عديدة تحرك المهاجرين، وتتجلى أساسا في الاختلاف في المستوى الاقتصادي الواضح بين الدول المستقبلية والدول الطاردة "وهذا الاختلاف والتباين هو نتيجة لتذبذب وتيرة التنمية في هذه البلاد التي لا زالت تعتمد أساسا في اقتصادها على الفلاحة والتعدين ، وهما قطاعان لا يضمنان استقرارا في التنمية"¹، مما يؤدي إلى نقص في فرص العمل وتلبية الحاجات المعيشية للمواطن وانخفاض الأجور ، وبالتالي انتشار البطالة والفقر مما ينجر عنه لا محالة سيطرة فكرة الهجرة غير الشرعية على عقول الشباب هربا من البطالة ورغبة في تحقيق حياة أفضل لهم ولأسرهم في دول يرون أنها قادرة على تحقيق حلمهم، وبالتالي يجازفون بأموالهم وأرواحهم للوصول إليها، ويرجع تدهور الأوضاع الاقتصادية في الدول النامية كذلك إلى تعثر مشاريع التنمية وانتشار الفقر، وعدم انتهاج سياسة اقتصادية تنموية يكون من شأنها على الأقل تحقيق الاكتفاء الذاتي وضمان العيش الكريم للمواطنين.

ب) العوامل الاجتماعية:

تلعب الظروف الاجتماعية المحيطة بالفرد دورا هاما في تسيير حياته، فسعي الإنسان دائما نحو تحقيق حياة كريمة له ولعائلته تجعله يسلك كل السبل، فالعامل الاجتماعي كما العمال الاقتصادي له أهميته في دفع الفرد للمغامرة بحياته، باعتباره سببا من أسباب الهجرة ، فالمشاكل الأسرية التي يعاني منها الشباب كالتفكك الأسري والفقر يؤدي حتما إلى ضعف الروابط الأسرية مما يولد عدم الاستقرار النفسي لدى الشباب خاصة. هذه المشاكل التي غالبا ما تنتج عن أسباب اقتصادية كفقر الأسرة وعدم توفر السكن اللائق ، وغياب العدالة الاجتماعية وخاصة فيما يخص توزيع الوظائف والسكنات الاجتماعية يعدّ عاملا طاردا للأفراد من أوطانهم ، هذا ما يجعل الشباب يشعر باليأس ويبدأ بالبحث عن المخرج، ولا يجد

¹ - أيمن سعيد زكريا شمسية، الحماية الجنائية للسفن داخل الموانئ البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.

غالبا غير فكرة الهجرة إلى الخارج لتحقيق طموحه والقضاء على الفقر وتسوية حياته و حياة عائلته، وتكون الهجرة هنا غالبا غير قانونية.

ج) العوامل السياسية :

للسياسة الحكيمة دور في ربط المواطن بدولته، فاستقرار النظام السياسي وإمامه بشؤون المواطنين وتوفير الخدمات العامة والعدل في توزيعها من شأنه تعزيز ثقة المواطن بدولته واعتزازه بالانتماء إليها ، ولكن متى تزعزعت هذه الثقة وهذا الشعور بالانتماء فإن علاقة المواطن ببلاده ستتأثر ، إذا غالبا ما تكون الأزمات السياسية وضعف النظام السياسي سببا في مغادرة وهجرة المواطنين لبلداتهم.

كل العوامل التي ذكرت تدخل ضمن إحداث حالة اللاأمن لدى بعض فئات المجتمع، فقد تدفع بعضهم إلى الإدمان على المخدرات والكحول أو الانتحار والتمرد والعنف والدخول في شبكات إرهابية، وقد يسعى البعض الآخر كما أشرنا إلى الهجرة ولو بطرق غير شرعية هربا من واقع مرفوض. فالشعور باللاأمن من المستوى السياسي أو الاقتصادي أو الاجتماعي، هو الذي يولد الرغبة في الهجرة لدى المواطن فرغبة المواطن في مغادرة وطنه ليست عبثية.

II عوامل الجذب :

إنّ الشباب الذي أصبح لا يرى وجودا للعدالة في وطنه، ولا يرى مخرجا لأزمة البطالة والفقر إلاّ خارج الحدود، من السهل عليه الإقدام على الموت رغبة في حياة أفضل، فالثورة الإعلامية وتزاحم الفضائيات جعلت الشباب ينظر إلى المجتمعات الغربية على أنّها الجنة التي سيجدون فيها راحتهم، ويحققون فيها أحلامهم ورغباتهم، ومظاهر الغنى والرفاهية التي يظهرها المهاجرون عند عودتهم إلى بلدانهم وحكاياتهم عن النجاح أصبح كل ذلك دافعا قويا وجذابا للهجرة، وإن كانت هذه العملية أشبه بالعملية الانتحارية¹.

¹ -عبد القادر رزيق المخادمي، الهجرة السرية واللجوء السياسي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر سنة 2012 ص 26

الفرع الثاني : تجريم الهجرة غير الشرعية.

جريمة الهجرة غير الشرعية من الجرائم المستحدثة التي لم تعرفها التشريعات العقابية إلاّ مع نهاية القرن 20 وبداية القرن 21 "فمن خلال متابعة الإحصائيات وما نشرته الصحف الوطنية عن أخبار الهجرة السرية عن طريق البحر، نجد أنّ الظاهرة بدأت بأعداد قليلة ثمّ تفاقمت حتى وصلت درجة كبيرة من الخطورة مسّت العديد من الدول"¹، وقد تزايدت بعد غلق الحدود وفرض إجراءات معقّدة لتنظيم تنقل الأشخاص ما حدّ من حرية التنقل من دولة لأخرى على حساب حماية مصالح وأمن الدول وفرض سيادتها، فتحوّلت الهجرة من حق مباح إلى جريمة.

هذه الموازنة بين المتناقضين حرية التنقل وسيادة الدولة على إقليمها خلقت جدلا واسعا بين مغلب حرية التنقل خاصة بعد تطوّر مفهوم العولة، وبين مغلب لسيادة الدولة على إقليمها وحقها في حماية أمنه وتنظيم الخروج والدخول إليه، هذا الجدل انجرّ عنه اختلاف الرؤى حول مسألة تجريم الهجرة غير الشرعية، فظهر فريقان الأوّل يدعو إلى التجريم والثاني يرفضه على اعتبار المهاجرين السريين مظلومون وليسوا مجرمين"².

أ) موقف المشرع الجزائري من تجريم الهجرة غير الشرعية :

نلاحظ أنّ المشرع الجزائري وإلى غاية 2009 لم يطبّق سوى نصّ المادة 545 من القانون البحري الجزائري، كركن شرعي للمتابعات الجزائية ضدّ المهاجرين غير الشرعيين، وإنّ كُنّا نرى أنّ نصّها لا ينطبق على وصف المهاجر غير الشرعي، فهي تشترط القصد الجنائي الخاص إلى جانب الركن المادي وهو التسرب خلسة بنية القيام برحلة، ومن المؤكد أنّه لا يوجد مهاجر نيته هي القيام بنزهة فقط، وإنّما نيّته حتما المغامرة لتحقيق حياة أفضل، كما أنّ المادة 545 من القانون البحري تحدّثت عن وسيلة المسافر السري، وهي السفينة بمعناها القانوني أي السفينة التي لها جنسية وعلم وتعتبر امتدادا لإقليم دولتها، ولم

¹ - رضوان بوعالية عداد، "تجريم الحراق"، لا يدخل ضمن البروتوكول المتعلق بمكافحة تهريب المهاجرين، مقال على الموقع :

www.aljazera.net

² - رشيد بن فريجة، جريمة مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، مذكرة ماجستير، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010 ص18

يتحدث عن القوارب والزوارق ومن هنا يتبين لنا عدم ملاءمة نصّ المادة 545 من القانون البحري الجزائري لمتابعة أسباب الهجرة غير الشرعية.

كما أنّ المشرع من خلال اعتماده على هذه المادة يخالف بروتوكول مكافحة الهجرة غير الشرعية في مادتها 05 والتي تنصّ على عدم المسؤولية الجزائرية للمهاجر السري باعتباره ضحية لشبكات التهريب، هذا الفراغ القانوني في التعامل مع الظاهرة جعل المشرع الجزائري ينتبه إلى ضرورة احتواء هذه الظاهرة، وكان ذلك باعتماده في تعديل قانون العقوبات رقم 01/09 المؤرخ في 25 فبراير 2009 استحداث المادة 175 مكرر 1 حيث أشارت المادة في فقرتها الثانية إلى المهاجر السري وأشارت إلى العقوبات المسلطة عليه من خلال نصّ الفقرة الأولى والمتمثلة في الحبس من شهرين إلى 06 أشهر وغرامة مالية من 20.000 إلى 60.000 دج أو إحدى هاتين العقوبتين، ولكن ومن خلال قراءة نصّ المادة نجد أنّ المشرع الجزائري لا زال ينظر إلى المهاجر السري على أنّه مجرم يسلب عليه الجزاء، وبالتالي لم يصحح المخالفة التي وردت في المادة 545 من القانون البحري، والمتعلقة بمخالفته البروتوكول الخاص بتهريب المهاجرين، الذي برأ المهاجر السري باعتباره ضحية وجرم فعل شبكات وبارونات تهريب المهاجرين، وقد خضعت أحكام المادة 175 مكرر 1 إلى نقاشات ساخنة داخل البرلمان الجزائري حيث تمّ اقتراح إلغاء الفقرة الثالثة من المادة 175 مكرر 1 على أساس عدم معالجة مأساة وطنية اجتماعية عايبا.

أشار المشرع الجزائري في المادة 303 مكرر 30 من قانون العقوبات إلى تهريب المهاجرين حيث عرفته بأنه القيام بتدبير الخروج غير المشروع من التراب الوطني لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة مالية أو أي منفعة أخرى.

كما أشار إلى العقوبة التي يتعرّض لها هؤلاء المهربين والمتمثلة في الحبس من 3 سنوات إلى 5 سنوات وبغرامة مالية عن 300.000 دج إلى 500.000 دج، وأشارت المادة 303 مكرر 31 إلى تشديد العقوبة بالحبس من 5 سنوات إلى 10 سنوات وغرامة من 500.000 دج إلى 1000.000 دج متى توافرت الظروف التالية:

- إذا كان من بين المهربين قاصرا.

- تعريض حياة أو سلامة المهاجرين المهربين للخطر.

- معاملتهم معاملة للإنسانية.

إذ نلاحظ أنّ المادة 303 مكرر 30 ومكرر 31 لم تجرم فعل المهاجر غير الشرعي، وأنّما أكدت على تجريم فعل شبكات التهريب، وشدّدت العقاب عليهم كلما كان هنالك تهديد لحياتهم أو سوء معاملتهم.

(ب) علاقة الهجرة غير الشرعية بالجريمة :

أصبحت ظاهرة الهجرة غير الشرعية تشكل هاجسا أمنيا واجتماعيا للدول المستقبلية، إذ غالبا ما يندسّ وسط هؤلاء المهاجرين بعض المجرمين ومن يشتغلون في عمليات التخريب والجريمة المنظمة¹، ما يؤدي إلى ظهور خلايا إرهابية تعمل على زرع الفوضى والنزاعات داخل هذه الدول عن طريق نشر الأفكار المتطرفة، كما قد يستغل هؤلاء الشباب المهاجرين في عمليات إجرامية يدفعهم إليها هؤلاء المهربون، إذ يجدون أنفسهم فجأة بين أيدي شبكات مافيا وعصابات إرهابية تستغل ضعفهم وأحلامهم، في القيام بأعمال إجرامية لقاء مساعدتهم على بلوغ حلمهم كتهريب الأسلحة في تلك القوارب أو المخدرات، والقيام بأعمال إرهابية من شأنها زعزعة أمن واستقرار تلك الدول، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإنّ المهاجر السري ببلوغه مقصده، يجد نفسه غالبا تائها وبدون هوية ما يجعله مضطربا ويسعى جاهدا لكسب قوته ما يدفع به إلى السرقة وأحيانا القتل، وبالتالي إثارة البلبلة والفوضى داخل الدولة المستقبلية، كما قد تدفعهم الحاجة والتهميش إلى الانضمام وإتباع عصابات إرهابية وإجرامية وعصابات الدعارة التي تستغلهم في تنفيذ جرائمها وعملياتها، كما قد يتسبّب هؤلاء المهاجرين في نشر العديد من الأمراض الخطرة داخل هذه الدول كالإيدز².

أصبحت الهجرة بعد أن كانت حقا مباحا جريمة خطيرة تدخل ضمن حلقات الجريمة المنظمة، باعتبارها تشكل خرقا للمواثيق الدولية وتهديدا أمنيا لاستقرار المجتمعات وخاصة

¹ -عبد القادر رزيق المخادمي، المرجع السابق ص'42

² .1.أيمن سعيد زكريا شمسية المرجع السابق ص'94

دول الاستقبال من جميع النواحي الأمنية والاقتصادية والاجتماعية والإنسانية، بحيث لم تعد تخصّ فقط المهاجر الذي يريد الخروج من واقع الفقر والحاجة إلى تحقيق حياة مستقرة وكرامة له ولعائلته ، بل أصبحت تدار من قبل شركات وعصابات منظمة، تسعى إلى تهريب الشباب لقاء مبالغ باهظة واستغلالهم في عمليات إجرامية تهدد أمن الدول ، واستنزاف للطاقات الشبابية من أراضيها.

الفرع الثالث : الإجراءات الأمنية لمكافحة الهجرة غير الشرعية.

اهتمت جل التشريعات بهذه الظاهرة، ويختلف الاهتمام حسب درجة الخطورة المترتبة عنها، حيث تعمل على تفعيل أجهزة الرقابة على الحدود البحرية وتطوير قوانينها وأنظمتها وتكييفها بما يتناسب مع حجم الظاهرة ومخاطرها، بهدف الحدّ منها كما هو الحال بالنسبة للإجراءات التي اتخذتها الجزائر من خلال العقوبات التي وضعتها في حق المهاجرين السريين، وكل شخص غادر الإقليم الوطني بصفة غير مشروعة كما شددت في المادة 303 مكرر 30 من قانون العقوبات الجزائري العقوبة على شبكات تهريب المهاجرين وكما حدّدت ووضحت وزادت من مهام مصالح الأمن المختصة كحراس السواحل الذين تتمثل مهامهم في المحافظة ومراقبة الحدود البحرية، ومراقبة المرور البحري على طول السواحل الوطنية بالتنسيق مع شرطة الحدود البحرية خاصة في مجال محاربة الهجرة السرية، "وكذلك شرطة الحدود التي تهمّ هي الأخرى بتطبيق التعليمات المنظمة لحركة عبور الأشخاص والبضائع عبر الحدود وقمع الجريمة بكل أنواعها، ومكافحة الهجرة غير الشرعية باعتبارها عمل غير مشروع حيث تتخذ ضدهم الإجراءات المناسبة والمتمثلة في المتابعة القضائية"، وكذا البحرية التونسية حيث أعدت هي الأخرى العديد من القوانين والنظم الداخلية بهدف الحدّ من انتشار الظاهرة باعتماد إجراءات وقوانين جديدة تتميزّ بتشديد العقوبة على المهاجر السري وعصابات التهريب وتوسّع المشرع التونسي في تجريم كل عناصر منظومة الهجرة غير الشرعية مثل الأشخاص المهربين أنفسهم، ومن ساعدهم أو مالكي الأماكن التي تؤويهم"¹.

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 471.

كما سعت الدول الأوروبية التي مسّها الضّرّ، ولم تعد تريد استقبال المزيد من المهاجرين النازحين إليها، إذ أصبحت تصنّف الظاهرة ضمن أهمّ القضايا الأمنية حيث ربطها الاتحاد الأوروبي بالإرهاب، وأصبح من الاحتمالات الواردة وجود أعضاء من الجماعات الإرهابية بين المهاجرين وتحوم الشبهات حول مسلمي إفريقيا، وحاول الاتحاد وضع حلول لها وكانت في مجملها إجراءات أمنية صارمة (كسياسة الستار الحديدي)، "حيث خصّصت الحكومة الإسبانية مثلاً 165 مليون دولار سنة 2000 لتحسين جبل طارق باستعمال أكثر التكنولوجيات تقدّمًا في مجال الاستشعار والرصد، كرادارات بعيدة المدى، والكاميرات الحرارية، وأجهزة مراقبة ليلية وأشعة تحت الحمراء وطائرات مروحية ودوريات"، وغيرها من المبادرات التي اتخذتها دول أوروبية أخرى، ولكن بالرغم من هذه التدابير والأموال التي تصرف، فإنّ سيول المهاجرين مستمرة في التدفق وما زالت شبكات التهريب تتخطّى كل تلك الحواجز، فتبيّن لأوروبا أنّ الحلّ لن يكون ما دامت الدواعي والدوافع للهجرة قائمة، فهي حلول غير عملية كونها تهمّل الأسباب والظروف المحيطة بموضوع الهجرة غير الشرعية، ولا تتماشى مع ما تدعو إليه المواثيق والمعاهدات الدولية ومنظمات حقوق الإنسان التي تنادي بحرية الإنسان في التنقل والإقامة حيث يشاء، كما أنّ ما أخذت به التشريعات الداخلية للدول المصدرة للمهاجرين، قد شدّد العقوبة على المهاجر السري، وفي ذلك مخالفة لما أقرّه بروتوكول الهجرة غير الشرعية الذي اعتبرهم ضحايا لسياسات بلدانهم، "وقد رفض الاتحاد العام التونسي والرابطة التونسية لحقوق الإنسان الحلول الأمنية لمحاربة الهجرة غير الشرعية"¹. وبدل إنفاق الدول الأوروبية لأموالها في الطريق الخطأ، يفترض بها التركيز على دعم مشروعات تنموية يكون عمادها مؤسسات المجتمع المدني، ودعم البلدان المرسلّة للمهاجرين لمواجهة مشكلات الفقر والبطالة، والقيام بحملات واسعة للتوعية بأخطار الهجرة غير المشروعة، وفي هذا الإطار يعدّ إعلان برشلونة أحد الحلول الناجعة والفاعلة للتخفيف من حدّة تيارات الهجرة غير الشرعية القادمة من بعض الدول الإفريقية.

¹ - باسر عوض الكريم مبارك، عثمان الحسيني محمد نور، المرجع السابق، ص 87.

" أخذت الظاهرة أبعادا خطيرة بعد ظهور شبكات منظمة للجريمة وسط المهاجرين ما يتطلب تكثف الجهود بين دول الإرسال ودول العبور والاستقبال لتحمل مسؤولية اتخاذ تدابير مشتركة وغير انفرادية من أجل الوصول إلى الحلول الملائمة لهذه المشكلة، ومحاولة إيجاد التوافق بين البعد الأمني وسياسات التنمية واتخاذ تدابير جماعية من أجل تحقيق نمو اقتصادي واجتماعي للبلدان المرسله للمهاجرين"¹.

المطلب الثاني : جريمة التهريب البحري.

يعتبر التهريب البحري طريقة قديمة اعتمدها المهربون منذ أمد طويل، باستعمال القوارب والسفن قصد تهريب المواد المحظورة من مكان لآخر ومن دولة لأخرى، ويعتبر التهريب أيا كان ونوعه نشاطا إجراميا دوليا وتجارة غير مشروعة، يستلزم اهتماما عاجلا وأولوية قصوى، كونه يدرّ أموالا وثروات طائلة، تمكن المنظمات والعصابات الإجرامية من اختراق وتلويث وإفساد الحكومات والمؤسسات التجارية المشروعة، والمجتمع في جمع مستوياته خاصة الأمنية والصحية، ويعتبر تهريب الأسلحة والمخدرات من أبرز أنواع التهريب البحري.

ساتناول من خلال هذا المطلب دراسة هذا النشاط الإجرامي المنظم مركزة على تهريب المخدرات بحرا.

الفرع الأوّل : أركان جريمة التهريب البحري وأهم صوره.

التهريب عموما هو عملية غير قانونية، يرتكبها الفرد من أجل إشباع رغباته وحاجاته الخاصة، وهو من الجرائم الخطرة المعاقب عليها قانونا في كل التشريعات لنتائجه السلبية على استقرار الدول .

أ- أركان جريمة التهريب البحري: ككلّ الجرائم يقوم التهريب على (03) أركان هي:

¹ - التنمية بدل الحلول الأمنية لمواجهة الهجرة غير الشرعية، الموقع على الأنترننت: <http://ww.dw-world.dexdw/article/0,163352,00/html>

1- **الركن الشرعي** : ونعني به وجود نص قانوني يجرم الفعل ويخصه بعقوبة، والمبدأ العام في قانون العقوبات أنه لا جريمة، ولا عقوبة إلا بنص من القانون " ويتبين ذلك في التشريع الجزائري بالأمر 06-09¹ في مجال التجريم والعقاب ، كما تستمد جريمة المخدرات عدم شرعيتها من خلال قانون مكمل لقانون العقوبات وهو القانون المتعلق بحماية الصحة وترقيتها².

2- **الركن المادي** جرائم التهريب شأنها شأن جميع الجرائم يقوم ركنها المادي على ثلاثة عناصر وهي : السلوك الإجرامي ، النتيجة الإجرامية والعلاقة السببية.

3- **الركن المعنوي** : يجب أن يكون وقوع العمل الإجرامي وليد إرادة فاعلة، وبالتالي هناك علاقة نفسية بين الفعل وإرادة القائم بها، وهذه العلاقة هي الركن المعنوي، ويقوم هذا الركن في جرائم التهريب بمجرد قيام المهرب بتهريب السلع مع علمه بالمنع القانوني.

ب- أهم صور التهريب :

يعتبر التهريب البحري من عمليات التهريب المشددة التي تعتمد على وسائل نقل وأجهزة دعم واتصال متطورة، وبالتالي يعتبر من أخطر أنواع التهريب كونه يساهم في نقل بضائع ومواد أكثر وبوحجم أكبر ، وتظهر خطورته وجسامته في تهريب المخدرات والأسلحة والبشر، إذ تشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى نشاط التهريب في عمليات النقل ذات الخطوط المتعددة كالسفن المخصصة لنقل الركاب، حيث يتم إخفاء هذه الممنوعات في حقائب الركاب أو السفينة ذاتها ، ويشترك القراصنة البحريون في عمليات التهريب ويستغلون في عملياتهم ما يتم تهريبه من أسلحة.

أ) **تهريب الأسلحة**: يعتبر من أبرز الأنشطة ارتباطا بعدم الاستقرار، إذ لا يمكن تصور العنف السياسي ومعظم أشكال الجريمة المنظمة من دون سلاح، إذ تشكل عمليات تهريب الأسلحة والمخدرات تهديدا مباشرا لأمن الدولة، وخاصة إذا كانت موجهة لتغذية الأعمال الإرهابية.

¹ - الأمر رقم 06-09 المؤرخ في 19 جمادى الثانية 1427هـ الموافق لـ 15 جوان 2006 المعدل والمتمم للأمر 05-06 المتعلق بمكافحة التهريب، الجريدة الرسمية، عدد 47 ، المؤرخة في 19 جويلية 2006، ص 20.

² - القانون رقم 85-05 المؤرخ في جمادى الأولى عام 1405هـ الموافق لـ 16 فبراير 1985م المتضمن حماية الصحة وترقيتها ، الجريدة الرسمية عدد 08 ، المؤرخة في 17 فبراير 1985، ص 176.

ب) تهريب المخدرات: وهي الصورة والجريمة التي سأتناولها من خلال هذه الدراسة مبرزة أهم أسبابها وطرق مكافحتها، إذ يعتبر تهريب المخدرات من أصعب العمليات وأشدّها خطراً، وبالتالي أشدّها حاجة لتضافر الجهود الدولية، وقد كان وراء تزايد التهريب بحراً عدّة عوامل من أهمّها:

- أن المجال البحري يعتبر وسيلة الربط بين الدول والقارات، حيث استغل النقل البحري لنقل الركاب والبضائع بغزارة كبيرة، قبل اكتشاف النقل الجوي، كما يعتبر أقلّ تكلفة وأعظم سعة وأشمل امتداد لشتى بقاع الأرض، هذه الخصائص استغلها المهربون في نقل تجارتهم غير المشروعة¹.

- أن تركز أماكن إنتاج المخدرات، وإطلاقها على المحيطات البحرية الرئيسية جعل المهربين يستغلونها لنقل تجارتهم باعتبارها أيسر وآمن الطرق لنقل المخدرات إلى أسواق الاستهلاك.

- كما أن السواحل البحرية للعديد من الدول المنتجة أو المستهلكة تمتدّ إلى مئات الأميال البحرية، ما جعل السلطات عاجزة على فرض سيطرتها الأمنية الكاملة عليها، وهذا ما أعطى الفرصة للمهربين لتوزيع عملياتهم، كاليمن حيث بلغ شريطه الساحلي 2500 كلم، ويعتبر اليمن نظراً لموقعه الإستراتيجي مجالاً خصباً للعديد من الجرائم البحرية كالقرصنة وتهريب الأسلحة، ومنطقة عبور آمن لتجارة المخدرات من منطقة الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك².

- صعوبة إجراء عمليات التفتيش والمراقبة للسفن والحاويات داخل الموانئ، لما يشهده النقل البحري للبضائع والتجارة الدولية من ضخامة وقوّة، وكذا السرعة التي تفرغ من خلالها الحاويات والسفن بمواعيد محدّدة، كل هذا يجعل عمليات التفتيش صعبة لهذا الكم الهائل من الحاويات خاصة في الدول النامية التي تقلّ بها الإمكانيات المادية اللازمة، ما يعطي المهربين الفرصة لإنجاح عمليات تهريب المخدرات، وأصبحت الحاويات مشكلة تواجه الجمارك عند تدفق البضائع، حيث يخفي المهربون بضائع محظورة داخل بضائع منقولة بطرق مشروعة وإخفائها أسفل الحاويات أو في جوانبها، كالأسلحة والكحول والمخدرات، خاصة في حالة

¹ - عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 219.

² - يحيى اليانعي، شواطئ اليمن البوابة المفتوحة لعمليات التهريب الخطرة، الموقع على الأنترنت: www.adelife.net/news/943.

النقل من الباب إلى الباب، حيث لا تفتح الحاوية أو تفرغ إلا من طرف المرسل إليه، فقد أصبح من الممكن وضع مخابئ معدة للتهريب داخل الحاويات يصعب على إدارة الجمارك تحديدها رغم استخدام وسائل متطورة زيادة على المسح الإشعاعي (السكانير).

الفرع الثاني : أثر تجارة المخدرات على الأمن الدولي والوطني وآليات مكافحتها.

تعدّ المخدرات الصورة النموذجية للجريمة المنظمة في الوقت الراهن، حيث تقوم على شبكات بالغة التعقيد وترتبط بالعديد من الجرائم التي تتسم بقدر كبير من التنظيم والعنف والإرهاب، حيث أصبح سلاحا خفيا أكثر خطورة، باعتبارها جريمة دولية، "وقد أبرزت العديد من الاتفاقيات أنّها جريمة ضدّ البشرية والمجتمع الدولي، لإخلالها بقواعد دولية محدّدة ومنظمة، فهي خرق لقواعد الشرعية الدولية"¹.

تتجلى صور ارتباطها بالإرهاب فيما يلي:

- استخدام المخدرات بديلا عن النقود للمقايضة على الأسلحة للجماعات الإرهابية مما يزيد من نفوذها.

- الأرباح والثروات الطائلة تمكن المنظمات الإجرامية الإرهابية الدولية منها والوطنية من اختراق وتلوّث وإفساد الحكومات.

- قيام الجماعات الإرهابية بحماية مناطق زراعة المخدرات في العالم مقابل توفير الدعم المالي لها، أو زراعتها لمناطق أخرى بالمخدرات أو الاتجار فيها، للمساهمة في تنفيذ عملياتها في ظلّ التكلفة المالية الباهظة للعمليات الإرهابية.

- مشاركة تجار المخدرات في صناعة القرار السياسي، فقد وصل بعضهم لتقلد بعض المناصب السياسية المهمّة، كما تورّط كبار المسؤولين سياسيا واقتصاديا في أمريكا اللاتينية في شبكات عالمية منظمة ذات تسليح قوي للاتجار غير المشروع في المخدرات (كولومبيا) ممّا يؤكّد وجود روابط قويّة بين عصابات المخدرات وما يتصل بها من أنشطة إجرامية منظمة تتسم بالعنف وتهدّد استقرار وأمن المجتمعات.

¹ - عبد المنعم داود، المرجع السابق، ص 233.

I- آليات مكافحة تهريب المخدرات بحرا : خطورة هذه الظاهرة أدت إلى وجوب مجابتهها وصدّها على كل المستويات :

1- على المستوى الداخلي:

إنّ الأرباح التي يحققها أباطرة التهريب، ما هي إلاّ خسائر تتكبّدها خزينة الدولة، وبالتالي تؤثر على اقتصادها ، هذا ما أوجب اتخاذ الإجراءات والتدابير الأمنية اللازمة للحدّ من ظاهرة التهريب ، وهذا ما تناوله المشرع الجزائري في حيث تشير المادة الأولى منه إل الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب دعم وسائل مكافحة التهريب من خلال:

- وضع تدابير وقائية.
- تحسين أطر التنسيق بين القطاعات.
- إحداث قواعد خاصة في مجالي المتابعة والقمع.
- مراقبة تدفق البضائع التي تكون عرضة للتهريب.
- تعميم استعمال وسائل الدفع الإلكتروني.
- دعم الترتيب الأمني للشريط الحدودي وخاصة المناطق البعيدة عن مراكز المراقبة.
- ترقية التعاون الدولي في مجال مكافحة التهريب.

بيّنت المادة 06 الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب نشأة الديوان الوطني لمكافحة التهريب، ومن أبرز صلاحياته:

- إعداد برنامج عمل وطني لمكافحة التهريب والوقاية منه.
- اقتراح تدابير لترقية وتطوير التعاون الدولي في مجال مكافحة التهريب.
- التقييم الدوري للأدوات والآليات القانونية وكذا الإجراءات الإدارية المعمول بها في مجال مكافحة التهريب.

هذا إضافة إلى لجان محلية تنشأ على مستوى كل ولاية تعمل تحت سلطة الولاية، وقد كان لمصالح الأمن الوطني دور في مكافحة التهريب، وهذا ما يتبيّن من خلال المواد 30، 34 من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب.

كما أشار الأمر 06/05 في المواد 35-41 إلى التعاون الدولي في عدّة مجالات:

- **المجال القضائي** : مع مراعاة مبدأ المعاملة بالمثل وفي حدود ما تسمح به المعاهدات والاتفاقيات والترتيبات ذات الصلة والقوانين، تقام علاقات تعاون قضائية على أوسع نطاق ممكن مع الدول، بهدف الرقابة والبحث والتحري ومحاربة جرائم التهريب وضمان الأمن الدولي.

- **التعاون العملي** : مع مراعاة مبدأ المعاملة بالمثل في إطار الاتفاقيات الثنائية ذات الصلة، توجه طلبات المساعدة في مجال محاربة التهريب الصادرة عن السلطات الأجنبية كتابيا أو بطريقة إلكترونية إلى الجهات المختصة مصحوبة بكل المعلومات .

- **التعاون التلقائي** : في إطار الاتفاقيات الثنائية ذات الصلة، يمكن السلطات المختصة تقديم المساعدة تلقائيا للدول الأجنبية ودون أجل، في حالات التهريب التي قد تهدد بشكل خطير الاقتصاد والصحة والأمن الوطني والدولي.

إذن فمكافحة التهريب تبدأ من الداخل وذلك بتضافر الجهود الوطنية والتنسيق بين مختلف مصالح الأمن، وخاصة الشرطة والجمارك وحراس السواحل والدرك الوطني لتفكيك شبكات التهريب واعتقالهم، ومصادرة الأموال والممتلكات واستعمال الوسائل التقنية الحديثة في عمليات المراقبة.

2- على المستوى الدولي :

لقد أدرك المجتمع الدولي أبعاد هذه المشكلة وتطوراتها بكافة أشكالها وصورها وتداعياتها، ما جعله يسعى جاهدا بكافة أجهزته ومؤسساته لصدّها، إذ عقدت المؤتمرات والاجتماعات المتخصصة وأبرمت الاتفاقيات على كافة المستويات الدولية والثنائية ومتعددة الأطراف، ووضعت الإستراتيجيات الكفيلة بمراقبتها ومتابعة تطوراتها، وقد استهدف التعاون الدولي في المجال البحري التوصل إلى مجموعة القواعد المنظمة للملاحة البحرية في مختلف بحار العالم "وتتحدّد مصادر التعاون الدولي البحري لمكافحة المخدرات في مصدرين أساسيين:

الأول فيما جاءت به الاتفاقيات الدولية المقتنة لأحكام قانون البحار والثاني في الاتفاقيات الدولية المحرمة للإنتاج والاتجار واستعمال المواد المخدرة والعقاقير والمؤثرات العقلية¹. من أهم الاتفاقيات الدولية اتفاقية قانون البحار جنيف 1958، والذي تطوّرت قواعده إلى أن توصل إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، حيث أشارت هذه الاتفاقية في المادة 108 فقرة (01) إلى وجوب تعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن، واتفاقية 1961 والمعدلة ببروتوكول 1972 والتي أكدت على الحاجة لزيادة التعاون الدولي لمكافحة المخدرات، واتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة التهريب غير المشروع للعقاقير المخدرة 1988.

يتضح التنسيق والتعاون بين هذه الاتفاقيات والقانون الدولي للبحار من خلال النقاط

التالية:

- 1- تقييد حق المرور البريء للسفن في المياه الإقليمية²: فرغم تبني قانون البحار لهذا المبدأ إلاّ أنّه اشترط في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار أن المرور يفقد صفة البراءة إذا أضّرّ بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها، بحيث يسمح بالقيام بإجراءات الرقابة والتفتيش والأمن البحري على السفن المشتبه بها، ويعتبر هذا القيد إعمالاً للتعاون البحري.
- 2- تقييد الحرية في أعالي البحار: نصّت عليه المادة 108 ف1-2 من اتفاقية 1982 "حيث أوجبت تعاون جميع الدول في مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، وإلزام أية دولة تتوافر لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأنّ سفينة ترفع علمها تقوم بهذه الجريمة أن تطلب تعاون الدول الأخرى لقمع هذا النشاط"، وقد عقدت بعض الاتفاقيات الثنائية تؤكد حق اعتراض

¹ - محمد فارق عبد الحميد كامل، التهريب البحري للمخدرات، تقنيات مكافحة والتعاون الدولي في تنفيذها، الفكر الشرطي، المجلد 12، العدد (47)، 2003، ص87.

² - المرور البريء هو استعمال السفن للبحار الإقليمية دون قصد إتيان أعمال تضرّ بأمن الدولة أو سياستها العامة أو مصالحها المالية، وأن يتمّ هذا المرور وفق نصوص الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى (انظر: إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، 1985، ص 137) وهو عبارة عن رخصة المشروعية لمرور السفن الأجنبية دون عرقلة.

السفن أثناء إبحارها في البحر العالي بصورة متبادلة وأبرزها الاتفاقية المبرمة بين بريطانيا والو.م.أ.¹.

كما أقرّ حق الزيارة والتفتيش والمطاردة للسفن المشبه بها، وهي إجراءات كلّها هدفها تعاون الدول في مكافحة هذه الجريمة التي باتت تمثل خطراً فعلياً على الأمن والاستقرار الدوليين.

هذا ما عهدت الاتفاقيات الدولية المشار إليها إلى تجسيده في بنودها، إذ تنصّ اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 في المادة 17 الخاصة بالاتجار غير المشروع بالمخدرات عن طريق البحر إلى:

- تعاون الأطراف إلى أقصى حدّ ممكن وبما يتفق مع القانون الدولي للبحار على منع الاتجار غير المشروع.

- يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاشتباه في أنّ إحدى السفن التي ترفع علمه أو لا ترفع علماً ولا تحمل علامات تسجيل ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يطلب مساعدة أطراف أخرى على منع استخدامها لهذا الغرض، ويجب على الأطراف التي يطلب إليها ذلك أن تقدّم المساعدة المطلوبة منها في حدود الإمكانيات المتاحة لها.

- يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأنّ إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقاً للقانون الدولي وترفع علم طرف آخر، أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك.

- يجوز للدولة التي ترفع السفينة علمها أن تأذن للدولة الطالبة وفقاً للفقرة (3) من اتفاقية 1982 أو لمعاهدة نافذة بينهما، أو لأيّ اتفاق أو ترتيب تتوصّل إليه تلك الأطراف على أي نحو آخر، بالقيام بما يلي:

(أ) اعتلاء السفينة.

(ب) تفتيش السفينة.

¹ - محمد فاروق عبد الحميد كامل، المرجع السابق، ص 89.

(ج) وفي حالة العثور على أدلة تثبت التورّط في الاتجار غير المشروع، تتخذ ما يلزم من إجراءات إزاء السفينة والأشخاص والبضائع التي تحملها السفينة.

- وبالقيام بهذه الإجراءات يجب مراعاة الأطراف لسلامة الحياة في البحار وأمن السفينة والبضائع.

- كما يجب التعاون بين الأطراف في إعطاء المعلومات والإجابة عن الاستشارات التي يطلبها الطرف المعني.

تشير في الفقرة (10) إلى أنه لا يجوز أن يقوم بهذه الاعمال طبقا للفقرة (4) إلا لسفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة ويسهل تبين أداؤها لمهام رسمية.

- كما يجب أن لا يمسّ أي عمل بحري بحقوق الدول الساحلية والتزاماتها وممارستها لاختصاصها القضائي وفقا للقانون الدولي للبحار وفسّرت الاتفاقية في المادة (18) (مناطق التجارة الحرة والموانئ الحرة) إلى وجوب اتباع تدابير لمنع الاتجار غير المشروع بالمخدرات في الموانئ من خلال:

أ) مراقبة حركة البضائع والأشخاص في مناطق التجارة الحرة والموانئ الحرة من خلال السلطات المختصة بالتفتيش، حيث يتمّ تفتيش البضائع والسفن الداخلية والخارجية، وقوارب النزهة وسفن الصيد... وعند الاقتضاء تفتيش أطقم القيادة والمسافرين وأمتعتهم.

ب) إقامة نظام والاحتفاظ به لكشف الشحنات التي يشتبه في أنها تحتوي على مخدرات.

ج) إقامة أجهزة مراقبة والاحتفاظ بها في مناطق الموانئ وأرصفتها.

نفس الإجراءات والتدابير نصّت عليها الاتفاقية العربية لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية في المادتين 14 و15 واتفاقية المؤثرات العقلية 1971 في المادتين 17 و18¹.

ندرك إذن ما كان لهذه الاتفاقيات والمعاهدات من دور في تجميع الجهود والتعاون بين الدول لقمع وصدّ هذه الجريمة الخطرة، وبالإضافة إلى هذا كان لابدّ من التعاون في المجال

¹ - نصر الدين ماروك، جريمة المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دار هومة للطباعة والنشر، 2007، الجزائر، ص 477 و404.

التقني فالتقدم العلمي التكنولوجي الحديث يكشف عن العديد من التقنيات الحديثة التي تسهم في إنجاح وتسهيل العمليات البوليسية البحرية لمكافحة تهريب المخدرات بحرا. إعمال هذا التعاون وتفعيله فيما بين الدول جعل اتفاقية قانون البحار 1982 تلزم الدول الأطراف التي تمتلك هذه التقنيات والإمكانات المادية بمساعدة الدول النامية، وتشجيع هذه الدول على طلب المساعدة والعون التقني، وتمثل هذه الوسائل التقنية في متابعة السفن في أعالي البحار عن طريق الاستشعار عن بعد بواسطة الأقمار الصناعية والتي لعبت دورا هاما في المتابعة الدقيقة لحركة السفن وتحديد السفن المنطلقة من الأماكن المشبه بها ومتابعة حركتها وتوقفها وانطلاقها، الأخذ بهذه التقنية في تزايد مستمر في عدد كبير من الدول لفاعليته وبنجاعته، كما تستعين الأجهزة الأمنية والجمركية بالعديد من الأجهزة الإلكترونية، لتسهيل عمليات المراقبة والتفتيش، خاصة الحاويات دون فتحها كالأنسكرب الذي يخترق الحاوية من فتحات صغيرة وينقل صورة عما يوجد بداخلها، وأجهزة كشف الوثائق المزورة التي يعتمدها المهربون لإبعاد الشبهة، والاستعانة كذلك بالكلاب المدربة على كشف مخابئ المواد المخدرة التي تسهم في تقليص مدّة التفتيش¹.

ساهم استخدام الرادار أيضا في مراقبة المسطحات المائية الإقليمية والداخلية والمناطق الملاصقة لها والمناطق الاقتصادية والبحر العالي، حيث استطاعت هذه التقنية الكشف عن العديد من عمليات التهريب التي تقوم بها بعض السفن الناقلة للمخدرات والتي تتوقف في حدود أعالي البحار لإنزال حمولتها لتقلها في قوارب صغيرة متخفية تحت ستار النزهة أو الصيد، أو تعمد إلى إسقاط حمولتها في المياه المغلقة وتأتي الزوارق لالتقاطها بواسطة الغواصين².

اهتمت الجزائر على غرار باقي الدول بهذه الظاهرة، باعتبارها قد تحوّلت من بلد عبور إلى سوق للمخدرات ما جعلها تشدّد الرقابة على حدودها الساحلية خاصة من خلال تجنيد

¹ - وضاح الحمود، استخدام التقنيات الحديثة في مجال أمن الحدود، الندوة العلمية، تأمين المنافذ البرية والبحرية والجوية: 26 جانفي 2009، جامعة نايف للعلوم الأمنية، ص 12.

² - محمد فارق عبد الحميد كامل، المرجع السابق، ص 12.

السلطات المختصة، كالدرك الوطني وحرّاسي السواحل، وتزويدها بالإمكانات المتاحة لمواجهة هذه الجريمة التي تمس باستقرار البلاد أمنيا واقتصاديا. حيث أثمرت جهود هذه الهيآت في العديد من المرات في إحباط العديد من عمليات التهريب، حيث ضبطت فرقة الدرك الوطني بعين تموشنت أكبر محاولة لإغراق الجزائر بالسموم القادمة من المغرب واسترجعت أكثر من 6,3 طن من الكيف المعالج قذفتها مياه البحر¹.

كما انضمت للعديد من الاتفاقيات المناهضة لهذه الجريمة، كاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة تهريب المخدرات، بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 41/95 المؤرخ في 26 شعبان 1415هـ الموافق لـ 28 يناير 1996 يتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات الموقعة في فيينا بتاريخ 20 ديسمبر 1981 (الجريدة الرسمية العدد 07، ص 195) واتفاقية المؤثرات العقلية المصادق عليها بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 77-177 المؤرخ في 26 ذي الحجة عام 1397 الموافق لـ 7 ديسمبر 1977 المنشور في الجريدة الرسمية عدد 08، 1977.

رأينا إذن ما لتهريب المخدرات بحرا من آثار سلبية، وكيف أصبحت هذه العملية جريمة خطيرة تتصل بجرائم أخرى تهدد استقرار وأمن المجتمعات، حيث أنّ الأموال التي تجني من التهريب أصبحت دعما للجماعات الإرهابية وعصابات تهريب الأسلحة ولا أخطر على الأمن الدولي من هاتين الجريمةتين.

هذا ما يستوجب أن يكون التعاون الدولي حثيثا وجديا وأن تعمل الدول الغنية على مساعدة وإعانة الدول الفقيرة وخاصة المنتجة لهذه المادة بالإمكانات اللازمة، و الوسائل التقنية التي يجب تعميم وتفعيل الاستفادة منها في عمليات المكافحة، وتطوير قواعد القانون الدولي البحري بما يسهل عمليات المراقبة والمطاردة لقمع عصابات تهريب المخدرات ووضع حدّ لها، كما يفترض بالمجتمع الدولي اعتماد عقوبات اقتصادية وقانونية على الدول المنتجة للمخدرات والمروّجة لها.

¹ - جريدة الفجر، أمواج من المخدرات المغربية على الحدود البحرية الجزائرية 24-04-2009 الموقع على الأترنت

المطلب الثالث: التلوث البحري.

أدى إدراج البحر والمحيطات ضمن ميدان نشاط الشعوب الاقتصادية الفعال إلى ظهور أساطيل النقل والصيد، التي ساعدت على توسيع التجارة وإنشاء العديد من الموانئ، وظهور المدن والمراكز الصناعية الساحلية، هذا التهافت على البحر أثر سلبا على البيئة البحرية حيث ترتب على مغالاة الإنسان في استغلال هذه الموارد لتلبية حاجاته ومتطلباته المتجددة، إحداث تغيرات في النظم البيئية تجاوزت في كثير من الأحيان حدود احتمالاتها¹، إذ لم تعد تستوعب ما يطرأ عليها من تغيرات، مما أدى إلى حدوث تدهور بيئي خطير كان سببا في بروز أحد أهم المشاكل البيئية، والمتمثلة في التلوث البحري، هذه الظاهرة التي أخذت قسطا وافرا من اهتمام الدول خاصة بعد الحوادث الكارثية التي عرفتها البحار، والتي تأتي على رأسها غرق السفينة توري كانيون² 1967.

اهتمت الجزائر بمعالجة هذه الظاهرة، كونها من دول البحر الأبيض المتوسط الذي يعتبر شريان الحياة التجارية الصناعية ومنطقة عبور بترولي، ما يجعله منطقة جد حساسة للتلوث البحري، وكون مياهه لا تتجدد إلا مرة كل ثمانين سنة²، وذلك بانضمامها للعديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية، كالتصديق على البرتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ³، والاتفاق الإقليمي بين الجزائر والمغرب وتونس المتضمن المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب البحر الأبيض المتوسط⁴، كذا انضمامها للاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه التسبب في تلوث

¹ - عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص 156.

² - Mohamed Kahloula, la protection juridique du milieu maritime en droit Algérien et la nécessité d'une coopération inter Maghrébine, Revue juridique et économique, N° 1, 1995, p 05.

³ - مرسوم رئاسي رقم 05-71 المؤرخ في 4 محرم 1426 الموافق لـ 13 فبراير 2005 المخر. بمالطا يوم 25 يناير 2002، الجريدة الرسمية،

العدد 12، المؤرخة في 13 فبراير 2005، ص 3

⁴ - مرسوم رئاسي 06-302 الممضي في 2 سبتمبر 2006، الجريدة الرسمية عدد 63 المؤرخة في 8 أكتوبر 2006 الموقع بالجزائر في 20 يونيو

2005 ص 4

زيتي، المنعقدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبرتوكولها المبرم بلندن سنة 1973¹، وهذا الاهتمام كان لاعتبار البحر الأبيض المتوسط طريق هام لنقل الزيوت والمحروقات، وبالتالي وجود خطر تلوث دائم يفرض على الدول الساحلية بذل الجهود المستمرة من أجل التنظيم والاستعداد لمكافحة حوادث التلوث البحري على المستوى الوطني والإقليمي والدولي. سأتناول من خلال هذا المطلب مفهوم التلوث البحري وإبرازه كجريمة بيئية خطيرة تقتضي استعمال كل الأساليب لمكافحةها ومعاقبة المتسببين بها، وكذا لاعتباره نتيجة حتمية لكل الحوادث البحرية من تصادم وغرق وحرائق وغيرها.

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري ومصادره.

يعتبر التلوث البحري ظاهرة بيئية من الظواهر التي أخذت قسطا كبيرا من اهتمام الدول، إذ يعد أحد أهم المشاكل التي بدأت تأخذ أبعادا بيئية واقتصادية واجتماعية خطيرة، خاصة بعد الثورة الصناعية والتطور الصناعي والتكنولوجي الذي عرفه العالم والذي أثر سلبا على الحياة البيولوجية للبحار والمحيطات، حيث صاحبه في كثير من الأحيان تلوث خطير أدى إلى تدهور البيئة البحرية.

أ) تعريف التلوث البحري

تعددت تعريفات التلوث وتباينت بين الاتفاقيات والآراء الفقهية، فقد عرفته اتفاقية برشلونة 1976 في مادتها 192 بأنه: "قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يسبب آثارا مؤذية كالحاق الضرر بالموارد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية، بما في ذلك صيد السمك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاص المدى التمتع بها"، وعرفته معاهدة مربول 78/73: بأنه أي حدث يتضمن إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي

¹ - المرسوم الرئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 8 شعبان 1432 الموافق ل 10 يونيو 2011، الجريدة الرسمية عدد 45، المؤرخة في 14 أوت

تدفقات لهذه المادة⁽¹⁾، وكان آخر تعديل في أوت 2012 ودخلت حيز التنفيذ سنة 2013 خاصة بوضع ضوابط أكثر صرامة على انبعاثات الكبريت والينوريجين الناجم عن السفن. عرفته منظمة الأغذية والزراعة FAO: "ينتج التلوث من إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية، كالأضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على صحة الإنسان وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد السمك، وإفساد مياه البحر بدلا من استخدامها، والحد من الفرص في مجالات الترفيه"⁽²⁾.

التعريف الذي لقي قبولا عاما هو تعريف منظمة التعاون والتنمية OCDE والذي مؤداه، أن التلوث البحري هو قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد طاقوية إلى البيئة بصورة يترتب عليها آثارا ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر، أو تمس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة⁽³⁾.

من خلال هذه التعريفات يتضح لنا أن الإنسان هو السبب الرئيسي⁴ إن بصفة مباشرة أو غير مباشرة في تلوث البيئة البحرية، لاستغلاله اللاعقلاني لها متجاهلا أن هذا التلوث يعود بالضرر على صحته وإعاقة أوجه النشاط البحري، وقد أدى تجاهل الإنسان لهذه المشكلة لمدة طويلة إلى تفاقمها، حيث صارت تفوق قدرت الدولة الواحدة أيا كانت إمكاناتها، مما يقتضي ويستلزم تعاون مشترك بين الدول لمواجهة الظاهرة، وهذا ما سنستشفه من خلال المعاهدات والاتفاقيات الكثيرة التي اهتمت بتنظيم البيئة البحرية وحمايتها من التلوث، وقد وضعت المنظمة البحرية IMO معيارا دوليا للسلامة الخاصة بالتشغيل الآمن للسفينة وحماية البيئة من التلوث، وذلك من خلال النظام الدولي لإدارة الجودة ISO، وتطبيق متطلبات

(1) المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 5 شوال 1408 الموافق لـ 31 ماي 1988 المتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول 1978 المتعلق بها. الجريدة الرسمية العدد 22، المؤرخة في 01 جوان 1988، ص 875.

(2) صبيحة علي صداقة، النظام القانون لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قاربيونس بنغازي، الطبعة 1، 1996، ص 43.

(3) أحمد محمد الحمل، حماية البيئة من التلوث، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة، ص 2.

4 - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع اسابق، ص 156.

المواصفة القياسية لنظام إدارة البيئة والمحافظة عليها من التلوث (ISO 14001) والالتزام بتنفيذ شروط معاهدة منع التلوث البحري Marpol. ويهدف هذا النظام إلى نشر الوعي البيئي والوقاية من التلوث وتقليل تأثيراته العكسية على المجتمع، وتحسين كفاءة وأداء المصانع والسفن بغية خفض التكاليف الاقتصادية، والعمل على تحقيق أهداف النظام للحد من ظواهر الأخطار البيئية باعتماد مبدأ الرقابة على التلوث أثناء تشغيل السفن، وفقا لمتطلبات المواصفة الدولية للتقييس عام 1996 والحصول على شهادة الإيزو (ISO 14001 : 2000 certificate) وتنفيذ متطلبات التشريعات الوطنية وقوانين منع التلوث البحري⁽¹⁾. ادتعتبر الوقاية من التلوث البحري كذلك من متطلبات القانون الدولي للسلامة البحرية ومنع التلوث ISM .

ب) مصادر التلوث البحري:

انطلاقاً من نص المادة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المتعلق بتنظيم مكافحة تلوث البحر، يمكن تحديد هذه الملوثات حيث نصت المادة على: "... يحدد هذا المرسوم تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي تسبب أو قد يتسبب في إفراغ كثيف في البحر من المحروقات أو المنتجات أو المواد الأخرى التي قد تكون خطراً جسيماً أو تلحق أضراراً بالوسط البحري أو بأعماقه أو سواحله وبالمصالح المرتبطة بذلك⁽²⁾ .

1- التلوث بالنفط:

يعتبر النفط مصدر من مصادر الطاقة الحيوية في الحياة الاقتصادية والصناعية الحديثة، ويتطلب استهلاكه واستغلاله نقله من المناطق المنتجة نحو المناطق المصنعة بحراً، هذا الأسلوب في النقل الذي قد ينجم عنه كوارث ضخمة، حيث قد يؤدي اصطدام السفن وناقلات البترول أو غرقها إلى تلوث مساحات شاسعة من البحر، ويعتبر التلوث بالنفط أهم مصادر

(1) كامل هشام الحناني، الأنظمة الإدارية ISO 9001+ ISO 14001 و ISM قفزة في تطوير الإدارات البحرية، أكاديمية الخليج الموقع على الأترنت <http://www.irzquirmontinetransport.com> ، وانظر ماجد جورج إلياس الخطوط الإرشادية لتطبيق نظام الإدارة البيئية بالموانئ البحرية إصدار 2010، ص 60، لموقع الإلكتروني: www.ecaa.gov.eg

(2) مرسوم تنفيذي رقم 279/94 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1994 يتضمن تنظيم مكافحة التلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية وقد حدد هذا المرسوم كيفية تنظيم مكافحة التلوث البحري وذلك من خلال مخططات استعجالية وطنية ومحلية وولائية، ولكل منها اختصاصاتها وصلاحياتها من خلال اللجان التي تعدها، الجريدة الرسمية عدد 59، المؤرخة في 21 سبتمبر 1994، ص 11 .

التلوث وأخطرها، (وتأتي المواد النفطية في البيئة البحرية من مصادر مختلفة)، فقد يكون تسرب النفط إراديا كأن تصرف مياه تنظيف الناقلات في البحر، وإلقاء مياه الاتزان غير لنظيفة، وغسل الصهاريج بالماء بدلا من غسلها بالزيت الخام، ومن أهمها عدم تتبع الإجراءات الواجب الالتزام بها، ولأن عملية التنظيف تتطلب الكثير من الوقت، مما قد يؤدي إلى تعطيل حركة السفن، فتضطر إلى استخراج الغاز من ناقلات النفط بصورة غير مشروعة ليلا، ويمكن إضافة سبب آخر وهو انعدام الدور الرقابي وعدم تطبيق المسؤولية الدولية بالخصوص¹.

كما قد يكون التلوث لا إراديا، ناتج عن الحوادث البحرية كالا اصطدام والجنوح، فقد أثبتت الحوادث التي وقعت مدى تأثيرها على البيئة البحرية، ونذكر على سبيل "المثال حادثة الناقله "توري كانيون" التي جنحت في 18 مارس 1967، والتي كانت تخترق الأمواج بسرعة 17 عقدة تقريبا حاملة 880000 برميل من النفط وقد تحطمت في بحر الشمال أمام الشواطئ الإنجليزية والفرنسية، وانتشرت حمولتها مسببة خسائر هائلة، ولجأت القوات الإنجليزية إلى ضرب الناقله بالمدافع لإغراقها"²، وكذا حادثة الناقله "أماكوكاديز" 1978 والتي جنحت بالقرب من شواطئ بورتسال بريتان غرب فرنسا وفقدت حمولتها من النفط بأكملها وأدى ذلك إلى تلوث 3000 كلم من الشاطئ³، وعقب هذه الحادثة أنشأ المركز الفرنسي للبتروال TFP بنك المعلومات الخاصة بالحوادث البترولية والمسمى TANKER (1951-1999) والذي اهتم بمختلف السفن وطبيعة المواد المنقولة، ويعتبر هذا البنك كمرجع معلوماتي لجمع الحوادث البترولية بحيث يبين تاريخ حدوثها ومدتها، وسببها ومكان حدوثها، والخسائر الناتجة عنها، ما يجعله مرجعا مهما لدراسة هذه الحوادث بالتفصيل، وقد أحصى بتاريخ 31

¹ - صبيحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 72.

² - صبيحة علي صداقة، نفس المرجع، ص 82.

³ - Alain R.Bertrand, transport maritime et pollutions accidentelle par pétrole, fait et chiffres (1951-1999), édition technique, Paris cedex, 15, France, 2000, p 24.

ديسمبر 1998 1467 حادثاً⁽¹⁾، وغيرها من الحوادث التي يصعب إحصاؤها، كتحطم الناقلّة "ريوديجانيرو" 1988 وجنوح الناقلّة اكسون فالديز 1989 وغرق الناقلّة اريكا وبرستيغ. قد قدر ما يصل إلى المياه البحرية من مواد بترولية بين 1-10 مليون طن سنوياً، وللتصدي لهذه المخاطر والحوادث وما ينجر عنها، عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية، ولعل أقدمها اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث البحري من النفط والتي تمت المصادقة عليها سنة 1954، وعدلت عدة مرات لمواكبة المستجدات الطارئة على عملية النقل البحري، وتلتها اتفاقية ماربول 1973 المتعلقة بالوقاية من التلوث الناتج عن السفن، وتعالج هذه الأخيرة مشكل التلوث الناتج عن تسرب المحروقات²، وقد تمت مراجعتها أول مرة سنة 1978، والاتفاقية الدولية لأعالي البحار سنة 1969 التي تناولت معالجة الحوادث المسببة للتلوث بالمحروقات، إضافة إلى الاتفاقيات الإقليمية "كاتفاقية برشلونة ضد التلوث سنة 1976 والتي تم تعديلها سنة 1995 بإدراج مفهوم التنمية المستدامة، كما تم إنشاء مركز جهوي للبحر الأبيض المتوسط بمالطا يبيح التدخل السريع في حالة التلوث الناتج عن الحوادث البحرية، وقد قام هذا المركز الذي تديره المنظمة البحرية العالمية IMO وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بتوسيع مهامه ونشر كل المعلومات المتعلقة بالقوانين الوطنية الخاصة بالوقاية من التلوث الناتج عن تسرب المحروقات والمواد الضارة.

كما أدخلت على الناقلات بعض التعديلات للتقليل من الحوادث "حيث تم إلزام ناقلات البترول الجديدة بدءاً من سنة 1993 بأن تجهز بهيكل مزدوج أو بجسر وسطي على الأقل وبصهاريج جانبية فارغة، وبدأ السحب التدريجي للسفن أحادية الهيكل منذ جويلية 1995"⁽³⁾، واعتماد طريقة الشحن فوق الضمة التي تقضي بأن تجمع مياه غسل الناقلات ثم تترك تترسب وتعاد تعبئة الزيت فوق الشحنة الجديدة"⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Alain R.Bertrand, op-cit, p77.

² - كياني نسيمه، آيت عمرات مليكة، التلوث البحري، مجلة الجيش، العدد 515، السنة 2006، ص 38.

⁽³⁾ كياني نسيمه، آيت عمرات مليكة، التلوث البحري، مجلة الجيش، العدد 515-2006، ص 39.

⁽⁴⁾ أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 91.

"إذا كانت التكنولوجيا والاتفاقيات قد ساعدت إلى حد كبير في التقليل من نسبة التلوث الناتج من تشغيل السفن، فإن الحوادث ما زالت مصدر خطر وبعدها يتزايد بإطراد، حيث تتحكم العوامل النفسية في وقوع أكثرها"⁽¹⁾. وهذا ما ساطرحه من خلال تحديد المسؤولية الجنائية.

2- التلوث الناتج عن النفايات التي تطرحها السفن والمواد الخطرة:

نقصد بالنفايات وفقا للقانون المتعلق بسير النفايات ومراقبتها وإزالتها: المادة 3: "كل البقايا الناتجة عن عمليات الإنتاج أو التحويل أو الاستعمال وبصفة أعم كل مادة أو منتج وكل منقول يقوم المالك أو الحائز بالتخلص منه أو قصد التخلص منه، أو يلزم بالتخلص منه أو بإزالته"⁽²⁾.

المقصود بالنفايات التي تطرحها السفن جميع فضلات الطعام ومياه الصرف الصحي من المرافق الطبية، و المتسربة من أحواض الغسيل والاستحمام والبوالع الموجودة في هذه المباني، ومياه الصرف في الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية، ومياه الفضلات الأخرى، وقد أبرمت اتفاقية خاصة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات التصريف التي تقوم بها السفن والطائرات، وكانت الجزائر من بين الدول المصادقة عليها، كما تناولته اتفاقية ماربول 73-78 حيث أنها لم تقتصر على التلوث الناجم عن النفط بل جميع صور التلوث الصادر من السفن "وهذه المخلفات والنفايات تضر بالبيئة البحرية أكبر الضرر ما لم تعالج وتسحق وتطهر قبل تصريفها في البحر، وقد يبدو أن هذه المواد قليلة بالنسبة للسفن ولكن الحقيقة أن زيادة السفن والنقل البحري للبضائع والأشخاص تتسبب في زيادة هذه المخلفات والنفايات زيادة كبيرة مما يسبب أبلغ الأضرار بالبيئة البحرية"⁽³⁾، وهذا وفقا لما نصت عليه اتفاقية منع التلوث الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972، والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1975.

(1) مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، مكتبة غريب، الطبعة الأولى، 1991، ص 383.

(2) قانون رقم 01-19 مؤرخ في 27 رمضان 1422هـ الموافق لـ 12 ديسمبر 2001، يتعلق بسير النفايات وإزالتها، ج. ر عدد 77، 2 المؤرخة في 15 ديسمبر 2001، ص 9

(3) مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 380.

هذا إضافة إلى المخاطر التي تنتج عن فعل المواد الخطرة والتي تناولتها الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن فعل المواد الخطرة والضارة بجرا لسنة 1996، وهي لا تشمل جانب التلوث فحسب، بل تتضمن مخاطر أخرى كالحريق والانفجار.

3- التلوث الناتج عن فضلات اليابسة: التلوث الناتج عن الصرف اليومي للنفايات المرتبطة بالنشاطات الصناعية والحضرية والزراعية على اليابسة، والرمي العشوائي لها في مجاري المياه والسواحل، و"صرف المياه القذرة إلى الأنهار التي تصب في البحار والتي عادة ما تكون محملة بنواتج الصرف الصحي، من شأنه أن يضاعف من تلك الخطورة"، وقد أبرمت بشأن التلوث الناتج عن نفايات اليابسة الاتفاقية الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية سنة 1983، والتي كانت الجزائر أحد أعضائها، "كما وضع برنامج خاص لحماية المحيط البحري من التلوث الناتج عن نشاطات اليابسة سنة 1997، وصادقت الأطراف الموقعة على اتفاقية برشلونة على برنامج عمل إستراتيجي قصد مكافحة التلوث الصادر من اليابسة وتقليل النفايات"⁽¹⁾.

4- التلوث الناتج عن النفايات الصناعية والكيميائية والطاقة النووية:

لقد أحدث التطور الصناعي والتكنولوجي تغيرا جذريا على الحياة البشرية المعاصرة في جميع المجالات، وبقدر ما زادت أهميته بقدر ما زادت سلبياته، فقد أثر استخدام المواد المعدنية والطاقوية على البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة، وذلك بظهور السفن التجارية وتطور المواد الطاقوية المستخدمة لتسييرها، وكذا توجه الدول إلى استخراج النفط من أعماق البحار، والتنقيب عن مستودعات الطاقة ومخازنها ومد خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي عن طريق المنشآت والأدوات المستعملة في استكشاف واستغلال هذه المواد، هذه العملية التي قد تنشأ عنها بعض الحوادث الكارثية بسبب الإهمال في حفر الآبار مما قد يتسبب في تسرب النفط بكميات كبيرة، ومن هذه الحوادث "حادثة Sea quest"، التي وقعت سنة 1968 في بحر

(1) مجلة الجيش، عدد 515، المرجع السابق، ص 40.

الشمال⁽¹⁾، وغيرها الكثير. كما أثر تزايد المصانع على السواحل في تلوث البحار من خلال رمي الدول الساحلية للنفايات الصناعية والكيميائية وتصريفها مباشرة في البحر دون معالجتها، إذ تقدر كمية النفايات الصناعية التي ترمى في البحر الأبيض المتوسط مثلاً بملايين الأطنان سنوياً، ولهذه العملية تأثير كبير على الصحة العامة والمجالات السياحية والاقتصادية والحياة البيولوجية للكائنات البحرية.

كما أدى ظهور الصناعات النووية إلى التلوث الإشعاعي الذي يعتبر من أخطر أنواع التلوث، إضافة إلى خطورة الأبحاث النووية وقيام بعض الدول بإغراق النفايات النووية في البحار والمحيطات معتمدة "مبدأ التشتيت والتخفيف" والذي يعني أن البحار بشساعتها يمكنها استيعاب أي كمية من الإشعاع، إلا أن كمية النفايات النووية في تزايد مستمر بفعل استخدام الطاقة النووية في توليد الطاقة الكهربائية ودفع السفن واستخدامها في تسيير السفن والغواصات، هذا التزايد الذي قد يجعل البحار والمحيطات عاجزة عن استيعابها⁽²⁾.

الفرع الثاني: جريمة التلوث البحري وطرق مكافحتها:

أصبحت مشكلة التلوث البحري على رأس المشكلات الأساسية التي تواجه الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، مما استوجب الحماية الجنائية لها، فأى اعتداء أو مخالفة لما تفرضه القواعد القانونية بشأن البيئة البحرية من أنشطة وإجراءات لا بد وأن يشملها التجريم حتى يستطيع أن يحقق الحماية الجنائية للبيئة البحرية، وحتى نحافظ على التوازن البيئي للبحار، لا بد أن ننظر إلى التلوث على أنه فعل إجرامي يستحق المساءلة، فضلاً عن ذلك فقد أثبتت كل الكوارث التي وقعت أيًا كان مصدرها أن أضرارها لا تهدد فقط سلامة دولة واحدة، بل هي في حالة امتداد يجاوز الحدود الوطنية ويهدد السلامة العامة، وقد يؤدي إلى مشاكل بيئية خطيرة على المدى الطويل مثل الناقلات أكسون فالديز التي جنحت إلى اليابسة في ألسكا عام 1989، وما زالت آثارها واضحة.

(1) سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 1994، ص 92.

(2) صبيحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 123.

قد كان لإرادة الإنسان واستهتاره دور كبير في هذا التلوث من خلال ما توارثوه من أن البحر هو المأوى الطبيعي للنفايات، وعدم التزامهم وامتثالهم للقواعد الخاصة بضمان سلامة البيئة البحرية، وقد عملت التشريعات على نص العديد من القوانين لتجريم هذا الفعل وإلقاء الجزاء على كل من يخالفها محاولة بذلك الانتقاص من حدته، وسارت الجزائر على مسارها من خلال النصوص القانونية الخاصة بحماية البيئة، كقانون حماية البيئة الصادر بتاريخ 1983/02/05 الذي استحدثت أحكامه سنة 2003⁽¹⁾، والقانون المتعلق بتهيئة الساحل، إضافة إلى نصوص القانون البحري الجزائري، والجهود القيمة المبذولة لدعم وسائل المراقبة والتدخل، وقد أولت هذه المهمة للعديد من الهيآت الخاصة وعلى رأسها حراس السواحل الذين يعتبرون حماية البيئة البحرية من أهم اختصاصاتهم. فأهمية البيئة في حياتنا تؤدي بنا إلى اعتبارها مصلحة تستوجب حمايتها جنائيا، وتجريم كل فعل يخل بسلامتها.

I- أركان جريمة التلوث البحري:

للتعرف على هذه الجريمة لا بد من التعرف على أركانها وإظهار الطبيعة الخاصة للبيئة البحرية التي تجعل هذه الأركان تتميز بصفات خاصة تعكس خصوصية هذه الجريمة.

أ- الركن الشرعي:

للركن الشرعي أهمية علمية في جرائم البيئة البحرية إذ أنه يساهم في بناء الجريمة فلا وجود لها إلا بتوافر هذا الركن وفقا لمبدأ شرعية العقوبة ونص المادة 1 من قانون العقوبات⁽²⁾، "لا جريمة ولا عقوبة ولا تدابير أمن إلا بنص القانون".

ب- الركن المادي:

جرائم البيئة البحرية شأنها شأن جميع الجرائم يقوم ركنها المادي على 3 عناصر وهي: السلوك الإجرامي، النتيجة الإجرامية والعلاقة السببية.

(1) القانون رقم 01/03، المؤرخ في 09 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43، المؤرخة في

19 فبراير 2003، ص 04.

(2) القانون رقم 06-23 المؤرخ في 29 ذي القعدة 1427هـ الموافق لـ 20 ديسمبر 2006، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156 المؤرخ في

18 صفر 1386هـ الموافق لـ 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية عدد 84، المؤرخة في 24 ديسمبر 2009، ص 11.

ج- الركن المعنوي:

لا يكفي الركن المادي لقيام أي جريمة إذ لا بد من توافر الركن المعنوي، والذي يتناول الظروف النفسية المحيطة بالسلوك الإجرامي "وقد يكون السائد في القانون المقارن أن المشرع لا يتقيد بالركن المعنوي للجريمة البيئية بنفس الأحكام والقواعد المقررة في القانون الجنائي العام" باعتبار ضعف الركن المعنوي في جرائم البيئة، حيث يكفي تحقق الركن المادي دون اعتبار لنفسية الجاني سواء كانت بتوافر قصد جنائي أي عمدية، أو بخطأ، وذلك لصعوبة إثباته، إذ أن أغلب جرائم البيئة هي جرائم مادية، ويستخلص الركن المعنوي من السلوك المادي نفسه.

نلاحظ إذن أن للركن المعنوي في جرائم تلوث البيئة البحرية ذاتية خاصة، كما نلاحظ تغييره، ويعود ذلك إلى أن حماية البيئة البحرية تتطلب نظاماً عقابياً رادعاً ولا يتحقق ذلك إلا بتوسيع نطاق المسؤولية الجنائية.

"لتفسير الواسع في حالة سكوت المشرع عن تحديد صور الركن المعنوي أن اشتراط العمد حتى تقوم المسؤولية الجنائية من شأنه تضيق مساحة المسؤولية الجنائية، وبالتالي إفلات الكثير من المجرمين الذين أدت أفعالهم إلى تلوث تلك البيئة والتي يجب حمايتها سواء صدرت عن عمد أو عن إهمال"⁽¹⁾.

II- تحديد المسؤولية الجنائية:

فكرة المسؤولية تلعب دوراً هاماً ومؤثراً في مكافحة التلوث البيئي للبحار، كونها تحمل فكرة الجزاء القانوني على الصعيدين الداخلي والخارجي، وقد عقدت في بروكسل سنة 1969 اتفاقية متعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت، وتهدف إلى تقرير أحكام التعويض على تلوث البحار، ولكنها اقتصرت على المسؤولية المدنية فقط دون قيام المسؤولية الجنائية، إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 تناولت المسؤولية الجنائية حيث أعطت الدول الساحلية سلطة المتابعة الجنائية للجرائم والمخالفات البيئية⁽²⁾، وقد

(1) محمد أحمد المشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية دراسة مقارنة دار النهضة العربية مصر 2005، ص 263.

(2) احمد خالد الناصر المسؤولية المدنية عن اضرار البيئة البحرية دار الثقافة للنشر والتوزيع 2010 ص 28

أعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أهمية قصوى للأمن البيئي عن طريق حماية الثروة البحرية، على أساس قاعدتين هما:

القاعدة الأولى: تتمثل في حق الدول الساحلية في استغلال الثروات البحرية والحفاظ عليها، وحماتها من منافسة الأجانب لمواطنيها في نشاطاتهم البحرية، وحقها في منح التراخيص، وهو ما يحقق الأمن الاقتصادي للدول الساحلية.

القاعدة الثانية: تتمثل في أعمال مبدأ التضامن الدولي، وحق الدول المتخلفة في الاستفادة واستغلال الثروات الكامنة في أعماق أعالي البحار، وهذا ما يسهم في استقطاب الأمن الدولي بشكل عام⁽¹⁾.

III- الأشخاص المسؤولون عن التلوث البحري:

لم يكتفي المشرع بتحديد الانتهاكات لحماية البيئة البحرية، بل يقوم بتحديد الأشخاص المسؤولين عنها، وهذا يعني توسيع مجال المسؤولية، وتشمل المسؤولية عن فعل الغير، والمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية إلى جانب الشخص الطبيعي.

أ- الشخص الطبيعي: قد تكون مسؤولية عن فعله الشخصي، وقد تكون مسؤولية عن فعل الغير.

1- المسؤولية عن فعله الشخصي:

تحديد الشخص الطبيعي المسؤول عن جريمة التلوث البحري أمر مهم، ويكون ذلك بتحديد الفعل المادي الفاعل في الجريمة، إذ تقوم مسؤولية الشخص جنائياً بمجرد وقوع الفعل الإجرامي ونسبه إليه سواء كان إيجابياً أو سلبياً، وقد اتبع المشرع البيئي هذا الأسلوب في تحديد شخصية الجاني، لتوفير أقصى حد من الحماية الجنائية للبيئة البحرية⁽²⁾، وتجرى كل صور الاعتداء طالما كانت من فعل الجاني وفقاً لنص المادة 210 من القانون البحري الجزائري، "مع مراعاة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر،

(1) محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 95.

(2) محمد أحمد المشاوي، المرجع السابق، ص 278.

يمنع أن تصب وتغمر وتحرق في البحر مختلف المواد التي يكون من شأنها ما يفيد الإضرار بالبيئة البحرية" وهو ما نصت عليه المادة 52 من القانون رقم 10-03 المتعلق بالحماية البيئية. كما نلاحظ أن المشرع البيئي حدد شخصية الجاني، وهذا ما نلاحظه من خلال نصوص حماية البيئة، إذا يلزم القانون الربان أو مالك السفينة بالتزامات وتدابير أو الامتناع عن بعض التصرفات، كمثال على ذلك نص المادة 97 من القانون 10-03 حيث يخص الربان بغرامة مالية متى تسبب سوء تصرفه أو رعونته أو غفلته في وقوع حادث ملاحى، وكذا المادة 483 من القانون البحري الجزائري، وبهذا يكون القانون وبنصوص صريحة قد أسند الفعل الإجرامي للشخص الذي اعتبره مخطأ، لأنه إذا التزم بالنصوص القانونية والتزاماته المتمثلة في اتخاذ التدابير والاحتياطات لمنع التلوث ومنع العاملين لديه من مخالفتها لما وقع التلوث، وبالتالي تلقى على عاتقه المسؤولية الجنائية.

2- المسؤولية عن فعل الغير:

الأصل أن العقوبة لا توقع إلا على من ارتكبها أو اشترك فيها طبقا لنص المادتين 41-42 من قانون العقوبات الجزائري، وطبقا لمبدأ شخصية العقوبة، إلا أن المشرع البيئي خرج عن هذا الأصل العام وقرر المسؤولية عن فعل الغير، وما هذا إلا خدمة للبيئة البحرية، إذ نجد أن هناك ارتباطا وثيقا بين المسؤولية الجنائية عن فعل الغير، وبين جرائم تلوث البيئة، خاصة وأن أفعال التلوث ترجع نسبيا في كثير من الأحيان إلى مخالفة القوانين واللوائح، تجنبا للنفقات المالية التي يتطلبها تنفيذ هذه الالتزامات المقررة، وفي الغالب نجد أن صاحب العمل هو الذي يستفيد من جراء مخالفة القوانين البيئية ويجني ثمارها، فكان من العدالة مساءلته عن أفعال تابعيه من العمال والمستخدمين عن مخالفتهم للقوانين واللوائح، وبالتالي لهذه المسؤولية ما يبررها، فإذا علم صاحب العمل أنه يسأل جنائيا عن أي جريمة تقع من تابعيه، فسوف يبذل جهده للحيلولة دون وقوع هذه الجريمة، كأن يحسن اختيار العاملين معه، ويصدر التعليمات اللازمة لضمان تنفيذ القوانين والتنظيمات.

لذا فإن المسؤولية التي تقع على المتبوع هي مسؤولية عن فعله الشخصي المتمثل في تقاعسه عن الإشراف والرقابة على أعمال تابعيه، وأداء واجبه بما يكفل عدم مخالفة القوانين

البيئية، وهو ما تنص عليه المادة 119 من القانون البحري الجزائري: "كل مالك سفينة أو مجهز يكون مسؤولاً عن الأضرار الملحقة بالأعمال العمومية البحرية والمتولدة عن التلوث، والذي يعد الربان مرتكباً له بتسديد المصاريف الناتجة عن تدابير الوقاية المخصصة لتجنب هذه الأضرار والحد منها".

ب- المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية:

مع التطور الاقتصادي والتكنولوجي الكبير في العصر الحديث، بدأت الأشخاص المعنوية تلعب دوراً فعالاً في جميع المجالات، حيث أصبح بالإمكان القيام بالمشاريع الضخمة التي عجز الأفراد عن القيام بها، ونعلم أن جل التشريعات قد اعترفت بهذا الكيان في أنظمتها، إلا أن هذه الأشخاص أثرت هي الأخرى على البيئة البحرية إلى جانب الإنسان، لما تملكه من إمكانيات وأساليب حديثة، حيث أن التلوث البحري ينتج عادة من السفن والمنشآت البحرية وشركات التنقيب، لذا كان لابد من مساءلتها جنائياً¹.

لا تؤخذ المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية على إطلاقها، إذ يجب توافر شروط وحدود من حيث الأشخاص والجريمة.

إذ يشترط لقيام مسؤولية الشخص المعنوي أن تكون الجريمة قد وقعت لحسابه وأن تكون قد ارتكبت من طرف الشخص الطبيعي الذي له حق التعبير عن إرادته حيث لا يمكنه القيام بأي سلوك بنفسه وإنما عن طريق أشخاص يسرونه ويعبرون عن إرادته، فيكون ما يصدر من هؤلاء الأشخاص لحساب الشخص المعنوي ولفائدته، ونص المادة 92 ف 3 من القانون رقم 10-03 على: "... عندما يكون المالك أو المستغل شخصاً معنوياً، تلقى المسؤولية المنصوص عليها في الفقرتين أعلاه على عاتق الشخص أو الأشخاص من الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذين يتولون الإشراف والإدارة، أو كل شخص آخر مفوض من طرفهم".

السؤال الذي يطرح هنا: هل يمكن ازدواج المسؤولية عن ذات الجريمة؟

مقتضى هذه القاعدة أن المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي لا ينبغي أن تحول دون مساءلة الشخص الطبيعي الذي ارتكب الجريمة باسم ولحساب الشخص المعنوي، وقد أكد

¹ - محمد أحمد المناوي، المرجع السابق، ص 307.

على ذلك المؤتمر السابع لقانون العقوبات المنعقد في أثينا عام 1957، عندما أوصى بأن إقرار المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي والحكم عليه بالعقوبة أو التدبير الاحترازي الملائم أو كليهما، لا يمنعان من أن يظل الأعضاء المسؤولون عن إدارة الشخص المعنوي خاضعين للعقوبات المعينة للجرائم التي يسهمون في ارتكابها، وهذا الاتجاه الفقهي مؤيد من طرف التشريع في الكثير من الدول⁽¹⁾.

خلاصة القول أنه لا بد من توافر شروط في الجريمة البيئية التي يرتكبها الفرد لحساب الشخص المعنوي حتى تقوم المسؤولية الجنائية وهي :

- أن يدخل التصرف ضمن صلاحيات ووظيفة الشخص المعنوي.
- أن يكون هذا الفعل قد ارتكب لفائدة المصالح التي من أجلها وجد الشخص المعنوي.
- أن يكون هذا الفعل قد ألحق ضررا بالبيئة البحرية.

VI-الجزاءات البيئية في التشريع الجزائري:

تهدف السياسة البيئية إلى حماية البيئة والحفاظ عليها، ولا سبيل إلى ذلك إلا إذا دعمت القوانين البيئية بالجزاءات القانونية، جزاءات واقعة على الجنايات (الإعدام - السجن المؤبد - السجن)، وأخرى واقعة على الجنح (الحبس والغرامة المالية).

أوقد تصل العقوبة وبقالمادة 87 مكرر من قانون العقوبات ا لجزائريال

ونصت على ذات العقوبة المادة 500 من القانون البحري "يعاقب بالإعدام كل ربان

سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الجزائري".

من هنا يتضح لنا خطر المواد النووية المشعة على البيئة البحرية، حيث أن خطرها

وضررها قد يكون آجلا وفتاكا، وبالتالي تسلط عليها أقصى العقوبة، ولم تنص نصوص قانون البيئة على هذه العقوبة.

ب) السجن المؤبد: نصت عليه المادة 499 من القانون البحري.

ج) السجن: تناولته نفس المادة 499 الفقرة الأولى.

(1) محمد أحمد المشاوي، المرجع السابق، ص 308.

د) الحبس: إذ نصت المادة 93 من القانون رقم 10-03 على هذه العقوبة في حالة مخالفة الربان لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من التلوث بالمخروقات المبرمة بلندن، حيث يعاقب بالحبس من سنة إلى 5 سنوات وبغرامة من مليون إلى 10.000.000 دينار جزائري، كما نص على ذات العقوبة في جريمة تسرب المواد الملوثة والخطيرة المبنية في المادة 52، 53 و57 من ذات القانون، حيث نصت المادة 90 ، وكذا المادة 99.

هـ) الغرامة المالية: لاحظنا أن المشرع قد أقرن العقوبات دائما بغرامة مالية سواء السجن أو الحبس، وأفرد بعضها بالغرامة المالية منفردة مثل: نص المادة 91 من القانون رقم 10/03 "... يجب على الأشخاص المذكورين في المادة 90 تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر والترميد أو الصب في أقرب الآجال، وذلك تحت طائلة غرامة من 150.000 إلى 200.000 دج"، ونفس العقوبة نصت عليها المادة 97 من نفس القانون. ونصت عليها المادة 496 من القانون البحري الجزائري.

تبقى الجزاءات الجنائية بمختلف أنواعها أهم الجزاءات المقررة لمخالفة أحكام القوانين البيئية وكبت الدوافع الباعثة إلى السلوك الإجرامي المخل بسلامة البيئة البحرية والتي تعود أضرارها على الإنسان والكائنات الحية البحرية، وبالتالي على المصالح الاقتصادية والسياحية لجميع الدول، تفعيل الحماية الجنائية لردع كل ما من شأنه المساس بها، وتكثيف التعاون الدولي لمكافحة هذه الظاهرة إذ أن المشكلة أصبحت تفوق إمكانات الدولة الواحدة.

المبحث الثالث: اعتماد القانون الدولي لأمن المنشآت المينائية والسفن ISPS.

على إثر أحداث الحادي عشر سبتمبر المأساوية، أقرت جمعية المنظمة البحرية بالإجماع في دورتها الثانية والعشرون المنعقدة في نوفمبر 2001، إعداد إجراءات جديدة متعلقة بحماية السفن والموانئ قصد تبنيتها من قبل الحكومات المصادقة على اتفاقية سولاس 1974 لسلامة الأرواح في البحر (Solas)، وبناء على ذلك باشرت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية دراسة إمكانية إدخال بعض التعديلات على الاتفاقية المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر سولاس 1974، وذلك من خلال التحضير لمؤتمر دبلوماسي يجمع الدول المتعاقدة، وقد أنشأت هذه اللجنة (MSC) في دورتها الأولى المتميزة والمنعقدة في ديسمبر 2001، فوج عمل ما بين دوريات لجنة السلامة البحرية، وعقد هذا الفوج اجتماعه الأول في فبراير 2002 حيث تم خلاله تحليل نتائج مداولاته لجنة السلامة البحرية، والتي عرضها في دورته الخامسة والسبعين التي انعقدت في شهر ماي 2002، كما شكل فوج آخر يهتم بالإعداد المسبق للاقتراحات المتخذة، وفي دورتها الخامسة والسبعين، قامت لجنة السلامة البحرية بدراسة التقرير الذي أعده فوج العمل، وأقرت بأنه قد نجح مجدداً في تسريع الأشغال (سبتمبر 2002) وفي دورتها 76 قامت اللجنة أيضاً بتحليل نتائج دورة سبتمبر 2002 الخاصة بفوج العمل ما بين الدورات، وأيضاً الأعمال التكميلية التي أنجزها الفوج منذ الدورة 76 للجنة في ديسمبر 2002، ووافقت على الصيغة النهائية لمشاريع النصوص قبل خضوعها للنقاش في المؤتمر الدبلوماسي، وتبنى المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في الفترة من 09-13 ديسمبر 2002 تعديلات لبعض الفصول باتفاقية سولاس 1974⁽¹⁾.

ذلك بهدف الإسراع في إدخال وتطبيق تعليمات جديدة تم تضمينها في الفصل XI-1 من اتفاقية سولاس والفصل XI-2، كما تبنى بعض القرارات المتعلقة بالتعاون التقني والشروع في الأشغال بالاشتراك مع المنظمة الدولية للعمل والمنظمة الدولية للجمارك، وكان هدف هذه التعديلات هو إدخال تدابير أمنية مشددة على الموانئ التجارية والسفن، وإشراك العاملين بالموانئ والشركات البحرية والسفن في تنفيذ التدابير الأمنية، كإجراءات وقائية

(1) - Code ISPS, partie « A » paragraphe 03.

للمحافظة على الأمن في القطاع البحري، وتشكل هذه التعليمات الإطار الدولي للطريقة التي تمكن الدول من كشف وإفشال الأعمال غير المشروعة التي تهدد الأمن في قطاع النقل البحري.

سأتناول في هذا المبحث تعريف قانون أمن المنشآت المينائية والسفن، من خلال إبراز أهم التعديلات التي أدخلت على اتفاقية سولاس 1974 وتحديد مجال تطبيقه، وأهدافه وإبراز الإجراءات والتدابير الأمنية، التي اعتمدت في مجال أمن السفن والموانئ على المستوى العالمي.

المطلب الأول: تطبيق المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن وأهدافها.

أصبح موضوع الأمن البحري بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، أمراً هاماً على المستوى العالمي، ومن هذا المنطلق ظهرت الحاجة إلى ضرورة وضع أسس وتدابير دولية لأنظمة السفن والموانئ والمناطق الجمركية في إطار أمني رقابي متفق عليه دولياً، مع مراعاة الإمكانيات الاقتصادية للدول ضماناً لسلامة وأمن الملاحة البحرية، وتوفير المناخ المناسب والأمن للتجارة الخارجية، وقد اتخذت المنظمة البحرية الدولية الكثير من الإجراءات والتدابير لإدخال نظم وقواعد لمنع ومكافحة الأعمال الإرهابية والقرصنة وكل الأعمال غير المشروعة، التي تهدد أمن وسلامة الدول في مجالها البحري، وتلخصت تلك الإجراءات في تعديل بعض الاتفاقيات ذات الصلة، كالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS، والتي سأدرج من خلال هذا المطلب أهم التعديلات التي مسّت فصولها والتأكيد على أهم تعديل والمتمثل في اعتماد قواعد جديدة لأمن السفن والموانئ، من خلال وضع المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن (Code ISPS) وتحديد مجال تطبيقها وأهم أهدافها.

الفرع الأول: أهم تعديلات اتفاقية سلامة الأرواح في البحر SOLAS.

تعتبر اتفاقية سلامة الأرواح في البحر أهم اتفاقية دولية صادرة عن الأمم المتحدة، كونها تهم بالسلامة البحرية، لاسيما سلامة الأرواح وسلامة السفن التجارية في البحر، وكان السبب الرئيسي وراء ظهور هذه الاتفاقية سنة 1914 هو غرق السفينة تيتانيك TITANIC والتي اعتبرت أكبر فاجعة بحرية سنة 1912 أدت إلى هلاك الأرواح والممتلكات، واعتبرت بالتالي أهم قاعدة تركز عليها الاتفاقيات الموالية لها، وتبرز أهميتها أكثر من خلال

تفاعلها مع أي جديد قد يطرأ على الساحة البحرية محاولة احتواءه ومعالجته، وسأبرز من خلال هذا الفرع أهم فصولها وأبرز التعديلات التي أدخلت عليها خاصة بعد إنشاء المنظمة البحرية الدولية IMO.

I- أهم فصول اتفاقية SOLAS:

1- الفصل الأول: أحكام عامة أهمها يتعلق بمعاينة السفن وإصدار الوثائق التي تثبت أن السفينة تفي بمتطلبات الاتفاقية، ويتضمن أيضا أحكام رقابة دولة الميناء على سفن الحكومات المتعاقدة الأخرى.

2- الفصل الثاني: يتضمن أحكام التقسيمات الفرعية والاتزان، وينص على التقسيم الفرعي لسفن الركاب ووضع قواطع مانعة لنفاد الماء، ومتطلبات الاتزان لسفن الركاب والبضائع وآلية توجيه السفينة، كما يتضمن الوقاية من الحوادث والكشف عنها وإخماد الحريق.

3- الفصل الثالث: يتضمن متطلبات معدات وترتيبات إنقاذ الأرواح بسفن الركاب وسفن البضائع ومنها عائمات النجاة وزوارق الإنقاذ والإشارات البصرية ومعدات الإنقاذ الشخصية.

4- الفصل الرابع: يتضمن التجهيزات والمتطلبات التشغيلية لأداء المناوبة والاستماع، والأحكام التقنية، والتزامات ضابط اللاسلكي.

5- الفصل الخامس: يتضمن سلامة الملاحة بتحديد خدمات الأرصاد الجوية للشحن، توفيرها على كل السفن في جميع الرحلات، كما ينص على توفير خدمات الأرصاد الجوية للسفن، وخدمة دورية الثلج والطرق الملاحية وخدمات البحث والإنقاذ، وتجهيز السفن بالردارات والمساعدات الملاحية الأخرى.

6- الفصل السادس: يتضمن أحكام تتعلق بتنسيق وموازنة وتأمين شحنات الحبوب، والاشتراطات التي تتعلق بالسفن التي تبني خصيصا لنقل الحبوب، وطريقة حساب عزم الميل المعاكس، ومستندات الترخيص بنقل الحبوب.

7- الفصل السابع: يتضمن أحكام تتعلق بتصنيف وتعبئة وتنسيق ووضع العلامات للبضائع الخطرة المنقولة في صورة عبوات أو في صورة صناعة صلبة صب، والمواد الكيميائية السائلة، والغازات المسالة المنقولة صبا.

8- الفصل الثامن: يتضمن المتطلبات الأساسية للسفن النووية وأخطار الإشعاع⁽¹⁾.

II- التعديلات التي أدخلت على اتفاقية SOLAS 1974:

خضعت اتفاقية SOLAS لعدة تعديلات في سنة 1929 ثم 1948 ثم 1960 وهو التعديل الأهم كونه يأتي بعد إنشاء المنظمة البحرية الدولية IMO²، وبعد أن شهدت صناعة السفن تطورا كبيرا في المجالين الصناعي والتكنولوجي.

خضعت اتفاقية عام 1960 لعدة تعديلات، فتم الاتفاق بين الدول في عام 1974 على إعادة صياغة الاتفاقية بصورة شاملة، وإصدار نسخة جديدة تضم كافة التعديلات التي أدخلت عليها سابقا، وتم إقرار واعتماد الاتفاقية "SOLAS74" بصياغتها المعروفة بتاريخ 01/11/1974 وأهم التعديلات التي أدخلت عليها:

1- بروتوكول 1974: استحداث نظام التفريشات غير المجدولة، والمعائنات السنوية الإجبارية، ودعم متطلبات رقابة دولة الميناء، كما أدخلت تعديلات على الفصل 2 و5 تتعلق بتزويد ناقلات الزيت الخام بنظام الغاز الخامل، وفقا لحمولتها المختلفة، ونظامين للتحكم عن بعد لتوجيه السفينة وتزويد السفن برادار أو اثنين بحسب حمولتها، إذا زادت حمولتها عن 1600 طن.

2- تعديلات 1981: انصبت على ما يلي:

- مضاعفة نظام التحكم في آلية توجيه ناقلات النفط.

- تعديل عدد من القواعد بخصوص الاتصالات اللاسلكية.

(1) - أعضاء على التعديلات المتعلقة باتفاقيات سلامة الأرواح في البحار SOLAS74، دورية شهر مارس 2011، يصدرها مجمع المنظمة

البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مارس 2011، ص من 2 إلى 4، الموقع الإلكتروني:

<http://www.antecc.com/imocite/Marche2011.pdf> p02-04.

² - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص 437.

- إضافة متطلبات جديدة تتعلق بحمل معدات ملاحية على متن السفن لتعزيز سلامة الملاحة¹.

3- تعديلات 1983: تهدف إلى دعم سلامة ناقلات البضائع الصب وسفن الركاب، وتعلق أهم التغييرات بقوارب النجاة لاستيعاب التطورات التقنية الحديثة، وأضيفت مجال تطبيق الفصل السابع ناقلات المواد الكيميائية وناقلات الغاز المسال.

4- تعديلات أبريل وأكتوبر 1988: تهدف إلى تحسين مراقبة الأبواب ومناطق البضائع، وتحسين أضواء الطوارئ ائزان سفن الركاب التي تعاني من عطب، وذلك بعد حادث غرق "Herold of Free enterprise".

5- بروتوكول 1988: يقدم نظام جديد لإجراء المعاينات وإصدار الشهادات يتوافق مع ما تطلبه اتفاقيتي خطوط التحميل، ومنع التلوث من السفن...الخ.

6- تعديلات نوفمبر 1988: تتعلق بالمعدات التي تحملها السفن لتطبيق النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية التي يعتمد على سرعة تحذير سلطات البحث والإنقاذ على البر والسفن المتواجدة على المنطقة المجاورة عند وقوع حادث طارئ.

7- تعديلات 1989: تتعلق بخفض عدد وحجم الفتحات في القواطيع المانعة لنهاذ الماء في سفن الركاب، وللتأكد من أنها مغلقة في حالة الطوارئ وكذا استحداث تحسينات نظم إطفاء الحرائق بالغاز...الخ⁽²⁾.

8- تعديلات 1990: تتضمن متطلبات التقسيمات الفرعية وائزان العطب لسفن البضائع. وكذا تعديلات فيما يخص مدونة IBC ومدونة IGC.

9- تعديلات 1991: استهدفت مراجعة الفصل 6 لنقل الحبوب، ووسع مجاله ليشمل بضائع أخرى، ودعم بمدونتين جديدتين بشأن شحنات الخشب التي تنقل على السطح والبضائع الصلبة...الخ.

¹ - أضواء على التعديلات المتعلقة باتفاقية سلامة الأرواح في البحار، المرجع السابق، ص 05.

⁽²⁾ - أضواء على التعديلات المتعلقة باتفاقيات سلامة الأرواح في البحار SOLAS74، المرجع السابق، ص من 5 إلى 7.

- 10- تعديلات أبريل 1992: أدرجت مستويات جديدة تتعلق باتزان سفن الركاب من طراز RO-RO الموجودة بالخدمة، كما طورت إجراءات الوقاية من الحرائق... الخ، كما استبدلت سنة 1987 شيفرة موريس بالنظام الملاحي العالمي للإنذار والسلامة ودخلت حيز التنفيذ سنة 1992¹.
- 11- تعديلات نوفمبر 1992: ألزمت سفن الركاب الجديدة التي تحمل أكثر من 36 راكبا بأن تزود بمرشات مائية آلية، ونظام مركزي للكشف عن الحرائق والوقاية منها.
- 12- تعديلات 1994: أضافت 3 فصول جديدة للاتفاقية:
- فصل 9: مدونة إدارة السلامة الدولية، وطبقت بصفة إجبارية على سفن الركاب وناقلات النفط من جويلية 1998. وعلى سفن البضائع ووحدات التنقيب المتنقلة حمولة 500 طن فأكثر من أول جويلية 2002.
- فصل 10: إجراءات السلامة للسفن ذات السرعة العالية وطبق اعتبارا من أول يناير 1996.
- فصل 11: إجراءات خاصة لدعم السلامة وتشمل 4 قواعد منها:
- قاعدة 1: الا ل التزام بإجراء المعاينات والتفتيشات بالإرشادات التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية.
- قاعدة 2: توسيع في مجال تطبيق برنامج المعاينات المطور.
- 13- تعديلات ماي 1995: عدلت القاعدة 08 من الفصل 5 لسلامة الملاحة لجعل نظم تحديد الطرقات الملاحية للسفن إجبارية.
- 14- تعديلات نوفمبر 1995: أخذت بنظام اتزان سفن الركاب من طراز RORO وتزويدها بنظام النداء الجماعي واستخدام لغة عمل ثابتة.
- 15- تعديلات أكتوبر 1995: مراجعة الفصل 3 المتعلق بترتيبات ومعدات إنقاذ الأرواح.
- 16- تعديلات ديسمبر 1996: تزويد السفن بنظام يضمن استمرارية العمل.
- كما أقرت مدونة جديدة لتطبيق اختبارات الحريق لتستخدمها الإدارات المعنية عند اعتماد المنتجات التي ستنتقل على السفن التي ترفع اعلامها.

¹ - الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر، الموقع الإلكتروني: <http://www.wikipedia.org/w/index.php?title>

- 17- تعديلات جوان 1997: أجازت قاعدة جديدة تتعلق بخدمات المرور البحري VTS⁽¹⁾.
- 18- تعديلات نوفمبر 1997: أضافت فصلا جديدا برقم 12 يتعلق بإجراءات السلامة الإضافية لناقلات البضائع الصب بهدف النجاة من الغرق من خلال تقوية القاطوع المستعرض المانع لنفاذ الماء او القاع المزدوج.
- 19- تعديلات ماي 1998: أضافت قواعد جديدة منها:
- قاعدة تطلب من الحكومات المتعاقدة أن تتأكد من وجود ترتيبات مناسبة لتسجيل هويات النظام العالمي للسلامة البحرية والاستغاثة GMDSS بما فيها علامة نداء السفينة وهويات الأقمار الصناعية.
- قاعدة تطلب تحديد الموقع بتوفير المعلومات المتعلقة بموقع السفينة، حيثما تكون معدات الاتصالات قادرة على تحديد موقع السفينة آليا.
- 20- تعديلات ماي 1999: تهدف إلى جعل المدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المعالج بالطاقة المشعة والبلوتونيوم والنفايات عالية النشاط الإشعاعي المنقولة بحرا في صورة عبوات "INFCCode" مدونة الزامية.
- 21- تعديلات ماي 2000: تتطلب منطقة لهبوط الطائرات العمودية على سفن الركاب من طراز الدحرجة RO-RO فقط.
- 22- تعديلات ديسمبر 2000: تتطلب التزامات جديدة تتعلق بمسجلات بيانات الرحلة للمساعدة في تحقيقات الحوادث البحرية، مع تركيب نظم التمييز الآلية "IAS" القادرة على توفير المعلومات عن السفينة للسفن الأخرى والسلطات الساحلية.
- تعديل يجعل المدونة الدولية للسفن لعام 2000 الزامية لهذه النوعية من السفن.
- أجزت المدونة الدولية لنظم السلامة من الحرائق "INFCCode".
- أجزت تعديلات مدونة إدارة السلامة "ISMCode" تتعلق بالشهادات وإضافة فصول تتعلق بإصدار الشهادات المؤقتة، ونماذج الشهادات، والتحقق من صحة الشهادات، وملحق جديد بنماذج المستندات والشهادات.

(1) - أعضاء على التعديلات المتعلقة باتفاقيات سلامة الأرواح في البحار SOLAS74/78، المرجع السابق، ص 11، 12، 13.

23- تعديلات جوان 2001: تهدف إلى جعل تعديلات المدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المعالج بالطاقة المشعة والنفايات عالية النشاط الإشعاعي المنقولة بحرا في صورة عبوات "CodeINF" متوافقة مع تعديلات المدونة الدولية للبضائع البحرية الخطرة CodeIMDG⁽¹⁾.

24- تعديلات ماي 2002: تهدف إلى جعل المدونة الدولية للبضائع الخطرة الزامية.

25- تعديلات ديسمبر 2002: إضافة فصل جديد لاتفاقية سلامة الأرواح في البحار برقم 2-X1 يتعلق بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية "ISPSCode".

تتلخص أهم تعديلاتها في:

- التعديل في الفصل الخامس (V) الخاص بسلامة الملاحة لاستنفاد متطلبات أنظمة التعرف الآلي لجهازي (AIS-LRIT).

- التعديل في الفصل الحادي عشر (XI) في الإجراءات الخاصة بتحسين الأمن والسلامة البحرية، وذلك بتقسيم هذا الفصل إلى قسمين على النحو التالي:

1- الفصل الحادي عشر: القسم الأول يرتبط بالإجراءات الخاصة بتحسين السلامة البحرية.
2- الفصل الحادي عشر: القسم الثاني يرتبط بالإجراءات الخاصة بتحسين الأمن البحري وتفعيل إصدار المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية ISPS.

كما شهدت تعديلات أخرى إثر انعقاد مؤتمر لندن 2002، وذلك بعد الزيارة التفقدية للوسائل الأمنية التي أجريت في الفترة الممتدة من 1 جويلية 2004 إلى 31 ديسمبر من نفس السنة ومست⁽²⁾:

الفصل السابع:

يتناول الإجراءات الخاصة بتدعيم الأمن البحري وأهم ما جاء فيه:

المادة 3: تطبق المنظمة البحرية الدولية (IMO) في الآجل القادمة، إجراءات الترقيم الإجباري لهوية السفن، بحيث يكون الرقم بارزا ومسجلا بصفة دائمة إما على الخارج أو الهيكل أو على أطراف السفينة.

(1) - أعضاء على التعديلات المتعلقة باتفاقيات سلامة الأرواح في البحار SOLAS74/78، المرجع السابق، ص 13، 14، 15.

(2) - الجوان رشيدة، قانون أمن المنشآت المينائية والسفن، آلية في خدمة الأمن البحري، مجلة الجيش، العدد 490، 2004، ص 17.

المادة 05: تطبق إدارة الشؤون البحرية ابتداء من 01 جويلية 2004 بطاقة سير السفينة، وتتضمن بطاقة الهوية والتي تحمل المعلومات الخاصة بالدولة التي تنتمي إليها السفينة، أفراد الطاقم وأيضا لمحة تاريخية عن مسار السفينة على الأقل إلى غاية 1 جويلية 2004 يحتفظ بهذه البطاقة على متن السفينة وتكون قابلة للتفتيش من قبل الميناء المستقبل لها.

الفصل العاشر:

يضم المقاييس الخاصة من أجل تدعيم الأمن البحري واهم ما جاء فيه:

المادة 02: يطبق على جميع السفن التي تتعدى 500 وحدة، وعلى جميع السفن الدولية، ذات الطابع العمومي غير التجاري.

إضافة إلى مقاييس أخرى تهدف إلى تكوين الطاقم البحري على المحور الأمني حول المعاهدة الخاصة بتكوين رجال البحر والحراسة (STCW) ووضع بطاقة دولية للبحارة وأنظمة لتحديد مواقع السفن على مسافات طويلة.

الفرع الثاني: تطبيقات وأهداف قانون أمن المنشآت المينائية والسفن ISPS.

بعد الأحداث التي شهدتها الولايات المتحدة الأمريكية، ازدادت المخاوف حول احتمال استخدام السفن لنقل الأسلحة والمواد الخطرة المخبأة على متنها في أعمال غير مشروعة، بغرض تخريب الخطوط الملاحية، أو تدمير المرافق المينائية وغيرها من المنشآت، ما يؤدي إضافة لإزهاق الأرواح البشرية، إلى أضرار اقتصادية واجتماعية وبيئية كارثية، أو تحميلها من طرف الجماعات الإرهابية بمواد متفجرة وتوجيهها صوب رصيف بحري بموقف مينائي لتفجيره مخلفة أضرارا مادية وبشرية⁽¹⁾ حيث أصبحت السفن والموانئ أهداف استراتيجية لمثل هذه العمليات، هذا ما جعل المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع الهيئات والمنظمات الدولية الأخرى، كالمنظمة الدولية للجمارك WOC ومنظمة العمل الدولية تبحث عن حلول وتدابير تضمن أمن وسلامة السفن والموانئ والتجارة الدولية. وتلخص تلك الجهود في اعتماد المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن.

⁽¹⁾ - Angélique, Morosi, op cit, p 37.

أ- تطبيقه قانون امن المنشآت المينائية و السفن:

أولا نتعرّف على مفهوم أو مجال أمن السفينة والمنشآت المينائية.

1- مفهوم أمن السفينة: هي مجموع الإجراءات والتدابير الأمنية التي تطبق على متن السفينة لحماية الأشخاص الموجودين على متنها أو البضائع أو وحدات نقل البضائع ومؤن السفينة، أو السفينة من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية.

2- مفهوم أمن المنشآت المينائية : هي مجموعة من الاشتراطات والمتطلبات الأمنية التي توضع لضمان تطبيق تدابير تستهدف حماية المرفق المينائي أو السفن والأشخاص والبضائع، ووحدات نقل البضائع ومؤن السفينة من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية داخل حدود الميناء.

لقد شكلت الإجراءات الأمنية الجديدة الإطار الدولي الذي تم بفضله التعاون والعمل مع مجمل السفن والمنشآت المينائية، بهدف كشف وإحباط كل الأعمال غير المشروعة التي من شأنها إلحاق الضرر بقطاع النقل البحري، ولضمان التطبيق الجيد لهذه الإجراءات، يجب على الجهات المعنية (السفن، الموانئ والمنشآت المينائية، الأفراد والملاحين والمسافرين، المؤسسات البحرية) أن تتفق وتعاون بطريقة دائمة وفعّالة من أجل تطبيق هذا القانون، وقد أعدت المدونة على جزئين:

I- الجزء أ (A) ويتناول المتطلبات الإلزامية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

يقصد بالمتطلبات الإلزامية، التعليمات المتعلقة بالفصل XI-2 من اتفاقية SOLAS لحماية الحياة في البحر 1974، وتمثل في:

1- متطلبات أمن السفينة والشركة المالكة للسفينة:

وجوب تنفيذ برنامج الهوية للسفن والتدابير والإجراءات الأمنية الوقائية لأمن السفن في الداخل، بما في ذلك المنافذ التي تؤدي إلى السفينة وكيفية حمايتها، وتأمينها وكيفية التعامل مع البضائع المشحونة والأشخاص الذين يؤذن لهم بالدخول إلى السفينة، وإجراءات التصدي للأفعال المحتملة على السفينة، بما في ذلك تحديد واجبات ضباط أمن السفينة، وواجبات الشركة تجاه هذه السفينة مع العمل على وجوب وضع خطة أمن للسفينة لتشمل المستويات

الأمنية الوقائية في كل مستوى من هذه المستويات الأمنية، وحسب فعالية العمل على متن السفينة⁽¹⁾.

2- متطلبات امن المرفق المينائي:

من خلال هذه المتطلبات الواردة بالمدونة، ألزمت المنظمة البحرية الدولية الحكومات المتعاقدة بضرورة العمل على تحقيق المتطلبات الإلزامية التالية:

أ- تقييم أمن المرفق المينائي.

ب- تعيين ضابط مسؤول عن أمن المرفق المينائي.

ج- وضع خطة أمن المرفق المينائي، حسب المستويات الأمنية الثلاث الواردة بالمدونة⁽²⁾.

الجزء ب (B) من قانون امن المنشآت المتنائية و السفن، يتناول مواد إرشادية، وتوصيات للحكومات المتعاقدة حول كيفية تطبيق ما ورد من متطلبات الزامية.

يطبق هذا القانون وفقا للمادة 03 من مدونة امن السفن والمنشآت المينائية ISPS كما

يلي:

I- على السفن التجارية الدولية والخاصة بنقل المسافرين على المسافات الطويلة وبشرط أن تكون مدعمة بأنظمة أوتوماتيكية تعمل على تحديد الهوية، الاتجاه، الطريق، والسرعة "AIS"، كون هذه السفن تواجه مخاطر وتهديدات كبيرة كعمليات التسلل والهجرة غير الشرعية، وكذا الهجمات الإرهابية التي يقصد بها بث الرعب والخوف وإرغام الدول والحكومات للرضوخ لمطالبهم.⁽³⁾

كما يطبق على سفن الشحن بما فيها آلات السرعة الكبيرة للشحن، خاصة ناقلات البترول والمواد الخطرة والتي تعتبر تهديد خطير متى استخدمت لنقل الأسلحة، أو المواد الخطرة والمتفجرة لاستخدامها في عمليات إرهابية تخريبية لمرافق مينائية، بحيث تمكن أن تصبح مثل

(1) - سلطان بن محمد المطيري، المرجع السابق، ص 67.

(2) - غريب محمد الحوسني، الندوة العلمية، تأمين المنافذ البرية والجوية والبحرية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي، 26، 28 يناير 2009، الموقع الإلكتروني السالف الذكر ص 13:

www.nauss.edu.sa/ar/collegesAndcenters/.../11.pdf

(3) - الجواني رشيدة، المرجع السابق، ص 16.

هذه السفن قنابل عائمة يحاول الإرهابيون تفجيرها في المناطق الساحلية إضافة إلى وحدات الخطر المتحركة في عرض البحر.

II- على التجهيزات المينائية، التي تقدم خدمات لبعض السفن التي تقوم بأسفار، وتشير الفقرة 20 من المادة 03 من قانون ISPS إلى أنه على الحكومات المتعاقدة أن تحرص على تطبيق قانون التجهيزات الأمنية، الواقع على أقاليمها.

لا تنطبق أحكامها على السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة للخدمات العامة. وتشتمل المدونة كذلك وكما سنرى إضافة للقواعد وإجراءات أمن السفن والمرافق المينائية، أحكاما تتعلق بالسلطات والإدارات البحرية والشركات الملاحية، كما تتضمن الأحكام والتعديلات الخاصة بالفصلين الخامس والحادي عشر من اتفاقية SOLAS، والتي أصبح بموجبها الامتثال لأحكام المدونة إلزاميا.

ب- أهداف مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن:

تهدف المدونة إلى إنشاء إطار دولي يستوجب التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية، والإدارات المحلية، وقطاعي النقل البحري والموانئ بغية تقييم التهديدات الأمنية المختلفة والمحتمل وقوعها، كحماية السفن والمنشآت المينائية، واتخاذ التدابير والإجراءات الأمنية الوقائية للتصدي لهذه التهديدات ولحماية السفن المستخدمة في التجارة العالمية، مع التأكيد على بيان المهام والأدوار والمسؤوليات الأمنية التي تقع على عاتق الشركات مالكة السفن، وعلى السفن نفسها والمرافق المينائية والحكومات المتعاقدة، سعيا منها لحماية النقل البحري الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وكذا ضمان جميع المعلومات المتعلقة بالأمن، وتبادلها في وقت مبكر وبصورة جيدة والاطمئنان إلى وجود تدابير وقائية تناسب مقتضى الحال في مجال الأمن البحري⁽¹⁾ وإعداد منهجية لإجراء التقييمات الأمنية تكفل إيجاد خطط الأمن لشركات الملاحة وسلطات الموانئ والسفن، هذا ما أشار له

(1) - التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الموقع الإلكتروني:

قانون ISPS في الفصل أ (A) وأضاف إلى ذلك بعض التعليمات الوظيفية في الفقرة 1-3، بغرض تحقيق أهدافه المسطرة وهي:

- 1- جمع وتقييم المعلومات المتعلقة بالأخطار المهددة للأمن وتبادلها مع الحكومات المتعاقدة المتخصصة.
- 2- ضرورة حفظ بروتوكولات الاتصال الخاصة بالسفن والتجهيزات المينائية.
- 3- منع إدخال الأسلحة والمواد المتفجرة غير المسموح بها على متن السفن وفي التجهيزات المينائية.
- 4- توفير وسائل تمكن من الإنذار للتحرك ضد أي خطر ضد الأمن أو أي حوادث أمنية طارئة.
- 5- وضع خطط أمنية خاصة بالسفن والتجهيزات المينائية، انطلاقاً من التطورات الأمنية.
- 6- توضيح الانسجام ما بين الخطط والإجراءات الأمنية ويتطلب ذلك تكويننا وتمرينا كافيين⁽¹⁾. وسنلخص أهداف المدونة فيما يلي⁽²⁾:
 - أ- وضع نماذج لقواعد تقييم التهديدات والأخطار المحتملة.
 - ب- وضع خطط لأمن الشركات الملاحية وسلطات الموانئ والسفن.
 - ج- إلزام الشركات وملاك السفن بتعيين ضباط أمن السفينة وخاصة ناقلات البترول بحمولة 500 طن، سفن نقل الركاب والعبارات ناقلة المسافرين والبضائع.
 - د- تحديد مستويات الأمن والإجراءات واجبة الاتباع في كل منها.
 - هـ- تحديد واجبات ضباط الامن والإجراءات واجبة الاتباع في كل منها.
- قواعد إصدار شهادات أمن السفينة (ISSC).
- اعتماد الخطط وتقارير المراجعة وإصدار المواصفات اللازمة.

⁽¹⁾ - Code ISPS, partie « A » paragraphe 1-2 p 06.

⁽²⁾ - محمد سيد حسين، الآليات الأمنية للتعامل مع غرق السفن، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض 2009، ص 125، الموقع الإلكتروني: www.spa.gov.sa/readsinglenews.php?id=725553.1-8.

كما تهدف هذه القواعد والتعليمات (ISPS) الى تكليف سلطات الموانئ والشركات الملاحية ب:

- اتباع سياسة تضمن من خلالها الدول المتعاقدة توفير البنى التحتية للموانئ والمعدات والأنظمة والخدمات وفق أفضل الأساليب والمعايير والمستويات العالمية الأمنية.
- إنشاء خطوط متينة للمعلومات والتنسيق مع أنشطة النقل البحري والأجهزة الحكومية.

الفرع الثالث: دور المنظمات الدولية الفاعلة في مجال الأمن البحري.

إلى جانب أنشطة المنظمة الدولية البحرية في مجال الأمن البحري، هنالك منظمات أخرى تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، قدمت أفكارا موسعة حول الأمن البحري، تتمثل أساسا في منظمة العمل الدولية والتي نظمت مسألة تحديد الهوية للأشخاص العاملين في البحر وتحديد الأمن المينائي، والمنظمة العالمية للجمارك، والتي عملت على تيسير النقل البحري وتنظيم دخول وخروج البضائع والأشخاص، وكذا مراقبة وتفتيش الحاويات، وهذا ما أكدته مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن في التمهيد بالبند الرابع حيث أشارت إلى وجوب تسريع تطبيق التعليمات الواردة بالمدونة والتعاون التقني، والشروع في الأشغال بالاشتراك مع المنظمة الدولية للعمل والمنظمة الدولية للجمارك.

I- المنظمة الدولية للجمارك world customs organization WCO:

هي منظمة حكومية مستقلة وتعمل بالتعاون مع الشركاء الحكوميين، وغير الحكوميين مثل منظمة التجارة العالمية، ومنظمات الأمم المتحدة، والبنك الدولي، والمؤسسات الأكاديمية، أنشأت سنة 1952 ببروكسل باسم مجلس التعاون الجمركي وفي عام 1994 تم تبني الاسم الجديد، منظمة الجمارك العالمية WCO ومن أبرز أهدافها تعزيز الكفاءة والفاعلية للإدارات الجمركية في مجالات تطبيق تعليمات التجارة وتطوير واستمرارية المعايير الأساسية لتبسيط وتوحيد الأنظمة والإجراءات الجمركية¹.

ينتقل عبر العالم سنويا 500 مليون حاوية، تمثل 90% من التجارة الدولية ولا تخضع للتفتيش سوى 3% من تلك الحاويات، هذا ما أدى إلى خلق برنامج مراقبة الحاويات بين

¹ - ANGELIQUE morosi Op.cit P42

مكتب الأمم المتحدة المعنى بالمخدرات والجريمة، والمنظمة العالمية للجمارك، من أجل مساعدة الحكومات في إنشاء نظم فعالة لمراقبة الحاويات، لا تسهم فقط في منع الإبحار بالمخدرات وغيرها من جرائم الحاويات غير المشروعة، بل وفي تيسير التجارة المشروعة، ومن ثم زيادة إيرادات الدولة عن طريق تحصيل الرسوم، ويدعم البرنامج إنشاء وحدات متخصصة ومشاركة بين الوكالات المعنية بتحديد السمات النموذجية لحاويات النقل تتولى تحديد وتفتيش الحاويات التي تشكل خطرا كبيرا، وبالتالي تؤثر على التجارة والتحركات المشروعة⁽¹⁾.

كما تتعاون المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي بنشاط مع منظمة الجمارك الدولية في مجال تنسيق إجراءات أمن سلسلة الإمداد متعدد الوسائط، وتعزز منظمة الجمارك الدولية أيضا معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية لدى أعضائها، وتوفير الدعم لتنفيذ متطلباته عن طريق المساعدة التقنية.

اعتمدت المنظمة OMD أو WCO في جوان 2002 قرارا بشأن الأمن وتيسير التجارة في سلسلة التوريد الدولية، وذلك بهدف حماية التجارة الدولية من الهجمات الإرهابية، وسلسلة النقل الدولي ضد استخدامه لنقل أسلحة الدمار الشامل، أو تهريب المواد المحضرة دوليا، أو استعماله لأغراض إرهابية، وتعمل المنظمة الدولية للجمارك أساسا على تحقيق النقاط التالية²:

1- مساعدة السلطات الجمركية، في إنشاء نظم الأمن في سلسلة التوريد اللوجستية.

2- مراجعة الاتفاقية الخاصة بالحاويات 1972.

3- تبسيط الإجراءات في المناطق الجمركية.

كما تعمل على استخدام تقنية المعلومات والتجارة الإلكترونية إلى أبعد حد ممكن، بغية تعزيز الرقابة الجمركية، وفق معايير مقبولة دوليا، وإلزام كل التشريعات الداخلية بتطبيق طرق التجارة الإلكترونية كبديل عن المستندات الورقية، كما يجدر بها اتباع الإجراءات

مجلس الأمن، الأمم المتحدة، تقرير الأمين العام "الإبحار والحركة غير المشروعين عبر الحدود" 19 أكتوبر 2012، ص 07-08 الموقع⁽¹⁾

www.refworld.org/cgi-bin/.../opendocpdf.pdf?...y... الإلكتروني:

² - David Piano.Op-cit, p 77.

الأمنية الحديثة لصد أي تهديد خارجي كأعمال تخريب المخدرات والأسلحة والبشر، وخاصة بالنسبة للنقل بالحاويات. ولضمان أمن الحاويات بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، انطلق برنامج أمن الحاويات CSI في 2002 بالاشتراك بين مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة والمنظمة الدولية للجمارك، والذي يهدف إلى مساعدة الحكومات في إنشاء نظم فعالة لمراقبة الحاويات⁽¹⁾.

يتضح مما سبق، أن للمنظمة الدولية للجمارك دور فاعل في دفع عجلة التجارة الدولية بشكل آمن.

II- منظمة العمل الدولية ILO أو OIT:

أنشئت سنة 1919، مقرها جنيف، وهي إحدى المنظمات التابعة للأمم المتحدة وكان دورها هو الحفاظ على حقوق العمال في كل المجالات، ومن أبرز اتفاقياتها في المجال البحري:

- اتفاقية رقم 108 بشأن الأجور وساعات العمل، وإعداد العاملين على متن السفن 1958.
- اتفاقية 109 لسنة 1988 بشأن هوية البحارة.

وفي 19 جوان 2003 وفي دورتها السنوية 91، منظمة العمل الدولية OIT وضعت مسألة ملحة لوضع نظام أكثر أمنا لتحديد هوية البحارة، من خلال الاتفاقية رقم 185، بعد تنقيح الاتفاقية رقم 108 لسنة 1958 ودخل حيز التنفيذ في 9 فبراير 2005²، وتم ذلك بالاتفاق ما بين المنظمة ILO والمنظمة الدولية البحرية OMI، ويعتبر ذلك من القضايا الهامة في عمل المنظمة البحرية الدولية، لتحسين الأمن البحري بالتعرف على البحارة من خلال كشف هويتهم، حتى لا يتسنى دخول أشخاص غير مرخص لهم، مما يسمح بقيام أعمال غير مشروعة غالبا، ويكون ذلك تحت وصاية المنظمة البحرية الدولية، وفي فبراير 2006 تم اعتماد اتفاقية العمل الدولية البحرية والتي عرفت باسم "ميثاق حقوق البحارة"، واعتمدت هذه الاتفاقية من جانب ممثلي الحكومات وأصحاب العمل والعمال في مؤتمر دولي خاص بالمنظمة ILO، وتهدف هذه الاتفاقية أيضا إلى تحقيق العمل اللائق للبحارة، وإلى تأمين

(1) الأمم المتحدة 19 أكتوبر 2012، المرجع السابق، ص 8.

² - David Piano.Op-cit, p 76.

المصالح الاقتصادية من خلال ضمان المنافسة العادلة⁽¹⁾. بين أصحاب السفن عالية الجودة وهي شاملة وتنص على حق البحارة في العمل ضمن ظروف لا ثقة كما أنها تغطي تقريبا جميع جوانب عملهم وحياتهم، على متن السفن بما في ذلك:

- الحد الأدنى للسفن.
- عقود التوظيف.
- ساعات العمل والراحة.
- دفع الأجور.
- الإجازات السنوية مدفوعة الأجر.
- الرعاية الطبية على متن السفن.
- السكن والغذاء والتموين.
- الصحة والسلامة المهنية، والوقاية من الحوادث.
- معالجة شكاوى البحارة⁽²⁾.

تسري اتفاقية 2006 على طائفة واسعة من السفن العاملة في رحلات دولية، أو وطنية، أو محلية، وعلى جميع السفن باستثناء تلك التي تبحر حصريا في مياه داخلية، أو محلية، أو مناطق تنطبق عليها لوائح الموانئ، كما تسري على جميع السفن، عامة، أو خاصة، ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 20 أوت 2013، وأصبحت بالتالي قانونا دوليا ملزما للدول التي صادقت عليه⁽³⁾، وقد عملت المنظمة البحرية الدولية على تعديل الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وشهادات البحارة وأعمال النوبات (78, STCW) بصيغتها المعدلة عام 1995، وقد تحدد عرض المسودة النهائية للاتفاقية بعد تطويرها، على مؤتمر دبلوماسي عقد بميناء في الفترة

(1) - قارون عمران، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM-CNAN)، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، معهد العلوم الاقتصادية، 1996-1997، ص 34.

(2) دليل موجز حول اتفاقية العمل البحري 2006 الموقع الإلكتروني:

www.arabo.org.eg/homepage/tradetail.aspx?TCID

(3) www.ilo.org/beirut/wcms-219719/lang-ar/index.htm منظمة العمل الدولية الموقع الإلكتروني: ³⁾

من 21-25 جويلية 2010، نظرا لارتباط بعض الأحكام المقترحة باتفاقية STCW الجديدة، بالأحكام التي تضمنتها اتفاقية العمل البحري لعام 2006⁽¹⁾.

من هنا تبين سعي المنظمة البحرية الدولية، لاشتراك كل الفاعلين في المجال البحري لضمان ملاحه بحرية آمنة، وبتوفير كل الإمكانيات المادية المتطورة والبشرية المؤهلة وبالتالي مناخ عمل وبيئة عمل جيدة.

المطلب الثاني: المتطلبات الأمنية وفقا لقانون أمن المنشآت المينائية والسفن.

إن اتساع الأنشطة الإجرامية والمخاطر البحرية، وما تمثله من تهديد لصناعة النقل البحري، يتطلب مشاركة أكبر وأكثر فاعلية من جانب الدول البحرية كي تساعد على إنشاء وتطوير نظام أمني بحري، على السفن التجارية وكذلك بالنسبة للموانئ البحرية والمرافق ذات الصلة، فالتأمين والرقابة الجيدة على أنظمة السفن والموانئ، والمناطق الجمركية، يضمن أمن وسلامة البضائع والسفن، بالإضافة إلى ضمان أمن وسلامة الدولة نفسها من وقوع أي عمليات إرهابية، أو أي اختراقات غير مشروعة، ويتطلب ذلك وضع إستراتيجية أمنية محكمة، بتجسيد المتطلبات الحتمية لمدونة أمن المنشآت المينائية والسفن وذلك بوضع تقييم للمخاطر المحتمل وقوعها وفقا لمستويات الأمن الثلاثة المنصوص عليها بالمدونة، وتحديد خطط أمنية تلزم السفينة والمرافق المينائية باتباعها تفاديا لخطورة ما يمكن أن يحدث من مخاطر وتجاوزات وهذا ما سأحاول إبرازه من خلال هذا المطلب.

الفرع الأول: المستويات الأمنية.

حددت المنظمة البحرية الدولية من خلال قانون أمن المنشآت المينائية والسفن ثلاثة مستويات أمنية، وهي عبارة عن إجراءات أمنية مختلفة يجب تنفيذها بواسطة السفن والموانئ، والمرافق المينائية، طبقا لطبيعة التهديد أو الحادث الأمني ويجب تطبيق المستوى الأمني اللازم عند وضع التقييم الأمني وكذا الخطة الأمنية، وعلى السفن والموانئ والمرافق المينائية اتخاذ إجراءات ملائمة للمستوى الأمني المطبق من قبل الحكومات المتعاقدة.

(1) أعضاء على اتفاقية العمل البحري 2006، دورية تصدرها المنظمة البحرية الدولية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، يناير

-أولاً: المستوى الأمني الأول: وفقاً للمادة 07 من الفصل "أ" ¹ من قانون ISPS، في هذا المستوى يجب تنفيذ النشاطات التالية عن طريق إجراءات خاصة على متن كل سفينة أو ميناء أو مرفق، مع الأخذ بعين الاعتبار التوصيات الواردة في الفصل « B » من القانون ISPS يقصد تعيين واتخاذ إجراءات وقائية ضد حوادث الأمن وهي:

- مراقبة دخول السفن.

- مراقبة مناطق الدخول الضيقة للتأكد من أن الأشخاص المسموح لهم بالدخول فقط هم من دخلوا.

- مراقبة مناطق الجسور والمناطق المجاورة للسفن.

- الإشراف على عملية تفريغ البضائع المشحونة والمؤن التي على متنها.

- مراعاة أن يكون النظام الأمني سريعاً ومتوفراً.

إذن يتبين من خلال هذه المادة أن هذا المستوى هو مستوى عادي وهي إجراءات عادية لضمان السير الحسن للسفينة والميناء والمرافق المينائية، كما أشارت له المادة 8-1 من الفصل "ب" ² من قانون ISPS، حيث عرفت "المستوى الأمني الأول عادي وهو المستوى الذي تستغل فيه السفينة أو الميناء والمرافق المينائية استغلالاً طبيعياً.

2- المستوى الأمني الثاني أشارت له المادة 7-1 من الفصل "أ" والمادة 8-2 من الفصل "ب" ISPS. "هو المستوى الذي يتطلب تطبيق إجراءات أمنية وقائية إضافية ملائمة لفترة من الزمن نتيجة الشك أو احتمال وقوع حادثة أمنية" ⁽³⁾.

وفقاً للفقرة 3 من المادة 07 الفصل "أ" « A » فإنه يجب أن تنفذ إجراءات الحماية الإضافية الخاصة بمخطط الأمن، مع الأخذ بالحسبان التوصيات الواردة في الفصل "ب" « B » من هذا القانون ISPS.

¹ - code ISPS partie « A », paragraphe 07.

² - Code ISPS partie « B », paragraphe 8.

⁽³⁾ محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص 08.

إذن اتباع هذا المستوى يكون عندما يوجد إحساس، أو احتمال لوقوع خطر أو تهديد قد يمس أمن السفن أو الموانئ أو المرافق المينائية، ما يتطلب زيادة في الإجراءات الرقابية تحسبا لأي طارئ قد يقع.

3- المستوى الأمني الثالث: هو المستوى الاستثنائي¹، الذي يتطلب تطبيق إجراءات أمنية وقائية خاصة محددة لفترة زمنية نتيجة التأكد من وقوع حادثة أمنية (هدف محدد) وفي هذا المستوى التهديدي العالي، يتم زيادة التعزيزات الأمنية والتشديد على نظام الدخول والخروج، والتفتيش المكثف الكامل على كافة البضائع والتموين والطرق المؤدية إلى الميناء والسفن، وهذا يعني الانتقال إلى حالة الاستعداد القصوى حيث يتم وضع خطة طوارئ الميناء البحري موضع التنفيذ⁽²⁾.

أما إذا اختلفت المستويات المعمول بها بين السفينة والمرفق المينائي، ففي هذه الحالة يقوم ضابط أمن السفينة وضابط أمن المرفق المينائي بالاتفاق على الإجراءات الأمنية، وإمكانية إعداد اتفاقية أمنية تسمى الإعلان الأمني (DOS)، ويعتبر كوثيقة تخدم الوحدة والميناء أو السفينة بأعلى مستوى أمني يجنبها التعرض للشبهات والمقاطعة⁽³⁾، وقد أتى بيانه في نص المادة 05 من الفصل "أ" من القانون ISPS: "على الحكومات المتعاقدة أن تحدد أي تصريح أمني مطلوب، لتقييم الخطر الذي يعد الفاصل بين السفينة والميناء، أو ما بين السفينة وسفينة أخرى للأشخاص والأموال من سلع وبضائع وكذا المحيط، ويمكن للسفينة أن تطلب الإعلان الأمني (DOS) عندما:

- تستغل السفينة في مستوى أمني أعلى من مثيله في المرفق المينائي.
- يوجد اتفاق ما بين الحكومات المتعاقدة بخصوص الإعلان الأمني في بعض الرحلات الدولية أو السفن المتخصصة لتطبيقه في بعض رحلاتها.

¹ - Code ISPS partie B, paragraphe 4 – 9.

⁽²⁾ غريب محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 15.

⁽³⁾ - حسين هليجي، محمد الساعدي، رئيس معهد سين بحرين، المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، ص 11، الموقع الإلكتروني:

- عندما يوجد هنالك تهديد أمني أو حادث أمني بسبب السفينة، أو المرفق المينائي حسب الحالة.

- الإعلان الأمني DOS هو عبارة عن اتفاق حول التدابير الأمنية التي سيتم أخذها عند زيارة السفينة للميناء ويجب إكمال الاتفاق قبل وصول السفينة، والإعلان دليل عن عدم التعرض للخطر لكل من المرفق المينائي والسفينة أثناء الزيارة⁽¹⁾.

يتصل ضابط أمن المرفق المينائي بضابط أمن السفينة، وينسق الإجراءات المطلوبة وهي مثلاً: إعلام ضابط أمن المرفق المينائي بالمعلومات التالية:

1- سفينة لديها مشاكل بتنفيذ التدابير والإجراءات الضرورية كما هو محدد بخطة أمن السفينة.

2- سفينة لديها مشاكل بتطبيق المستوى الأمني 3 على أساس تعليمات الأمن من السلطات.

3- سفينة على مستوى أمني أعلى من المرفق المينائي.

عندما يبلغ ضابط أمن المرفق المينائي عن الحالة الأمنية للسفينة بمستوى أعلى من مرفق الميناء يجب عليه أن يبلغ الشرطة وحراس الشواطئ.

يكتب قائد السفينة أو ضابط أمن السفينة الإعلان الأمني (DOS) نيابة عن السفينة وضابط أمن المرافق المينائية⁽²⁾، ويكتب بالإعلان الأمني المتطلبات الأمنية الواجب تنفيذها مشتركا من قبل السفينة والمرفق المينائي، وتحديد مسؤولية كل طرف، وتنصح المنظمة البحرية الدولية IMO باستخدام الاستمارة النموذجية (أنظر الملحق 3).

من المهم أن يكتب الإعلان الأمني (DOS) بلغة واحدة مشتركة للسفينة والمرفق المينائي، ويحفظ الإعلان لمدة سنة على الأقل من قبل المرفق المينائي.

الفرع الثاني: التقييم الأمني.

التقييم الأمني تحليل مركب من المخاطر المحتملة، وأوجه الضعف، يشمل تحليل المخاطر المحتملة عموماً احتمال التهديدات من الخارج ونتائجها، بينما يشمل تحليل نقاط الضعف

(1) حسين هليجي محمد، المرجع السابق، ص 36.

(2) حسين هليجي محمد، المرجع السابق، ص 36.

عادة القوة والضعف في النظام الداخلي، كنظام (الميناء مثلاً) يعتبر نقطة ضعف إذا وجدت تهديدات مباشرة ضد الميناء، بينما التهديد يمثل فقط خطر بوجود نقاط ضعف يمكن استغلالها، ونفس الشيء بالنسبة للسفينة. ويشكل تقييم أوجه الضعف القواعد الأساسية لتحديد المقاومة والإجراءات المضادة التي توصف في المخططات الأمنية على المستويات الثلاثة لمواجهة المخاطر⁽¹⁾.

لوضع وإعداد التقييم الأمني لكل من السفينة والمرفق المينائي والميناء لابد من جمع المعلومات الأمنية اللازمة، وتعامل كل هذه المعلومات بسرية تامة، ويمكن تحديد عناصر التقييم الأمني كما يلي:

التهديد + الهدف - الإجراءات المضادة = الخطر.

الخطر الذي يمكن أن يمس الموانئ والمرافق المينائية والسفن هو عبارة عن تهديدات داخلية وخارجية تهدف إلى القيام بأعمال غير مشروعة، متى لم تجد ما يصددها من إجراءات وتدابير أمنية مكثفة، فإن الخطر لا محالة قائم، وهذه الفكرة أو النتيجة هي ما يحاول التقييم الأمني احتواءها، فكلما زادت التهديدات وحُدِّدَت الأهداف وقلَّت الإجراءات المضادة سيكون الخطر جسيماً.

I- التهديدات:

تحدد السلطات الأمنية المعنية مستوى التهديدات العام، إذ كان ضد الممتلكات أو الأشخاص، أو البنى التحتية للمرافق المينائية والموانئ، واحتمال وقوعها، بهدف تحديد الإجراءات الأمنية المناسبة.

II- الهدف:

تعين إدارة الميناء والشركات الملاحية بالتعاون مع المصالح الأمنية الخاصة الأهداف المحتملة:

(1) - حسين هليجي، محمد الساعدي، المرجع السابق، ص 17.

- 1- بالنسبة للميناء، محطات الكهرباء، محطات الوقود والبترين، الاتصالات، تجميع الأفراد ونقل البضائع، تخزين ونقل المواد الخطرة (المتفجرات والمواد الكيميائية...) (1).
- 2- بالنسبة للسفن: ناقلات البترول، سفن نقل الركاب والسيارات، سفن السياحة، سفن الحاويات بحيث يشمل نقل أسلحة الدمار الشامل، المتفجرات، البضائع الممنوعة لتمويل الإرهاب، تهريب البشر.

III- التدابير الوقائية أو المضادة:

بتحديد التهديدات المحتملة والأهداف، تبرز أوجه الضعف وبالتالي يتضح حجم الخطر ما يستدعي اختيار سياسة وإجراء التدابير المضادة والواجب اعتمادها في الخطة الأمنية، مما يساعد على انخفاض الخطر وخاصة العمليات الإرهابية ونتائجها، ويتسنى ذلك إضافة للوسائل المادية، بزيادة اليقظة والحذر سواء فيما يخص السفن أو الحيز المينائي أو المرافق المينائية، وتعليم وتدريب القائمين على العمليات الأمنية، مراقبة المداخل، وضع حواجز ثابتة، تفتيش الركاب وحقائبهم والبضائع، المراقبة بالكاميرات.

يشكل التقييم الأمني جزءاً جوهرياً لا يتجزأ من عملية وضع الخطة الأمنية وتحديثها، ويتم التقييم الأمني من طرف أشخاص مؤهلين يتمتعون بالمهارات اللازمة، مع مراعاة أن يتم تحديث هذا التقييم بصفة دورية طبقاً للمتغيرات الكبرى التي يمكن أن تطرأ، ويمكن الاستعانة بخبراء ومتخصصين في مجال التهديدات، الأسلحة، المتفجرات (2). فالتقييم الأمني يقصد به تقدير مسبق ودراسة للحوادث والمخاطر الأمنية التي يحتمل وقوعها، ويختلف حسب المصلحة التي يراد تأمينها وحمايتها فإن كان التقييم خاصاً بالسفينة تشمل الدراسة التقييمية نوعها ونوع البضاعة المشحونة على متنها وخط سيرها، وإذا كان ميناء أو مرفقاً مينائياً فينظر إلى

(1) - حسين هليجي، محمد الساعدي، المرجع السابق، ص 18.

(2) - مجلة المسلح، المرجع السابق.

طبيعته وإذا كان من الموانئ المحورية التجارية أو البترولية أو من الموانئ التقليدية أو الموانئ الضيقة⁽¹⁾، وبالتالي سأحدد مجال تقييم أمن السفينة وتقييم أمن الميناء في هذا الفرع.

أولاً: تقييم أمن الميناء.

التقييم الأمني هو عملية تعتمد على تقييم وتحديد التهديدات المحتملة بناء على تحليل احتمال حدوث الخرق الأمني الذي قد يهدد المرفق المينائي وأفراده وعملياته، ومن ثم تحديد الإجراءات التي تساعد على تخفيض التعرض لاختراق أمني وتقليل آثاره، وهو جزء لا يتجزأ من عملية وضع الخطة الأمنية للمرفق المينائي وتحديثها، ويتضمن تنفيذ إجراءات المسح الأمني للمرفق المينائي تحديد المسائل الهامة والبنية الأساسية التي يجب حمايتها⁽²⁾.

قد فصلّ فيه قانون أمن المنشآت المينائية والسفن في الفصل "A" المادة 15 قانون ISPS بأجزائها ومن أبرز ما نصت عليه:

1.15 يتم تقييم أمن المرافق المينائية من قبل الحكومات المتعاقدة بالإقليم الذي تقع فيه تلك المنشآت المينائية، كما يمكن للحكومة المتعاقدة أن ترخص لتجهيز أمني معتمد القيام بتقييم أمن ميناء يقع بإقليمها.

3.15 الأشخاص الذين يقومون بعملية التقييم يجب أن يحصلوا على مؤهلات ضرورية لمباشرة تقييم أمن المنشآت المينائية وذلك بموجب هذا الفصل.

4.15 يجب أن تكون تقييمات أمن التجهيزات المينائية مراجعة بشكل دوري مع الأخذ بعين الاعتبار تقلبات التهديدات أو التغيرات الدنيا المضرة بالتجهيز المينائي، كما يجب أن تمر العمليات التقييمية دوماً بمراجعة خاصة إذا ما أدرجت تغيرات هامة على المرافق المينائية.

6.15 يمكن للحكومات المتعاقدة أن تقبل تقييماً آمناً واحداً لأمن المنشآت المينائية، يغطي منشآت أخرى، بشرط أن يكون المستغل والأجهزة وإدارة تلك المنشآت متشابهة، وكل حكومة ترغب في إجراء تغيير عليها أن تناقش التفاصيل مع المنظمة IMO.

⁽¹⁾ - DELFAU Simon, La sureté maritime ETAT Des lieux ; mémoire du DEA de droit maritime et océanique, Faculté de droit et de sciences politiques de Nantes, Année universitaire 2004, p 23.

⁽²⁾ - محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص 12.

7.15 عند استكمال تقييم أمن المنشآت المينائية يجب وضع تقرير يحتوي على ملخص للطريقة التي جرى بها التقييم، وكل النقاط الحساسة التي وجدت أثناء التقييم، وكذا وصف الإجراءات المضادة التي تسمح بمعالجة كل مشكل أو تهديد، ويجب أن تتم حماية هذا التقرير ضد كل تدخل أو إفشاء غير مرخص به⁽¹⁾.

حتى يمكن اعتماد خطة أمنية شاملة وفعالة لتأمين المنشآت المينائية لابد من أن يشمل التقييم الأمني ما يلي:

- المرافق والمنشآت المهمة التي يتعين حمايتها وتأمينها باستمرار.
- التهديدات المحتملة للمرافق المينائية.
- التدابير والإجراءات المضادة للتصدي لهذه التهديدات.
- الثغرات الأمنية بما فيها القوى البشرية.
- نظام الدخول إلى المرافق المينائية والصعود على متن السفينة.
- إجراءات الاستجابة للأفعال الإرهابية "المستوى الأمني الثالث".
- إجراءات الإخلاء في حالة التهديدات.
- واجبات قسم الأمن والسلامة في الميناء فيما يتعلق بالجوانب الأمنية.
- أوجه التعاون والتنسيق فيما يخص مراقبة المياه القريبة ومن هي الجهة المسؤولة.
- بيان الجهات المسؤولة عن مراقبة دخول السفن، والتفتيشات الأمنية لمنع أعمال التسلل والهجرة غير الشرعية.
- إجراءات الإبلاغ عن الحوادث الأمنية في الميناء.
- أنظمة الاتصالات وأمنها وفعاليتها⁽²⁾.

⁽¹⁾ - Code ISPS partie « A » paragraphe 15 p 22.

⁽²⁾ - غريب محمد الحوسني، الندوة العلمية، تأمين المنافذ البرية والجوية والبحرية، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العالمية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي 2009، الموقع الإلكتروني السابق، ص 13..

ثانيا: تقييم أمن السفينة.

عملية تقييم السفينة تعتبر جزءا أساسيا وجوهريا في خطة أمن السفينة وتحدد عناصر تقييم السفينة كما يلي:

1- تحديد مستوى التدابير والإجراءات المعمول بها على متن السفن، قبل تطبيق متطلبات المدونة.

2- تحديد طبيعة العمليات الرئيسية للسفينة والتي يتطلب توفير الاحتياطات والحماية لها، بما فيها عمليات تحميل البضائع وتفريغها وصعود الطاقم والركاب وجميع الأشخاص المعنيين بالصعود على السفينة لتنفيذ أعمال محددة أو تزولهم عنها.

3- تحديد التهديدات المحتملة والممكنة وتقييم أوجه الضعف للعمليات الرئيسية على السفينة وإمكانية اختراقها أمنيا، بما فيها أنشطة العنصر البشري أو البنية التحتية للسفينة أو في السياسات والإجراءات المتبعة لإدارتها.

4- توثيق الشركة لعملية تقييم السفينة، وحفظ الوثائق الخاصة بها ومراجعتها في سرية تامة.

وقد أشار قانون ISPS لذلك في الفصل "A" المادة 08.

1.8 يعد تقييم أمن السفينة عنصرا هاما وعاملا رئيسيا في سيرورة المؤسسة، وتحديث مخطط أمن السفينة.

2.8 يتحقق عون أمن الشركة من أن تقييم أمن السفينة يتم من قبل أشخاص مؤهلين، من أجل تقدير المخاطر والتهديدات التي يحتمل وقوعها وذلك وفقا لهذا الفصل وأخذا بتوصيات الفصل "B".

3.8 بموجب قرارات الفصل 1، 2، 9 يستطيع تنظيم أمني معترف به أن يقوم بتقييم أمن السفينة.

4.8 يجب أن يشمل تقييم أمن السفينة على دراسة أمنية آنية تشمل معرفة الأخطار ضد العمليات الأساسية واحتمالية حدوثها لاتخاذ الإجراءات الأمنية اللازمة ضدها.

5.8 تقييم أمن السفينة بحيث أن يتم تفصيله في وثائق تتم دراستها وقبولها وحفظها من قبل الشركة.

عند القيام بالتقييم الأمني يجب إعداد التصور المطلوب، وإيجاد الحلول المناسبة والبدائل لمعالجة الحدث، مع الأخذ في الاعتبار قدرات وحجم وقوة الأجهزة الأمنية التي ستكلف بالمهمة، كذلك عملية الإسناد عند الحاجة، وجهات وطريقة الإسناد، وما سيترتب على العملية من آثار أخرى وردود وطريقة الإسناد، وما سيترتب على العملية من آثار أخرى وردود فعل، فمثلاً أخذ الحيطة والحذر من التهديد الذي يمكن أن يؤثر على استقرار البلد من دول الجوار، كما يحدث بالنسبة للحدود الجزائرية مع جيرانها تونس وليبيا ومالي، فما يحدث بهذه البلدان من قلق وفوضى وتوتر قد يؤثر على الأمن الداخلي للوطن مما يحتم على الحكومة الجزائرية تجنيد كل الوسائل المادية والبشرية لحماية حدودها البرية والبحرية والجوية من أي اختراق إرهابي من شأنه زعزعة استقرارها وأمنها، وبدراسة هذه المعطيات والاحتمالات يمكن للجهات المعنية إعداد التقييم الأمني الذي يتناسب مع مستوى الخطر ومواجهته.

الفرع الثاني: خطة الأمن.

الهدف من الخطة هو اكتشاف وتقييم التهديدات الأمنية، واتخاذ تدابير وقائية من الحوادث الأمنية التي تمس السفن التي تعمل في المجال البحري الدولي، وتعامل مع المرافق المينائية، وذلك ضمن الإطار الدولي المحدد بالمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية مع وضع إجراءات تتيح الاستجابة للمستويات الأمنية المتغيرة، وتوفير الإرشادات اللازمة لضابط الامن فيما يخص الوعي الأمني، ومنع حدوث أي اختراق أمني عن طريق وضع الأسس والقواعد التي تضمن الحد من الأعمال غير القانونية، والأنشطة غير المشروعة التي قد تهدد الأمن والسلامة للعاملين والزوار والسفن⁽¹⁾.

حددت قرارات مجلس الأمن المخاطر البحرية اعتباراً من القرار رقم (1373) لسنة 2001 الصادر في شأن مواجهة الآثار المترتبة عن الهجمات الإرهابية التي وقعت في نيويورك وواشنطن العاصمة في 11 سبتمبر 2001، وتبنت هذه القرارات، الآثار المترتبة عن الصلة

(1) - التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، الموقع الإلكتروني:

الوثيقة بين الإرهاب الدولي والإجرام المنظم، وإجرام العنف والاتجار غير المشروع بالمخدرات والأسلحة وعمليات التهريب وغيرها، ومن ثم يجب أن يكون نقل الأشخاص والبضائع آمنا وأن يتسم بالكفاءة، وهذا يتطلب وجود مجموعة من القواعد المتفق عليها لتأمين النقل البحري وفق خطط مدروسة⁽¹⁾ وإجراءات أمن وتدابير فعالة سبقها تقدير وتقييم لأهم التهديدات.

أولاً: خطة أمن السفينة.

هدف الخطة الأمنية للسفينة هو ضمان تنفيذ التدابير الأمنية اللازمة لحماية لسفينة والأشخاص الموجودين على متنها، والبضائع ونظام النقل بشكل عام ضد جميع التهديدات المحتملة، وبالتالي يجب على كل سفينة تخضع لأحكام الفصل 2-XI من اتفاقية سولاس، كما تم تعديلها، أن تتوفر على متنها، وان تطبق خطة للأمن موافق عليها من طرف الملاحنة التجارية بعد استشارة لجنة الأمن.

يجب أن تتخذ خطة الأمن الترتيبات المناسبة لثلاثة مستويات من الأمن لكل سفينة على النحو المحدد في المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، ثم مراجعة هذه الوثائق من قبل لجنة أمن السفن الموافقة على الخطة وإصدار إشعار الموافقة⁽²⁾، طبقاً للمادة 09 من مدونة أمن السفن والمنشآت المينائية (ISPS) البند (1)

9-1 على كل سفينة أن تحصل على مخطط أمن موافق عليه من قبل الإدارة، ويجب أن يشمل على قرارات المستويات الأمنية الثلاث.

9-2 يمكن للإدارة أن توكل إلى تنظيم أمني معترف به مهمة تفحص وقبول مخطط أمن سفينة ما، أو إجراء تعديلات على مخطط مصادق عليه مسبقاً، لكن لا يحق له المشاركة في التحضير لتقييم أمن السفينة أو إجراء التعديلات على المخطط قبل القيام بالفحص.

(1) – اللواء محمد فتحي عيد، مراقبة حركة البضائع والأشخاص وتأمينها من الأخطار الإرهابية الحلقة العلمية خلال الفترة من 6-2011/6/8،

كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، الرياض، 2011، ص 03. الموقع الإلكتروني:

<http://www.nauss.edu.sa/Ar/colleges.Andcenters/.../11.pdf>

(2) – الموافقة على خطط الأمن من الموقع الإلكتروني:

www.mtpnet.gov.ma/maritime/maritime/.../App

9-3 كل مخطط أمن للسفينة أو أي تعديل لمخطط مصادق عليه من قبل، يجب أن يرفق بتقييم للأمن على الأساس الذي تم وضعه بموجبه⁽¹⁾.

9-4 عندما يتعين تهيئة مخطط، يؤخذ بعين الاعتبار التوصيات المنصوص عليها في الفقرة (B) من هذا القانون ISPS، ويتم تحريره بلغة أو لغات عمل السفينة، أما إذا كانت اللغة غير الفرنسية أو الإنجليزية أو الإسبانية، يتوجب ترجمته إلى إحدى هاته اللغات.

كما يجب أن يحتوي مخطط أمن السفينة على ما يلي:

- منع السفينة من أن تحمل على متنها الأسلحة والمواد الخطرة والأجهزة المخصصة للاستعمال ضد الأفراد أو السفن، أو الموانئ وعدم إحضار أي مادة غير مرخص بها.
- تحديد مناطق النفوذ الضيقة وكذلك الإجراءات الرامية إلى منع الدخول غير المرخص به.
- وضع إجراءات لمنع الدخول غير المرخص للسفن.
- إجراءات للحد من الأخطار التي تهدد الأمن وتخل بالنظام الأمني وخاصة بقرارات حفظ العمليات الأساسية للسفن أو (السفينة والميناء).
- إجراءات تعطي دفعا للتعليمات الأمنية التي يمكن للحكومات المتعاقدة تنفيذها في المستوى الأمني 3.

- إجراءات إخلاء في حالة وجود تهديد أمني.
- تحديد مهام ملاك السفن الذين أسندت لهم مسؤوليات فيما يتعلق بالأمن.
- إجراءات لفحص النشاطات المرتبطة بالأمن.
- إجراءات تتعلق بالتكوين والتدريب والتمارين المرتبطة بالمخطط.
- إجراءات تتعلق بالفحص الدوري لخطة الأمن وكذا سرياتها.
- إجراءات تتعلق بالتداخل مع الأنشطة المرتبطة بأمن التجهيزات المينائية.
- إجراءات الإنذار عن الحوادث الأمنية.
- تحديد عون أمن السفينة.
- تحديد عون أمن الشركة بما في ذلك الأماكن التي يتواجدها 24/سا 24 سا.

⁽¹⁾ - Code ISPS partie « A » paragraphe 09 p 15.

- إجراءات ترمي إلى ضمان تفتيش وتجريب ومعايرة ونظافة كل أجهزة الامن المحمولة على متن السفينة⁽¹⁾.

- تحديد أماكن تركيب أجهزة التحكم الخاصة بنظام إنذار السفينة.

9-5 على الإدارة أن تقرر ما هي التعديلات التي لا يجب أن يتم إدراجها في مخطط أمن سفينة مصادق عليه، كذلك بالنسبة للأجهزة الأمنية المستثناة من ذلك المخطط، إلا التعديلات المحتملة والتي تضعها الإدارة نفسها، هذه التعديلات يجب أن تكون فعالة مقارنة بالمعايير المسجلة في الفصل 2-XI ومن اتفاقية سولاس.

9-5-1 الموافقة على مخطط أمن السفينة أو على أجهزة الأمن والتي قامت بها الإدارة طبقاً للفقرة 9-5، يجب أن يتم شرحها بوضوح، كما يجب أن يتم حفظها على متن السفينة، وأن يتم تقديمها في نفس الوقت بالموازاة مع شهادة أمن السفينة.

9-6 خطة أمن السفينة يمكن أن تحفظ الكترونياً، وفي هذه الحالة يجب حفظها وفق إجراءات تحميها من التلف أو محو تلك المعطيات أو تعديلها بدون إذن.

إذن يفهم من كل هذا أن المعطيات والبيانات والاستراتيجية المتبعة في خطة أمن السفينة يجب أن تحفظ وان تحترم وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في قواعد الفصل الثاني 2-XI من اتفاقية SOLAS. وقد اشارت المادة 10 من قانون امن المنشآت المينائية والسفن الى اهمية السجلات والتي يسجل بها كل ما يتعلق بمخطط امن السفينة والتي حددها من خلال فقراتها:

10-1 هي سجلات للنشاطات المشار إليها في مخطط أمن السفينة، وتبقى على متنها على الأقل خلال الفترة الدنيا المخصصة من قبل الإدارة، مع الأخذ بعين الاعتبار قرارات المادة 9 من الفصل "A" من قانون ISPS وهي⁽²⁾:

1- تكوينات وتمارين وتدريبات.

2- التهديدات ضد الأمن والحوادث الأمنية.

⁽¹⁾ - Code ISPS partie « A » paragraphe 04-09 p 15.

⁽²⁾ - Code ISPS partie « A » paragraphe 10 p 17.

- 3- مخالفات الإجراءات الأمنية.
- 4- تغييرات المستوى الأمني.
- 5- اتصالات على ارتباط مباشر بأمن السفينة خاصة في حالة تهديدات جديدة ضد السفينة أو التجهيزات المينائية التي تتواجد السفينة بها أو تقوم بتوقف اضطراري بها.
- 6- تحريات داخلية وتفحص للنشاطات المرتبطة بالأمن.
- 7- امتحان دوري لتقييم أمن السفينة.
- 8- فحص دوري لمخطط أمن السفينة.
- 9- تنفيذ التعديلات المجرأة على المخطط.
- 10- صيانة وتجربة ومعايرة كل أجهزة أمن السفينة بما في ذلك أجهزة أمن السفينة.
- 10-2 يجب أن تتم السجلات بلغة أو لغات عمل السفينة، وإن لم تكن اللغة المستعملة بالإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية فيجب ترجمتها إلى إحدى هذه اللغات.
- 10-3 يمكن أن تحفظ السجلات على شكل الكتروني (ملفات) ففي هذه الحالة يجب أن تتم حمايتها بإجراءات تهدف إلى منع محو تلك المعطيات أو تخريبها أو تعديلها بدون إذن.

كما أشار قانون ISPS في المادة 16 من الفصل أ "A" إلى أنه يجب احترام التداخل الموجود بين السفينة والمنشآت المينائية في إعداد الخطة الأمنية، إذ لا يتصور وجود ميناء بدون سفن.

كما يلزم قانون ISPS ضابط أمن المنشآت المينائية بضرورة إعلام السلطات المعتمدة، حال ما يكون المستوى الأمني الذي تطبقه السفينة أكبر من المستوى المطبق بالمرفق المينائي⁽¹⁾، لأن ذلك يجعلها تواجه صعوبة من خلال انتقالها من مستوى لآخر، وبالتالي عليها الحرص على أن لا يحصل أي اختلال يمس بأمن المنشآت المينائية أو السفينة.

⁽¹⁾ - Delfau Simon, -op :cit, p34.

ثانيا: خطة أمن التجهيزات المينائية.

تعتبر الموانئ البحرية من أهم المواقع الاستراتيجية والحيوية، فهي إضافة لكونها مورد دخل للدول من خلال تعجيل حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية، تعد أيضا المنافذ الأساسية للدخول أو الخروج من وإلى الدولة، وهي كذلك مناطق الرقابة والتصدي والحماية لأمن الدولة، باعتبارها تمثل الدعامة الأساسية لاستقرار المجتمع، هذا ما يجعل مظهرها ونظامها وسلوك العاملين بها، وأسلوب إدارتها وتصريف الخدمات التي تؤديها، يتطلب اهتماما وعناية قصوى للتصدي لأي حروقات غير مشرعة، ويتأتى ذلك من خلال اعتماد خطط أمنية يكون من شأنها رسم الخطوط الأساسية للأمن داخل المرافق المينائية.

خطة أمن المرافق المينائية المشار إليها في مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن "هي الخطة الرئيسية للميناء لضمان تطبيق إجراءات معينة لحماية الموانئ والسفن والبضائع من المخاطر الأمنية داخل الحيز المينائي، وفقا لمتطلبات القوانين المحلية والاتفاقيات الدولية"⁽¹⁾. وهي وفقا للمدونة ISPS خطة يتم وضعها بعد تحديد وتقييم التهديدات الأمنية باتخاذ تدابير أمنية وقائية من المخاطر والحوادث البحرية⁽²⁾.

يجب أن تركز الخطة الأمنية على تطبيق منهج الجودة في الأداء الأمني، بالتشاور والتنسيق المستمر والفعال بين الأجهزة الأمنية المختصة والسلطات المينائية من خلال الاعتماد على فرق عمل لتنفيذ المهام الأمنية والتنسيق فيما بينها، واتباع الدقة والسلامة في الأداء، مع تحفيز الأداء الفردي والجماعي، ومراقبة وتقييم الأداء والمحاسبة عليه⁽³⁾.

تبدو أهمية دراسة خطة التجهيزات المينائية من عدة زوايا:

1- أن لاستشراف المخاطر المحتملة وطرق الحماية والتأمين للموانئ، أهمية قصوى في تحقيق الأمن الوطني من جهة وتحقيق التنمية.

(1) - التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الموقع الإلكتروني:

http://www.almusallah.Ly/index.php/ar/navy/113_Vol-36-80.

(2) - محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص 12.

(3) - رؤية استشرافية للمخاطر المحتملة بالموانئ وطرق الحماية والتأمين، الإدارة العامة لشرطة الشارقة، وزارة الداخلية، دولة الإمارات العربية المتحدة، 2006، ص 13.

2- اهتمام القيادة العليا بالحالة الأمنية للموانئ وعلى أعلى مستوى.

كما شهدت دراسة الخطط الأمنية تحقيق ما يلي:

- محاولة تحديد أو توقع المخاطر التي يمكن أن تهدد الأمن الوطني من خلال أنشطة الميناء.

- تبين الطرق والأساليب العلمية والعملية التي يمكن اتباعها لتأمين وحماية الموانئ .

- تقديم الدعم للجهات الأمنية لإعداد خططها الأمنية.

يتطلب ذلك وجوب وجود رابط الكتروني بين الإدارة المختصة في حماية وتأسيس

الموانئ، وبين الجهات المسؤولة عن إدارتها بما من شأنه حسن تنسيق الجهود وسرعة الحصول

على المعلومات، واستنباط المؤشرات المهمة لدعم وتطوير الخطط الأمنية، قد أشارت إليها

المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ ISPS بالتفصيل في التقييم الأمني حيث نصت المادة

16على مايلي:

16- يجب إعداد مخطط أمن المنشآت المينائية على أساس تقييم كل التجهيزات المينائية

والاعتماد على المستويات الثلاثة للأمن.

16-1. بموجب قرارات الفصل 2 لا يمكن لتنظيم أمني معترف به تحضير خطة أمن التجهيز

المينائي.

16-2 خطة أمن المنشآت المينائية المطبق على إقليم حكومة متعاقدة، يجب أن يتم الموافقة عليه

من قبل تلك الحكومة.

16-3 يجب أن يتم إعداد مخطط أمن المنشآت المينائية مع الأخذ بعين الاعتبار التوصيات

المذكورة في الفصل "B" من هذا القانون، ويتم تحريره بلغة عمل التجهيز المينائي، كما يجب

أن تشمل الخطة على الأقل على ما يلي:

1- منع تقديم الأسلحة والمواد الخطرة والأجهزة المستعملة ضد التجهيزات المينائية والسفن

والتي يعتبر حضورها غير ضروري.

2- اعتماد إجراءات ترمي إلى منع الدخول غير المرخص به للتجهيز المينائي، أو السفن

الراسية به، ومناطق الدخول الضيقة من التجهيز المينائي.

- 3- إجراءات لمواجهة أي تهديد للأمن أو المساس به، بما في ذلك قرارات لحفظ العمليات الأساسية بالتجهيز المينائي والسفينة.
- 4- إجراءات لمتابعة التعليمات الأمنية التي قدمتها الحكومة المتعاقدة التي يقع على إقليمها التجهيز المينائي.
- 5- إجراءات إخلاء في حالة تهديد ضد الأمن والمساس به.
- 6- تحديد مهام أعوان المنشآت المينائية الذين أسندت لهم مسؤوليات فيما يتعلق بالأمن وأيضا أعضاء التجهيز المينائي الآخرين فيما يخص المسائل المرتبطة بالأمن.
- 7- إجراءات تتعلق بالتداخل مع النشاطات المرتبطة بأمن السفن.
- 8- إجراءات الفحص الدوري للخطة أو إتمامها.
- 9- إجراءات الإنذار للحوادث الأمنية.
- 10- التعريف بضابط الأمن المينائي وتحديد أماكن عمله 24 سا/سا.
- 11- اعتماد إجراءات لضمان حماية المعلومات الموجودة بالخطة.
- 12- إجراءات تهدف إلى الحماية الفعالة للحنة ولأجهزة نقل البضائع داخل التجهيز المينائي.
- 13- إجراءات فحص دقيق لخطة أمن المرفق المينائي.
- 14- إجراءات لاستكمال الإنذار في حالة ما يكون نظام إنذار أمن السفينة المتواجدة بالحيز المينائي قد شغل قبلا.
- 15- إجراءات تهدف إلى تسهيل حصول طاقم السفينة على إجازة، أو تغيير في الأفراد وأيضا دخول الزوار إليهم بما في ذلك ممثلي الخدمات الاجتماعية والثقافية لعمال البحر.
- 16-7 تحفظ خطة ائي في شكل الكتروني، وفي هذه الحالة يجب أن تتم حمايته بإجراءات تهدف إلى منع محو تلك المعطيات أو تخريبها أو تعديلها بدون ترخيص.
- 16-8 يجب حماية خطة الأمن من كل إفشاء غير مصرح به.
- 16-9 يمكن للحكومات المتعاقدة قبول خطة امن واحدة تغطي عدة مرافق أمنية، وكل حكومة ترغب في إجراء ترتيب آخر غيره عليها مناقشته التفاصيل مع المنظمة البحرية⁽¹⁾.

⁽¹⁾ - Code ISPS partie « A » paragraphe 16 p 23-24.

إذن وفقاً للتفاصيل التي أتت بها مدونة ISPS فيما يخص خطة أمن المنشآت المينائية يتبين لنا أن حماية الموانئ وأمنها ليست عملية عشوائية، وإنما يجب أن يتم تخطيطها في ضوء معطيات واقعية، واستطلاعية لحجم المخاطر وأضرارها وأثرها على الأمن، مع وجوب مراعاة الخطة الأمنية لتحقيق الموازنة بين مقتضيات تحقيق الأمن ومقتضيات تحقيق الأهداف التي أنشأت من أجلها الموانئ، وذلك بما لا يسمح بحدوث ثغرات أمنية وفي ذات الوقت عدم عرقلة الأنشطة والمشروعات.

يسبق إعداد الخطة الأمنية، جمع المعلومات حول التهديدات الأمنية المحتملة، ومصادرها وحجمها، والجهات التي تقف خلفها، أو تقوم بتحريكها ودعمها، والجهات التي تسهل وتتواطأ معها ضد الأمن الداخلي، وتقوم بتسهيل عمليات اختراق الحدود، وكذلك مستقبلي المواد المهربة، ومن يستعددهم ومهربي المتسللين وطرق تهريبهم، بالإضافة إلى الجهات التي تحاول الإضرار بالبيئة على مناطق الحدود، ثم يقوم المختصون بتحليل تلك المعلومات، وإعداد التوصيات وبعثها للجهات المعنية لاتخاذ القرار، ليتم إعداد الخطة الأمنية المناسبة¹ وفقاً لمستوى التهديد الأمني لصدده بما يتناسب وحجمه والإمكانات المتاحة.

الفرع الرابع: مسؤولية الحكومات المتعاقدة.

هي الدول المصادقة على مدونة أمن السفن و المنشآت المينائية، وبالتالي يتعين عليها القيام وتطبيق كل ما جاءت به المدونة واحترامه، وقد تناولها قانون ISPS في الفصل "أ" والفصل "ب"، إذ يفترض بها تطبيق بعض الإجراءات والتدابير الوقائية لتعميم السلامة والأمن للسفن والموانئ، وذلك من خلال تجهيزات ومعدات لازمة تصد وتواجه أي تهديد خارجي أو داخلي.

بموجب المادة 4 من قانون ISPS، " يجب على الحكومات المتعاقدة وضع مستويات أمنية، وإعطاء توصيات حول إجراءات الحماية ضد الحوادث الأمنية، وتأخذ كل العوامل المؤدية إليها بعين الاعتبار، من أجل خلق نظام أمني متكامل يحوي على الخصوص ما يلي²:

¹ - مسفر بن صالح الغامدي، تطوير الأجهزة الأمنية المعنية بأمن منطقة الحدود البحرية، المرجع السابق، ص 27.

² - code ISPS partie « A » paragraphe (4à 1-2-3-4, p 9-10.

- التأكد من أن المعلومة حول التهديد تكون صحيحة ومؤكدة ودقيقة.
- كما يجدر بالحكومات المتعاقدة عندما تؤسس المستوى الأمني الثالث، أن تبث نصا مناسباً إن كان ضرورياً، وأن تزود بالمعلومات المتعلقة بالأمن على السفن والتجهيزات المينائية المحتمل تعرضها للخطر⁽¹⁾.
- يمكن للحكومات المتعاقدة أن تستند إلى تنظيم أمني معروف بعض المهام المرتبطة بالأمن المفروض عليها بموجب الفصل 2 إلا فيما عدا الأعمال التالية:
- تأسيس نظام أمني قابل للتطبيق.
- إحداث تطور أمني في تجهيز مينائي وكل التعديلات التالية للتطور الحاصل.
- تعيين التجهيزات المينائية التي سوف يتم طلبها، لتمثيل ضابط أمن المرافق المينائية.
- وضع مخطط أمني للتجهيزات المينائية وكل تعديل تالي للخطة الموضوعة.
- استعمال مقاييس مرتبطة بمراقبة واحترام القرارات بتطبيق المادة 2/9 - XI من اتفاقية SOLAS.
- اقتراح تعليمات مناسبة لوضع الإعلان الأمني.
- يمكن إجمال هذه المسؤوليات كما أشار لها الفصل "ب" من القانون ISPS البند 2 إذ نصت على أن الحكومات المتعاقدة لها مسؤوليات مختلفة، ذلك بموجب قرارات الفصل XI - 2 من اتفاقية سولاس والفصل "أ" من هذا القانون ISPS، وتضم على الخصوص ما يلي:
- 1-2- وضع المستوى الأمني المناسب.
- 2- الموافقة على مخطط أمن السفينة، وعلى التعديلات المناسبة الواقعة على المخطط والتي تم الموافقة عليها مسبقاً.
- 3- التحقق من مطابقة السفن لقرارات الفصل 2 - X، والفصل "أ" من قانون ISPS، وإعطاء تلك السفن شهادة دولية لأمن السفينة.
- 4- تحديد المرافق المينائية القائمة على إقليمها، والتي تلتزم بعين ضابط أمن المرفق المينائي.
- 5- تنفيذ والموافقة على أمن المرافق المينائية، وكل التعديلات الثانية للتقييم الموافق كلية مسبقاً.

(1) محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص 9.

- 6- الموافقة على خطة أمن المرفق المينائي وكل التعديلات التالية والموافق عليه مسبقا.
- 7- ممارسة الإجراءات المرتبطة بمراقبة واحترام القوانين¹.
- 8- تجريب المخطط المصادق عليه.

تبادل المعلومات مع المنظمة البحرية الدولية، ومع القطاعات البحرية والمينائية وتستطيع الحكومات المتعاقدة تعيين أو إنشاء سلطات معينة تقوم بتنفيذ مراقبة المرافق المينائية، والمهام المرتبطة بالأمن الملزمة لهم بموجب الفصل 2 - XI والفصل "أ" من هذا القانون، ولها أن تولي بعض المهام المتعلقة بالأمن لتنظيم أممي معترف به، على أن يكون القرار النهائي للقبول لها.

¹ - code ISPS, partie « B », paragraphe 2, p 40 – 41.

الفصل الثاني: تحقيق المواصفات الأمنية الموافقة لمدونة الأمن البحري.

إنَّ اهتمام الدول بتحقيق الأمن والسلامة لمجالها البحري بما فيه السفن والموانئ والمنشآت المينائية، وحماتها من كلّ التهديدات الخارجية من إرهاب وعصابات الجريمة المنظمة جعلها توافق وتعمل جاهدة على اتباع كل المقترحات والاتفاقيات الدولية المناهضة للأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ الملاحة البحرية، فانضمامها لمدونة أمن السفن والمنشآت المينائية ISPS، قادها إلى تنظيم وإعداد أجهزة الأمن، وتجهيزها بكلّ متطلباتها من معدّات مراقبة إلكترونية، وتسليح، وقوى بشرية مدربة، وإعداد قوانين وتشريعات تسهم في دعم الجهود الرامية إلى تحقيق الأمن على حدودها وصدّ أي تهديد يزعزع أمنها.

سأحاول من خلال هذا الفصل إبراز أهمّ الإجراءات الأمنية الواجب اتباعها واحترامها لتسيير موانئ وسفن آمنة وتحديد أهمّ المهام المستحدثة والمدعّمة للأمن البحري بعد تجسيد قانون ISPS دولياً، وإظهار أهمّ الصعوبات التي واجهت تطبيقه مع ذكر بعض التجارب الدولية والتنويه ، بالتجربة الجزائرية.

المبحث الأول: المعايير الأمنية الدولية المستحدثة لأمن السفن والمنشآت المينائية.

يعتبر أمن الموانئ والمرات البحرية، وكذلك أمن السفن وأطقمها من أهم متطلبات الأمن البحري لأي دولة ساحلية، فالموانئ تتميز بقدرات كبيرة في تجارة الصادر والوارد والتعامل مع سفن وناقلات وزوارق، تحمل أعلام وهويات دول أخرى، وباعتبارها المداخل الشرعية لأراضيها، فإن أهميتها بالنسبة لأمن الدولة السياسي والاقتصادي والعسكري له انعكاسات على المصالح العليا للدول شأنها شأن السفن التجارية ناقلة التجارة الدولية، ما يحتم على الدول تسيير موانئها وسفنها وقفا لما نصت عليه مدونة أمن السفن والموانئ، وتعزيز التدابير الأمنية ومراقبة الأماكن الخطرة ومراكز ونقاط التسلل، والتأكد من السفن وهوية أطقمها ومدى امتثالها لقواعد الأمن، وقد تم استحداث وظائف جديدة لتجسيد هذه التدابير من خلال سلطات الأمن على متن السفن والموانئ.

سأطرق من خلال هذا المبحث إلى هذه النقاط وأهم التدابير والإجراءات الواجب احترامها من طرف السفينة والمنشأة المينائية، وكذا دور ضباط الأمن و أعوان الأمن في تسيير هذه المصالح.

المطلب الأول: أنظمة وتقنيات الأمن وفقا لمدونة أمن السفن والمرافق المينائية (ISPS).

لن يتحقق أمن الملاحة البحرية وسلامتها، وبالتالي أمن المرافق المينائية والسفن إلا من خلال إجراءات وتدابير أمنية تجرى في إطار عمل من التعاون الإقليمي والدولي لضمان أمن البحارة والتجارة الدولية باتباع تدابير أمنية وإجراءات حازمة لصد كل التهديدات.

الفرع الأول: الشهادة الدولية لأمن السفن (CISN) بالإنجليزية (ISSC).

تخضع السفن التي تنطبق عليها متطلبات الأمن البحري، وفقا لقانون أمن المنشآت المينائية والسفن ISPS لعمليات الفحص والتدقيق المحددة لإصدار الشهادة الدولية لأمن السفينة طبقا لأحكام المادة 19 من الفصل « A » من قانون ISPS⁽¹⁾. وهي كما يلي:

1- عمليات فحص أولية قبل بدء السفينة في الخدمة البحرية وقبل إصدار الشهادة الدولية لأمن السفينة، وتشمل عملية فحص وتدقيق كاملة لنظامها الأمني ولأي معدات أمنية يجب توفيرها طبقا لمتطلبات الفصل (2 - XI) من اتفاقية SOLAS، وطبقا لأحكام قانون ISPS وخطة أمن السفينة، ويجب أن يتضمن هذا الفحص التحقق من النظام الأمني للسفينة وما يرتبط به من معدات أمنية وأجهزة مرفقة، وانه يستجيب بشكل كلي للتعليمات المطبقة في الفصل (2 - XI)، وبأن حالتهم جيدة وصالحة لأداء الخدمة المنوطة بالسفينة (انظر الملحق رقم 4).

2- عمليات فحص تجديدية على فترات تحددها السلطة، على أن لا يتجاوز 5 سنوات.

3- عملية فحص بينية واحدة على الأقل في الفترة الفاصلة بين حلول السنة الثانية والثالثة لصدور الشهادة طبقا لأحكام قانون ISPS، ويجب التأكد من أنها لاتزال في حالة جيدة لأداء الخدمة المتوخاة منها ويجب أن تدون نتائج عملية الفحص البينية على الشهادة.

4- أي عمليات فحص أو تقييم أو معاينة إضافية تقررها السلطة.

تتم عمليات الفحص من قبل موظفي الإدارة، كما يمكن لها أن توكل أيا من هذه العمليات إلى هيئة تصنيف أمنية معتمدة من قبلها ومعترف بها بحيث تتضمن إجراءات الفحص ما يلي⁽²⁾:

(1) محمد ياسر منصور، أمن وسلامة السفن مسؤولية مشتركة بين الدول والشركات، الموقع الإلكتروني

www.okaz.com.sa/new/.../com2009_1105313675.htm a

(2) قرار رقم (1) 2004 تعليمات تطبيق أحكام الأمن البحري على السفن، طبقا لأحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار

والمدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، الموقع الإلكتروني: [www.questas.com/jor/index.php?mod=law & action](http://www.questas.com/jor/index.php?mod=law&action).

- التعهد باتخاذ الترتيبات اللازمة لضمان معاينة السفن وإصدار الشهادات الأمنية ووثائقها.

- المحافظة على النظام الأمني للسفينة، وما يرتبط به من معدات أمنية بعد عملية الفحص، وفقا لأحكام المدونة ISPS والخطة المعتمدة لأمن السفينة.

- عدم إدخال أي تغيير على النظام الأمني وما يرتبط به من معدات أمنية أي على الخطة المعتمدة لأمن السفينة دون موافقة من السلطة.

تمنح الشهادة الدولية لأمن السفينة لفترة لا تتجاوز خمس سنوات عند استكمال عملية الفحص التجديدية وقبل انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة بأكثر من ثلاثة أشهر، وتكون الشهادة الجديدة سارية من تاريخ إتمام عملية الفحص التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إتمام عملية الفحص التجديدية، وفي حالة استكمال عملية الفحص التجديدية، وتعذر إصدار أو تسليم شهادة جديدة لسفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة القائمة، يجوز للسلطة أو لهيئة تصنيف أمنية معتمدة من قبل السلطة، أن تصادق على الشهادة الموجودة، ويجب قبول هذه الشهادة بوصفها شهادة سارية الصلاحية لفترة إضافية لا تتجاوز 5 سنوات من تاريخ انتهاء صلاحيتها.

لسلطة الميناء أن تمدد فترة صلاحية الشهادة إذا لم تكن السفينة وقت انتهاء صلاحية الشهادة موجودة في الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة. ولا يمنح هذا التمديد إلا بغرض السماح للسفينة بإكمال رحلتها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة، وبعد التأكد من أن التمديد لا يؤثر على أمن السفينة.

لا يجوز لسفينة منحت تمديدا، أن تقوم عند وصولها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة بمغادرته، متذرة بتمتعها بذلك التمديد قبل الحصول على شهادة جديدة، وعند إتمام المعاينة التجديدية للسفينة تسري صلاحية الشهادة الجديدة حتى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد، وللسلطة أن تمدد صلاحية الشهادة التي صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة ولم تمدد بموجب أحكام المواد السابقة لفترة سماح لا تتعدى شهرا واحدا من تاريخ انتهاء الصلاحية المبين في

الشهادة، وعند إتمام عملية الفحص التجديدية تسري صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد في حالة اكتمال عملية فحص بينية قبل الفترة المحددة فيما يلي:

- تعديل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة المدون عن طريق المصادقة إلى تاريخ لا يتعدى ثلاث سنوات بعد التاريخ الذي اكتملت فيه عملية الفحص البينية.

- تاريخ انتهاء الصلاحية يجوز أن يظل كما هو شريطة أن تنفذ عملية فحص واحدة أو أكثر بحيث لا يتم تجاوز الفترات الفاصلة بين عمليات الفحص.

إذ وحسب نص المادة 19 من مدونة أمن السفن والموانئ 19-4-1 لا يتم إعطاء الشهادة المقررة إلا إذا تأكدت الإدارة التي تمنح تلك الشهادة من أن السفينة قد التزمت بتعليمات الفصل "أ" المادة 19 من المدونة بدءاً من 1 جويلية 2004¹، وعليها التحقق من:

- 1- أن تقييم أمن السفينة، قد تم بشكل جيد.
 - 2- نسخة من مخطط أمن السفينة متوافرة على تعليمات الفصل 2 - XI من اتفاقية SOLAS وعلى تعليمات قانون ISPS كما يكون هذا المخطط قد خضع للفحص والموافقة وقد تم تطبيقه على متنها.
 - 3- أن تملك السفينة نظام إنذار أمني تتوافر فيه تعليمات المادة 2/6 - XI من اتفاقية SOLAS إن كان مثل هذا النظام ضروري.
- يمكن أن تمنح الشهادة المؤقتة الدولية لأمن السفينة (انظر الملحق رقم 5) من قبل الإدارة أو التنظيم الأمني المعترف به المرخص له التصرف باسمها، وهي صالحة لمدة 6 أشهر، وإلى غاية منح شهادة الأمن الدولية ويمكن للحكومات المتعاقدة قبل قبول الشهادة المؤقتة، التأكد من أن الشروط المنصوص عليها في هذا القانون (ISPS) وقد تم استفاؤها في المادة 19-4-1)².

¹ - code ISPS partie « A » paragraphe 19.3.5, p 29.

² - code ISPS partie « A » paragraphe 19.4.1, p 30.

على السفينة إذا وضمانا لأمنها، وحتى تستقبل استقبالا نظيفا في موانئ الدول المتعاقدة، ان تحمل الشهادة الدولية لأمن السفن، والتي تبرز خضوعها لمتطلبات المدونة الدولية ISPS، وفي حالة زيارة موانئ غير مؤمنة لا تخضع لقانون ISPS فإنها تعرض خططها للخطر، لأنّ الزيارة خارج المرفق، هي زيارة غير نظيفة فعليها إذن اتخاذ تدابير أمنية خاصة، بحيث يمكن لضابط أمن السفينة إما الاتفاق على الإجراءات الأمنية الملائمة على البر أو تقوم بتنظيف السفينة لاحقا، لأن الخطة الأمنية والتقييمات يجب أن تحفظ جيدا وبسريرة تامة⁽¹⁾.

تنتهي صلاحية الشهادة الدولية لأمن السفن ISSC، في حالة إذا لم تستكمل عمليات الفحص في الفترات المحددة، أو إذا لم يصادق على الشهادة أو إذا انتقلت مسؤولية إدارتها أو تشغيلها إلى شركة جديدة، أو انتقال السفينة إلى علم دولة أخرى. في حالة انتقال إدارتها إلى شركة أخرى، فعلى الشركة السابقة إرسال نسخ عن كل المعلومات المتعلقة بالشهادة الدولية لأمن السفينة والتي من شأنها تسهيل عمليات الفحص التجديدي².

أما في حالة تسجيل السفينة تحت علم دولة متعاقدة أخرى، فعلى الحكومة المتعاقدة التي سمحت للسفينة مسبقا برفع العلم، أن ترسل نسخا عن شهادة الأمن الدولية للسفينة، وكل المعلومات المتعلقة بتلك الشهادة من نسخ وتقارير الفحص المتوفرة. في هذه الحالات تمنح الشهادة الدولية المؤقتة وفقا للمادة 19-4 من الفصل "أ" من قانون ISPS إلى أن يتم منح الشهادة المشار إليها في المادة 19-2 من هذا القانون، ولا يتم ذلك إلا إذا قامت الإدارة أو التنظيم الأمني المعترف به باسم الإدارة، في حالة عدم اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب كشف خطة السفينة للموانئ غير الخاضعة للمدونة الدولية ISPS، تبقى السفينة غير نظيفة وتعرض للشبهات في كل المرافق المينائية التي تزورها بعدها.

(1) حسين هليجي محمد الساعدي، المرجع السابق، ص 11.

² - code ISPS partie « A » paragraphe 19.3.5, p 29.

لكن هنالك سفن لا تخضع لقانون ISPS فكيف يتم التعامل معها في الموانئ
النظيفة المؤمنة؟

هنالك إجراءات للتعامل مع السفن التي لا تحمل الشهادة الدولية لأمن السفن،
ومن الممكن أن تكون زوارق إرشاد، أو سفن تزويد الوقود أو مراكب شراعية، أو ما
شابه ذلك من السفن التي لا يطبق بحقها قانون ISPS، الأصل أنه يمنع دخول المرافق
المينائية للسفن بدون شهادة ISSC، ولكن أحيانا يكون الدخول إلزاميا خاصة للسفن
المذكورة، ويجب في هذه الحالة أن يكتب ضابط المرفق المينائي اتفاقات أمن مع هذه
السفن لتتماشى مع أمن المرفق المينائي وحتى لا يتعرض للخطر.

أما السفن غير الخاضعة لقانون ISPS، والتي حجمها أقل من 500 طن إجمالي هي
السفن "تحت القياس الصحيح" ولهذه السفن، يمكن استخدام استمارة لكتابة الاتفاق
الأمني على أن لا يشكل هذا الاتفاق ثغرة أو منفذ لدخول المرافق المينائية الخاصة بالسفن
النظيفة أي الخاضعة لقانون ISPS⁽¹⁾.

الفرع الثاني: الإجراءات الأمنية الخاصة بالسفن.

على كل السفن الامتثال للمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ISPS
بدءا من يوم اعتمادها بتاريخ الفاتح من جويلية 2004، وإحرازها لشهادة الأمن الدولية
(ISSC)، وللتأكد من تنفيذها للتعليمات يجب على كل ربان أو مالك سفينة أن يطلب
إذنا للدخول إلى الميناء، وأن يزود سلطة الميناء أو ضابط الأمن المفوضين رسميا من قبل
الحكومة المعنية قبل الوصول بمدة لا تقل عن 48 ساعة بالمعلومات المطلوبة بموجب
الفصل الحادي عشر، الجزء الثاني (التدابير والإجراءات الخاصة لتعزيز الأمن البحري) من
اتفاقية Solas، والفصل الجديد المتضمن الأحكام التنفيذية للمدونة الدولية لأمن السفن
والموانئ ISPS وأي تعديلات لاحقة.

(1) حسين هليجي محمد الساعدي، المرجع السابق، ص 37.

لتيسير عملية الإخطار يجب على ربان السفينة أو وكيلها استخدام النموذج الموحد للسفن لتقرير ما قبل الوصول، كما جاء في المدونة الدولية لأمن السفن ويعد إخفاق ربان السفينة في تقديم المعلومات الكاملة والمطلوبة، سببا لرفض إذن دخول السفينة إلى الميناء، ولا يحق لمالك السفينة أو ربانها المطالبة بالتعويض عن أي أضرار ترتبت عن ذلك.

إذا كان مستوى أمن السفينة التي تنوي الدخول أكبر من مستوى أمن الميناء أو المرفق المينائي، الذي سترسو به، سواء على الأرصفة أو مناطق رمي المخطاف، أو أي مناطق أخرى من الميناء، فإن مالك السفينة أو ربانها يكون مسؤولا عن النفقات التي يتكبدها الميناء لتجهيز تدابير الأمن الإضافية المطلوبة نتيجة ذلك¹.

كما يتعين على السفينة الإخطار بأي إجراءات أمن خاصة أو إضافية اتخذتها السفينة من أي ميناء من الموانئ السابقة، والتي حدث فيها تعامل بين السفينة والشاطئ وذلك عن آخر 10 موانئ توقفت بها.

تلتزم السفينة قبل دخولها الميناء، أو خلال وجودها ضمن حدود الميناء بمتطلبات الأمن البحري الذي حددته حكومة البلد المعني للميناء أو المرفق المينائي إذا كان مستوى الأمن المحدد أعلى من مستوى أمن السفينة.

على ربان السفينة التي تدخل الميناء أن يقوم بالتأكد على الالتزام بمتطلبات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار الفصل 2 - XI بحيث يتسنى له تقدير الأمور، وتمييزها في إطار التخصص المهني فيما يتعلق بالقرارات اللازمة للحفاظ على أمن السفينة.

عندما يقرر ربان السفينة أو ضابط أمن السفينة، وجود زيادة في مستوى الخطر فيما يتعلق بوقوع حادث أمني أو عند توصله لتقييم بإمكانية وقوع حادث أمني، أو أن

¹ - Chicken Pierre, Terrorisme et droit maritime, masterII, droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences, d'AIX, Marseille III, faculté de droit, CDMT, 2007-2008, p 36.

الحادث يوشك أن يقع، عليه أن يقوم بإخطار ضابط أمن المرفق المينائي للانتقال من مستوى الأمن الثاني إلى المستوى الثالث.

لضمان أمن السفينة يجب أن تجهز السفن بنظام آلي للتحقق من الهويات، وكذلك نظام للإنذار، وأن تحمل على هيكلها الخارجي والداخلي رقم هويتها المعروف من قبل المنظمة الدولية البحرية IMO.

بالنسبة لأمن الطاقم فهناك جهاز أممي لتحديد هوية البحارة سيوضع في الخدمة، وهذه الهوية الجديدة للبحارة ستدخل محل السجل البحري المهني للطاقم والتي ستتيح التحقق من هوية البحارة وصدقتهم، مسهلة تنقلاتهم خارج الأراضي الوطنية⁽¹⁾.

بالنسبة لاهتمام المنظمة البحرية الدولية وحرصها على التطبيق الجيد لقانون ISPS دولياً، فقد أكدت لجنة السلامة البحرية على وجوب التزام الدول المتعاقدة بالإجراءات الجديدة التي أقرتها قانون ISPS، وذلك من خلال العديد من القرارات واللقاءات الدولية التي سمحت بفتح مجال لمناقشتها ودعمها وتفعيلها من طرف هذه الدول، حيث تضمنت الوثيقة (MSC81/5/5)² المقدمة من أمانة المنظمة البحرية، ومن خلال تقرير عن اجتماع فريق العمل للجنة السلامة البحرية فيما بين الدورات خلال الفترة (17-19 أكتوبر 2005) والذي اهتم بدراسة مسألة التحقق من هوية السفن وتتبعها على المدى البعيد، دون المساس بحقوقها أو التزاماتها طبقاً للقانون الدولي أو الأنظمة القانونية لأعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، والمنطقة المتاخمة، والبحار الإقليمية والمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية، على أن تتعهد السفن بنقل المعلومات أوتوماتيكياً عن هوية السفينة، وموقعها، التاريخ والوقت وتسلمها الدول المتعاقدة والإدارات التي تقصدها أو ترفع علمها، مع إبلاغ المنظمة بالمعلومات عن المسافة من الشاطئ، والوقت المتوقع لوصول السفينة إلى الميناء، والحفاظ على سرية المعلومات التي يتم استلامها وتحمل

(1) محمد ياسر منصور، سياسة أمن النقل البحري، المرجع السابق.

² - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ملخص الدورة (81) للجنة السلامة البحرية، بمقر المنظمة البحرية الدولية،

لندن، 10-19 ماي 2006، مذكرة التفاهم IMO.

نفاقتها، كما تضمنت الوثيقة (MSC81/5/4) المقدمة من أمانة المنظمة البحرية الدولية خلفية عن المعلومات التي تتعلق بالإستراتيجية لتطوير الإجراءات الأمنية للبضائع التي تنقل بحرا بالتعاون مع المنظمة الدولية للجمارك (WCO).

وتضمنت الوثيقة (MSC81/5/8) بشأن المشاكل العملية التي صاحبت استعمال البحارة لحقوقهم في مغادرة الشاطئ أثناء رسو السفينة في الميناء بعد تنفيذ الفصل – XI 2 من SOLAS وقانون ISPS، حيث تطالب اللجنة (MSC) أن تضع في اعتبارها اتخاذ إجراء فعال بالتعاون مع منظمة العمل العالمية (ILO) لتعزيز التصديق وقبول الاتفاقية المعدلة بشأن وثائق تحقيق الشخصية للبحار، وتضمنت الوثيقة (MSC 81/5/9) المقدمة من اليابان تقريراً عن نتائج المؤتمر الوزاري عن أمن النقل الدولي، الذي عقد بدعوة من الحكومة اليابانية في طوكيو يومي 13-14 يناير 2006 وأسفر عن عدد معين من التدابير المطلوبة لتحسين الأمن وهي:

– التعاون مع المنظمة الدولية للجمارك (WCO) لقبول معايير مناسبة لأجل تحسين أمن النقل البحري للحاويات.

– تعزيز أمن السفن غير الخاضعة للفصل 2 – XI من اتفاقية SOLAS والخاصة بقانون ISPS¹.

– حث الحكومات المتعاقدة في SOLAS على تأكيد استمرار توافق تسهيلات الميناء مع الفصل 2 – XI من SOLAS و Code ISPS.

– التعاون مع المنظمة في بناء قدرات لتنفيذ معايير الأمن المناسبة.

– تعزيز التعاون نحو تعليم وتدريب ضباط رقابة دولة الميناء لتحقيق الرقابة على تنفيذ المعايير.

من التدابير الأمنية التي يتوجب على السفن الالتزام بها، في الرحلات البحرية وكذا دخول الموانئ ما يلي:

¹ – الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ملخص الدورة (81)، 10-19 ماي 2006، المرجع السابق.

I- نظام التعريف الآلي Ship Automatic Identification system AIS:

يعتبر هذا النظام الدعامة الأساسية في العمل البحري، وقد جاء نتيجة للتطور في تقنية المعلومات والاتصالات لتجنب اصطدام السفن، والمساعدة في الحصول على المعلومات اللازمة (الموقع، الاتجاه، السرعة، ووقت الوصول المتوقع، ونوع البضاعة، ورقم تسجيلها في المنظمة البحرية العالمية) وهو يمثل شبكة تكاملية تعتمد أساساً على نظام تحديد الموقع العالمي GPS ونظام الاتصالات VHF، وحاسوب يعمل على موائمة البيانات المرسل والمستلمة، وتحقيق الصلة مع الشبكة العالمية للنظام لغرض تتبع السفن وإطلاق نداءات الإنذار عند الاقتراب الحرج بين سفينتين، ومعرفة تفاصيل الملاحة في توليفة برمجية ومادية متكاملة تتم عن طريق منظومة، وقد أقرت اتفاقية SOLAS. هذا النظام وطبقته عالمياً على جميع السفن⁽¹⁾، وقد أُلزم قانون ISPS جميع السفن بتطبيقه ضماناً لأمنها وسلامتها، حيث يفرض هذا النظام (AIS) إنسيابية عالية في عملية المرور الآمن وتجنب مناطق الخطر، وتحديد الموقع ومعرفة تفاصيل السفن وكشف مخالفاتها، ويتيح المجال واسعاً لسلطة الموانئ في أن يكون العين المبصرة، والأذن الواعية في مراقبة البحر ويساهم في منع تصادم السفن، والتزود بالتقارير اللازمة باعتباره يمثل منطقة تغطية آلية تكاملية، حيث العلاقة التبادلية. للمعلومات بين الأطراف المعنية التي تضمن استكمال تبادل آلي بين محطات الشواطئ والموانئ، ومنصات التحميل وحراس السواحل من جهة، والسفن والوحدات البحرية من جهة أخرى، والتي يجب أن يعمل بها وفق توصيات المنظمات الدولية، وقد أثبت هذا النظام نجاحاً كبيراً في المجالات البحرية⁽²⁾.

(1) صبحي الغزي، نظام التعريف الآلي والحفاظ على الأرواح والبيئة وفضّ النزاعات الموقع الإلكتروني:

www.alnoor.de/article.asp?id=66702.

(2) عمر خليل علي، الأمن البحري السوداني الموقع الإلكتروني:

www.sudanile.com/2008-05-19-17-39-36/2006-2009-html.

II- نظام الإنذار الأمني للسفينة (SSAS) :Ship Security Alert System

يجب أن تزود جميع السفن بنظام إنذار أمني، وعندما يعمل هذا النظام فإنه يرسل تحذيراً أمنياً من السفينة إلى البر، للهيئة المختصة التي خصصتها الإدارة البحرية لاستقبال هذا الإنذار، وعند ظهور الإنذار عند الهيئة المختصة، يعني ذلك أن السفينة المستغيثة مهددة أو معرضة للخطر، ويتضمن التحذير تحديد السفينة وموقعها، كما يتعين أن يكون نظام التحذير الأمني قادراً على أن يعمل من غرفة القيادة ومكان آخر على الأقل.

III- نظام التعارف والتتبع بعيد المدى (LRIT) a Long Range Identification and tracking of ships⁽¹⁾:

يوفر هذا النظام معلومات عن السفن لأغراض تحسين الأمن البحري وحماية البيئة البحرية، وقد دخل هذا النظام حيز التنفيذ جانفي 2008، حيث تقوم السفينة بإرسال المعلومات آلياً، متضمنة هوية السفينة، موقعها (خط العرض، وخط الطول) ووقت وتاريخ ذلك الموقع، وترسل هذه المعلومات عادة أربع مرات في اليوم وطبق هذا النظام في 31 ديسمبر 2008 ويزود الدول المتعاقدة بالهوية والموقع والتقارير الزمنية كما يلي:

- السفن المسجلة تحت علم الدولة مهما كان موقع السفينة.
 - السفن التي أعلنت نيتها لدخول ميناء إحدى الدول المتعاقدة.
 - السفن في أي منطقة يتم فيها عمليات المساعدة والإنقاذ⁽²⁾.
- الغرض من هذا النظام هو تعزيز الأمن للحكومات المتعاقدة، دون تأثير على أمن السفن، وذلك من خلال توفير المعلومات وموقع السفينة بما يكفي من الوقت لتمكن الحكومة المتعاقدة من تقييم الخطر الذي تشكله تلك السفينة والاستجابة لها، إذا لزم الأمر، للحد من تلك المخاطر.

(1) مجلة المسلح، الموقع السابق.

(2) رضا فاروق حسن، الإرهاب وتأمين نقل الأشخاص بحرا الحلقة العلمية، مراقبة حركة البضائع والأشخاص وتأمينها من الأخطار الإرهابية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية 6-8 جوان 2011 الرياض، ص 2، الموقع الإلكتروني:

V- نظام إبلاغ المعلومات (VRS) يشمل:

- 1- الإخطارات التي تقدمها السفن قبل دخول الميناء.
- 2- نظام التعارف الآلي، والذي يسري على جميع سفن الركاب بصرف النظر عن حجم السفينة.
- 3- أنظمة تحديد خط السير.
- 4- شحنات البضائع الخطرة على أي سفينة.
- 5- الإخطار عن البضائع الخطرة، أو البضائع المسببة للتلوث التي تحملها السفن.
- 6- تبادل معلومات السفن المبلغة بين الدول.
- 7- التعاون بين الدول بشأن تطوير وصلات الاتصالات الأوتوماتيكية.

IV- نظام إبلاغ معلومات السفن (VTS): ويشمل جميع المسطحات المائية الواقعة تحت رقابة سلطة الميناء. ويتطلب هذا النظام، أن يتم تبادل المعلومات التي تتم من السفينة إلى الشاطئ ومن الشاطئ إلى السفينة بشأن حركة السفن التي تدخل إلى ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات.

- تطوير وتعزيز فعالية الاتصالات الأوتوماتيكية، للحصول على صورة واضحة للحركة، وتحسين مراقبة حركة السفن العابرة وتبسيط التقارير المطلوبة من السفن المارة

الفرع الثالث: الإجراءات الأمنية الخاصة بالموانئ.

الموانئ كما سبق وأشرت، تعتبر مواقع حيوية وإستراتيجية، وهي المنافذ الأساسية للدخول للدولة، وهي أيضا مناطق الرقابة والتصدي لحماية أمن الدولة، وهي كالمطارات لها أهمية خاصة بالنسبة لأمن الدولة السياسي والاقتصادي والجنائي والعسكري باعتبارها مرافق ذات وضع أممي خاص وحساس لاتصالها بالعالم الخارجي، كونها أهداف حيوية، لوجود منشآت هامة بها، كمستودعات البترول ومخازن البضائع، والسفن، وتوقف نشاطها لأي سبب يكون من شأنه التأثير على مصالح الدولة، هذا ما جعل الاهتمام بها على الصعيد الدولي كبيرا خوفا من تعرضها لهجمات إرهابية، وغيرها من الأعمال غير

المشروعة، هذا ما جعل مدونة أمن السفن والمنشآت المينائية، تشدد من الإجراءات الأمنية الواجبة في موانئ العالم، وإعادة النظر في البنى التحتية لها، وسأبرز من خلال هذا الفرع أهم الإجراءات الأمنية التي اتخذت في معظم موانئ العالم امثالاً للمدونة الدولية لأمن السفن، والمرافق المينائية ISPS.

إن ضمان الأمن في الموانئ يتطلب القيام بالعديد من الإجراءات، من بينها العمل على الحصول على معلومات استخباراتية دقيقة في هذا الشأن، ومد جسور التعاون مع الموانئ الأجنبية، إلى جانب السفن لتتبع مسار الحاويات القادمة، والتعرف بدقة على جميع التفاصيل المتعلقة بها.

من بين الإجراءات الأمنية كذلك والتي أقرتها الأمم المتحدة، خطة أمنية لمكافحة الإرهاب البحري وتمثل في الوقوف في وجه الإرهابيين لعدم تمكينهم من مصادرة السفن واستعمالها كأسلحة بحرية، ودعت المنظمة IMO بهذا الخصوص إلى التدقيق في هوية⁽¹⁾. وخلفيات كل العاملين في المجال البحري العالمي، وتأتي هذه المبادرات البحرية الدولية في وقت حذر فيه الخبراء من احتمال انتحال الإرهابيين شخصيات أطقم السفن، وحصولهم على شحنات مزودة بالوقود، قد يستخدمونها في هجمات ضد سفن الركاب أو مصالح على السواحل العالمية، وتدعو خطط المنظمة كافة الموانئ العالمية إلى تعزيز إجراءاتها الأمنية، وخصوصاً خلال عمليات الشحن وتلقي الحمولة⁽²⁾.

يمكن ذكر أهم الوسائل والمعدات اللازمة لدعم أمن الموانئ فيما يلي:

- آلات كشف عبر الأشعة لمراقبة الحاويات.
- آلات كشف عبر الأشعة لمراقبة المسافرين وأمتعتهم.
- شاشات كشف بالأشعة عن السيارات مزايا عاكسة لمراقبة العربات والشاحنات الداخلة للموانئ.

(1) حسين الملبجي محمد، المرجع السابق، ص 48.

(2) الأمم المتحدة تقر خطة لمكافحة الإرهاب البحري عبر إجراءات جديدة في الموانئ، الموقع الإلكتروني:

<http://www.details.asp,htm#VGJPIFeCDj8...>

- مراقبة الموانئ بأنظمة المراقبة الإلكترونية.
 - آلات كشف عن المعادن لمراقبة المسافرين.
- كما يجوز لسلطة الميناء لمراقبة حركة السفن القيام بما يلي:
- 1- مراقبة السفن التي تريد الدخول، أو الموجودة في مياه الميناء.
 - 2- تحديد أساليب وإجراءات تلتزم السفن باتباعها¹.
 - 3- إلزام السفن بأن تتوفر لديها الإمكانيات لاستخدام ترددات لا سلكية محددة.
 - 4- إنشاء مناطق لمراقبة الحركة.
- كما يجوز لسلطة الميناء ان تطلب تقديم معلومات من قبل السفن التي توشك الدخول للميناء، أو الموجودة داخله، لغرض الحصول على تصريح بالحركة.
- لسلطة الميناء أن تفرض شروطا تمنح بمقتضاها تصريح الحركة.
 - أن تطلب من السفن تقديم معلومات، وبيانات معينة.
- يجب أن تكون الأساليب والإجراءات التي تحددها سلطة الميناء فيما يتعلق بحركة السفن في ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات متنسقة مع المعايير والأساليب الدولية والوطنية فيما يتعلق بخدمات الحركة البحرية للسفن، ولاسيما المعايير والأساليب المحددة بموجب الاتفاقيات الدولية والقواعد والتعليمات الوطنية.
- كما لسلطة الميناء ولغرض تحقيق أمن وسلامة الملاحة وكفاءتها وفعاليتها، أو لغرض حماية البيئة أن تعين شخصا واحدا أو أكثر يقوم ببعض المهام فيما يتعلق بالسفن التي توشك الدخول للميناء، أو توجد داخله فيما يخص مناطق الميناء، حيث تخضع كل السفن عند تواجدها بالميناء، أو المياه الإقليمية لأي دولة للرقابة بواسطة ضابط رقابة الدولة على الميناء، المفوض من قبل السلطة للتحقق من التزام السفن بأحكام الاتفاقية والمدونة وعلى النحو التالي:

¹ -Pierre DELFAUD, la sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises, Réseau transnational atlantiques économiques et coclaux avec la participation du l'union européenne projet cofinancée par le FEDER, atlantic, Mai 2005.

- 1- التأكد من صلاحية الشهادة الدولية لأمن السفن، والتدقيق على المعاينات الدورية، وصلاحية الشهادة المؤقتة إن وجدت.
 - 2- التأكد من وجود خطة أمن السفينة مصادق عليها من دولة علم السفينة، وتحتوي على رقم المنظمة البحرية الدولية الخاص بالسفينة.
 - 3- التأكد من قدرة الطاقم على الاستجابة في حالة الإنذار.
 - 4- التأكد من وجود ضابط أمن للسفينة مسند إليه مسؤولية الأمن على السفينة.
 - 5- التأكد من وجود الأجهزة والمعدات الخاصة بأمن السفينة المنصوص عليها في اتفاقية SOLAS والمدونة الدولية ISPS.
 - 6- لضابط رقابة الدولة على الميناء المفوض من السلطة الإطلاع على خطط أمن السفينة في حالة توفر أسباب واضحة تدفع إلى الاعتقاد بأن السفينة لا تفي بمتطلبات المدونة أو جزء منها.
 - 7- على السفن وقبل دخولها إلى المياه الإقليمية أن تثبت في سجلاتها الإجراءات التي اتخذت عند دخولها إلى موانئ دول ليست طرفاً في الاتفاقية، وسجلاً يحتوي على ملخص لأسماء الموانئ التي وصلت إليها السفينة خلال عشر رحلات سابقة.
 - 8- لضابط رقابة الدولة على الميناء المفوض الحق بالتفتيش الدقيق على السفن، قبل دخولها الميناء، بناء على حكمه المهني أو معلومات أمنية وصلت إليه بهذا الخصوص.
 - 9- في حالة وجود بعض المعدات الأمنية معطلة على السفينة، ولا توجد إمكانية لإصلاحها بالميناء، أو استبدالها فيسمح للسفينة بالإبحار وإتمام الإصلاح في الميناء التالي الذي ستصل إليه⁽¹⁾.
- يجب أن تكون الأساليب والإجراءات التي تحددها سلطة الميناء فيما يتعلق بحركة السفن، تخضع وتتناسق مع نفس القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بحركة السفن ولاسيما الاتفاقيات الدولية.

(1) تحديث قواعد وتعليمات بالموانئ، بدول المجلس التعاون لدول الخليج العربية برنامج العمل مكتب الرياض، المملكة العربية السعودية،

- لسلطة الميناء ولغرض تحقيق أمن وسلامة الملاحة وكفاءتها وفعاليتها و حماية البيئة، أن تعين شخصا واحدا أو أكثر يضطلع بهذه الصلاحيات، فيما يتعلق بالسفن التي توشك الدخول للميناء، أو توجد داخله وهي التي تتمثل في:
- إعطاء تصريح الحركة لدخول السفينة أو مغادرتها أو توجيهها داخل الميناء أو أي منطقة منه.
 - توجيه ربان السفينة أو المرشد البحري أو الشخص المسؤول عن مراقبة السطح أو أي شخص مسؤول عن السفينة لتوفير معلومات محددة فيما يتعلق بالسفينة.
 - توجيه السفينة لاستخدام ترددات لا سلكية محددة في الاتصالات مع محطة الميناء أو السفن الأخرى.
 - توجيه السفينة في وقت محدد أو فيما بين الأوقات المحددة الى :
 - 1- مغادرة الحوض أو الرصيف أو غير ذلك من المرافق المينائية.
 - 2- مغادرة منطقة أو الامتناع عن دخولها.
 - 3- التوجه إلى موقع محدد أو البقاء داخل موقع محدد.
- كما يجوز للشخص المعين من قبل سلطة الميناء أن يوجه السفينة للقيام أو الامتناع عن القيام بأي عمل من الأعمال، والتي يكون من شأنها المساس بالأمن أو السلامة أو لأي غرض يمنحه قناعة بوجود أي ظرف من الظروف التالية:
- أ- عدم توفر الرصيف اللازم للسفينة.
 - ب- تلوث منطقة مراقبة الحركة، أو وجود مخاوف معقولة بشأن حدوث ذلك التلوث.
 - ج- وجود ما يعيق الملاحة في منطقة مراقبة الحركة.
 - د- وجود سفينة قريبة تبحر بطريقة غير آمنة أو لديها معدات ملاحية أو معدات لا سلكية لا تعمل بصورة سليمة أو تخلو من الخرائط والجداول أو المطبوعات المطلوبة.
 - وجود سفينة قريبة تواجه صعوبات ظاهرة أو تشكل تهديدا بالتلوث أو غير ذلك من المخاطر التي تهدد الأرواح والممتلكات.

- تكدّس حركة السفن بما يشكل مخاطرة غير مقبولة بالنسبة لحركة السفن والملاحة والبيئة.

- الإضرار بكفاءة عمليات الميناء وفعاليتها.

يحضر على السفينة إذا كان مطلوباً منها الحصول على تصريح بالحركة أن تدخل أو تغادر الميناء أو منطقة مراقبة الحركة أن تواصل إبحارها فيها دون أن تكون قد حصلت بالفعل على التصريح، أو إذا كان مطلوباً منها المحافظة على اتصال مستمر بالشخص المعين أن تبحر داخل الميناء أو في منطقة مراقبة الحركة دون أن يكون في استطاعتها المحافظة على استمرار الاتصال⁽¹⁾.

كما يجب على السلطات المينائية تبسيط وتقليل الحاجة إلى المعلومات، وذلك بغرض تسهيل الأساليب والإجراءات للمالكي السفن وربابنتها ووكلائها، ومالكي البضائع، وغيرهم من مستخدمي الميناء، وذلك بتطبيق المعايير والوثائق الموصى بها من قبل المنظمة البحرية الدولية IMO ومن خلال اتفاقية تسهيل الحركة البحرية العالمية FAL بكل تعديلاتها.

تتضمن إجراءات الرقابة على السفن في المياه الإقليمية التأكد من تقييد السفن بجميع متطلبات مدونة أمن الموانئ والسفن وهي على النحو التالي:

1- وجود وثائق سارية المفعول المتعلقة بأمن السفن طبقاً لمتطلبات قانون ISPS.

2- استلام تقرير أو شكوى تتضمن وفقاً للرأي المهني معلومات موثوق بها.

الفرع الرابع: استخدام التكنولوجيا الحديثة لمراقبة الملاحة البحرية.

تهدف إستراتيجية تكنولوجيا المعلومات المتبعة في مراقبة السفن والموانئ العالمية، إلى تقديم خدمات آمنة، وموثوقة وسريعة وتتمتع بالكفاءة العالية، هدفها الأساسي هو أمن وسلامة الملاحة البحرية العالمية، ضمان حركة التجارة الدولية واستمرارها، ومن بين التدابير التكنولوجية في مجال أمن وسلامة الموانئ والسفن، نجد أنماط مختلفة لمعدات

(1) تحديث قواعد وتعليمات الموانئ المرجع السابق، ص 47.

المراقبة ونُظم المتابعة، من شبكات فيديو رقمية لمراقبة المناطق والرادار في مراقبة نقاط الدخول، والمناطق العامة والساحل ككل، وبالنسبة لأمن الحاويات فيجد الختم الإلكتروني حتى لا تفتح الحاويات وذلك من خلال مسح الترددات اللا سلكية المحددة للهوية، وتتضمن معلومات لتحديد الهوية والتسجيل والمراقبة المتواصلة، ويمكن تعزيز أنظمة أمن الحاويات عبر مجسات مطمورة بما في ذلك مجسات ضوء الأبواب، وأدوات كاشفة لأشعة جاما، ومجسات كيميائية تراقب العبث بالمحتويات والسرقة، أو وجود مهربات، أو مخدرات وغيرها، وترتبط نظم المراقبة الإلكترونية بغرف العمليات التي تتلقى الإنذار الصادر منها حال اقتراب الأهداف المشبوهة من منطقة الخطر الأمني، وبالتالي تقوم غرفة العمليات بتمرير الإنذار للدوريات البحرية العاملة في الميدان أو المساندة للتصدي للأهداف المشبوهة⁽¹⁾، وسأبرز في الآتي أهم التقنيات الحديثة التي أصبحت لازمة وملازمة لحركة السفن وسير النشاط المينائي، وهي كالاتي:

I- استعمال الرادار البحري للاستطلاع الساحلي:

تقدم رادارات⁽²⁾ الاستطلاع الساحلية والمثبتة على أبراج عالية على الساحل أو على زوارق الدوريات البحرية، وعلى عربات متنقلة تعمل على الشاطئ، خدمة سريعة وفورية في مجال مراقبة سطح البحر، مما يسهل على الأجهزة الأمنية المعنية بمراقبة الأمن والملاحة البحرية في منطقة الحدود البحرية، فرض منطقة حظر أممي على شكل حزام أممي حول الشريط الحدودي البحري، وحول المنشأة البحرية، ويكون هذا الحزام على شكل دوائر أو خطوط متوازية على حدود الشريط الحدودي البحري⁽³⁾، بحيث يصدر الرادار، الإنذار بمجرد دخول هدف مشبوه إلى حدود المنطقة المحظورة، وتمثل الرادارات

(1) مسفر بن صالح الغامدي، المرجع السابق، ص 21.

(2) الرادار هو نظام يستخدم موجات كهرومغناطيسية للتعرف على بعد وارتفاع واتجاه، وسرعة الأجسام الثابتة والمتحركة كالطائرات والسفن والعربات، وحالة الطقس، وشكل التضاريس، ويبعث جهاز الإرسال موجات لا سلكية تنعكس بواسطة الهدف، فيتعرف عليها جهاز الاستقبال وتكون الموجات المرتدة إلى المستقبل ضعيفة، فيعمل جهاز الاستقبال على تضخيم تلك الموجات مما يسهل على الرادار تمييزها، ويستخدم الرادار في استعمالات عديدة كالأرصاد الجوية وهو اختصار لعبارة Radio Detection And Ranging.

(3) مسفر بن صالح الغامدي، المرجع السابق، ص 20.

شبكة حماية على الشريط الحدودي، ويجب تثبيتها بعناية في مواقع مختارة لئتم عملها ورصدها لكل حدث مشبوه به.

تعمل جميع الدول والمنظمات على تطوير هذه الآلية والعمل بها في موانئها، فقد قامت شركة ITT في معرض أيدكس 2011، بعرض تكنولوجيا رادارية قادرة على الرؤية بوضوح عبر كافة المعوقات مهما كانت الأمواج وساءت أحوال الطقس، حيث يستطيع هذا الرادار مراقبة السواحل، "2020 Land based costal Radar LCR" ويعمل بنجاح في مراقبة ما كان من المستحيل في وقت سابق على الرادارات الأخرى، وقد تم تصميم هذه التقنية الحديثة لاكتشاف كم كبير من التهديدات المختلفة بدءاً من التهديدات المحمولة جواً والطائرات دون طيار، وصولاً إلى كافة أنواع السفن⁽¹⁾. إذ يتمتع هذا النظام بسرعة تغير الذبذبات بالإجراءات المعاكسة للإجراءات الإلكترونية المفادة، وبالقدرة على اكتشاف عمليات التشويش⁽²⁾.

II- كاميرات لمراقبة السفن وعمليات الشحن:

هي نظام يهدف لمراقبة دخول وخروج السفن للموانئ، وكذلك مراقبة العمالة وعمليات تفرغ وشحن البضائع عبر كاميرات لرصد الحركة ومتابعتها، بدلا من العمل التقليدي والاعتماد على المشرفين، ويعمل على مراقبة السفن بالكاميرات منذ وصولها إلى منطقة المخطاف قبل الدخول إلى الميناء، وحتى الوصول إلى الرصيف إلى أن تغادر، بما في ذلك مراقبة عمليات التفرغ والشحن، كما يتم رصد أي أخطاء وملاحظتها والتوجه مباشرة وبسرعة لحل الإشكاليات التي قد تواجه العمل والسلامة في الموانئ⁽³⁾.

هناك مشروع بالجزائر أيضا لتنصيب كاميرات مراقبة على مستوى موانئ الصيد البحري، وذلك في إطار البرنامج الأمني الخاص الذي يتم التحضير له من قبل الوزارة

(1) الرادار البحري، TCR -4 دي يفتح أبعادا جديدة الموقع

الإلكتروني: www.sbarabia.com/preview_news.php?id...5

(2) رادار المراقبة البحرية يخترق كل الإعاقات، الموقع الإلكتروني: www.sbarabia.com/preview_news.php?id...8

(3) مساعد الدريس، كاميرات لمراقبة السفن والعمالة وشحن البضائع والموانئ، جريدة الاقتصاد الإلكتروني الموقع الإلكتروني:

كاميرات - مراقبة - السفن - والعمالة. www.aspf.org.eg/.../148

لمكافحة الطرق غير الشرعية المتبعة في عملية الصيد، وستمس هذه الكاميرات جميع موانئ الصيد البحري المنتشرة عبر الوطن⁽¹⁾.

III- بصمة العين:

بدايات هذه التقنية كانت قبل أحداث 11 سبتمبر 2001، من طرف شركة إيرس جارد في المملكة العربية السعودية، بهدف إيجاد حل للحجاج المعروفة بـ "حج ولم يعد" وتتمثل في مشكلة بقاء الحجاج بعد أداء الفريضة والتخلص من كل وثائقهم الرسمية والتسلل إلى مدن المملكة، حيث أقرت هذه الشركة وجوب البحث والتعرف على الأفراد من معلوماتهم الحيوية التي تميزهم عن غيرهم، بعدما تبين أنه يمكن تغيير بصمة الأصبع وأن التعرف على الشخص من خلال صوته كذلك لا تجدي نفعا ولا من ملامح وجهه لأنها تتغير مع الزمن، فكان البحث للوصول إلى تكنولوجيا جديدة للغاية، هي التعرف على الشخص عن طريق قزحية العين⁽²⁾.

والقزحية هي عبارة عن عضلة لا إرادية تتحرك لتدخل الضوء وتتحكم بفتحة بؤبؤ العين، ومن مزايا هذه العضلة أنها:

- 1- تختلف من شخص لآخر حتى التوائم، وحتى في وجود استنساخ بشري تختلف.
- 2- قزحية عين الإنسان ثابتة لا تتغير.
- 3- لا تتأثر بالعمليات الجراحية، أو لون العدسات اللاصقة.
- 4- آمنة صحيا للاستخدام من دون إشعاعات ضارة.
- 5- سهولة الاستخدام، ودقيقة في التعرف على الأشخاص.
- 6- قزحية العين اليمنى تختلف عن اليسرى، وهي غنية بالمعلومات الجينية.

بعد تحقيق نتائج من هذا البحث، عرضت الشركة على المملكة السعودية الفكرة ولكن لم تطبق بالسعودية، لخوف المسؤولين من حداثة التقنية، وعدم وجود سوابق

(1) إيمان علي إسماعيل، كاميرات المراقبة بموانئ الصيد بتاريخ: 2014/06/07، الموقع الإلكتروني: كاميرات - مراقبة - بموانئ - الصيد

- قريبا www.ennaharonline.com/ar/algeria_news-210849

(2) بصمة العين، الموقع الإلكتروني: [www.moi-gov.Kw/portal/varabic/show_page.asp/? ... 4336...](http://www.moi-gov.Kw/portal/varabic/show_page.asp/?...4336...)

ومرجعيات بحثية متعددة تؤكدها، وعرض بعد ذلك على الإمارات المتحدة فاحتضنت الفكرة وطبقته في كامل منافذها الحدودية، وأظهرت نتائج جيدة، باعتبار الإمارات العربية بلد متفتح، يضم العديد من الجنسيات، فحلّت هذه التقنية مشكلة عودة المبعدين، حيث جرت العادة أن يعود هؤلاء المبعدين بجوازات سفر مزورة دون أن يتم اكتشافهم، كما اعتمدت في البنوك والمصارف ولا تزال هذه التقنية حديثة ولم تنشر في كل الدول. يعتبر من الأنظمة الآمنة جدا، وليست القزحية فحسب بل الشبكية، وهي الطبقة العصبية الحساسة للعين وطبقت كذلك في الو.م.أ وأوروبا في المجالات العسكرية. هدف هذه التقنية هي إبعاد الأشخاص المتسللين إلى حدود الدول بصفة غير شرعية، سواء البرية أو البحرية أو الجوية.

VI- نظام التموضع العالمي GPS:

من التقنيات المستحدثة كذلك في مجال النقل بالحاويات والنقل البحري، نظام التموضع العالمي GPS يتيح هذا النظام فرصة الوصول إلى معلومات سريعة ودقيقة حول الموضع والمسار والسرعة عبر الأقمار الصناعية¹، الأمر الذي يؤدي إلى وفر في وقت البحارة والوقود، كما يوفر معلومات ملاحية دقيقة بالنسبة لركاب الزوارق ويحسن مستوى الدقة في عمليات الكسح والتطهير، ويضمن الكفاءة والاقتصاد في إدارة الحاويات في منشآت الموانئ، ويرفع مستوى السلامة والأمن للسفن التي تستخدم نظام التعرف "الأوتوماتيكي"، وقد غير بالتالي هذا النظام الطريقة التي كانت تسير بها العمليات البحرية والتي تشمل خاصة عمليات البحث والإنقاذ البحري، بتوفير أسرع وأدق وسيلة للملاحة البحرية فيما يتعلق بقياس السرعة وتحديد المكان الذي تكون فيه السفينة، وهو الأمر الذي يوفر مستويات أعلى من السلامة والكفاءة للبحارة، حيث يستخدم البحارة ورسامو المحيطات البيانات التي يوفرها هذا النظام في مسح الأعماق وتثبيت العوامات

¹ - Radiologique, biologique ou chimique (NRBC) : conférence Européenne des Ministres des Transports, la sûreté du transport international des conteneurs, p 66 site internet : <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/05containetsef.pdf>.

وتحديد مواقع الخطر ورسم الخرائط، وقد أحدث هذا النظام ثورة في عالم الملاحة البحرية، بحيث سيحل محل الخرائط الملاحية الورقية، مع إضافة معلومات الموقع والرادار، ويعرض الكل على خريطة إلكترونية ما يشكل الأساس لنظام الجسر المتكامل" والذي يجري حاليا تركيبه على متن السفن التجارية.

يلعب GPS حاليا دورا مهما في إدارة المنشآت البحرية في الموانئ، وتعد تكنولوجيا GPS مفتاحا لإدارة تتمتع بالكفاءة ولتشغيل حاويات أوتوماتيكية التشغيل في أكبر منشآت الموانئ العالمية، كما ييسر نظام التموضع العالمي: التشغيل الآلي للالتقاط والنقل، والوضع في المكان الأنسب لعملية الحاويات عن طريق تتبع خط سيرها، منذ دخولها الميناء وحتى خروجها منه⁽¹⁾.

في ظل دخول ملايين الشحنات على متن الحاويات إلى الموانئ سنويا، نجح هذا النظام GPS نجحا كبيرا في تخفيض عدد الحاويات المفقودة أو الضالة، وقلل من تكاليف العمليات التي ترتبط بتلك الخسارات.

V- تقنيات الكشف عن الممنوعات باستخدام النيوترونات:

L'analyse par activation neutronique

إن متطلبات النظم والتقنيات الحديثة للنقل، أمر أساسي وضروري لدفع عجلة التطور في مجال الأنشطة التجارية، وإن كان لا يقتصر فقط على تطور الخدمات والحركة التجارية للسلع والخدمات، بل يحدث كذلك في مجال الأعمال غير المشروعة، حيث أصبحت العصابات الدولية تستخدم أحدث الطرق لتنفيذ أعمالها غير المشروعة، حيث فالتكنولوجيا كما تخدم النواحي الإيجابية فإنها تبتكر أيضا وسائل لمقاومة الأعمال الإرهابية والتخريب، وتعتبر تقنيات الكشف عن السلع المحوأة وتلك التي يصعب النفاذ إلى محتوياتها بالعين المجردة أو الكشف الإلكتروني المعتاد عن طريق استخدام النيوترونات من أحدث ما أفرزته التكنولوجيا، عن طريق توظيف النيوترونات وأشعة جاما⁽¹⁾.

(1) نظام التموضع العالمي الموقع الإلكتروني: www.gps.gov.applications/marene/arabic.php

ذلك لأن نظام الفحص بالنيوترونات مصمم للتعرف على مكونات المواد المخبأة بدقة عالية، والتعرف على موقع ونوع المواد المخبأة، وأهمية هذا النظام تكمن في قدرته على اكتشاف المخدرات داخل الحاويات المخبأة بين البضائع، كما يمكن من خلاله الكشف عن الأسلحة الكيماوية وكل المهربّات وبالتالي يعتبر هذا النظام ذو نفاذية ودقة عالية باعتباره مصمم للتعرف على موقع ونوع المواد المخبأة وتتكون أنواع التقنيات التي تعتمد على نظام نيوترون من⁽¹⁾:

- التحليل الحراري النيوتروني (TNA) ويعرف بالتفاعل النيوتروني البطيء.
- التحليل النيوتروني السريع (FNA) ويعرف بالتفاعل النيوتروني السريع وتستخدم هذه التقنية في مسح الحاويات المفرغة والمخزّنة والواردة والمسلّمة في محطات الحاويات، نظرا لحساسية استخدامها، وتكلفتها العالية ويمكن تثبيتها على مداخل ومخارج محطات الحاويات، كذلك يمكن إنشاء محطات للفحص بالنيوترونات تمر من خلالها الشاحنات المحملة بالحاويات أو الواردة أو المصادرة أو الترانزيت⁽²⁾.
- التفاعل النبضي النيوتروني السريع (PFNA) أو نظام إيفان لرصد دقات القلب، يعتبر هذا النظام من أفضل الأنظمة التي تستطيع اكتشاف محاولات التهريب أو التسلّل البشري، ويعتمد هذا النظام على مجسّات تشبه السماعات الطبية، توضع على جسم الحاوية المراد فحصها، كما ترتبط المجسّات بجهاز كمبيوتر محمول مما يسهل نقله واستخدامه في أي موقع⁽³⁾.

(1) رضا فاروق حسن، الإرهاب وتأمين نقل الأشخاص بحرا الحلقة العلمية، مراقبة حركة البضائع والأشخاص وتأمينها من الأخطار

الإرهابية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية 6-8 جوان 2011 الرياض، ص 10، الموقع الإلكتروني:

[www.nauss.edu.sa/ar/colleges and centers/training colleges/trainingactivities/seminars002/act](http://www.nauss.edu.sa/ar/colleges%20and%20centers/training%20colleges/trainingactivities/seminars002/act)

(2) رضا فاروق حسن، المرجع السابق، ص 10.

(3) رضا الحمود، المرجع السابق، 11.

VI- طائرات بدون طيار:

لقد استخدمت إجراءات طائرة بدون طيار للمراقبة الأمنية، من خلال إجراء مراقبة جوية سرية، وكانت لها ميزان كبير بالنسبة للهيئات الأمنية التي تحرص على مراقبة الحدود البرية والبحرية لمحاربة العصابات المنظمة المتورطة خاصة في تهريب المخدرات والبشر والسلاح وسرقة الهويات⁽¹⁾، وجهزت هذه الطائرات بكاميرات فيديو، وأجهزة التصوير الحراري وأجهزة للكشف عن الإشعاع، وأجهزة التشويش على الهواتف النقالة وتكمن أهميتها في أن لها القدرة العالية على الاستطلاع والسيطرة وتحديد الهدف، إضافة إلى إمكانية البث المباشر لغرفة القيادة والسيطرة.

VII- التقنيات الخاصة بالحاويات:

لمعالجة ظاهرة استعمال الحاويات في القيام ببعض الأعمال غير المشروعة وتحقيق أمنها وبالتالي أمن النقل البحري، فيقع على إدارة الجمارك القيام ببعض التدابير الفعالة لمجابهة والتصدي لكل الأعمال غير المشروعة التي يمكن أن تستغلها بعض العصابات بواسطة الحاويات لما تتميز به من قدرة على استعاب الأشخاص والبضائع والمحظورات وإخفاءها عن أعين السلطات المختصة في حال تعرضها للتفتيش، هذا ما شدد الرقابة على الحاويات وخلق أنماط مختلفة لذلك.

1- الفحص الوثائقي: ويتم عن طريق التأكد من صفة رقم الحاوية من خلال سند الشحن، والبضائع التي تشحنها، ومدى احترامها للمسار المحدد من طرق إدارة الجمارك، انطلاقاً من التصريح بالقبول المؤقت أو العبور مما ساعد إدارة الجمارك على معرفة الحاويات التي ستكون محل مراقبة مادية دون اللجوء إلى فحص جميع الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي لتعدد ها وكثرتها بالموانئ⁽²⁾.

(1) إمكانية استخدام طائرة بدون طيار من قبل الأجهزة الأمنية للمراقبة، الموقع الإلكتروني:

www.blog.govhardlink.com/?p=3972

(2) يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون البحري، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية، 2013،

ص 471.

2- المراقبة المادية للحاويات: طبقاً للمادة 2 فقرة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 11-186 المؤرخ في 4 ماي 2011 والمتعلق بتوفير إدارة الجمارك لأختام الجمارك والمراقبة عن طريق الجهاز الكاشف للبضائع وكل وسيلة لضمان سلامة العمليات والوثائق الجمركية وكذا بتعريفات الإشارة المتعلقة بها مراقبة ضرورية سواء على المستوى الخارجي للحاوية من خلال تأكد الأعوان من الترميز والترقيم الخاص بالحاويات محل المراقبة، ومدى مطابقتها للوثائق المرقمة، وسلامة الختم الجمركي الموضوع، التي يستعملها أعوان الجمارك لممارسة حق الفحص والمراقبة والحراسة، لضمان عدم المساس بالبضائع الخاضعة للحقوق والرسوم وكل الإجراءات الجمركية الأخرى، أما على المستوى الداخلي فيتم الفحص والتنسيق والرقابة، بالاستعانة بالتطبيقات التكنولوجية الحديثة المذكورة.

VIII- نظام الأشعة السينية X Scanner a rayons :

يقوم هذا النظام بتحليل للصورة التي تعكسها الأشعة السينية عن محتويات الحاوية بغية الكشف عن محاولات تهريب المواد الممنوعة⁽¹⁾، وقد تم تطوير هذه التقنية في الستينات بهدف التوصل إلى وسيلة أو نظام لفحص البضائع في الموانئ ونقاط العبور البحرية، وهي تقنية تجمع بين التصوير بأشعة جاما، ونظام الفحص بأشعة X، وتتيح هذه الأنظمة صورة عن الحاويات ومحتوياتها وتعرضها على الشاشة لاكتشاف العناصر المهربة أو الغريبة أو الخطرة، ويعتمد على أشعة جاما لأنها أقل تكلفة نسبياً، حيث يمكن عن طريقها مسح وتأمين الحاويات الفارغة بمعدل عالٍ وتصوير الشكل العام للبضائع ويعتبر كافياً للتعرف على أي مصادر للتهديد، وكذلك المواد المشعة داخل الحاويات ويتضمن الفحص بالأشعة كذلك حقائب المسافرين.

(1) د. وضاح الحمود، استخدام التقنيات الحديثة في مجال أمن الحدود، الندوة العلمية تأمين المنافذ البحرية والجوية، 26-28 جانفي 2009، جامعة نايف العربية، للعلوم الأمنية الرياض، ص 12.

IX- البصمات الإلكترونية للكشف عن الممنوعات ESD Electronic Snifing**:Device**

يعتبر من أحدث الأجهزة الإلكترونية المستخدمة حديثاً في الموانئ البحرية، ما يطلق عليه، جهاز الشم الإلكتروني، وهو جهاز للكشف عن المفرقات، ولا يزيد عن حجم جهاز التحكم عن بعد، وله هوائي حر الحركة ويغطي دائرة نصف قطرها 250 متر من مواقع استخدامه، ويتميز بقدرته الكبيرة على الكشف عن المفرقات التي تعتبر هي والمواد المخدرة من أخطر أنواع المهربات التي تسعى سلطات أي ميناء لاكتشافها، والتي عادة ما تخفى داخل البضائع المحواة، كما يكشف عن المواد المتفجرة داخل الحاويات داخل أي عبوات بلاستيكية أو معدنية وتختلف حاسة الشم عن الحاسة الطبيعية لدى الكلاب البوليسية المدربة التي تستخدم على نطاق واسع في كثير من الدول بواسطة أمن الموانئ، أو القوات الخاصة، أو التابعة للجمارك، وأثبتت كفاءة عالية في اكتشاف المواد المخدرة بالذات⁽¹⁾.

وهو عبارة عن ذاكرة إلكترونية تم تركيبها داخل الجهاز الصغير ومسجل عليه بصمة عدة أنواع من المفرقات الخطيرة وعند رصدها لأي شبهة يتحرك الهوائي في اتجاه وجودها.

X- جهاز سونار Sonar للمراقبة تحت سطح البحر:

تطورت التقنيات الخاصة بالمراقبة تحت سطح البحر، باستخدام أنواع مختلفة من أجهزة المراقبة الإلكترونية الحديثة، التي توضح حول المنشأة أو على الممرات والمداخل المائية، لتشكيل دوائر خطر أمني حول المنشأة لحرصو عمليات التسلسل والاقتراب منها، وإصدار إنذار مبكر إلى غرف العمليات للتحذير من الخطر.

(1) رضا فاروق حسن، المرجع السابق، ص 12.

ولضبط الأمن من جهة البحر، فإن الحاجة تستدعي مراقبة سطح البحر وتحت سطح البحر، ما سيدعى وجود أجهزة مراقبة فعالة⁽¹⁾.

تساعد أجهزة المراقبة تحت سطح البحر المثبتة في مواقع مناسبة حول الميناء والمرافق المينائية، على تشكيل منطقة "حضر أمني" حول المنشأة على شكل دوائر، أو خطوط متوازية لمنع اقتراب الغواصين أو المتسللين إلى حدود الميناء أو المنشأة، بإطلاق إنذار مبكر عند رصد أي هدف يقترب وتكون تلك الأجهزة مرتبطة بغرفة العمليات التي توجه الدوريات باتجاه الأهداف المرصودة للتصدي.

إضافة إلى نظم الرؤيا الليلية، المثبتة على وسائط الدوريات البحرية والسرية وأبراج المراقبة، التي تمكن الدوريات العاملة في حراسة المنشأة من جهة البحر وحول أسوار المنشأة من رصد أي تحركات مشبوهة.

من شأن هذه التجهيزات الحديثة، رصد كل التحركات المشبوهة والتحكم في مداخل الدولة، وبالتالي مراقبة كل صادر ووارد إلى أراضيها، ويعتبر تجهيز الموانئ والسفن بهذه الأجهزة من الأمور اللازمة وفق قانون ISPS والإجبارية وإن كانت تتطلب تكاليف مالية باهضة.

تمثل المرافق البرية التي تتطلب الحماية وضمن الأمن لها في:

- محطات ضخ البترول.
- محطات توليد الطاقة.
- منشآت تحميل الغاز.
- الموانئ والمرافق المينائية.
- القواعد البحرية.
- المنصمات القريبة من الشواطئ والمواقع الحساسة⁽²⁾.

(1) مسفر بن صالح الغامدي، المرجع السابق، ص 25.

(2) الحواجز الأمنية المائية، الموقع الإلكتروني:

لم يعد أمر تحركات البضائع والأشخاص، جملة من إجراءات التفتيش، بل أصبح صناعة متكاملة، لها معاييرها الدولية وأدواتها التقنية، ومعلوماتها الاستخباراتية التي تحد من المخاطر وخاصة الإرهابية منها، وتعزيز الأمن الدولي يتطلب تجسيد هذه المعايير والتنسيق فيما بينها لمكافحة الخطر القادم من البحر.

الفرع الخامس : الصعوبات التي تواجه تطبيق مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن (ISPS).

قبل الحديث عن الصعوبات التي تواجه تطبيق قانون أمن المنشآت المينائية والسفن، يمكن ذكر بعض الإيجابيات التي حققها تطبيق المدونة، ويمكن تلخيصها في أن حرص الدول على ضبط الأمن بمراقبتها ومنافذها الاستراتيجية، جعلها تعمل جاهدة على إعادة النظر في مواقفها من خلال الاهتمام بالبنى التحتية والفوقية وتطويرها بما يسمح لها بمواكبة الموانئ الحديثة من حيث التجهيزات والأمن، وتوفير الخدمات اللازمة، خاصة بالنسبة لعمليات الشحن والتفريغ، وكذا ورشات الصيانة والإصلاح، والحرص على صيانة سفنها وتجهيزها بأجهزة الأمن ومعدات مواجهة المخاطر، "هذا ما أدى إلى ارتفاع مستوى السلامة والأمن وانخفاض المخاطر والتقليل من الحوادث البحرية، كما تحكّم الأمن في عملية تدفق البضائع والأفراد في المرافق المينائية، ووجود دليل موحد للوثائق الأمنية، وبالتالي توفير بيئة عمل أفضل¹.

لكن تفعيل هذه الإجراءات لضمان الأمن البحري، سيستدعي بالضرورة نفقات كبيرة، فقد أثقلت هذه النفقات حتى كبريات الدول كأمريكا وميناء روتردام، لإعادة صيانة وتجهيز الموانئ والسفن وإعداد عمال وطاقم سفينة ذوي خبرة وتكوينهم وتدريبهم بما يتناسب مع التهديدات الجديدة، وإحاطة الموانئ بأسوار وسياجيات مثلا وتركيب أجهزة مراقبة على مستوى موانئها وسفنها، وإخضاع الكم الهائل من الحاويات وما تحويه من بضائع للتفتيش الدقيق باستعمال أجهزة حديثة ومتطورة يتطلب أموالا

¹ - مروان محمود السيد، المرجع السابق، ص 20.

طائلة قد لا تستطيع الدول الفقيرة احتمالها وبالتالي تجسيدها في موانئها، فكل مستوعبة حديدية مثلاً تكلف ما بين 80 إلى 120 يورو¹، وبالتالي تحرم من الاستفادة من الحماية الدولية لموانئها وسفنها وعدم تعامل بعض الدول معها، وإن كانت هذه الدول من الدول التي تعاني من مشكل الإرهاب والقرصنة، فعلى الدول الغنية والقوية ضرورة مساعدتها ومساندتها حفاظاً على مصالحها في مثل هذه المناطق التي تعتبر طريق التجارة الخارجية.

تزداد التكاليف حسب حركية الميناء، بحيث نجد أن النفقات بالموانئ الرئيسية أكبر منها بالنسبة للموانئ الثانوية (انظر الملحق 5)، كما تعتبر من المصاعب التي يواجهها تطبيق قانون ISPS، عدم احترامه لحقوق الإنسان، والتدخل في شؤون بعض الدول، على اعتبار أنها تأوي الإرهابيين، أو تمولهم، وهو ما جسده أخطر قرار اتخذته مجلس الأمم المتحدة في أعقاب أحداث 11 سبتمبر 2001، وهو القرار رقم 1373²، والذي مدلوله أنه يسمح لأي دولة بالتدخل في الجهة التي يرى أنها تمثل تهديداً لمصالحها، حيث رشحت الأحداث الواقعة في الصومال، الصومال بأن تكون المحطة الثانية بعد أفغانستان في حرب الـ 9/11. أ على ما تصفه بالإرهاب، وقد نشرت الـ 9/11. أ عدداً كبيراً من سفنها البحرية في منطقة القرن الإفريقي. بمساعدة بعض الدول الغربية وإسرائيل، وأقيمت قاعدة عسكرية أمريكية ضمت قرابة 1.800 جندي من جيبوتي، كما نفذت طائرات أمريكية وقوات التحالف والبواخر الحربية دوريات استطلاعية على الصومال والمنطقة، كما شنت مقاتلات أمريكية عدّة غارات على جزر صومالية في جويلية 2003 بحجة وجود إرهابيين، وصرّح أحد القادة الأمريكيين "جون سالتير" بعد استنكار الحكومة الانتقالية لهذا الهجوم، بأن القيام بأي عملية لمكافحة الإرهاب لا تستدعي الرجوع للمسؤولين الصوماليين، لعدم وجود سلطة مركزية يمكن التعامل معها، ويكفي العمل بالأوامر

¹ - عادل حطاري، المرجع السابق، ص 82.

² - الأمم المتحدة، مجلس الأمن، دورة ديسمبر 2009، رسالة موجهة إلى رئيس مجلس الأمن من رئيس لجنة الأمن المنشأة عملاً بالقرار 1373 (2001) بشأن مكافحة الإرهاب، رانكو فيلوفيتش.

الصادرة من القيادة العليا بالو.م.أ¹. إضافة إلى العديد من الدول الإفريقية الأخرى، كإريتريا وكينيا.

من هنا يتضح لنا أن قانون ISPS يسمح بتدخل الدول القوية في حدود الدول النامية والفقيرة، فبدلاً من دعمها مالياً وبالأجهزة الأمنية الواجب اعتمادها في الموانئ والسفن أصبحت تتدخل مباشرة بحجة القضاء على الجماعات الإرهابية التي تتهم بعض الدول الإفريقية بمساندتها لها، وتمويلها، ويعتبر ذلك خرقاً لحقوق الإنسان التي تدعي أمريكا دائماً أنها تناصرها. كما تعتبر آثاره على البحارة سلبية من خلال بعض الأعمال التي يمكن تطبيقها، وقد تكون ضدّ حقوق الإنسان مثل منع الإجازة الشاطئية للبحارة، فالكثير من المنشآت المينائية لا تمنع الإجازة الشاطئية فقط، وإنما حتى الأنشطة التي قد تحتاجها السفن كالتزود بالوقود، أو المياه خاصة الأمريكية²، أو القيام بعملية تبديل أفراد الطاقم، وذلك لتقليل المخاطر المتوقعة في تلك المرافق المينائية، كما يعدّ ضعف مستوى تدريب ضباط الأمن من المشاكل التي تعيق تطبيق قانون ISPS، فطبقاً للمدونة يجب أن يتلقى ضباط الأمن التدريب الكافي الذي يسمح لهم بتنفيذ واجباتهم في كافة الظروف والمستويات الأمنية³ (الفصل "أ" "A" و"ب" "B")، ويرجع سبب ذلك في العديد من الدول لعدم قدرتها على توفير سيولة مالية لتدريبهم، أو بعثهم للدول الكبرى لأخذ الخبرة وتعزيز قدراتهم على التعامل مع المستجدات الأمنية والأجهزة الحديثة، وكذا مشكل اللغة، كما أثر تطبيق قواعد ISPS على مجموعة من المكونات التي تدعم التجارة البحرية، كالوقت ومدّة الشحن، وعدم التوازن والقدرة على المنافسة سواء بين الدول أو الفاعلين، إذ تعدّ الزيادة في مدّة الرحلة من المشاكل التي عادت للظهور من جديد نظراً للتدابير الاحترازية المتعدّدة، والمطبقة من أجل الحدّ من خطر التهديد الإرهابي، سواء في ميناء الشحن حيث عمليات المراقبة والتفتيش، أو في ميناء الوصول، وهذا يعدّ شراً لا بدّ

¹ - أنور قاسم الحضري، أوضاع الصومال في القرن الإفريقي وأثرها على الأمن في إقليم البحر الأحمر، شبكة الألوكة، الموقع الإلكتروني:

www.alukah.net

² - Simon DELFAU, Op.cit, p80.

³ - مروان محمود تالسيد، المرجع السابق، ص 19.

منه، من أجل سلامة الأفراد والسفن والموانئ، فتفتيش مستوعبة حديدية واحدة قد يحتاج من 10 إلى 15 دقيقة لمراقبتها بواسطة Scanner، إضافة إلى تدابير 24 ساعة¹، مثل هذه الإجراءات تؤدي إلى التأخير، والذي يمكن أن تكون نتائجه خسائر مالية كبيرة، أو جزاءات بسبب التأخير في التوصيل، خاصة إذا كانت مفاجئة بسبب تغير مستوى الأمن إلى درجة أعلى.

كما أدت هذه الإجراءات الجديدة إلى ارتفاع أقساط التأمين بشكل كبير وظهور رسوم إضافية كوسيلة لتنفيذ المخططات المسطرة، خاصة في المناطق التي تعتبر نقاط سوداء في الملاحة البحرية كخليج عدن والقرن الإفريقي، الذي أجبر بعض السفن أن تغير خط سيرها إلى الرجاء الصالح، خاصة أن هذه المناطق تعدّ الواصل بين أوروبا وشمال أمريكا ودول الخليج، فهذه الزيادة في أقساط التأمين أصبحت تثقل ميزانية المجهزين، ما يجعلهم يزيدون في تكلفة الرحلات، وهو ما يزيد في أسعار السلع ويتحملها المستهلك والزبون في نهاية الأمر وحده.

كما كان لبعض القوانين الداخلية في تطبيقها لقانون ISPS دور سلبي، كالقانون الأمريكي MSTA، والذي ينصّ على منع أي سفينة لا تحترم الشروط الواردة فيه، بالرسو في موانئها أو التعامل معها، مما يحدّ على الدول والشركات الأجنبية الامتثال له، للمكانة التي تحتلها أمريكا في مجال التجارة البحرية، والذي سيكلف خزينة الدول مصاريف إضافية كبيرة، خاصة الدول النامية، فتطبيق الو.م.أ لهذا القانون ولإجراءات وتدابير قانون ISPS، يعني وباعتبارها أقوى الدول عالمياً، أنّها قد أنفقت الملايير من الدولارات في مثل هذا النوع من الاستثمارات².

يمكن حصر هذه الصعوبات في:

- ارتفاع تكاليف تطبيقه.
- بطء التنفيذ في العمل.

¹ - عادل الخطاري، المرجع السابق، ص 87، 88.

² - Dvid Piano, Op.cit, p 81.

- المزيد من الأعمال الورقية.

- المزيد من أعمال الإدارة.

إذن فجميع التدابير المتخذة سواء على المستوى الدولي كمدونة أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية، أو المتخذة من قبل بعض السلطات الوطنية، لها تأثير كبير على جميع الفاعلين في المجال البحري، من ناقلين وشاحنين وموانئ وحتى الدول، إذ يجب على الدول الغنية تمويل مشاريع الإنماء وتطوير موانئ الدول الفقيرة، والعمل على مساعدتها في تدريب وتكوين الكوادر البشرية، وخاصة أنها تزعم أنّ مصادر الإرهاب تأتي من هذه الدول.

المطلب الثاني: المهام المستحدثة في ظل قانون أمن المنشآت المينائية والسفن.

دعماً للأمن البحري، وتحديد المهام وترتيب المسؤوليات، فقد استحدثت قانون ISPS مهاماً جديدة في أجهزة الأمن البحري، تخص كل المرافق العامة والمستهدفة .

الفرع الأول : مسؤولية شركات الملاحة البحرية وضباط أمن السفينة.

لقد حدّد قانون ISPS مسؤولية الشركات الملاحية في حفظ الأمن البحري، وذلك من خلال مراقبتها لسفنها والعاملين عليها، كما سألّين إضافة إلى مسؤوليتها وجوب تحديد عون أمن الشركة وضباط أمن السفينة.

I- شركات الملاحة البحرية وضباط أمن الشركة:

تختص الشركات الملاحية، بنقل الحمولات من الصادرات والواردات، على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، ونقل البضائع المختلفة، وخدمات نقل الركاب، وتهدف سياسة الشركات إلى توفير بيئة عمل آمنة للسفن من خلال الإعداد والاستحداث وتنفيذ المعايير الأمنية المطلوبة للوقاية من الأعمال غير المشروعة ضد السفينة، والتي من الممكن أن تهدد الأفراد والممتلكات على متن السفينة وأيضاً السفن الأخرى والمنشآت المينائية. وتكون الشركة مسؤولة عن تعيين أعضاء الأطقم

والأشخاص الآخرين العاملين على السفن، في أية أعمال دائمة، والتأكد من كفاءتهم وسلامة المتعاقدين و تحديد المسؤول عن التعيين في حالة الرحلات العارضة. كما تكون مسؤولة عن استفتاء خطط الأمن، وتعيين ضابط أمن مؤهل، وتعزيزه بالصلاحيات التي تمكنه من أداء عمله، وعلى ضابط أمن الشركة أن يعين ضابط أمن السفينة، وللشركة أن تعين أعدادا كافية من الضباط لتغطية السفن والخطوط التي تشغيلها⁽¹⁾.

طبقا للمادة 06 من الفصل "أ" من قانون ISPS على الشركة أن تتحقق من أن كل عامل لأمن الشركة وأمن السفن قد تحصلوا على المساعدة اللازمة لإتمام عملهم والقيام بمسؤولياتهم على أتم وجه⁽²⁾، وعلى الشركة ضرورة وضع طرق لمعرفة وتحديد ووصف مدى الاستجابة الكاملة للطوارئ في حالة حدوث عارض فجائي للسفينة، ووضع برنامج تدريبي لجميع الأفراد قبل البدء بالرحلة البحرية استعدادا للطوارئ، وكيفية التطرق بأمان عند وقوع الحادث دون عواقب تؤدي إلى زيادة الفقد في الأرواح⁽³⁾.

كما تلتزم الشركة بوضع نظام إدارة معايير السلامة والأمن، وتؤكد أن المنظومة الإدارية للشركة يمكنها الاستجابة في أي وقت للمخاطر والتهديدات التي تهدد السفينة عند مجابتهها لأي طارئ أثناء رحلتها.

كما أن مراقبة الشركة لعمل سفنها وناقلاتها، يقلل من التأثير السلبي على البيئة البحرية بالإضافة إلى تطبيق أعلى معايير الأمن والسلامة للعاملين على ظهر السفن والناقلات.

(1) محمد سيد حسين، الآليات الأمنية الحديثة للتعامل مع غرق السفن، المرجع السابق، ص 129.

(2) code ISPS partie « A » parag 6, p 11.

(3) Fiche N° 15 sécurité dans les ports, site internet : [www.officierdeport.com/wa .../fiche](http://www.officierdeport.com/wa.../fiche) 2015 - 12 - 20 sécurité 20 portuaire.do.

II- ضابط أمن السفينة:

- هو الشخص المعين من قبل الشركة والموجود على متن السفينة والمسؤول أمام ربان السفينة عن أمنها ، بما في ذلك تنفيذ والحفاظ على خطة أمن السفينة وعن الاتصال بضباط أمن الشركة وضباط أمن مرفق الميناء⁽¹⁾، ويشترط أن:
- أ- يعرف ويعين تعيينا جيدا لكل من على السفينة.
- ب- أن يكون لديه دراية كاملة بخطة أمن السفينة وكل جزء منها.
- ج- يجب أن تشمل واجباته ما يلي:
- 1- تنفيذ التفقد الاعتيادي لتطبيق خطة أمن السفينة.
 - 2- تنفيذ اشتراطات الأمن في تداول البضائع ومخازن السفينة بالتنسيق مع العاملين على السفينة وضباط أمن الميناء.
 - 3- اقتراح تعديلات خطة الأمن بناء على خبرته.
 - 4- إخطار ضباط أمن الشركة بأية عيوب أو ملاحظات أو مخالفات أثناء مراجعته الداخلية الدورية وعمليات التفتيش لاتخاذ إجراءات تصحيحية أو عقابية.
 - 5- تحسين مستوى الأمن على السفينة بتوعية العاملين.
 - 6- التأكد من تلقي العاملين على السفينة لمستوى جيد من التدريب الأمني.
 - 7- كتابة تقارير عن الحوادث الأمنية للعرض على ضباط أمن الشركة واقتراح إجراءات وقائية لمنع تكرارها.
 - 8- تنسيق تطبيق خطة الأمن مع الشركة وسلطات الميناء.
 - 9- التأكد من سلامة وصلاحية أجهزة ومعدات الأمن واختبارها ومعايرتها، وإجراء الصيانة اللازمة لها مثل معدات الكشف عن الأسلحة والمعادن والمفرقات وغيرها.
 - 10- استكمال تطبيق إعلان تمام الأمن بالنيابة عن السفينة⁽²⁾.

(1) محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص 09.

(2) code ISPS partie « A », paragraphe 11, p 19.

يجب على الشركة تعيين ضابط أمن لها وهذا الشخص يمكن أن يعمل كعون أمن لسفينة واحدة أو لعدة سفن، بحسب عدد السفن وأنواع السفن العاملة لدى الشركة، مع مراعاة أن تكون السفن التي يشتغل عليها هذا العون محددة بوضوح، كما يمكن للشركة وذلك بحسب عدد السفن التي تملكها أن توظف عدة ضباط أمن لها، بشرط تحديد بدقة ووضوح السفن التي يعمل عليها كل شخص مسؤول منهم، إضافة إلى كل الشروط المذكورة في هذا الفصل من القانون ISPS، والمتعلقة بمهام ومسؤوليات ضابط أمن السفينة والتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

- تحديد درجة التهديدات التي يمكن أن تتعرض لها السفينة، بمساعدة التقييمات الأمنية الملائمة وكذا المعلومات المحتملة.

- مراقبة إن كان تقييم أمن السفينة يتم بشكل جيد.

- السهر على تنفيذ وصيانة مخطط أمن السفينة.

- مراقبة إن كان مخطط أمن السفينة قد تم تعديله كما يجب و ملأ الثغرات المنسية ومراعاة إن كان يستجيب لحاجيات السفن فيما يتعلق بالجانب الأمني.

- اتخاذ قرارات بخصوص التحريات الداخلية، وكذا امتحانات ونشاطات مرتبطة بالأمن.

- اتخاذ قرارات بخصوص إجراء تحقيقات أولية وكذلك خارج السفينة من قبل الإدارة أو التنظيم الأمني المعترف به.

- السهر على إعادة التصحيح السريع للقصور وعدم التوافق المسجلين خلال التحريات الداخلية والفحوصات الدورية والتحريات الأمنية، وكذا تحقيقات المطابقة⁽¹⁾.

تشير المادة 13 من القانون ISPS فصل "أ" ، الى وجوب خضوع ضباط أمن السفينة إلى تدريبات وتكوين فيما يتعلق بأمن السفينة ،وذلك بموجب توصيات الفصل "ب" « b » من هذا القانون وتتمثل فيما يلي:

¹⁾ code ISPS partie « A », paragraphe 11, p 18.

- 13-2- ضابط أمن السفينة يجب أن يتلقى معارف وتكوين جيد.
- 13-3- الشخص المكلف بالمهام والمسؤوليات الخاصة على متن السفينة، فيما يتعلق بالأمن عليه أن يفهم جيدا المسؤوليات الموكلة إليه، كما هو منصوص عليه في خطة أمن السفينة كما عليه أن يتلقى معرفة وكفاءة كافية للقيام بالمهام المنوطة به.
- 13-4- من أجل ضمان فعالية تنفيذ خطة أمن السفينة، يجب أن تتم تمارينات خلال مدة مناسبة، أخذا بعين الاعتبار نوعية السفينة وتغيرات الطاقم أو أعضاء المنشآت المينائية، وأين يجب على السفينة أن تتوقف، وكذا مراعاة التوصيات المذكورة في الفصل "ب" « B » من هذا القانون¹.

الفرع الثاني: ضابط أمن المنشأة المينائية PFSO.

هو الشخص المعين من قبل المرفق المينائي، والمسؤول عن وضع وتنفيذ ومراجعة والمحافظة على خطة أمن المنشأة المينائية والاتصال والتنسيق مع ضابط أمن السفينة والشركة⁽²⁾. ويعين من طرف إدارة الميناء ليكون مسؤولا عن إدارة المرافق الخاضعة لقانون ISPS⁽³⁾.

يمكن تعريف المنشآت المينائية لتمييزها عن الميناء بأنها أجزاء مستقلة عن الميناء وخاضعة لشروط المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، وهي أماكن تحددها الحكومة أو السلطة المعنية والتي يحدث فيها التفاعل بين السفينة ومرفق الميناء، بانتقال الأفراد أو البضائع أو المعدات ما بين خدمات المنشأة المينائية والسفينة، وتشمل مناطق مثل مناطق الإرساء وأرصعة الانتظار⁴.

يعين ضابط أمن المنشأة المينائية لمرفق واحد أو لعدة مرافق مينائية وتتلخص مهامه وفق لقانون أمن المنشآت المينائية و السفن ISPS، المادة 17⁵ من الفصل "أ" في:

¹ - code ISPS partie « A », paragraphe 13-2, p 19

⁽²⁾ محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص 09.

⁽³⁾ حسين هليجي محمد الساعدي، المرجع السابق، ص 09.

⁴ - code ISPS partie « A », paragraphe 17, p 24.

⁵ - DELFAU Simon, op-cit, p 22.

- 1- إجراء دراسة أمنية وآلية كاملة لتجهيز أمني مع مراعاة التقييم المناسب لأمن المنشآت المينائية.
- 2- السهر على إعداد وإتمام مخطط أمن المنشآت المينائية.
- 3- تنفيذ مخطط أمن المنشآت المينائية، وإجراء تمارين بهذا الخصوص.
- 4- إجراء تحريات أمنية منتظمة للمنشآت المينائية للتأكد من أن المقاييس الأمنية لازالت صالحة.
- 5- تسجيل وإلحاق التغييرات الضرورية على مخطط أمن المنشآت المينائية من أجل تصحيح الثغرات، واستكمال المخطط، مع مراعاة التعديلات الملائمة حسب الاقتضاء.
- 6- تعزيز الوعي بالأمن واليقظة لدى أفراد أمن المنشآت المينائية وتحديد وتنظيم أماكن تواجد أفراد الأمن بالمنشآت المينائية ليلاً ونهاراً.
- 7- التأكد من أن الشخص المسؤول عن الأمن قد تلقى تكويناً مناسباً.
- 8- تسجيل الحوادث والاختراقات الأمنية التي تهدد أمن المنشآت المينائية بالتسجيلات ورفع تقارير بذلك للسلطات المعنية.
- 9- تبادل الإعلانات الأمنية مع السفن.
- 10- تأكيد التنسيق مع مصالح الأمن إن كان لها مقر محدد.
- 11- التأكد من أن المعايير المطبقة على الأشخاص المكلفين بالأمن بالمنشآت المينائية محترمة.
- 12- التأكد من تشغيل واختبار ومعايرة وصيانة معدات الأمن بالطريقة الصحيحة.
- 13- مساعدة عون أمن السفينة للتأكد من هوية الأشخاص الذين يريدون الصعود على متن السفينة، إن طلب ذلك⁽¹⁾.
- 14- إخطار ممثلي الأجهزة الأمنية بالمنشآت المينائية فوراً عن أي وضع مشبوه أو غير طبيعي داخل المنشآت المينائية أو على السفن.

¹ - DELFAU simon, op-cit, p 22.

15- التواجد المستمر بالمنشآت المينائية أثناء تواجد السفينة على الرصيف البحري، أو على السفينة أثناء تواجدها بموقع الإرساء الخاص بالمنشآت المينائية، وذلك في حالة تحقيق أي تفاعل بين السفينة و المنشآت المينائية.

ضابط أمن المنشآت المينائية إذن مسؤول عن العمل المستمر للمرفق المينائي وفقا لخطة الأمن المعتمدة، وفي حالة أي تغير أساسي وهام في تقييم المخاطر وخطة الأمن، ويقوم ببعثها الى الجهات المختصة لتجديد الموافقة عليها، كما أنه مسؤول عن التعليم المناسب لموظفي الأمن، وتنفيذ التدريبات الأمنية ومسؤول عن عمل أجهزة الأمن بالمنشآت المينائية⁽¹⁾.

يجب أن يتحصل ضابط أمن المنشآت المينائية على الدعم الضروري، لأداء المهام والمسؤوليات الموكلة إليه بموجب هذا القانون (ISPS) والفصل 2 - XI ومراعاة للتوصيات المنصوص عليها في الفصل "ب" « B » من هذا القانون، فإنه يتعين على كل عضو بالمنشآت المينائية:

- أن يفهم جيدا المهام الموكلة إليه والمنصوص عليها في خطة الأمن.
- كما عليه أن يتلقى معارف ومعلومات كافية تعينه على أداء مهامه.
- لضمان فعالية خطط أمن المنشآت المينائية أيضا، يجب أن تتم تمرينات بين فترة وأخرى، مع مراعاة نوعية العمليات التي تجريها المنشآت المينائية، وتغيير الأشخاص القائمين على المنشآت المينائية، ونوعية السفن وغير ذلك من الظروف، مع مراعاة التوصيات المذكورة في الفصل "ب" B من القانون ISPS⁽²⁾. ويعمل بالتنسيق مع ضابط أمن المنشأة المينائية، **ضابط أمن الميناء PSO**، و من المهام المستحدثة له تماشيا مع قانون ISPS نذكر:

- رسم وإجراء الخطة الأمنية للميناء.

¹ - Agent de sécurité d'installation portuaire, site internet, www.oropexcaraites.com/surté-it-securité/agent-de-securité-installation-portuaire-asip.

² - Code ISPS partie « A » paragraphe 18, p 26.

- الاتصال والتعاون مع المنشآت المينائية المؤمنة والموظفين والمهتمين بالأمن، والسلطات والإدارات وموظفي أمن الميناء بصفة عامة.
- تنفيذ وتغيير إجراءات الأمن للميناء.
- تنفيذ التدريبات الأمنية للميناء بالتعاون مع ضباط أمن المنشآت المينائية.
- تعليم وتدريب الأشخاص بالتعاون مع ضباط أمن المنشآت المينائية.
- مراجعة وصيانة تقييم المخاطر للميناء والخطة الأمنية للميناء وأجهزة الأمن
- يعتبر ضابط أمن الميناء PSO المسؤول الرئيسي لأمن الميناء ويقوم بإصدار توجيهات إلى ضباط أمن المنشآت المينائية PFSO⁽¹⁾.
- يبقى ضابط أمن الميناء والمنشآت المينائية، هو القائد بالمكان في أي مستوى من المستويات الأمنية، حتى وصول السلطات المختصة إلى المكان وأخذ القيادة، وحتى في هذه الحالة ينبغي على ضابط أمن الميناء وضابط أمن المنشأة المينائية، أن يبقوا في المكان لمساعدة ودعم السلطات والشرطة لمعرفةهم بالمكان.
- يلتزم ضابط الأمن بصيانة بعض المعلومات الحساسة، ويجب حمايتها ضد أي تدخل غير مشروع وتمثل فيما يلي:
- التقييم الأمني.
- خطة الأمن.
- المرافعات من قبل السلطات.
- رسائل التفتيش.
- الإعلام قبل الوصول.
- الإعلان الأمني (DOS).
- اتفاقيات الأمن مع السفن بدون الشهادة.
- الاتصالات المرتبطة بالأمن وتقارير الحراس والدفتري الأمني اليومي.

(1) حسين هليجي محمد الساعدي، المرجع السابق، ص 37.

- سجل التدريبات والتمارين.
 - الدفتر الأمني اليومي.
 - برامج وموجزات اللجنة الأمنية.
- إذ يجب حماية المعلومات من الاختراقات غير المشروعة، سواء بالنسبة للتقييمات أو الخطط الأمنية، بحيث تخزن إلكترونياً ، وفي حالة الدخول غير المشروع بتعرضها أو جزء منها للنشر أو الإفشاء، فيتعين تغيير الخطة الأمنية أو جزء منها بالتشاور مع حراس الشواطئ والأمن، لوضع خطة جديدة⁽¹⁾.
- الفرع الثالث: أفراد الأمن المسلحين.**

هم أفراد من القطاع الخاص يتم التعاقد معهم بشكل خاص (PCASP) للحماية من القرصنة في المناطق البحرية العالية المخاطر كالمحيط الهندي، من طرف الشركات خاصة لمرافقة السفن في رحلاتها، وإن لم تكن هنالك آلية دولية قانونية تنظم عملهم وقد تم معالجة ومناقشة الخطوات التي يجب القيام بها بوضع قوانين أوسع نطاقاً، بالرجوع إلى الصكوك الدولية مثل وثيقة موننترو، أو قواعد مدونة السلوك لمقدمي الخدمات الأمنية الخاصة (ICOC)، وإن كانت لا ترتبط مباشرة بمكافحة القرصنة، فوثيقة "موننترو" لا تنطبق على الشركات الخاصة المتعاقدة مع الدول في حالة النزاع المسلح. ومدونة قواعد السلوك تتعلق بالتنظيم الذاتي للشركات الأمنية في المجال البري، لذا تولت المنظمة البحرية الدولية وشركات النقل البحري والدول التي ترفع السفن علمها، ودول الميناء العمل على وضع قوانين تنظم أعمال أفراد الأمن المسلحين، ويخضع هذا الإجراء لبعض القيود من طرف دولة العلم ودولة الميناء فهو ليس إلزامي⁽²⁾. فلا توجد قوانين ملزمة تناولت على وجه التحديد استخدام حراس مسلحين تابعين لشركات خاصة على متن السفن،

(1) حسين هليجي محمد الساعدي، المرجع السابق، ص 35.

(2) دوغلاس غيلفويل، الأطر التنظيمية الوطنية لضمان الحفاظ على الأمن على السفن المؤتمر الثالث لدولة الإمارات العربية المتحدة حول مكافحة القرصنة، ورقة عمل، ص 3، الموقع الإلكتروني [www.counterpiracy.ae/.../Guilfoyle % 20 Douglas % 20s](http://www.counterpiracy.ae/.../Guilfoyle%20Douglas%20s).

وفيما يتعلق بالتنظيم الدولي للنقل البحري، تشكل المنظمة البحرية الدولية المؤسسة التي يمكن القول أنها الأنسب لوضع مبادئ توجيهية دولية، لأنها تعنى بكل القضايا الخاصة بالأمن البحري، حيث أوصت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية في ديسمبر 2008، الدول التي ترفع السفن علمها بالتعاون مع أصحاب السفن لوضع سياسات متعلقة باستخدام حراس مسلحين على متن السفن، وفي ماي 2011 أكدت المنظمة البحرية الدولية على أهمية دور قوانين الدولة التي ترفع السفينة علمها خلال توصياتها المؤقتة لهذه الدول، ولأصحاب السفن العاملين عليها، بخصوص حراس الأمن المسلحين⁽¹⁾.

في الواقع قليلة هي الدول التي وضعت أنظمة مخصصة لاستخدام حراس مسلحين كاليونان التي سبق لها رفض استخدام حراس مسلحين، وضعت في نوفمبر 2011 قانونا جديدا يسمح لستة (06) من حراس الأمن المسلحين بالعمل على متن السفن التي ترفع علمها، ونفس الشيء بالنسبة للمملكة المتحدة، حيث وافقت على ذلك في أكتوبر 2011، وسمحت بذلك إسبانيا أيضا سنة 2009 حيث سمحت بوضع حراس مسلحين على متن سفن الصيد في المناطق عالية المخاطر، وبغيت تسهيل هذه المهمة، وقعت إسبانيا اتفاقا مع السيشل يسمح للحراس بالعمل انطلاقا من ميناء فيكتوريا. ونظرا لحساسية هذا الاجراء منحت المنظمة البحرية الدولية لكل من دولة العلم و دولة الميناء سلطة على الافراد المسلحين على متنها.

I- دولة العلم:

من أهم مبادئ قانون البحار التي تنطبق على موقف الدول التي ترفع السفينة علمها في مسألة استخدام أفراد أمن مسلحين يتم التعاقد معهم بشكل خاص هي كالاتي:

(1) كارولين ليس، تنظيم الشركات الأمنية الخاصة في البحر، المؤتمر الثاني لدولة الإمارات العربية المتحدة حول مكافحة القرصنة، استجابة إقليمية للقرصنة البحرية، تعزز الشراكات بين القطاعين العام والخاص جويلية 2012، ص 6، الموقع الإلكتروني

1- يتمتع ربان السفينة بالسلطة العليا على جميع الموظفين والأنشطة التي تتم على متن سفينته.

2- ممارسة الدولة التي ترفع السفن علمها حصريا الاختصاص القضائي على السفينة في أعالي البحار، أي أن قرار السماح يتواجد أفراد أمن مسلحين على متن السفن يعود إلى الدول التي ترفع السفن علمها، كما أن القانون الذي يجب تطبيقه على أنشطتهم في أعالي البحار هو قانون هذه الدول.

تمثل توجيهات المنظمة البحرية الدولية للدول التي ترفع السفن علمها في الاقتراح التالي:

- إن نقل أفراد الأمن المسلحين مع أسلحتهم على متن السفينة يخضع لتشريعات الدولة التي ترفع السفينة علمها، ولها أن تقرر ما إذا كان الأمر مسموحا وفي ظل أي ظروف مع التشديد على ذلك، وحين ترى الدولة أن استخدام أفراد أمن مسلحين على متن السفينة أمر مناسب وقانوني بموجب القانون الوطني الخاص بها، توصي المنظمة البحرية بوضع سياسة تعالج النقاط التالية:

- المعايير الدنيا التي يجب على أفراد الأمن المسلحين الامتثال لها.
 - منح الإذن لأصحاب ومشغلي السفن باستخدام أفراد أمن مسلحين على متن سفنهم.
 - شروط وأحكام منح الإذن والمساءلة والامتثال.
 - الرجوع إلى أي تشريع وطني قابل للتطبيق مباشرة فيما يتعلق بأفراد أمن مسلحين، بنقل الأسلحة واستخدامهم إياها، وعلاقتهم بربان السفينة أثناء تواجدهم على متنها.
 - ألزمت المنظمة البحرية الدولية، الشركات الخاصة العاملة في مجال الأمن البحري، أن تعتمد خطة استجابة تدرجية ومفصلة لمواجهة القرصنة وأن تطلب من موظفيها القيام بما يلي:

- اتخاذ جميع الخطوات المعقولة لتجنب استخدام القوة.
 - استخدام القوة المناسبة في حالة الضرورة فحسب.

- عدم استعمال السلاح ضد الأشخاص، إلا في حالة الدفاع عن النفس أو عن الآخرين لدى التعرض للتهديد الوشيك.

عادة ما تطبق القانون الوطني لدولة العلم الخاص بالدفاع عن النفس عند تقييم مدى قانونية أعمال أفراد الأمن المسلحين، وعلى الشركات الخاصة العاملة في مجال الأمن البحري، وضع قواعد مفصلة لضمان التزام موظفيها بحدود القانون، وذلك ضمن العقد النموذجي الخاص بتوظيف حراس الأمن على متن السفن، ويبقى ربان السفينة القائد الأول الذي بيده السلطة العليا، إذ بإمكانه دائماً أن يأمر أفراد الأمن المسلحين بوقف إطلاق النار، وإن كانت أوامره لا تلغي حقهم في الدفاع عن أنفسهم.

II- دولة الميناء:

على شركات النقل البحري أن تعرف ما إذا كان صعود أفراد مسلحين على متن السفن ونزولهم منها مسموحاً به، كما أنها تحتاج لأن تعرف المتطلبات التي يجب الامتثال لها حين تصل سفينة حاملة أفراد أمن مسلحين على متنها إلى الميناء، أو تبقى فيه أو تنطلق منه، لذا تنصح المنظمة IMO الموانئ بوضع وتعميم سياسات وإجراءات متعلقة بركوب أفراد الأمن المسلحين مع أسلحتهم على السفن ونزولهم منها، وبوضع قواعد مماثلة للسفن التي ترسو في الميناء، وفي كل حالة تكون الأنظمة الوطنية المتعلقة بتخزين الأسلحة وأمنها والتحكم بها مهمة جداً، فضلاً عن الأنظمة التي تبين ما هو مطلوب من أوراق لتوثيق إذن الدول التي ترفع السفن علمها لأفراد الأمن المسلحين (PCASP) أو معداتهم بالصعود على متن السفن⁽¹⁾.

ما يثير الإشكال في هذه المسألة هو افتقار المنظمات الدولية الفاعلة في مجال الأمن البحري لأي معلومات عن تنظيم أفراد الأمن المسلحين كالمنظمة الدولية للجمارك، كما تثير إشكالات فيما يخص الاختصاص القضائي والإقليمي.

(1) دوغلاس غيلفويل، الأطر التنظيمية الوطنية لضمان الحفاظ على الأمن على السفن المؤتمر الثالث لدولة الإمارات العربية المتحدة حول مكافحة القرصنة، المرجع السابق، ص 5.

يبقى أخيراً، أنه يحق للدول توخي الحذر من استخدام أفراد أمن مسلحين على متن السفن، ويترك قانون البحار السلطة التقديرية لكل دولة ترفع السفينة علمها لتقرر ما إذا كان يسمح بتواجد أفراد أمن مسلحين على السفن التي ترفع علمها، وفي أي ميناء ستتوقف، ولتقرر ما إذا كان يسمح بإدخال الأسلحة المرخص لها أجنبياً إلى موانئها، وفي المياه الإقليمية، ولن يتم تبرير تدخل الدول الساحلية في سفينة لا ترسو في ميناءها أو لم تنطلق منه، إلا إذا ارتكبت أعمالاً تخل بنظام المياه الإقليمية. وفي تقرير أصدره البنك الدولي في 11 أبريل 2013، تبين فيه ان ظاهرة القرصنة والعنف الدولي، تكلف الاقتصاد العالمي حوالي 18 مليار دولار سنوياً تتوزع أساساً على ثلاثة بنود هي: الحراسة والحماية الأمنية الخاصة على متن السفن، العمليات البحرية للأساطيل الدولية، الوقود الإضافي الناجم عن السرعة العالية الاضطرارية للسفن التجارية لتفادي التعرض لهجوم محتمل من القرصنة⁽¹⁾. وهدف هذه الشركات هو تقييم المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها السفن وتدريب البحارة.

المطلب الثالث: التدريبات البحرية.

سبق وأشارت في الفصل الثاني من الباب الأول إلى العنصر البشري ودوره الفاعل في مجال الأمن والسلامة البحرية، فكلما زادت كفاءته وخبرته نقص حجم المخاطر والحوادث التي من شأنها هز استقرار وسلامة وأمن الملاحة البحرية، ويكون ذلك من خلال تكوين العنصر البشري، وإخضاعه لتدريبات وتمارين داخلية وخارجية تمكنه من الإطلاع على قواعد السلامة والأمن، وكذا تنظيم ندوات وملتقيات وأيام دراسية دولية حول الأمن البحري تسمح بالاستفادة من تجارب الدول.

الفرع الأول: أهمية التدريب والتمارين البحرية.

التحديات البحرية الدولية تتطلب استجابة وتعاوناً كبيرين بين الدول، وما يشهده العالم حالياً من موجة شراكات بحرية دولية وتعاون لم يشهدها من قبل، والاتجاه إلى بناء

(1) عبد الجليل زيد المرهون، التكلفة المتعاظمة للقرصنة البحرية، الموقع الإلكتروني: www.alriyadh.com/878386

شراكات من أجل تحقيق المصلحة العامة في الأمن البحري، بإجراء مناورات وتدريبات بحرية مشتركة والتي تعد من صور التعاون العسكري وأحد أشكاله القوية لغرض بلوغ الانسجام والتكامل، من خلال تنظيم التعاون بين البحريات والوصول إلى مستوى من الكفاءة لإنجاز المهام المحتملة أو المستهدفة في الإطار العام للتعاون أو الشراكة بهدف بلوغ الأهداف وحماية المصالح المشتركة ضد أي تهديدات حالية أو مستقبلية.

كما أن البحرية الحديثة تتطلب قوات بحرية ذات جاهزية وكفاءة عالية قادرة على مواجهة مختلف المواقف، والقدرة على العمل في بيئة قاسية، وبالتالي تحرص قيادات القوات البحرية على إخضاع قواتها لتدريبات مستمرة، ففي ظل التحديات البحرية المعقدة الراهنة تسعى الدول إلى تطوير مستويات التدريب بالداخل، وإيجاد طرق جديدة للتعاون بالخارج مع بحريات أخرى بإجراء تدريبات بحرية مشتركة، تقوم بها قوتين بحريتين أو أكثر، وتنوع التدريبات البحرية المشتركة وفقا لأهدافها واهتمامات المشاركين، ونوع التدريبات البحرية عامة أو خاصة، وتختلف من حيث الهدف وحجم القوات والوسائط المشاركة ونوعها، وكذلك بحسب مستويات التدريب⁽¹⁾. لغرض استكشاف المشاركين للتحديات في المسرح البحري الحقيقي من خلال تدريبات مختلفة، وتنفيذ أعمال واقعية للحصول على المزيد من الخبرة وبلوغ أفضل النتائج من خلال التدريب العملي وتبادل الخبرات والإطلاع على الأساليب والأفكار الجديدة والمختلفة في إدارة الأعمال القتالية، ورفع كفاءة المدربين، كما تهدف إلى توحيد المفاهيم، وأساليب تنفيذ المهام في ظروف عملية والعمل المشترك جنبا إلى جنب مع القوات البحرية المشاركة، واكتساب الخبرة من الشريك الآخر، وتفهم كيفية عمله، وإدارته للمهام والتمكن من تحسين مستوى القدرة على العمل المشترك.

يختلف حجم القوات والوسائط الداخلية في التدريبات تبعا لظروف القوات البحرية المشاركة، والأهداف التي تشارك من أجلها في التدريبات، حيث تشترك الغواصات وسفن

(1) حسين علي حسين، الأمن والسلامة للنقل البحري الموقع الإلكتروني www.almusalah.ly/index.php/av/

السطح، ووسائل الدفاع الساحلي والطيران البحري والقوات الخاصة البحرية وكذلك القوات البحرية والجوية حسب نوع وحجم التدريب، فحجم القوة لا يكون معياراً لنجاح التدريب، إلا أنه التدريب على تحقيق التعاون وتطبيق قواعد القيادة والسيطرة وتنفيذ المهام⁽¹⁾. فالتدريبات والتمارين البحرية تبقى أداة فعالة لتدريب مختلف الكوادر والمستويات القيادية والتنفيذية، والتي تتضمن أيضاً المؤتمرات والزيارات وتبادل الخبرات في مجالات التخطيط والتدريب وتطوير واستخدام نظم الأسلحة، وصولاً إلى تغيير المفاهيم وأساليب القتال لبلوغ المفاهيم والأساليب المشتركة والتي تحقق أعلى درجات التعاون⁽²⁾.

الفرع الثاني: المساعدة التقنية الدولية في مجال التكوين والتدريب.

هو برنامج تنفذه المنظمة البحرية الدولية يرمي إلى مساعدة الدول، خاصة الدول النامية وتستخدم في هذا المجال عدداً من المستشارين والاستشاريين لتقديم المشورة إلى الحكومات، وتقوم المنظمة كل عام بالأعمال التحضيرية أو المشاركة في عدة حلقات دراسية وتدريبية وغيرها من اللقاءات التي تهدف إلى تمديد المساعدة في إنفاذ التدابير التي تعتمدها، ويعقد بعض هذه اللقاءات في مقر المنظمة البحرية الدولية، أو في البلدان المتقدمة، ويعقد بعضها في الدول النامية.

التدريب هو عنصر رئيسي، من عناصر برنامج المساعدة التقنية، ولا يتسنى حقاً تنفيذ التدابير التي تتخذها المنظمة البحرية الدولية بفعالية إلا إذا كان المسؤولون عن ذلك قد حصلوا على التدريب الكامل⁽³⁾. وقد ساعدت المنظمة IMO على إنشاء وتطوير أكاديميات التدريب البحري في عدة بلدان من العالم.

تقوم بعض هذه الأكاديميات بتلبية الاحتياجات على الصعيد الوطني فحسب وأنشئت أكاديميات أخرى لتلبية احتياجات منطقة معينة، كما وضعت المنظمة IMO

(1) حسين علي حسين، المرجع السابق، ص 01.

(2) التدريب الموقع الإلكتروني: www.gnmtc.com/arabic/training.php

(3) حسين هلجي محمد الساعدي، المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، الموقع الإلكتروني السابق، ص 40.

سلسلة من الدورات التدريبية النموذجية لاستخدامها في أكاديميات التدريب، وإن كانت المنظمة توفر الخبرة لهذه المشاريع، فإن التمويل يأتي من مصادر مختلفة أهمها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي إلى جانب هيئات دولية أخرى تساهم في بعض المشاريع، وتقدم بعض البلدان على صعيد فردي، مساعدات مالية سخية أو غير ذلك من المساعدات، مثلاً إتاحة فرص التدريب لطلاب الكليات البحرية وغيرهم من العاملين في القطاع البحري الذين ينتمون إلى بلدان نامية، وقد مكن ذلك المنظمة البحرية الدولية من أن توفر على مدار سنوات مشاريع ساعدت على تدريب آلاف الأشخاص كالجامعة البحرية العالمية في مدينة مالو، بالسويد والتي أنشئت عام 1983 والتي تمثل المشروع الأكثر طموحاً بين المشاريع التي تضطلع بها المنظمة البحرية الدولية، فهي ترمي إلى إتاحة مرافق تدريب ذات مستوى عالي لأفراد من بلدان نامية يشغلون مناصب عالية في بلدانهم، وبإستطاعة الجامعة أن تستقبل حوالي 200 متدرب لمتابعة دورات لمدة سنة أو سنتين، كما أنشأت المنظمة البحرية الدولية معهد القانون البحري الدولي، في مالطا للمساعدة في ضمان توافر عدد كاف من الخبراء في القانون البحري، يملكون المعرفة والمهارات الملائمة، ويساهمون في تنفيذ القانون البحري الدولي وإنفاذه، وعلى الأخص الكم الهائل من القواعد واللوائح الذي تم إعداده برعاية المنظمة الدولية البحرية، وخاصة في الدول النامية.

تشمل هذه التدريبات والدراسات وجوب إطلاع كل العاملين في النشاط البحري على مدونة isps، وبالتالي أن يدركوا كل التشريعات والقواعد التي أتت بها مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن حيث أشارت المدونة إلى ذلك في المادة 18 من الفصل « A » وكذلك المادة 18 من الفصل « B » للتفصيل أكثر⁽¹⁾، وينبغي تنفيذ هذه التدريبات وفقاً للقانون ISPS على الأقل كل ثلاثة أشهر وهي تشمل ضابط أمن الميناء والمنشآت المينائية، السلطات ذات العلاقة بالأمن وضباط أمن الشركات الملاحية،

⁽¹⁾ code ISPS p. 18, portie B, paragrafen 18, 1-2-3-4-6

وضباط أمن السفن، والمشاركين ذوي العلاقة مثل موظفي أمن الميناء وموظفي أمن الشركات، والعاملين بالسفن، ووحدات الطوارئ، وشركات الأمن الخاصة، وحراس الشواطئ.

من خلال التدريبات الجادة والعملية يتبين قدرة العاملين بالميناء والسفن والمنشآت المينائية، على أداء جميع المهام الأمنية الموكلة إليهم في جميع المستويات الأمنية، والوقوف عند أي عيوب متصلة بالأمن والتأكد من أن لهم القدرة على القيام بالمهام المناطة بهم وفقا للخطة الأمنية، لتأكيد ذلك يجب تعيين قائد للتدريبات، والذي يقوم بكتابة خطة التمرين ويسجله لاستعماله لاحقا لتقييم التمرين، وعلى جميع المشاركين حضور هذا التقييم⁽¹⁾.

في حالة تنفيذ التدريبات بالتعاون مع وحدات الطوارئ الأخرى، يجب على ضابط أمن الميناء، وضابط المنشأة المينائية أن يشتركا في كتابة خطة التدريب للتأكد من وجود خطط الأمن للميناء والمنشأة المينائية والسفن في التدريبات. هنالك طريقة مستقلة وبديلة لتنفيذ وإدارة التمرينات، وهي تأجير استشاري لهذه المهمة، كأن يكون منظمة أمنية معترف بها أو ما يسمى (RSO) بالإنجليزية والفرنسية معناها:

Recognized security Organization, Organisme de surete reconnu (OSR) وفقا لما أشارت له المادة 15 فقرة 11 من الفصل « B » ب من قانون ISPS فإنه يجب أن يشمل التدريب النظري ما يلي²:

- مراجعة جميع عناصر الخطة الأمنية.
- وضع السيناريوهات المختلفة.
- محاكاة حادثة أمنية.
- التفكير باستخدام وحدات الطوارئ.

(1) حسين هلحي محمد الساعدي، المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، الموقع الإلكتروني، ص 37.

² - Code ISPSpartie A » paragraphe 15, 11, p 87.

- مراجعة التمارين وكتابة تقرير عنها.
- تنفيذ التغييرات والتجديدات المطلوبة.

يجب أن يتم كل ذلك تحت الإشراف المتواصل والرقابة من الهيآت المختصة، ومواد التمرين وإجراءاته يجب توثيقها وتخزينها مثل كل إجراءات الأمن الأخرى، بحيث لا تصل إلى أيد غير مرخصة. ويفضل في التمارين الخاصة بالميناء التنسيق بين الوحدات (الميناء والمنشآت المينائية) خاصة التمارين الكبرى مثل تمارين الطوارئ، واختبار رفع أنظمة الأمن الإلكترونية والسياجات والعلامات و الأقفال، وهي أمور فصل فيها قانون ISPS في الفصل "ب" B.

كما يجب تدريب طاقم السفن على إجراءات مقاومة القرصنة والأعمال الإرهابية، وإدراجها ضمن الدوريات الحتمية للمنظمة البحرية الدولية، ووضعها ضمن تعديلات اتفاقية STCW⁽¹⁾.

يمكن إيجاز التدابير الواجب اتخاذها في الموانئ العالمية في:

- إقامة حواجز وأسياج حول المنشآت المينائية.
- تحديد نقاط الدخول والمنافذ والممرات التي تؤدي إلى داخل المنشآت المينائية، وتوفير الحراسة بها.
- فرض قيود على دخول الأشخاص غير المسموح لهم بذلك، والتحقق من بطاقات هوية العاملين، والبحارة أو المسافرين والزوار وتوفير الوسائل لذلك.
- تفتيش الأشخاص والأمتعة الشخصية والمركبات ضمن أماكن مسقوفة والفصل بين الأمكنة التي تم التفتيش فيها عن غيرها.
- حراسة المنشآت المينائية والطرق المؤدية إليها - البرية والبحرية - بشكل مستمر ليلا ونهارا، والاستعانة بالإضاءة وحراس الأمن والأجهزة الأوتوماتيكية، ومعدات المراقبة (كاميرات) لكشف محاولات الاقتحام.

(1) حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 141.

- التكتيف من عدد حراس نقاط الدخول والعناصر الأمنية المكلفة بحراسة المنشآت المينائية (المستويين الثاني والثالث).
 - تسيير زوارق دورية لمراقبة المياه.
 - إجلاء كامل للمنشآت المينائية، ومنع الدخول ووقف حركة المشات والعربات والعمليات المينائية (المستوى الثالث).
 - إجراء عمليات فحص وتفتيش منتظمة للبضائع خاصة الخطرة منها، وأماكن تواجدها داخل المنشآت المينائية (المستوى الثالث).
 - إضافة إلى تفتيش وحدات النقل وأماكن إيداعها، ومؤن السفن، بالاستعانة بالوسائل البحرية، أو بواسطة معدات كشف أجهزة متخصصة في ذلك.
 - تركيب شبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية والمعدات وأجهزة الأمن، والمراقبة في حالة عدم توفرها.
 - استخدام الأساليب المختلفة لتأمين المنشآت المينائية وتعزيزها خاصة البالغة الأهمية منها بإجراء التدريبات والتمرينات مع تقييم نتائجها، ومن المرافق الهامة بالميناء:
 - محطات الحاويات وسفن الدرجة RORO.
 - ساحات الركاب.
 - محطات المواد الخطرة.
- من أهمّ الالتزامات التي تقع على عاتق دولة الميناء هي تحديد المستويات الأمنية وإعطاء التوصيات بشأن الإجراءات والتدابير الوقائية والأمنية ضدّ أي حادث أمني من شأنه تهديد السفينة أو الأرواح والممتلكات والمرافق المينائية¹.

¹ - Chikine Pierre, Op.cit, p 20.

المبحث الثاني: تطبيقات قانون أمن المنشآت المينائية والسفن في بعض الدول

والتجربة الجزائرية.

لقد أصبح من المعروف أن جميع موانئ العالم وسفنه تخضع لنظام الأمن البحري العالمي الجديد، بناء على التعديلات التي جرت بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS، حيث رسمت المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ المسار الصحيح للضوابط والمعايير التي ينبغي الالتزام بها في الموانئ والسفن، بصرف النظر عن جنسيتها ونوعيتها، حيث وضعت جميع الموانئ والسفن في إطار أمني واحد وهي بطبيعة الحال ملزمة، ولا خيار أمام دول العالم إلا الالتزام بما ورد بها حيث صادقت عليها معظم الحكومات.

سأبرز من خلال هذا المبحث بعض التجارب الدولية؛ العربية والغربية ولو بإيجاز، وذكر التجربة الجزائرية مع التعديلات الأمنية المستحدثة وفقا لقانون ISPS، باعتبار الجزائر دولة عايشة الظاهرة مدّة معتبرة من الزمن منفردة بإجراءاتها وتشريعاتها لحماية مؤسساتها وحدودها من هول الظاهرة.

المطلب الأوّل : تطبيقات قانون ISPS في بعض الدول العربية والغربية.

لقد تساوت جميع الدول في محاولة تطبيق قانون ISPS على اختلاف إمكاناتها وتجهيزاتها، مدركة أنّ حماية حدودها يستوجب تجهيز موانئها وسفنها بما يضمن أمنها واستقرارها، وسأتناول من خلال هذا المطلب ذكر بعض التجارب العربية للدول الغنية والدول الفقيرة والموبوءة، وتجارب بعض الدول الغربية مركزة على الولايات المتحدة الأمريكية باعتبارها من مسها الخطر في أبرز رموز قوتها ما جعلها المبادرة بوضع هذا القانون، وتحديد موقف الاتحاد الاوربي من قا isps.

الفرع الأول: تطبيقات قانون ISPS في بعض الدول العربية.

سارعت الموانئ العربية إلى صرف مبالغ باهضة لتغطية تكاليف شراء الأجهزة والمعدات والأدوات، والبرمجيات التي أوصت بها المدونة وهرعت إلى إشراك منتسبيها

والعاملين فيها، بدورات التدريب والتأهيل العالي وحققت معظمها خطوات إيجابية في هذا المجال.

1- تطبيقه في موانئ الإمارات العربية المتحدة:

تعبر موانئ الإمارات العربية المتحدة وعلى رأسها موانئ دبي من أوائل الموانئ التي طبقت المعايير الأمنية الدولية التي تطلبتها توصيات المنظمة البحرية الدولية، حيث سعت منذ عام 2003 إلى تدريب كوادرها البشرية العاملة بالموانئ، حتى يكونوا الذراع المساعد لسلطة الموانئ وعيونها الساهرة على حفظ الأمن البحري، فارتفعت إلى المستويات التي تؤهلها إلى توفير مستلزمات السلامة والأمن، واستقطاب خطوط الشحن البحري، والتعامل مع السفن الملتزمة بالمدونة.

تنظر الموانئ إلى الأمن كأحد أهم الخدمات التي يجب توفيرها للعملاء، وعلى هذا الأساس فإنها تحرص على تنفيذ وتطبيق المعايير العالمية على امتداد شبكتها الواسعة التي تضم 49 محطة بحرية، وقد تحصلت موانئ دبي على شهادة الإيزو في الأمن، وتنظم هذه الشهادة الآليات والعمليات التي تعالج جوانب الضعف في أنظمة الأمن على المستويات الإستراتيجية والتشغيلية، فضلا عن وضع خطط لوقايته، وقد تم منح الشهادة لهذه المحطات بعد سلسلة من عمليات التقييم والتدقيق الصارمة للمرافق التابعة لكل محطة على حدة، حيث تم التركيز بشكل أساسي على أمن الحاويات، والمداخل، وأمن الموظفين، والأمن الإجرائي والتدريب على حفظ الأمن والتصدي للتهديدات، وأمن تكنولوجيات المعلومات، ومن أهم الخدمات الأمنية، الحجوزات الخاصة بمراسي السفن ومراقبة الحركة على البوابات وساحات التخزين، وتقليص الحاويات وإعطاء الموافقات، وجداول مواعيد السفن، ومتابعة الحاويات، والمدفوعات في الميناء، والحجز الإلكتروني للمواعيد، والبيانات والمدفوعات الجمركية وتخطيط نقل الحاويات بأمان، وتتماشى هذه المعايير مع كافة القوانين التشريعية الخاصة بالأمن الداخلي والعالمي، التي تحرص موانئ دبي العالمية على تطبيقها في كافة محطاتها البحرية، و اعتماد موانئ دبي العالمية نظام الإيزو للإدارة الأمنية، أهلها للحصول على تقدير هيئة حماية الحدود والجمارك الأمريكية، التي وجهت

لها دعوة للانضمام إلى برنامج الشراكة الجمركية التجارية ضد الإرهاب (CTPAT) وتكون بذلك مشغل المحطات البحرية العالمي الوحيد الذي يحصل على عضوية في البرنامج الأمريكي، بالإضافة إلى شهادة الإيزو 28000⁽¹⁾.

إذن فموقع الإمارات العربية المتحدة، وأهمية النقل البحري في إقتصادها الوطني، يحتم عليها الاهتمام بسلامة وأمن سفنها وموانئها لضمان مكانتها الدولية والحفاظ على توازنها الاقتصادي. وما أهلها كذلك لأن تحظى بهذه المكانة على المستوى الدولي، هو الإمكانيات المادية الكبيرة التي سمحت لها بأن تسير كل جديد في مجال صناعة النقل البحري، معززة مكانتها على الخريطة العالمية في مجال الملاحة البحرية، كما حرصت الدولة دائما على دعم الجهود الرامية إلى تعزيز قدرة الموانئ البحرية، وإتباع تعليمات وقواعد المنظمة البحرية وقواعد قانون أمن المنشآت المينائية والسفن، ما جعل موانئ الدولة كلها ضمن الموانئ العالمية الأمنية باعتراف من المنظمة البحرية الدولية IMO، وحصلت على شهادات الامتثال، وأصبحت بالتالي أول دولة عربية خليجية، تقيم قسما للتفتيش والرقابة على السفن التجارية للحفاظ على سلامة السفن وأمنها بالتأكد من صلاحيتها للملاحة وضمان سلامة البيئة والمحافظة عليها، فاستطاعة بالتالي الإمام بالمعايير الأساسية التي تقوم عليها المدونة ISPS والمتمثلة في تأمين نقطة دخول الموانئ والمناطق المحظورة والسفن الراسية ومنع دخول الأسلحة والمواد الخطرة والتصدي للتهديدات والاختراقات الأمنية، كما حظيت دول الإمارات العربية، باعتراف من وزارة الأمن الداخلي الأمريكي، بالمستوى المتقدم والاحتراف لتجربة الدولة في تطبيق مدونة الأمن البحري، والذي اكسب موانئ الدولة دورا قياديا على المستوى العالمي، وذلك في إطار التزام الدولة بتطبيق القوانين والتشريعات الدولية ودعمها للجهود المبذولة لتحقيق حرية وسلامة التبادل التجاري وأكدت الو.م.أ على أهمية الاستفادة من هذه التجربة، باعتبارها نموذج عملي يجمع بين التخطيط المنهجي والتقيد الموضوعي.

(1) الإمارات العربية المتحدة، الموقع الإلكتروني: www.emaratalyoum.com/2011-12-18-1, 445861

2- تطبيقات قانون امن السفن والمنشآت المينائية في اليمن:

إن الموقع الإستراتيجي والهام لليمن، والذي يطل على كل من البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي، وتربعه على شريط ساحلي يتجاوز 2.500 كلم، وإطلالته على مضيق باب المندب الذي يعتبر من أهم المضائق للملاحة الدولية، يعطي لليمن أهمية كبيرة لحركة الملاحة البحرية الدولية، كون السفن القادمة والمغادرة من وإلى أوروبا و التي تعبر قناة السويس، تعبر من هذه المنطقة، ولكن شساعة سواحلها وإطلالها على مواقع إستراتيجية في التجارة الدولية، وقلة إمكانياتها الأمنية والرقابية، جعل المياه الإقليمية اليمنية هي البوابة الواسعة للعديد من الجرائم البحرية من تهريب للأسلحة والمخدرات، القرصنة البحرية، ما أثر سلبا على مردودية موانئها⁽¹⁾، وقد أدركت اليمن في وقت مبكر حجم التهديدات الخطرة التي تشكلها ظاهرة القرصنة البحرية على حركة الملاحة الدولية، وأسهمت بشكل فاعل في كل التظاهرات العلمية الامنية، والاجتماعات وورش العمل التي انعقدت لهذا الغرض ابتداءا بأول اجتماع إقليمي سمي اجتماع صنعاء لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن سنة 2005، كما قدمت اليمن في اجتماع مسقط 2006 مشروع مذكرة تفاهم، وكذا اجتماع جيبوتي 2009، والذي تمخض عنه التوقيع على مدونة سلوك جيبوتي، وكانت أول اتفاقية تعاون إقليمي لمحاربة القرصنة ضد السفن في خليج عدن وغرب المحيط الهندي، وإنشاء المركز الإقليمي البحري لتبادل المعلومات حول تهديدات القرصنة، والتحذيرات إلى كافة السفن والمراكز الوطنية المرتبطة بالمركز في الدول الأعضاء بالمدونة ISPS، وإلى كافة المستفيدين من جهات دولية واقعية⁽²⁾.

كما تظهر جهودها في محاولة تحقيق الأمن، بإنشاء مصلحة خفر السواحل سنة 2003، والتي تسهم في حفظ الاستقرار العالمي، من خلال النشاط الذي تقوم به، في

(1) دور اليمن الإستراتيجي في الأمن البحري الموقع الإلكتروني: <http://www.unipath-magazine.com/.../arabic/>

(2) اليمن والبحرية الدولية بنافشان، مكافحة القرصنة الحرة، الموقع الإلكتروني: www.dostor.org/323451.

مكافحة تجارة السلاح وتهريب المخدرات وحفظ الأمن في مياهاها الإقليمية، ولديها مراكز عملياتية على امتداد سواحل البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي، ولكنها تفتقر للمنظمات الأساسية لتنفيذ المهام الأمنية، والدوريات البحرية مثل الزوارق الكبيرة وموانئ التشغيل الكافية، ولكن رغم ذلك كان لها دور في عمليات ضبط سفن محملة بالأسلحة، وضبط العديد من شحنات المخدرات والأدوية المهربة، وأثبتت فعاليتها ونجاحها رغم أن الإمكانيات لا تزال محدودة، وكون اليمن تطل على بحار تتوسط العالم، فإن المصالح هنا مشتركة⁽¹⁾. ويجب أن تشاركها في الحماية جميع الدول التي لها مصالح بالمنطقة فعلى المستوى الإقليمي الدول المطلة على البحر الأحمر كالصومال، إريتريا، والسودان وخليج عدن، وبحر العرب، وعلى المستوى الدولي الدول العظمى لما لها من إمكانيات، وتقدم تكنولوجي كأوربا، والو.م.أ، والتي تمر جل تجارتها عبر منطقتها، باعتبارها طريق بحري حيوي للسفن التجارية، وناقلات النفط، وحماية للتجارة العالمية لا بد من تكثيف الجهود، فالبحر بالنسبة لليمن أحد الموارد الأساسية لاقتصادها، من صيد للأسماك والسياحة واستخدام الموانئ، وغيرها من الخدمات، أو دفع رسوم عبور مضيق باب المندب، وانطلاق من هذا تأتي أهمية تنسيق جهود المنظمة البحرية الدولية والجهود الإقليمية لتعزيز الدور الذي تقوم به اليمن من خلال مركز صنعاء لتبادل المعلومات حول القرصنة وغيرها من الجهود المثمرة، هذا ما دفع بالمسؤولين إلى ضرورة تطبيق إجراءات قانون ISPS على كامل الموانئ اليمنية، وتعزيزها بإجراءات وتدابير إضافية، تخص كل ميناء على حدة.

3- تطبيق قانون ISPS في المملكة العربية السعودية:

تحتل المملكة المرتبة 17 من بين الدول 163 المنضمة للمنظمة البحرية الدولية، من حيث حجم الأسطول البحري، وقد ازداد عدد السفن التجارية التي ترفع الاعلام العربية، وتنقل الركاب والبضائع السائلة والصب، وارتفعت بالمملكة السعودية لوحدها

⁽¹⁾ خفر السواحل اليمنية "تخطى بالإشارة لنجاحاتها الأمنية، الشرفة الموقع الإلكتروني:

من نسبة 0,18% سنة 1994 إلى 0,29% سنة 2004، وبإجمالي 126 سفينة متوسط عمرها 17 سنة⁽¹⁾. ومن أهم موانئها ميناء جدة الإسلامي، ميناء فهد الصناعي بنبع، ميناء جازان، وهي موانئ البحر الأحمر، أما موانئ الخليج العربي فهي، ميناء الملك عبد العزيز بالدمام، ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل، وتمكنت المملكة بالتالي من الوفاء بالتزاماتها الدولية تجاه الملاحة البحرية والتجارة العالمية، بإعلانها تطبيق متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ Code ISPS بكافة موانئها التجارية والبترونية الصناعية، وكان ذلك قبل موعد تنفيذها، ومن الإجراءات التي اتخذتها المؤسسة العامة للموانئ:

- إجراء دراسة علمية لوضع أسلوب وخطة عمل مناسبة لتطبيق بنود المدونة وتشكيل لجنة دائمة لوضع الخطوات التنفيذية للتطبيق مع المتابعة المستمرة لما يتم تنفيذه، ووضع الحلول العملية للعقبات التي قد تنشأ أثناء التنفيذ.

- التعاقد مع هيئات الخبرة العالمية المتخصصة في أمن الموانئ والسفن، لإجراء أعمال التقييم ووضع الخطط الأمنية لجميع المنشآت بموانئ المملكة.

- عقد دورات تدريبية لحراس الحدود والموانئ بالإضافة إلى الحلقات الدراسية، وورش العمل اللازمة للتعريف بالمدونة ومتطلباتها⁽²⁾.

كما شدد المسؤولون السعوديون على وجوب تطبيق القانون بحذافره، وعدم السماح للسفن التي تعمل في رحلات دولية وتمر بالموانئ السعودية التي لا تحمل شهادة أمن السفينة (ISSC)، بالدخول إلى موانئها وتحتسب التكلفة عليها.

كما أكد المسؤولون على وجوب إخطار كافة السفن التي ترغب في دخول موانئها بأن تراجع بياناتها قبل الدخول والتأكد من توافقها مع متطلبات المدونة البحرية ISPS، وتؤكد هذه البيانات: رقم وتاريخ سريان شهادة الأمن والجهة التي أصدرتها،

(1) الدراسات البحرية، الموقع الإلكتروني: www.ar.wikipedia.org

(2) وزير النقل جبارة الصريصري، الموانئ السعودية تنافس موانئ العالم الكبرى، الموقع الإلكتروني:

والمستوى الأمني الحالي المطبق على متن السفينة، والمستوى الأمني الذي طبق على السفينة خلال آخر عشرة أيام لها لزيارة المرفق المينائي⁽¹⁾.

كما تعزز مكانتها من خلال إقامة ملتقيات كبرى خاصة بالأمن البحري، والاستفادة من خلالها من تجارب الدول الأخرى، والدخول في شراكات وتقوية الروابط بين مسؤولي الأمن البحري في الدول المشاركة، بهدف التشاور في إيجاد الحلول المستقبلية للظروف الأمنية الأساسية التي تواجهها المنطقة.

حضيت بالتالي باهتمام الدول الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية، وبالمستوى الأمني الراقى، والتجهيزات الأمنية الكبيرة المتوفرة، حيث حرصت المملكة على تقديم كافة الخدمات للتجارة العالمية⁽²⁾. وتم إصدار بيان عالمي يتضمن توافق جميع الموانئ السعودية مع متطلبات مدونة أمن السفن والموانئ وتم إبلاغ هذا البيان رسمياً للمنظمة البحرية الدولية بتاريخ 2004/06/15 أي قبل موعد تطبيق قانون ISPS.

4 - تطبيق قانون امن السفن والمنشآت المينائية ببعض دول المغرب العربي:

اهتمت دول المغرب العربي كسائر الدول بتطبيق قواعد المدونة الدولية لأمن الموانئ والسفن منذ سنة 2004، باعتبارها من الدول المطلة على أهم البحار وهو البحر الأبيض المتوسط، ولما يتميز به من خصوصيات، ولاعتبارها مجالاً بحرياً آخر لتنفيذ العديد من الجرائم وعلى رأسها الهجرة السرية إلى الغرب، وكذا التلوث البحري خاصة تونس والمغرب اللتان حاولتا تطوير موانئها بما يناسب الإجراءات الجديدة التي أتى بها قانون ISPS، لتشديد الرقابة على منافدها البحرية.

⁽¹⁾ الموانئ السعودية تطبق متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ

www.jazan.org/vb/show_threas.php?=31723.

⁽²⁾ الوزير د. جبارة الصريصري، الموقع السابق، ص 2.

الفرع الثاني: تطبيقات قانون أمن السفن والمنشآت المينائية تبعض الدول الغربية.

وسنركز الحديث عن الو.م.أ باعتبارها الدولة المطالبة بخلق قانون دولي لتأمين المنافذ الحدودية للدول بعد تعرضها لهجمات 11 سبتمبر 2001، وتحديد موقف الاتحاد الأوربي.

I- الولايات المتحدة الأمريكية:

أثبتت عمليات السلب والنهب التي تعرضت لها السفن التجارية الأمريكية على يد القراصنة على طول الساحل البربري⁽¹⁾. ضرورة إرغام الكونغرس الأمريكي على إصدار قانون البحرية لعام 1794، والذي قال بوجود إنشاء ستة فرقاطات وتسليحها بالمدافع، وإمدادها بالرجال في سبيل حماية المصالح الأمريكية في البحر الأبيض المتوسط، وأظهرت البحرية الأمريكية في بداية القرن العشرين دورا بارزا في مجال الهيمنة البحرية ووضعت لها مركزا في الناتو اثناء الحرب العالمية الثانية، إلى جانب بريطانيا العظمى وألمانيا واستمرت الو.م.أ في فرض سيطرتها في مناطق بحرية مثل شرق آسيا والبحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط، وجندت كل إمكانياتها المادية والبشرية لحماية موانئها، وسفنها وتجارها الخارجية من أي تهديد خارجي محتمل، وزاد اهتمامها بالمجال البحري وتقوية بحريتها وهيمنتها، بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، وسأبرز بعض التدابير الوقائية الأمريكية، والتي تعد أهم حل للحد من خطورة التهديدات البحرية، خاصة وأن تطبيق العقوبات لا يفيد ولا يصل إلى الهدف المرجو منه⁽²⁾.

لقد أوجدت الو.م.أ مجموعة تدابير للحد من التهديدات الإرهابية، وتبعتها مجموعة من دول الاتحاد الأوربي، ومن بين هذه التدابير برنامج الشراكة الجمركية التجارية ضد الإرهاب Customs Trade Parteneeship Agaunst C.TPAT Terrorisme والتي أنشئت من قبل الجمارك الأمريكية نهاية 2001، وكانت في البداية

(1) يقصد بها المناطق الساحلية الوسطى والغربية من شمال إفريقيا والتي هي حاليا الجزائر، المغرب، تونس، ليبيا.

(2) بحرية الولايات المتحدة الأمريكية الموقع الإلكتروني:

بحرية الولايات المتحدة / www.ar.wikipedia.org/wiki/

على أساس طوعي من كبار الشاحنين مثل: British general Motors Ford, g, Daimler chrysler, petrolium Amirica⁽¹⁾، ونظرا لكون الإدارة الجمركية لا يمكن أن تضع وراء كل شحنة وكيلا لها، طلبت مراقبة كل الشحنات المستوردة من قبل شاحنيها بأنفسهم، تم بعد ذلك اتفقت بعض الشركات الأخرى للاستفادة من التسريع في القوانين الجمركية سواء في النقل البحري أو الجوي أو السككي، وكذلك الشأن بالنسبة للشركات الدولية والتي لها فروع في الو.م.أ والدين يرغبون في تسهيل وارداتهم.

يتمثل التدبير الثاني في تدابير سلامة المستوعبات Container Security CSI Initiative وأعلن عنه من طرف دائرة الجمارك الأمريكية والتي أصبحت تسمى دائرة الجمارك وحماية الحدود في جانفي 2002، الهدف منه هو فحص الشحنات القادمة إلى الو.م.أ في بلد الشحن، ومعرفة أصل وخصائص السلع وهويات كل من الشاحن والجهة المرسل إليها، ويوجد 58 ميناء في 38 دولة إلى غاية 28 ديسمبر 2007 تطبق فيها هذه القواعد، وهو ما يمكن أن يغطي 86% من مجموع الشحنات الواردة إلى الولايات المتحدة الأمريكية².

هذه المبادرة أثبت التطهير المسبق للمستوعبات قبل دخولها إلى الو.م.أ الأمريكية، مما يوفر الوقت من أيام إلى بضع ساعات، وللحصول على المعلومات الكافية حول الشحن³. كما قامت الو.م.أ بوضع برنامج Scanning 100%، والذي دخل حيز التنفيذ في جويلية 2012، وتزويد الموانئ الأجنبية، بجهاز كشف الإشعاع وذلك بقصد مراقبة المستوعبات الحدودية وضمان عدم احتواءها على أي مواد مشعة⁽⁴⁾.

كذلك نظام HACMR : 24 Hour Advance cargo Manifest rule والذي يعني أن على السفن أن تعلم السلطات الأمريكية 24 ساعة قبل وصول الشحنة إلى

(1) عادل الخطاري، المرجع السابق، ص 85.

(2) - http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/CSI/04/12/2008.

(3) - Chichkine Pierre, « terrorismes, et droit maritimes », master 2 droit maritimes et des transport, faculté des droits, Université d'aix Marseille3, année Universitaire, 2007-2008, p 33.

(4) عادل الخطاري، المرجع السابق، ص 86.

موانئها، وأن توفر لمكتب الجمارك وحماية الحدود جميع البيانات حول الشحنات، والبضائع، والموردين، وطرق النقل بطريقة إلكترونية، ما يتيح للجمارك فرصة لتقييم درجة الخطورة التي يمكن أن تحملها المستوعبات والبضائع¹.

كما وضعت الإدارة الأمريكية سنة 2002، قانون متعلق بالأمن البحري Martine Transportation Security ACT MTSA وتبني نفس المبادئ الواردة في المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ ISPS، وهو قانون يمنع كل السفن التي لا تحترم الشروط الواردة به من التعامل معها، مما يجتم على الدول والشركات الأجنبية الامتثال لها للمكانة التي تحتلها أمريكا في التجارة العالمية، حيث شرعت الو.م.أ في تطبيق أحكام المدونة البحرية بصفة مبكرة²، فاحتراز الو.م.أ من الهجمات الإرهابية التي يمكن أن تستهدف سفنها وموانئها، بشكل انتقامي، تكون نتائجها درامية على الأرواح والممتلكات والبيئة وبالتالي على اقتصادها ومكانتها، جعلت أحداث 11 سبتمبر 2001 فرصة لها لفرض سيادتها وإستراتيجيتها إذ قدمت طلبها للمنظمة البحرية العالمية، لأخذ التدابير الاستعجالية، وبالتالي وضع قانون أمن المنشآت المينائية والسفن ISPS. ويقوم حراس السواحل الأمريكية أيضا لفحص الإلتزام الدولي بالمتطلبات الجديدة ب:

- تفتيش كل سفينة في البحر أو في الرصيف، عند زيارتها الأولى لميناء أمريكي.
- اتخاذ تدابير أمنية إضافية أو منع السفن التي لا تلتزم بالقانون من الدخول إلى المياه الأمريكية.

- تعقب السفن القادمة من الموانئ غير الخاضعة لمدونة أمن المنشآت المينائية والسفن والتحقق من وضعها الأمني من خلال تفتيشها من قبل حراس السواحل.
- القيام بزيارة لهذه البلدان لتقييم إجراءات مكافحة الإرهاب في موانئها.

¹ - Chichkine Pierre, op-cit, p 33.

² - M.Delfau Simon, op-cit, p 34.

- تبادل المعلومات مع الدول الأجنبية وتوفير التدريب لها لمساعدتها على تفسير القانون الدولي وتطبيقه ISPS⁽¹⁾.

خصصت الو.م.أ مثلاً عند تطبيقها لقانون ISPS 68 مليون دولار لمصلحة الجمارك الأمريكية لشراء معدات مسح لمكافحة التهريب و80 مليون دولار لوزارة النقل. ولقد وصلت نفقاتها الى أكثر من 515 مليون دولار خلال تطبيقها لقانون ISPS كما قامت القوات البحرية الأمريكية بإجراء عدة تدريبات في عدد من الولايات الأمريكية، وذلك بهدف تقييم مدى الاستجابة لأي تهديدات إرهابية قد تقع داخل البلاد، وسميت هذه التدريبات "درع ستائر القلعة الضلعية"، كما ركزت تلك التدريبات على اختيار وتقييم الإجراءات الوقائية والدفاعية للتصدي لمختلف التهديدات التي قد تواجه الو.م.أ⁽²⁾.

كما قامت بمناورات مشتركة في البحر الأسود مع بلغاريا ورومانيا. بمارس 2014، وكذا في نفس السنة قامت بتدريبات "تحية النسر 2014" بمشاركة البحرية الأمريكية والإماراتية والمصرية بميناء سفاجا لمدة 12 يوماً، وهدفها هو رفع الكفاءة التدريبية للقوات البحرية.

II- على المستوى الأوروبي:

كانت أوروبا مترددة ومتحفظة بداية الأمر، من المقاييس والإجراءات الأمنية الدولية التي كانت أمريكا وراء اعتمادها في مجال الأمن البحري، متخوفة من تشكيل عنصر منافسة غير مشروعة بموانئها، حتى يمكن القول أن الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية من الصعب أن يتفقوا على موضوع الأمن البحري³، وأبدت بعض دول الاتحاد الأوروبي تحفظات فيما يخص توسيع اختصاصات الوكالة الأوروبية ليشمل

(1) أمن الموانئ التابع لبحر السواحل الموقع الإلكتروني:

<http://www.uscg.mil/news/t/eadquarters/washington DC.htm>.

(2) البحرية الأمريكية تبدأ أكبر تدريبات لمواجهة الإرهاب، 25 فبراير 2014 وكالة أنباء ONA الموقع الإلكتروني:

www.almasryatyoun.com/news/tag/2012187.

³ - M.Delfau simon, op-cit, p 35.

مهام الأمن دون تعديل تمهيدي لقانونها، وكان اعتراضها بالخصوص على النظام الأمريكي السابق ذكره HACMR وهو بالفرنسية la regle des 24 heures de pravis⁽¹⁾، وقد تم الاتفاق بين الاتحاد الأوروبي والو.م.أ في 22 أبريل 2004 وتم التوقيع عليه بواشنطن²، وهو اتفاق أجاب عن المخاوف التي أضرقتها اللجنة الأوروبية في 2003³.

كما وقعت اتفاقية مع السلطات الجمركية الأمريكية من أجل تطوير نظام خاص لفحص المستوعبات الحديدية، وأصدر البرلمان الأوروبي بتاريخ 31 مارس 2004 القرار رقم CE n°725/2004، من أجل تطوير الأمن على السفن. تماشيا مع مقتضيات مدونة الامن البحري، أحدثت بموجبها

الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية l'Agence Européenne de securité Maritime. ويوجد تعاون كبير بين الاتحاد الأوروبي والمنظمة البحرية الدولية في مجال السلامة والأمن البحري، ففي 21 جانفي 2004 عقد اجتماع بين مسؤولي الاتحاد الأوروبي والمنظمة البحرية الدولية، وكان هدف هذا الاجتماع هو تقوية تعاونهم في مجال أمن الملاحة البحرية، وكان له صدى واسع، حيث نقل الاتحاد إلى القانون الأوروبي تنظيم دولي جديد، تم إعداده بالمنظمة البحرية الدولية⁴، كما تبني المجلس الأوروبي الإستراتيجية الأمنية (ESS) في جانفي 2008 بينت ووضعت مبادئ وأهداف واضحة لتعزيز المصالح الأمنية للاتحاد الأوروبي⁽⁵⁾.

(1) فهد فواز، سياسية أمن النقل البحري، 5 أكتوبر 2009، الموقع الإلكتروني:

www.azpot.blogspot.com/2009/10/blog-post-4339.html.

² - M.Delfau Simon, op-cit, p 36.

³ - M.Delfau Simon, op-cit, p 37.

⁴ - M.Delfau Simon, op-cit, p 27.

(5) تقرير حول تطبيق الإستراتيجية الأمنية الأوروبية، توفير الأمن في عالم متغير، الموقع الإلكتروني:

www.consilium.europa.eu/.../081205_aresreportfinal.pdf.

المطلب الثاني: الجزائر وقانون أمن المنشآت المينائية والسفن (ISPS).

إنّ موقع الجزائر من البحر الأبيض المتوسط، والذي يعتبر الشريان الحيوي للتجارة الدولية، و الأكثر حساسية في العلاقات الدولية، لاشتماله على خط بحري للنفط القادم من الخليج إلى أوروبا وأمريكا الشمالية، وباعتبار الجزائر من الدول المصدرة للمواد الطاقوية فإنّها معنية بتطبيق قانون أمن المنشآت المينائية والسفن، وهذا ما سعت له الجزائر من خلال التأكيد على ضرورة دعم وتنسيق الجهود لمواجهة الأعمال غير المشروعة والإرهاب البحري، على المستويات الثنائية والإقليمية والدولية، وإن كان موضوع الإرهاب ليس وليد أحداث 11 سبتمبر 2001 بالنسبة للجزائر، فقد ذقت الجزائر وعاشت ويلات له لأكثر من عشرية عرفت بالعشرية السوداء، بعد أحداث أكتوبر 1988 والفوضى الحزبية سنة 1992، وانعكاساتها، حيث واجهت الجزائر وحشية الإرهاب وهمجيته، التي لم تستثني أحدا، منعزلة عن العالم الخارجي، رغم محاولاتها التنبيه بخطورته وتأثيره السلبي على كافة مؤسسات الدولة، ومرافقها الإستراتيجية، ومكانتها بالمجتمع الدولي، فقد سجّلت الجزائر عدّة أعمال إجرامية استهدفت منافذ الدولة ومرافقها الهامة، ومن أبرز هذه العمليات تفجيرات مطار هواري بومدين سنة 1992، والتي كانت نتائجه درامية، وقتل الرعايا الإيطاليين بميناء جنجن بجيجل سنة 1994، ما دفع بالجزائر إلى اتخاذ إجراءات كثيرة تطمح من خلالها إلى تأمين منافذها الهامة، حيث أعطت اهتماما بالغا للأمن، خاصة من الناحية التشريعية، من خلال القوانين والمعاهدات بصفتها عضوا في المجتمع الدولي، وقد صادقت على أغلبية المعاهدات، وتسعى دائما لأن تكون مع التقنين الدولي، بل وتحاول دائما تكريس هذه المعاهدات ميدانيا، وجسدت ذلك من خلال مراسيم تنفيذية والتي سبقت الإشارة إليها والمتمثلة في لجنة "أمن الموانئ، ومحافظة أمن الموانئ"، إضافة إلى القوانين الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، والتدابير والإجراءات التي اتخذتها الأجهزة الأمنية لمحاربة الجريمة البحرية بكل أشكالها .

قبل المصادقة على قانون أمن المنشآت المينائية والسفن، دفعت أحداث الحادي عشر سبتمبر 2001 بالمنظمة البحرية الدولية والمجتمع الدولي، وبطلب من الولايات

المتحدة الأمريكية إلى العمل على وضع إجراءات وتدابير أمنية لصدّ الهجمات الإرهابية القادمة من البحر، واعتبر هذا القانون قانون الإرهاب الدولي، وتبقى الجزائر شأنها شأن باقي الدول، تعمل جاهدة لتسهيل الإجراءات على حدودها بشكل لا يعرض أمنها للخطر، وذلك بسبب تفاقم الجريمة وتنامي العمل الإجرامي والإرهابي على المستويين الداخلي والخارجي، وتهديد الأرواح والممتلكات.

سأحاول من خلال هذا المطلب، إبراز أهمّ الهيآت الأمنية المستحدثة وفقا للمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، وكذا أهمّ الإجراءات والتدابير التي اتخذتها الجزائر لتأمين موانئها وسفنها.

الفرع الأوّل : التسيير الأمني بعد مصادقة الجزائر على المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن.

من أجل مساندة الجزائر للجهود الدولية، والإجراءات الأمنية واحترامها للالتزامات الدولية، أصدرت الجزائر المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004⁽¹⁾، ما يبرز مساندة الجزائر لتطبيق كل ما يتعلق بالمجال الأمني، والمصادقة على كل الاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، فضمان الاستقرار والأمن لأي دولة، إذا لم يستند إلى التخطيط المحكم المبني على التحكم الجيد لمختلف الشركاء والمؤسسات المتواجدة في الحيز المينائي، والخاصة بأمن السفن، من الناحية الوظيفية والتنظيمية، مع هياكل المساعدة والدعم في إطار من التكامل والتنسيق في المهام والصلاحيات، قد تكون نتائجه سلبية، كل هذا دفع بالجزائر التي عرفت جيدا معنى الإرهاب والفوضى السياسية، إلى المصادقة على كل الاتفاقيات الدولية، وتكييف قوانينها الوطنية وفقا لها، فتوالت القرارات والمراسيم الخاصة بإنشاء هيآت لدعم الأمن، وتطوير أجهزتها ومعداتها الأمنية ومواكبة التكنولوجيا الحديثة في مجال الاتصالات البحرية، ودعم

(1) المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 08 ذي الحجة عام 1425هـ الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السّلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء المنشآت التابعة لها، الجريدة الرسمية عدد 22 المؤرخة في 22 ديسمبر 2004، ص 36.

العنصر البشري العامل بهذا المجال البحري سواء على متن السفن أو المنشآت المينائية من خلال التركيز على تدريبه وعلى التمارين البحرية، خاصة مع الطرف الأجنبي الذي يمتلك الخبرة والإمكانيات المتطورة.

من خلال هذا الفرع سيتم إبراز نمط التسيير الأمني بعد المصادقة على المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن بتحديد أهم الهيآت الأمنية المستحدثة وفقا للمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، وكذا أهم الإجراءات والتدابير التي حاولت الجزائر إنجازها لحماية موانئها وسفنها، ومن أجل تعزيز الأمن البحري أمام التهديدات (إرهاب - قرصنة، تجارة المخدرات، هجرة غير شرعية) فهناك مسؤوليات إضافية يجب على الجزائر الاعتراف بها وتحميلها لقطاع النقل البحري والموانئ والسلطات الوطنية والمحلية.

أولاً: السلطات المختصة بأمن المنشآت المينائية الجزائرية والسفن.

قبل الحديث عن السلطات المختصة بأمن المنشآت المينائية والسفن، يجب التأكيد على أهمية المخطط الوطني للأمن البحري، والذي أشار له المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي 418-04 والذي يهدف إلى تحديد السلطات والهيآت المختصة بأمن المنشآت المينائية والسفن، وجهة الاتصال الوحيدة، ويشكل هذا المخطط إجراء موحدًا ومتكاملاً يضمن امتثال المنشآت المينائية والسفن ذات الولاية الجزائرية لأحكام المدونة الدولية ISPS، وقد أسس هذا المخطط على ثلاث مستويات تتفاوت على حسب درجة الخطر، ويكون ذلك تحت مسؤولية وزير النقل، ويتطلب المستوى الثالث تطبيق التدابير الأمنية المشددة⁽¹⁾.

I- صلاحيات وزير النقل:

وزير النقل المكلف بالبحرية التجارية، يعتبر في الجزائر، الجهة الوحيدة المكلفة بأمن المنشآت المينائية والسفن وجهة الاتصال الوحيدة على المستوى الوطني.

⁽¹⁾ Mohammed Benamar, les autorités et les organes en charges de la sûreté des navios et des installations portuaires en Algérie (code ISPS), études de droit, Mélanges en hommage à Abdablah Benhamou ouvrage publié avec le soutien du recteur de l'université Abou Bekr Belkaid de Tlemcen, p 289.

ب هذه الصفة، فإنه يضمن ومن خلال تطبيقه للمخطط الوطني لأمن السفن والمنشآت المينائية، وضع المستويات الأمنية الثلاثة للسفن الجزائرية، وإصدار التوصيات الخاصة بتدابير الوقاية من الحوادث الأمنية، كما يهتمّ الوزير بتحديد التعليمات المطبقة على الإعلان الأمني، والموافقة على التقييمات الأمنية للسفن والمنشآت المينائية، والتعديلات اللاحقة عليها، وكذا المخططات الأمنية والتي تعتبر دراسة أولية لكل الحوادث والمخاطر التي يحتمل وقوعها للسفن أو المنشآت المينائية، وتأكيداً من الدولة على وجوب تطبيق قانون ISPS، فإنها تخول للوزير، حق المراقبة الدورية والتقييم لإحترام أحكام المدونة، ومن صلاحيات الوزير وبعد تأكده من احترام السفن والمنشآت المينائية الجزائرية للقرارات وأحكام المدونة تسليم شهادة الأمن الدولية والبطاقة الإجمالية للسفن، وتسليم وثيقة المطابقة للمنشآت المينائية، وباعتباره جهة الاتصال الوحيدة مع المنظمة البحرية الدولية، فهو ملزم بتبليغها بكل المعلومات الخاصة بالأمن البحري لاسيما:

- قائمة الموانئ، والسفن المعنية بالمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، والمعلومات التابعة لها.
- قائمة السفن مع تقيمتها وخططها الأمنية الموافق عليها.
- جهة الاتصال الوطنية الوحيدة فيما يخص العلاقات مع المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن.
- السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن.
- السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن المنشآت المينائية.
- السلطة المختصة المعنية لاستقبال إنذارات أمن السفينة.
- السلطة المختصة باستقبال الاتصالات المرتبطة بالأمن الصادرة عن حكومات أخرى متعاقدة في الاتفاقيات الدولية لسنة 1974 Solas.
- السلطة المختصة باستقبال طلبات المساعدة في حالة حوادث أمنية.
- أسماء الهيئات الأمنية المعتمدة من الدولة الجزائرية.

من خلال هذه الصلاحيات الموكلة لوزير النقل، يتضح حرص الجزائر على تطبيق المتطلبات الأمنية الأساسية لمدونة أمن السفن والمنشآت المينائية كما جاء بها قانون .ISPS

II- مسؤوليات شركات النقل البحري والمؤسسات المينائية:

طبقا للمادة الرابعة (04) من المرسوم التنفيذي 04-418، وفي إطار تطبيق المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي وتحت مراقبة الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ فإن مؤسسات النقل البحري والمؤسسات المينائية ملزمة بالقيام بعدة مهام سأبرزها فيما يلي:

أ- التزامات مؤسسات النقل البحري "الشركات الملاحية":

تلتزم الشركة بتعيين عون أمن الشركة، ويتمثل دوره في التأكد من أن تقييم أمن السفينة وخطة أمنها قد أعدت وتم تقديمها للمرافقة عليها وتعيينها وتنفيذها لضمان الاتصال بعون أمن المنشآت المينائية وعون أمن السفينة، كما يتعين على الشركة أيضا تعيين عون أمن السفينة⁽¹⁾، والذي يلتزم هو الآخر بتنفيذ خطة أمن السفينة والإبقاء عليها والاتصال بعون أمن الشركة وأعوان أمن المنشآت المينائية، وبمحدثنا عن خطة أمن السفينة وتقييم أمن السفينة، فهي إجراءات وإختصاصات تابعة لمؤسسة النقل البحري، كما تلتزم الشركة ولضمان التطبيق الجيد لأحكام المدونة، بتجهيز السفن بالتجهيزات والمعدات اللازمة والخاصة بالإنذار الأمني، وأجهزة الإضاءة الخارجية عندما تكون السفينة بالرصيف، أو بالإرساء ومراقبة المداخل، وإخضاع أعوان السفن والشركة للتكوين والقيام بتمارين أمنية على متن السفن واليابسة، ولإطلاع الشركة المنتظم على سير إجراءات المدونة على السفن الجزائرية، أنشئ مكتب أمن للشركة يتناسب مع المهام

(1) يقصد بعون أمن السفينة وفقا للمادة 4 من المرسوم التنفيذي 04-418 الفقرة الثانية: كل شخص تعينه الشركة ليضمن بأن إجراء تقييم أمن السفينة قد تم، وأن خطة أمن السفينة قد أعدت وتم تقديمها للموافقة عليها وتنفيذها.

المناطة بها والذي أشار إليه القرار الصادر بتاريخ 14 جانفي 2006⁽¹⁾، حيث يشير إلى أهمّ الصلاحيات وهي:

- متابعة تطبيق مخطط الأمن على متن السفن، وإعلام الشركة البحرية والسلطات المختصة بكل حادثة أمنية تمت معاينتها.

- الربط والاتصال مع السلطات المختصة وكذا مع مكتب الأمن المينائي في إطار صلاحياته.

- تنظيم أشكال التدقيق والمراجعة الداخلية للنشاطات المرتبطة بأمن سفن الشركة البحرية، والإبقاء عليه.

- ضمان تكوين أعوان أمن الشركة البحرية، والتي نصّ عليها قانون أمن السفن والمنشآت المينائية، وذلك من خلال القيام بتمارين وتدريبات أيضا على متن السفن وعلى اليابسة، ويدير مكتب أمن الشركة عون أمن الشركة البحرية المنصوص عليه في المرسوم التنفيذي 418-04، ويساعده في ممارسة وظائفه مساعد واحد وفقا لنص المادة (03) من القرار المتضمن مكتب امن الشركة وحرصا على تنفيذ هذه المهام بشكل سليم يخضع رئيس مكتب أمن الشركة ومساعديه قبل توظيفهم إلى تكوين جيد يتناسب مع المهام المناطة بهم، ويكون ذلك بعد موافقة السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن، إضافة إلى ذلك يدعم مكتب أمن الشركة بمستخدمين ضروريين تتوفر فيهم مؤهلات تتناسب مع مهام المكتب خاصة فيما يخص التحكم والحراسة.

من مهام رئيس مكتب أمن شركة السفن: وفقا لنص المادة (08) من نفس القرار

المتعلق بعون امن الشركة 2006:

- توزيع المهام على مستخدمي المكتب.

- السهر على احترام الأحكام الأمنية للسفن.

(1) قرار مؤرخ في 14 ذي الحجة 1426هـ الموافق لـ 14 يناير 2006، يتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية، ومكتب الأمن المينائي وسيرهما، الجريدة الرسمية عدد 23 المؤرخة في 12 أبريل 2006، ص 25.

- يعلم ويخطر السلطات الوطنية المسؤولة عن أمن السفن بكل حادثة فور وقوعها، وبذلك يعد تقريراً يومياً عن تقييم أمن الشركة البحرية وسفنها، ويرسله إلى السلطة السلمية والسلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن.

يعمل مكتب أمن الشركة وفقاً لما حول له من صلاحيات وإمكانيات على بلوغ أهدافه، وتأدية مهامه حسب نظام العمل الدائم بدون انقطاع، وتشير المادة 18 من ذات القرار والتركيز على حرص المكتب على ضمان الأمن والسلامة، إلى إلزامه بمسك سجلات خاصة يدون فيها الحوادث والوقائع المرتبطة بالأمن والسلامة البحرية، وتؤشر هذه السجلات ويوقع عليها من قبل السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن، ويتم إظهارها في أي وقت للأعوان التابعين لهذه السلطة (المادة 19 من القرار).

يرسل مكتب أمن الشركة أسبوعياً، وشهرياً تقارير مفصلة إلى السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن مباشرة ودون وسيط، والتي يكون من شأنها تكليفه بمهام أخرى إن اقتضت الظروف ذلك، ولقيام المكتب بمهامه يتعين على الشركة البحرية وفقاً لنص المادة 21 من القرار المتعلق بعون أمن الشركة تزويد المكتب بما يلي:

- محلات ملائمة ومجهزة بعتاد يمكنه من بلوغ أهدافه.
- وسائل اتصال تمكنه من الاتصال المباشر والمستمر بمستخدميه وسفنه والسلطات المختصة الوطنية والأجنبية.
- وسائل نقل مناسبة تكون ضرورية لسيره.

إذن ومن خلال دراسة هذه المواد، يتبين اهتمام المشرع الجزائري بأمن السفن والشركات الملاحية، من خلال محاولة توفير كل التدابير وكل الوسائل المادية والبشرية المؤهلة لضمان السير الآمن للسفن.

ب- التزامات المؤسسات المينائية:

تتم المؤسسات المينائية بتعيين عون أمن المنشآت المينائية، والذي يتمثل دوره الرئيسي في إعداد خطة أمن المنشأة المينائية وتنفيذها، ومراجعتها، والإبقاء عليها، وعن الاتصال بأعوان أمن السفن وأعوان أمن الشركة، كما تهتم بإجراء تقييم أمن المنشأة المينائية

وإعداد خطة أمنها، وتضمن المؤسسة لأعوانها التكوين اللازم لمساعدتهم على القيام بعملهم بكل كفاءة، ويُعزَّز ذلك بالقيام بتمارين أمنية على مستوى المنشآت المينائية، ويفضل أن تكون ثنائية مع جهات أجنبية للاستفادة من التجربة والخبرة.

كما تعمل المؤسسات المينائية على إنشاء مراكز أمنية تتناسب مع حجم وأهمية مهامها كمكتب الأمن المينائي، والذي ستتضح مهامه فيما يأتي ويخضع سيره وتنظيمه للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، ومكتب الأمن المينائي " هيكل يكلف بتنفيذ جميع المهام الأمنية المتعلقة بالمنشآت المينائية" ومن أبرز صلاحياته وفقا لنص المادة (09) من القرار المتضمن مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي:

- ضمان الأمانة التقنية للجنة المحلية للأمن البحري والمينائي.
- ضمان التنسيق التقني بين الأعوان التابعين للهيئات المرتبطة مباشرة بالأمن البحري والمينائي.
- التقييم الدائم لمخطط أمن المنشآت المينائية والإبقاء عليه.
- الاتصالات مع السلطات المختصة ومكتب أمن الشركات البحرية وأعوان أمن السفن.

- إعلام السلطة المينائية وكذا السلطات المختصة بكل حادث أمني تمت معاينته.
- متابعة تطبيق مخطط عمل المنشآت المينائية.
- ضمان تنفيذ مراجعة مخططات أمن المنشآت المينائية والإبقاء عليه.
- ضمان تكوين أعوان أمن المنشآت المينائية.
- القيام بتمارين أمنية في المنشآت المينائية.

يجب أن تقع المحلات التي تأوي مكتب الأمن المينائي بمقر السلطة المينائية، ويدار المكتب وفقا لنص المادة (10) من القرار المتضمن مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي 2006، من طرف عون المنشأة المينائية بمساعدة شخصين أو 4 بعد تلقيهم التكوين المناسب، كما يزود المكتب وفقا لنص المادة 13 بمستخدمين للدعم والحراسة والتحكم وضباط الميناء وحراس الأمن المينائي وأعوان الأمن ومدربي كلاب إن اقتضى

الأمر ذلك، ولتمتع رئيس مكتب الأمن المينائي بالسلطة السليمة وفقا لنص المادة 15 من القرار 2006 المتضمن مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي فمن صلاحياته:

- توزيع المهام بين مستخدمي المكتب.

- السّهر على احترام الأحكام الأمنية المتعلقة بالمنشآت المينائية.

- إعداد تقرير يومي عن التقييم الأمني للمنشآت المينائية ويرسله إلى سلطته السلمية وإلى السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن المنشآت المينائية.

تشير المادة 23 من القرار المتضمن مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي، إلى وجوب إعداد نظام داخلي يخضع لأحكام النظام الداخلي للسلطة المينائية، وللسلطة الوطنية المسؤولة عن أمن المنشآت المينائية، ويمسك المكتب أثناء تأدية صلاحياته سجلات خاصة بالنظر إلى شكل هذه المهام تدون فيها الحوادث والوقائع المرتبطة بأمن المنشآت المينائية، وتؤشر ويوقع عليها من طرف السلطة الوطنية المسؤولة، ويجب تقديمها في أي وقت للأعوان التابعين لهذه السلطة، ووفقا لنص المادة 26 من القرار المتضمن مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي يرسل تقريرا أسبوعيا وشهريا إلى السلطة المسؤولة ويكون ذلك بصفة مباشرة أي دون وسيط.

يزود المكتب للقيام بمهامه من طرف السلطة المينائية بما يلي:

- محلات ملائمة ومجهزة بعتاد يمكنه من بلوغ أهدافه.

- وسائل اتصال تمكنه من الاتصال المباشر والمستمر بمستخدميه وأعوان أمن السفن ومكتب أمن الشركات البحرية والسلطات المختصة الوطنية والأجنبية.

- وسائل نقل مناسبة تكون ضرورية لسيره.

لضمان نتائج فعالة لأمن السفن والموانئ فإنه يجب التنسيق والتكامل بين هذين الجهازين الأمنيين الهامين، وذلك ما أشارت له المادة (28) من القرار سالف الذكر بحيث تشير إلى وجوب عقد اجتماع شهري تنسيقي و بانتظام يضم رؤساء مكاتب الشركة البحرية والشركة المينائية، بمقر الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، تحت إشراف

السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن والمنشآت المينائية، ويمكن عقد اجتماعات غير عادية في حالة الظروف الطارئة والخطرة.

ثانيا : الهيآت الأمنية المختصة بأمن المنشآت المينائية والسفن.

في إطار المرسوم التنفيذي 04-418، شكلت عدة هيآت أمنية على المستوى الوطني والمستوى المحلي يمكن إجمالها فيما يلي:

I- الهيآت الأمنية على المستوى الوطني:

تتمثل أساسا في اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي، والمركز العملي لمتابعة أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية (Coss).

1- اللجنة الوطنية للأمن البحري:

تكلف هذه اللجنة وفقا للمادة 12 من المرسوم التنفيذي 04-418 بإعداد برنامج وطني للأمن البحري والمينائي، للسفن ذات الراية الجزائرية والمنشآت المينائية، كما تسهر على التكفل بالجوانب الأمنية عند تصور الموانئ المدنية والتجارية، كما تلتزم اللجنة، بإعلام الوزير المكلف بالنقل وإقتراح جميع التدابير الأمنية اللازمة للحفاظ على المنشآت المينائية والسفن التجارية التي تدخل في حدود الموانئ والأرصفة والمياه الخاضعة للقانون الجزائري، وذلك من كل أشكال التهديد والأخطار والأعمال غير المشروعة.

كما تعمل اللجنة الوطنية على إبداء الرأي في كل المسائل والتدابير المتعلقة بالأمن البحري والمينائي، ومحاولة التنسيق بين مستويات الأمن المنصوص عليها في المدونة الدولية ومستويات الأمن المنصوص عليها في التشريعات الوطنية، وفتح باب التشاور والتنسيق بين مختلف الإدارات والمصالح والأجهزة التابعة للدولة، والسهر على تنفيذ مخططات أمن السفن والمنشآت المينائية، وبرامج التجهيز وتكوين المستخدمين المكلفين بالأمن البحري والمينائي، ودراسة التوصيات والطلبات التي تقدمها اللجان المحلية للأمن البحري والمينائي، كما تهتم اللجنة الوطنية بمتابعة التنظيم الدولي في مجال الأمن البحري، وتكيفه مع المستوى الوطني.

تتكون اللجنة الوطنية التي يرأسها وزير النقل أو ممثله وفقا للمادة 14 من المرسوم التنفيذي 04-418 من:

- قائد المصلحة الوطنية لحراس السواحل أو ممثله.
 - ممثل عن قيادة الدرك الوطني.
 - ممثل عن وزير الدولة ووزير الداخلية والجماعات المحلية.
 - ممثل عن وزير الطاقة والمناجم.
 - ممثل عن وزير الأشغال العمومية.
 - ممثل عن وزير البريد وتكنولوجيا الإعلام الآلي.
 - المدير العام للأمن الوطني أو ممثله.
 - المدير العام للجمارك أو ممثله.
 - المدير العام للحماية المدنية أو ممثله.
 - ثلاثة مديرين من الإدارة المركزية لوزارة النقل معينين بالنشاط المينائي والبحري.
 - رئيس مجلس إدارة شركة تسيير المساهمة الموانئ.
 - المدير العام للديوان الوطني للإشارة البحرية.
- كما تخضع للتراتب والكيفيات التالية:
- يعين أعضاء اللجنة بقرار من وزير النقل بناء على اقتراح السلطات التي ينتمون إليها. يمكن للجنة أن تستعين بأي شخص من شأنه أن يساعدها في أشغالها بسبب كفاءته أو نشاطاته المهنية وتلزم جميع المؤسسات والهيئات المعنية بتطبيق قرارات اللجنة الوطنية التي يوافق عليها الوزير المكلف بالنقل.
- تجتمع اللجنة الوطنية مرتين في السنة، في دورة عادية بناء على استدعاء من رئيسها ويمكنها أيضا أن تجتمع في دورة غير عادية إن رأت ذلك ملائما.
- تزود اللجنة الوطنية بأمانة دائمة يتولاها مسؤول المركز العملي للأمن والسلامة البحريين.

2- المركز العملي للأمن والسلامة البحرية:

يحدث لدى وزير النقل مركز عملي لمتابعة أمن وسلامة السفن وسلامتهما، وفقا للمادة 33 من المرسوم التنفيذي 418-04، وضمان المواكبة الدائمة في مجال الأمن والسلامة البحرية، كما يستخدم هذا المركز كنقطة لاستقبال الإخطارات من المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن والسلامة البحريين، وكذا استقبال الإخطارات المتعلقة بمستويات الأمن، الخاصة بالموانئ الدولية، ومن أبرز مهامه استقبال تقارير عن مراقبة السفن من دولة الميناء في الموانئ الأجنبية، وإعداد بنك معلومات، ومسك سجلات خاصة بالحوادث الأمنية وسلامتها على المستوى الوطني والدولي، وبهذه الصفة يكفل المركز العملي متابعة جميع التدابير الأمنية، والمعلومات المرتبطة بها، وتوزيعها على مستوى الهيآت والسلطات المعنية لتمكينها من ممارسة مهامها.

وفقا لنص المادة 94 من المرسوم التنفيذي 418-04 يتولى المركز العملي ما يلي:

- تبليغ المستويات الأمنية للسفن ذات الراية الوطنية.
 - إعلام الحكومات الأجنبية بحالة التدابير الأمنية والسلامة البحرية على متن السفن ذات الراية الوطنية.
 - إعلام المنظمة البحرية الدولية بكل تغير يطرأ على التدابير الأمنية بالجزائر.
 - تسليم الرخص الأمنية والسلامة البحرية الضرورية.
 - تنسيق الأعمال في مجال الأمن عند الاقتضاء مع أعوان أمن الشركات والسفن والمنشآت المينائية.
 - إعلام الحكومات الأجنبية بالمسائل الأمنية الخاصة بالسفن التي تحمل رايتها وسلامتها.
- يسر هذا المركز وفقا للمادة 36 من المرسوم التنفيذي 387-08 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي 418-04 والذي شمل تعديله فقط هذه المادة، إذ يشير نص المادة إلى "يدير المركز العملي لمتابعة أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية رئيس مركز يساعده (4) رؤساء دراسات و(4) إلى (6) مكلفين بالدراسات.

وظائف رئيس المركز ورؤساء الدراسات، وظائف عليا في الدولة تصنف وتدفع مرتباتها في الإدارة المركزية⁽¹⁾.

حدد القرار الصادر بتاريخ 16 أبريل 2006⁽²⁾، تعداد عمال المركز العملي لمتابعة أمن السفن والمنشآت المينائية، والممثلون في: مهندس دولة مختص بضمان المواكبة الدائمة في مجال الأمن والسلامة البحريين، واستقبال الإخطارات المتعلقة بمستويات الأمن الخاصة بالسفن والموانئ والمنشآت المينائية، إضافة لمسك السجلات الخاصة بحوادث السلامة والأمن على المستوى الوطني والدولي، وكذا تنسيق الأعمال في مجال الأمن إذا اقتضى الأمر مع المصالح المعنية، ويساعده في ذلك تقني سام في الإعلام الآلي وتقني في الإعلام الآلي وكاتبة المديرية يخضعون في تنفيذ مهامهم للقانون الأساسي الخاص بالعمال المنتمين إلى الأسلاك المشتركة للمؤسسات والإدارات العمومية، المنصوص عليه في المرسوم التنفيذي رقم 89-224⁽³⁾، وسائق سيارة، إضافة إلى منصب عالي مكلف بمساعدة رؤساء الدراسات تتمثل مهامه فيما يلي:

إعداد بنك معطيات والمتابعة الدائمة لجميع التدابير الأمنية، وجمع المعلومات المرتبطة بها وتوزيعها على مستوى الهياكل والسلطات المعنية، وإعداد المعلومات لحساب السلطة المؤهلة في مجال أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية، وإعداد جدول العمل الخاص بالمداولة.

كما يمكن أن تمنع حركة ورسو أي سفينة أو آلية عائمة أخرى في المناطق الحساسة الواقعة في الجزء البحري من محيط الحماية التي تحددها السلطة البحرية المختصة

(1) المرسوم التنفيذي رقم 08-387 مؤرخ في 29 ذي القعدة 1429 الموافق لـ 27 نوفمبر 2008 يعدل ويتم المرسوم التنفيذي 04-418 المؤرخ في 08 ذي القعدة 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وانشاء الهيئات التابعة لها الجريدة الرسمية عدد 69 المؤرخة في 7 ديسمبر 2008، ص 11.

(2) قرار وزاري مشترك مؤرخ في 16 ذي الحجة 1426 الموافق لـ 16 يناير 2006، تحدد تعداد مستخدمي المركز العملي لمتابعة أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية، الجريدة الرسمية عدد 24 المؤرخة بـ 16 أفريل 2006، ص 22.

(3) المرسوم التنفيذي 89-224 المؤرخ في 7 جمادى الأولى 1410 الموافق لـ 5 ديسمبر 1989 يتضمن القانون الأساسي الخاص المطبق على العمال المنتمين إلى الأسلاك المشتركة في المؤسسات والإدارات العمومية الجريدة الرسمية عدد 51 المؤرخة في 6 ديسمبر 1989، ص 1365.

بالتشاور مع السلطة المكلفة بأمن الميناء، وتخضع الحركة داخل الميناء وتجنبا لأي شبهة لنظام تعدد السلطة البحرية المختصة بالتشاور مع السلطة المكلفة بأمن الموانئ، وترجع تكاليف ونفقات هذه النشاطات من تجديد ونفقات الإشارة والإنارة والحراسة والتفتيش والمراقبة على مستوى محيط الميناء، وللتأكيد على وجوب الامتثال لهذه التدابير نص المشرع من خلال هذا المرسوم إلى عقوبات في حالة المخالفة.

كما أشارت من خلال المرسوم التنفيذي 364-09 و المرسوم التنفيذي 366-09⁽¹⁾، إلى حماية محيط المطارات الدولية بالجزائر قسنطينة، وهران، وعنابة، ما يبرز حرص الجزائر على تأمين منافذها الإستراتيجية ومرافقها الهامة التي تمثل التهديد الخارجي إذ لم تحظى بالأهمية اللائقة والمراقبة الفاعلة والجديّة.

II- الهيآت الأمنية على المستوى المحلي :

تتمثل أساسا في اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي والمركز الرئيسي للعمليات المستعجلة، وقد حددتها ونظمتها المواد من 22-31 من المرسوم التنفيذي 418-04.

1- اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي:

تعد من أهم الهيئات الأمنية البحرية ، يرأسها الوالي أو ممثله وهي تضم 13 عضوا، وفقا لنص المادة 23 من المرسوم التنفيذي 418-04 والمتمثلون في:

- مسؤول السلطة المينائية.
- محافظ أمن الميناء المعني.
- ضابط أمن المنشأة المينائية.
- رئيس المحطة البحرية الرئيسية للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.
- قائد المجموعة الوطنية للدرك المختص إقليميا.
- مسؤول الجمارك المختص إقليميا.

(1) أنظر المرسوم التنفيذي 364-09 يؤسس ويحدد محيط حماية مطار وهران الدولي السانوية، الجريدة الرسمية عدد 66. أنظر المرسوم التنفيذي 365-09 يؤسس ويحدد محيط حماية مطار قسنطينة الدولي محمد بوضياف، الجريدة الرسمية عدد 66. المرسوم التنفيذي 366-09 يؤسس ويحدد محيط حماية مطار عنابة الدولي رايح بيطاط، الجريدة الرسمية عدد 66.

- مسؤول مصالح الحماية المدنية المختص إقليمياً.

- مدير النقل للولاية.

- مدير الأشغال العمومية للولاية.

- مدير الطاقة والمناجم (في موانئ المحروقات فقط).

- الممثل عن تجهيز السفن الوطنية.

من خلال الأعضاء ورتبهم، يتبين إحاطة اللجنة بالعديد من الاختصاصات التي تضمن نوعاً من التنظيم في ضمان أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية، حيث تكلف بتنسيق تنفيذ الخطة الوطنية للأمن البحري المينائي، وإعداد وتحيين مخططات المناطق الأمنية في الميناء بنقاطه الحساسة، وكذا مخططات تنظيم حركة المرور والتنقل داخل الميناء، وتقدير الأخطار والتدابير الأمنية المتخذة، والتأكد من مراعاتها عند تهيئة الميناء وإعادة تهيئته، كما تحرص اللجنة على تكوين المستخدمين المعنيين بالأمن البحري والمينائي.

كما تقترح اللجنة كل تدبير من شأنه أن يحسن التجهيزات الأمنية في حالة خطر أو عمل مدبر ضد المنشآت المينائية والسفن داخل الميناء، ووفقاً للمادة 25 من المرسوم التنفيذي 418-04، فإن اللجنة تسهر في جميع قراراتها على التوفيق بين تسهيل الملاحة، والأمن البحري والمينائي، وتقدم عرضاً دورياً للجنة الوطنية تبرز من خلاله حصيلة نشاطها والتدابير التي اعتمدها، وفي إطار التناسق والتنظيم تعد اللجنة الوطنية والمحلية للأمن البحري والمينائي نظامهما الداخلي، وتصادقان عليه تم ترسلانه إلى وزير النقل.

2- المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة:

يعد المركز من أبرز الهيئات الخاصة بأمن وسلامة الملاحة البحرية وقد نظمته المرسوم التنفيذي 418-04 من خلال المواد 29-31. إذ تشير المادة 29 "يحدث لدى الوالي المختص إقليمياً وعلى مستوى كل ميناء تجاري مركز رئيسي للعمليات المستعجلة"، ويهتم المركز بتسيير جميع الأزمات في مجال الأمن البحري والمينائي وسلامتهما ويدير المركز محافظ

أمن الميناء، ووفقا للمادة 31 فإن المركز يجتمع قانونا عند وقوع حادث يعنى بسلامة الأمن البحري والمينائي، وكلما دعت الضرورة بناء على استدعاء من رئيسه. من خلال ترتيب هذه السلطات والهيآت الأمنية، وإبراز المهام الثقيلة والمسؤوليات المتعددة، ندرك الخطر الأمني القادم من البحر والذي إذا لم تتحد الجهود وتنسق التدابير والإجراءات لاهتزاز الأمن الملاحي للدول، وأثر على استقرارها.

الفرع الثاني: التدابير الأمنية لحماية الموانئ الجزائرية

في إطار حماية الموانئ الجزائرية وأمنها، أصدر المشرع الجزائري عددا من المراسيم التنظيمية¹ والتي حدّد من خلالها تأسيس محيط حماية الموانئ الجزائرية: ميناء وهران، أرزيو (بجاية)، جن جن، مستغانم، سكيكدة، و ضبط قواعد الأمن والسلامة المطبقة داخلها وكان ذلك بعد زيارة قامت لجنة أمن أمريكية لتصنيف الموانئ الجزائرية NORTHEAST MARITIME INSTITUTE NMI وخصت هذه العملية¹¹ ميناء و56 سفينة،² ويتمّ إعداد مخطط أمن الميناء من طرف الولاية بالتشاور مع السلطات الأمنية المكلفة بأمن الموانئ، وتمثل حدود الحماية والمحافظة على أمن الموانئ وسلامتها في حظر كل إنجاز أو بناء جديد أو توسعة جديدة يكون من شأنها تشكيل تهديد أو خطر على أمن وسلامة الميناء و المنشآت المينائية، كما اكدت على وجوب هدم البنايات غير الشرعية والمساكن الهشة المبنية داخل الميناء، وإزالة حطام السفن، والآليات العائمة التي تشكل خطرا، كما يمنع داخل المناطق الحساسة³ الواقعة في محيط الحماية وضع

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 367/09 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدّد محيط ميناء وهران.ص13

- المرسوم التنفيذي رقم 368/09 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدّد محيط ميناء أرزيو وبطوية.ص16

- المرسوم التنفيذي رقم 369/09 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدّد محيط ميناء مستغانم.ص19

- المرسوم التنفيذي رقم 370/09 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدّد محيط ميناء جن جن (جيجل).ص24

- المرسوم التنفيذي رقم 371/09 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدّد محيط ميناء سكيكدة.ص28

- المرسوم التنفيذي رقم 372/09 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدّد محيط ميناء بجاية.ص31

الجريدة الرسمية عدد 6 الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2009.ص2

² - Mohammed Benamar, les autorités et les organes ..., Op.cit, p 288.

³ - المنطقة الحساسة هي كل فضاء بري أو بحري يحتل نظرا لموقعه أو لطبيعته النشاطات التي تمارس به، أهمية خاصة لأمن وسلامة الموانئ.

التجهيزات السلوكية واللاسلكية واللوحات الإشهارية أو أي تجهيز حضري آخر، وممارسة السباحة والغطس أو أي رياضة بحرية أخرى، أو إيداع أي شيء على مسالك الطرقات، وممارسة أي نشاط يمثل تهديدا على أمن وسلامة الموانئ.

كما حاولت الجزائر ان توفر الحماية والأمن لجميع موانئها بتشديد رقابتها وهذا من خلال المرسوم التنفيذي الصادر سنة 2013 المتضمن تأسيس محيط حماية بعض الموانئ الجزائرية، ميناء تنس، ميناء الغزوات، ميناء دلس، والذي يعتبر امتداد للمرسوم التنفيذي الصادر سنة 2009 ، حيث تبرز في موادها 16 ما يلي:

ما1: تهدف هذه المراسيم إلى تأسيس محيط الحماية للموانئ وضبط حدودها وتحديد قواعد الأمن والسلامة المطبقة بها، ويتولى الوالي هذه الحماية طبقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها، بالتشاور مع السلطة المكلفة بأمن الموانئ.

كما تنص المادة الخامسة على منع إنجاز أي بناء جديد أو توسعة جديدة يكون من شأنها المساس بأمن وسلامة الميناء والمنشآت المينائية والسفن، وحفاظا على الموانئ تشير المادة السابعة إلى وجوب هدم البنايات المهشة المبنية داخل محيط الحماية، ووفقا للمادة التاسعة يمكن أن يمنع داخل المناطق الحساسة الواقعة في محيط الحماية:

- وضع التجهيزات السلوكية واللاسلكية واللوحات الإشهارية أو أي تجهيز حضري آخر.

- ممارسة السباحة والغطس أو أي رياضة بحرية أخرى.

- القيام بإيداع أي شيء على مسالك الطرقات.

- ممارسة أي نشاط يمثل تهديدا على أمن وسلامة الميناء.

حفاظا على السير الحسن والأمن للنشاطات المينائية تشير المادتان 10-11 إلى منع حركة ورسو أي سفينة أو آلية عائمة أخرى في المناطق الحساسة الواقعة في الجزء البحري من محيط الحماية التي تحددها السلطة البحرية المختصة بالتشاور مع السلطة المكلفة بأمن الموانئ، كما يخضع التنقل داخل محيط الحماية إلى تنظيم تحدده السلطة الإدارية المختصة بالتشاور مع السلطة المكلفة بأمن الموانئ وأشارت المادة 12 من المرسوم التنفيذي

13-15 إلى وجوب إخضاع أي صفقة أو وضع أملاك عقارية واقعة داخل محيط الميناء تحت تصرف الغير للتصريح المسبق من صاحب الملك أو وكيله لدى المصالح الأمنية المختصة إقليميا ويعلم السلطة المكلفة بأمن الميناء بذلك. وتشير المادة 13 من دات المرسوم التنفيذي، إلى أن ميزانية الدولة تتكفل بالنفقات المرتبطة بأي ميناء من هذه الموانئ فيما يخص التجديد والإشارة والإنارة والحراسة والتفتيش والمراقبة على مستوى المحيط. وتشير المادة 14 من المرسوم التنفيذي 13-15 إلى أن مخالفة أحكام هذا المرسوم تعرض المخالف للجزاء.

ونفس الإجراءات اتخذتها الجزائر فيما يخص بعض مطاراتها، من خلال تحديد محيطها وتشديد الرقابة واليقظة لمجاهة أي تهديد خارجي، وفقا للمرسوم التنفيذي 13-18¹، وما يليه الصادر بتاريخ 22 جانفي 2013.

بعد أن وقعت الجزائر على اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي، وتساعد التهديدات ايقنت ضرورة الاهتمام بالنقل البحري "ومن أجل ذلك عمدة وزارة الأشغال العمومية إلى إعداد مخطط مدير للإشارة البحرية في نوفمبر 2005، بالتعاون مع الديوان الوطني للإشارة البحرية، يهدف هذا المخطط إلى تحديد مجموعة من الإجراءات والوسائل الواجب توفيرها على المدى القصير والمتوسط للاستجابة إلى المتطلبات التقنية، والتوصيات الصادرة من طرف الوكالة الدولية للإشارة البحرية، يوصي هذا المخطط الجديد بالشروع عاجلا في بعض المشاريع التي تخص المنشآت وإنشاء المنارات البحرية".

هذا التعزيز في الأجهزة الضوئية والصوتية، فرضه ارتفاع نسبة النقل البحري، وزيادة عدد الحوادث البحرية، "كما أنشأت الجزائر نظام التشخيص الآلي، وهي الآن موظفة على مستوى مراكز الراديو بكل من الجزائر، وهران وعنابة"².

لم تكتف الجزائر بالعمل بمدونة أمن المنشآت المينائية والسفن، بل تبنت إستراتيجية أمنية، تمثلت في إجراءات وأساليب عمل وتدخل، ارتكزت حسب ما هو

¹ - الجريدة الرسمية المؤرخة بتاريخ 22 يناير 2013، العدد 05.

² - د. إسماعيل، الجزائر وقانون أمن المنشآت المينائية والسفن، مجلة الجيش 01، 2006، عدد 510، ص 40.

معمول به ميدانيا، في عمليات تفتيش دورية للقوارب باختلاف أنواعها، وبدون استثناء، قبل مغادرتها للموانئ، وعند عودتها أو خلال رسوِّها، وتشمل هذه العملية التأكد من هوية الصيادين الموجودين على متن القوارب، وتفتيشها من الداخل والتأكد من عدم وجود أي شيء محظور، كالأسلحة أو المتفجرات، وهو ما تطبقه أيضا فرق حراس الشواطئ على سفن النزهة، فضلا عن التأكد من صحة وثائق ورخص الإبحار، ولا تقتصر هذه المراقبة فقط عند مغادرة السفن الميناء أو العودة إليه، ولكن تقوم القوات البحرية إلى جانب الدوريات ليلا بمطاردة القوارب التي تتوقف بالقرب من السفن التجارية الأجنبية في عرض البحر في انتظار دورها للدخول إلى الميناء.

تضمن القوات البحرية الجزائرية في المياه الإقليمية الممتدة من السواحل الجزائرية إلى عمق 12 ميلا، أمن ما لا يقل عن 300 سفينة أجنبية، تتحرك من شرق المتوسط إلى غربه، والعدد نفسه من السفن تتحرك عموديا انطلاقا من سواحل جنوب أوروبا باتجاه السواحل الجزائرية، من خلال القيام بدوريات ووسائل الترصد، ووسائل مراقبة برية منتشرة على طول الشريط الساحلي.

من بين التدابير الجديدة التي إتخذتها الجزائر لحماية سفنها وموانئها من التهديدات مصادقتها رسميا على الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، وبروتوكول الاتفاقية لسنة 2005 وكذا بروتوكول قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد المنصات الثابتة القائمة بالجرف القاري المعتمدة بلندن 2005 والتي تهدف من خلالها المنظمة الدولية البحرية إلى تنقيح التدابير القانونية والتقنية الدولية القائمة، والنظر في التدابير الجديدة التي يتعين اتخاذها لمنع وقمع الإرهاب الموجه ضد السفن وفي مناطق الموانئ التي تتعرض لها السفن وشحناتها.

نصّ هذا البروتوكول على ضرورة اعتماد أحكام تكميلية لأحكام الاتفاقية من أجل قمع الأعمال الإرهابية التي تستهدف سلامة الملاحة البحرية الدولية وأمنها لتحسين فعاليتها، ويتضمن بروتوكول الاتفاقية كل التدابير التي يكون من شأنها حماية وصدّ أي تهديد خارجي، ومن ذلك تفتيش السفن وحمولاتها في عرض البحر واتخاذ تدابير متفق

عليها بين الدول المعنية بشكل يتسم بقدر أكبر من الأمان في الميناء الذي ترسو به السفن أو في مكان آخر¹.

كما جسدت الجزائر اهتمامها بدعم الأمن البحري، من خلال الملتقى العربي الإفريقي حول مدونة الأمن البحري ISPS في أبريل 2005. بمعهد بوسماعيل تيبازة، بحضور الأمين العام لوزارة النقل والجماعات المحلية، ويعتبر الثاني من نوعه حيث أقيم ملتقى أول في أكتوبر 2004، وقد ساهم في تنظيمه المكتب البحري الفرنسي (Viritas) والمنظمة البحرية العالمية (IMO)، وكان ذلك بعد مصادقة الجزائر على المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن ISPS في الفاتح من جويلية 2004، وقد شهد هذا الملتقى مشاركة عريضة لخبرات دولية عربية وإفريقية².

كما تمّ اعتماد نظام جديد حول تسيير الأمن البحري والمينائي وتبادل المعلومات سنة 2012، لتفعيل وتعزيز الأمن على مستوى موانئ الجزائر وحسب وزير النقل فإنّ المركز العملي الذي تمّ تدشينه لأمن السفن والمحطات المينائية، والذي خصص له غلاف مالي قيمته 160 مليون أورو سيوفر كل الشروط الأمنية في المياه الإقليمية الوطنية والسواحل والموانئ بالجزائر، وتولى إنجاز هذا النظام مجمّع مكوّن من مؤسستي سويديتين، ومؤسسة كورية، حيث سيسمح بمجرد تشغيله بالقيام بكلّ الإجراءات التجارية على مستوى الموانئ بطريقة إلكترونية، و يسمح هذا الإجراء إضافة إلى تعزيز المراقبة على مستوى الأرصفة والموانئ ومناطقها الحساسة، و دخولها عبر شبكة الكاميرا، إلى ضمان تسيير حركة السفن الجزائرية والأجنبية، على طول الساحل الوطني، ولأداء مهامه على أحسن وجه زوّد بمركز عملياتي وطني مقرّه العاصمة، وكذا ثلاث مراكز جهوية (وسط،

¹ - مرسوم رئاسي 272/10 مؤرخ في 26 ذي القعدة 1431، الموافق لـ 03 نوفمبر 2010 يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة الملاحة البحرية، المجرر بلندن 14 أكتوبر 2005، الجريدة الرسمية عدد 69، المؤرخة في 14 نوفمبر 2010، ص 02.

المرسوم الرئاسي رقم 06-135 الجريدة الرسمية عدد 23 المؤرخة في 12 أبريل 2006 بروتوكول قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد المنصات الثابتة القائمة بالجرف القاري المعتمدة بلندن 2005

² - code international de sûreté maritime, siminaire à Bou Ismail (Tipaza), Mai 2005, in le phare N° 73, p 7.

غرب، شرق) تعمل بالتنسيق مع مختلف مؤسسات الأمن الوطنية على غرار حراس السواحل والدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني والحماية المدنية، كما يكلف المركز العملياتي لأمن السفن والمحطات المينائية بالسهر على أمن المنشآت القاعدية والبحرية طبقا لمقاييس المنظمة البحرية الدولية، وتتوفر هذه الهيئة على وسائل اتصال عصرية تقوم أيضا بمهمة إنشاء بنك للمعطيات حول الحوادث التي تقع على مستوى المنشآت القاعدية، ومجهزة بأداة للكشف الآلي على السفن المعطلة أو تلك الراسية على مستوى الأرصفة للسماح بمعرفة هذه السفن عن بعد، وطبيعة حمولتها.

خلصت تقارير أوروبية وأمريكية إلى تصنيف الجزائر كأبجح الدول في مكافحة آفات العصر من بين دول شمال إفريقيا، والمغرب العربي، وهي تقارير استندت في جزء كبير منها على ما أوردته أهم الصحف الجزائرية على لسان جهات رسمية حول الوضع الأمني ومكافحة الإرهاب وتهديب المخدرات والجريمة العابرة للحدود، وأرجعت التقارير نجاح الجزائر في إحراز قفزة نوعية فيما يتعلق بالوضع الأمني، إلى التنسيق الأمني القوي الداخلي بين الأجهزة العسكرية، وشبه العسكرية، كما سبق وأشارت إليها في الفصل الثاني من الباب الأول، وكذا مقارنة الكفاءات فيما يتعلق بالقدرات القتالية، وتشكيل نخب متخصصة في الأجهزة الأمنية، وكذا التعاون العسكري بين الجزائر وباقي دول الجوار، والدول العظمى، وتدخل كلها في إطار تبادل المعلومات ورفع القدرات وتحديث الإمكانيات فيما يتعلق بمحاربة الإرهاب وتهديب الأسلحة والمخدرات والإجرام العابر للحدود، حيث يعتبر حرس الحدود سدّ في وجه المهاجرين غير الشرعيين الأفارقة، ويبقى حراس السواحل والقوات المسلحة عين على الحراسة والتهديب، حيث خصصت في إطار مخطط الإنقاذ في عرض البحر إمكانيات جدّ متطورة اقتنتها الجزائر خلال 2009 للتدخل السريع وإنقاذ الأرواح في عرض مياه المتوسط¹.

¹ - سامر رياض، الجزائر أبجح دول المنطقة في مكافحة الإرهاب وتهديب الأسلحة والمخدرات، بتاريخ 2009/12/30 من الموقع الإلكتروني:

كما أكدت الجزائر في العديد من المحافل الدولية على ضرورة تحديد مفهوم الأعمال الإرهابية، لتفادي التبريرات المقدمة في مثل هذه السلوكات، أو التلاعب بها واستعمالها لأغراض أخرى، باعتبار الجزائر رائدة في مجال مكافحة الإرهاب ما أدى بحلف الناتو إلى الاستعانة بالخبرة الجزائرية في مكافحة الإرهاب في حوض المتوسط.

في ظل التعاون المشترك، واكتساب الخبرات في مجال الأمن البحري، تسعى الجزائر دائما إلى الاشتراك مع الدول الأجنبية ذات الخبرة في تمارين ومناورات بحرية عسكرية مشتركة، ومن أهمها المناورات العسكرية بين الجزائر وفرنسا - راييس حميدو - ففي إطار النشاط السنوي للتعاون العملي بين الجزائر وفرنسا - راييس حميدو 2013 - أجرت الفرطاقة "دويلاكس" سلسلة من المناورات مع سفينة قلعة بني حماد، وهدفها هو تطوير وتوطيد العلاقة والشراكة بين القوتين البحريتين على الصعيد العملي.

تمحورت التدريبات حول الأمن البحري، ونشاط الدولة في البحر، بغية تعميق العمل بين البلدين في مجال التنسيق خلال عمليات الإنقاذ ومكافحة التهريب، كما تمت عدة مناورات في فرنسا والجزائر، شملت تمارين حول الإنقاذ محاكاة توقيف ومراقبة السفن، وإطلاق نار بالمدافع، ومساعدة في عرض البحر وإنقاذ الغرقى، وأثبتت هذه المناورات قدرة البحريتين على التعاون والعمل سويا بكل فعالية¹.

كما قامت القوات البحرية، ممثلة في حراس السواحل بإنقاذ ومساعدة السفينة التجارية الأمريكية، والتي كانت متجهة إلى قناة السويس (مصر) إثر تعرضها لعطب بعرض البحر، تلبية لنداء استغاثة، وتم تلبية النداء بواسطة قاطرة أعالي البحار (الحديد) من ميناء أرزيو، حيث كانت تبعد 55 ميلا بحريا من شمال شرق بلدية بن عبد المالك رمضان (مستغانم) وبعد تصليح العطب واصلت السفينة سيرها².

¹ - مناورات عسكرية بين الجزائر وفرنسا، راييس حميدو، الموقع الإلكتروني: منورات عسكرية www.am-bafrance-dz.org

² - إنقاذ ومساعدة سفينة تجارية أمريكية بعرض البحر مستغانم

www.elkhabar.com/ar/autres/dernieres.../411272.html

كما شرعت البحرية الجزائرية والتونسية في تمارين لمواجهة أي تهديد بحري لبيي (17 سبتمبر 2014)¹.

وتبقى مدونة أمن المنشآت المينائية والسفن اقتراح أممي جدير بالتقدير، أخذت منه الجزائر ما يتناسب ويتلاءم مع قوانينها ويتمشى مع سياستها الداخلية والخارجية، حيث عيّنت سلطات جديدة بمقتضى المرسوم 418/04 تختص بالأمن البحري والتي يترأسها الوالي المختص إقليمياً، بالإضافة إلى إحداث مناصب أمن جديدة، ضابط أمن السفينة والشركة والميناء، وهي مهام وسلطات قلّصت من دور السلطات السابقة خاصة محافظة أمن الميناء، بحيث أصبحت عضو في اللجنة المحلية للميناء، بعدما كانت تترأسها، كما حصرت مهامها على المركز المدير للعمليات الاستيعالية.

¹ - البحرية الجزائرية والتونسية تشرعان في تمارين لمواجهة أي تهديد بحري لبيي، الموقع الإلكتروني:

الخاتمة

الخاتمة:

بالنظر للأهمية الكبيرة لهذا الموضوع، خصوصا أمام حركة النشاط التجاري البحري، والتهديدات المتزايدة لأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن، بات لزاما على الدول التقييد بما جاءت به الاتفاقيات والقوانين والقرارات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، انطلاقا من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر التي كانت وراء اعتماد العديد من الاتفاقيات والقوانين الدولية البحرية، كالقانون الدولي لسلامة البحرية ISM والقانون الدولي لأمن المنشآت المينائية والسفن ISPS موضوع الدراسة. ومن خلال ما عرض حاولت التأكيد على أهمية السلامة البحرية، في دعم متطلبات الأمن البحري، وطبيعة العلاقة التكاملية بينهما، فضمن شروط وقواعد السلامة البحرية على متن السفينة والمنشآت المينائية، بتوفير سفن صالحة للملاحة البحرية، واحترام المقاييس والمواصفات الدولية لبنائها، ومدتها بالأجهزة والمعدات الحديثة المساهمة في سيرها بأمان، ورصد ومواجهة المخاطر والحوادث البحرية من خلال أجهزة رصد واتصالات حديثة، وإن كانت لا تقضي نهائيا على الحوادث فإنها تساهم في التقليل منها ومن حدتها وجسامتها، وهذا ما يؤكده وجود كوادر بشرية مدربة ومؤهلة ومكونة من الناحية العلمية والتقنية، وملمة بمخاطر البحر ومشبعة بثقافة السلامة والأمن، مما يتيح لها القدرة على مجابهة المخاطر، والتنبؤ بها لخبرتها، وإدراكها منها لأهمية النقل البحري ودوره الهام في دفع حركة التجارة الخارجية، هذا ما يبرر وجوب توفير المناخ الملائم والبيئة الصالحة لهذا العنصر الهام لمباشرة عمله بكل فاعلية ورضا، هذا إضافة إلى الالتزام بتطوير البنى التحتية للموانئ ومنشآتها ووسائل إدارتها، فالميناء يلعب هو الآخر دورا أساسيا في صناعة النقل

البحري، باعتباره المنفذ الشرعي لدخول الأشخاص والبضائع، والمحطة التي ترسو بها السفن متعددة الأنواع والجنسيات، ما يجعل الاهتمام به أمرا مهما لتسهيل عمليات التداول التجاري، وذلك بتوفير الأجهزة الحديثة التي تضمن سلامته وأمنه ومكانته الاقتصادية، والتأكد من كفاءة الأشخاص القائمين به لتجنب الحوادث التي تنجر عن نشاطاته والتي قد تسبب أضرارا على مستوى الأرصفة والأسطح وكذا على العاملين إضافة لتلويث البيئة البحرية، كما أن الموقع الحساس وللموانئ يتطلب إحاطته بأجهزة أمنية متعددة يتجلى دورها في حماية الإقليم البحري، وقد أشرت إليها في الباب الاول الفصل الثاني وبينت اهتمام الجزائر بتنصيبها في كل الموانئ الجزائرية حيث أثبتت دورها في مجال الحد من ظاهرة الهجرة غير الشرعية والتهريب والتدخل في مجال الإنقاذ البحري.

حفاظا على هذا الانسجام بين ما يقدمه الميناء بمنشآته والسفن، لابد من خلق نوع من التنسيق بينهما، وذلك بالاهتمام بأجهزة الاتصالات الحديثة التي تمكن السفينة من إطلاع السلطات والإدارات المينائية بكل طارئ قد يعترضها.

إجراءات السلامة البحرية إذن ، تعتبر من أهم متطلبات الأمن البحري فلتجسيد الأمن يجب توفير السلامة البحرية والتشبع بثقافتها، فحرص الحكومات والأشخاص عليها، يسهل تطبيق ما جاءت به المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن، والتي حاولت وضع إطار دولي موحد حددت من خلاله مجموعة من الأحكام والإجراءات الموجهة ضد الإرهاب والأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية.

أمام التحولات التي شهدتها العالم خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، كان لابد من وضع هذه الإجراءات البناءة لحماية النشاط البحري، باعتباره أصبح يمثل أداة خطيرة تهدد أمن وسلامة الدول، وذلك بالتطبيق العاجل لها على مستوى المنشآت المينائية والسفن. كما أن المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن، أسهمت فعلا في التقليل من حجم المخاطر البحرية، ولكنها ورغم هذا الكم الهائل من القواعد الأمنية وما لحقها من قوانين وقرارات واتفاقيات دولية، فإن الحوادث البحرية لا تزال تتوالى وهجمات القراصنة والإرهاب لا تزال موضوع الساعة، وعمليات التهريب والهجرة لا تزال تهدد اقتصاديات الدول وربما أرجع السبب إلى التكاليف الباهظة التي تلزم لتطبيق متطلبات المدونة، وخاصة الفصل "أ" الذي يتضمن المتطلبات الإلزامية، والتي تلزم الحكومات بضرورة تطوير موانئها وسفنها وتوفير الأجهزة الالكترونية الحديثة، وخلق وظائف بشرية جديدة تتطلب نفقات التكوين والتأهيل والأجور، وأجهزة رصد ورقابة متطورة لرصد المخاطر القادمة من البحر، وأجهزة تفتيش الكترونية، والتعامل بالمستندات الالكترونية، وكلها إجراءات مهمة وبناءة للحفاظ على الأمن البحري، ولكنها تنقل كاهل الدول الفقيرة والنامية رغم حرصها على أمن وسلامة إقليمها البحري.

حيث يمكن القول أن هذه الإجراءات صنفت الدول إلى صنفين دول نظيفة وهي الخاضعة لقانون أمن المنشآت المينائية والسفن بحيث تعتبر منشآتها وسفنها نظيفة، وتستقبل لدى بعضها البعض ودول غير نظيفة وهي التي لا تخضع سفنها ومنشآتها المينائية لأحكام المدونة لعدم قدرتها على الاستجابة لهذه المتطلبات، وبالتالي لا يتم التعامل معها. وهذا ما يعود بالسلب على تعاملاتها التجارية، إذ غالبا ما تعرض سفنها للحجز

وهو من أخطر الإجراءات التي تمس السفن التجارية، وتؤثر على اقتصادها الداخلي وتعاملاتها التجارية الخارجية. من هنا نجد أن تطبيق المدونة لقي صعوبات لدى الدول النامية مع العلم ان اكثرها يعد المصدر للتهديدات الدولية لتنامي الظاهرة الاجرامية بها فالحديث عن الصومال أو اليمن حاليا ومضيق باب المنوب وعدن، حديث عن القرصنة البحرية ومخاطرها وعن الإرهاب البحري، والتهريب المتزايد للأسلحة والمخدرات وغيرها، فعدم قدرة هذه المناطق على توفير متطلبات المدونة لسلامة وأمن موانئها جعلها مصدرا للجريمة البحرية الدولية، وما يسهم أكثر في ذلك هو توقعها على شريط ساحلي شاسع، ونقص إمكانيات الرقابة الأمنية الممتدة عبره، إضافة إلى انعدام الاستقرار الداخلي، والذي أدى إلى انتشار الفقر والحاجة، وانعدام السياسة الحكيمة في التسيير، وهي عوامل أسهمت في جعل هذه المناطق الاستراتيجية والتي تعتبر معبرا للتجارة الخارجية لكل من دول أوروبا وأمريكا مكمنا للخطر على مصالح الدول الكبرى، فبدلا من الإجراءات الأمنية المستعصية والعقوبات الردعية في حق الدول، وحرصا على المصالح المشتركة.

كان على الدول المتقدمة والغنية، بدل التدخل في الشؤون الداخلية لهذه الدول بحجة القضاء على الإرهاب البحري والقرصنة المتنامية والجريمة البحرية، والذي اعتبر خرق لحقوق الإنسان، وزاد من شدة التوتر بدافع الانتقام. القيام بمساعدة هذه الدول بحلول تنموية من خلال تدعيم المشاريع التنموية، وإعادة بناء هذه الدول بإعادة الثقة إلى إمكانياتها الاستراتيجية، لتوفير الاكتفاء الذاتي، وخلق فرص عمل تضمن لهم العيش الكريم. فالاهتمام بالعنصر البشري من خلال تفعيل الجانب التنموي من شأنه المساهمة في

خدمة المصالح الداخلية والدولية، فالأمن الدولي يبدأ بضمان الأمن الداخلي، فالمخاطر البحرية سواء الحوادث أو الأعمال غير المشروعة لا يمس ضررها دولة واحدة أو دولا معينة وإنما وقوعها يؤثر على استقرار المجتمع الدولي ككل، هذا ما يتطلب ضرورة التعاون الدولي، وخاصة بين الدول المتجاورة للحد من فرص التهريب والتسلل والهجرة غير الشرعية، ويكون ذلك بالتنسيق بين أجهزتها الأمنية المكلفة بحماية الحدود وعقد الاتفاقيات الثنائية للقضاء على كافة السلبيات التي تؤثر على الاستقرار البحري الدولي، ومساعدة الدول الغنية للدول النامية بمدّها ببعض الأجهزة الحديثة وتكوين كوادرها في معاهد خاصة.

يمكن القول أخيرا أن المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن قد نجحت إلى حد ما في تحقيق أهدافها، وتأثيرها على صناعة النقل البحري كما يمكن التأكيد على أن الجزائر باعتبارها من دول المتوسط ومن الدول الطاقوية قد التزمت بتطبيق المدونة البحرية، من خلال اعتمادها لأهم متطلباتها في تشريعاتها الداخلية إدراكا منها بأهمية النقل البحري ووجوب الحفاظ على أمنه واستقراره بمحاربتها الجريمة البحرية وخاصة التهريب والهجرة غير الشرعية.

الأمن البحري المطلق لا يمكن تطبيقه على أرض الواقع، فرغم التقدم العلمي والتكنولوجي في وسائل الحماية والمراقبة الأمنية إلا أن المنظمات الإرهابية والإجرامية لا تزال تطفو على السطح. ويعود أمر الحفاظ على السلامة والأمن البحري إلى جميع الشركاء والعاملين في المجال البحري، من شركات ملاحية وسلطات مينائية، وحكومات وكوادر بشرية بالتعاون المستمر مع المنظمة البحرية الدولية بعيدا عن المصلحة الخاصة،

لأن المجال البحري يشكل مصالح مشتركة، يجب أن تأخذها الدول الكبرى بعين الاعتبار لضمان مصالحها وحاجاتها لثروات هذه الدول وذلك بدعم الدول الغنية لمشاريع التنمية ومساعدة الدول النامية التي لم تعد تستطيع ملاحقة التعديلات والتطور المستمر لمعايير الأمن والسلامة.

العلاقة بين الأمن والتنمية علاقة وطيدة، ادتعتبر من المسائل الضرورية للحياة والعيش الكريم والطمأنينة، وهي علاقة تفرض ضرورة تجاوز القوة والإكراه والردع، وبناء مجتمع دولي بأسلوب يستثمر العنصر البشري استثمارا ناجا ومتميزا باعتباره الثروة الحقيقية للشعوب، والسبيل لتحقيق الرفاهية والأمن والاستقرار، وخاصة في مجال هام وهو قطاع النقل البحري، فلا يمكن تحقيق الأمن البحري حاليا إلا في إطار جهد دولي منسق ومتوازن مبني على العدالة في الطرح والتضامن في تحمل التبعات، وهذا ما يستدعي من جميع الدول معالجة جدية لأكبر الإشكالات المعاصرة حيوية وتعقيدا، بما يخدم المصالح المشتركة لجميع الدول.

وبهذا أكون قد وصلت إلى إنهاء هذا العمل، الذي أتمنى أن يكون إضافة متواضعة في مجال البحث العلمي، وأن أكون قد وفقت في الإجابة عن الإشكالات المطروحة، وما توفيقني إلا بالله العلي العظيم.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا : المؤلفات العامة .

- أحمد عبد العليم شاكر، المعاهدات الدولي أمام القضاء الجنائي دار الكتب القانونية، مصر، 2006.
- الأسير وهيب، القانون البحري السفينة - أشخاصها، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.
- جلال وفاء محمدين ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1997.
- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
- حسني لعروسي، تلوث البيئة وملوثاتها، مكتبة المعارف الحديثة، الإسكندرية، 2000.
- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 1994.
- سوزان حسن ، عقد النقل بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، 2004.
- طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2007.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري السفينة النقل البحري الحوادث البحرية التامين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
- عبد الرزاق الخادمي، الهجرة السرية واللجوء السياسي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012.
- عبد العزيز العشاوي، أبحاث في القانون الدولي الجنائي، الجزء الأول، دار هومة، الجزائر.
- عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري ، دارالفكر والقانون، المنصورة ، الطبعة الأولى، 2011.
- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.

- عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، منشأة المعارف إسكندرية، بدون سنة.
- علي البارودي محمد فريد العريبي محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، طبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2012.
- لطيف جبر كوماي، القانون البحري السفينة- أشخاص الملاحة النقل -التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1989.
- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011.
- محمد العباسي ، إدارة عمليات النقل ، منشأة المعارف ، مصر ، 2000.
- محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- محمد جميل بيرم ، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، بيروت، 2004.
- محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
- محمد غريب عبد العزيز ، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 2004.
- محمد فريد العريبي وهاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي البحري، الجزء 5، منشورات الزين الحقوقية، لبنان، 2012.
- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر، عنابة، 2010.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- ممدوح شوقي مصطفى كامل، الأمن القومي والأمن الجماعي الدولي، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، مطبعة القاهرة والكتاب الجامعي، 1985.

- نصر الدين ماروك، جريمة المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر ، 2007.
- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، 2004.
- هشام فرعون، النقل البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1985-1986.
- يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون البحري، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية، 2013.
- ثانيا : المراجع المتخصصة.**
- أحمد حسني ،الحوادث البحرية التصادم و الانقذاد منشأة المعارف الإسكندرية.
- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2010.
- أحمد محمد الجمل، حماية البيئة من التلوث، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة.
- إيمان حسن فتحي الجميل ، الحوادث البحرية، المكتبة الجامعية الحديثة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.
- إيمان فتحي الجميل حسن ، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري ،القطر البحري ، الإرشاد البحري) دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
- أيمن سعيد زكريا شمسية، الحماية الجنائية للسفن داخل الموانئ البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.
- جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- حسام الدين الأحمد ، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى، 2010.
- حسني العروسي، تلوث البيئة وملوثاتها، مكتبة المعارف الحديثة، الإسكندرية.

- صبيحة علي صداقة، النظام القانون لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قاريونس بنغازي، الطبعة 1، 1996.
- عبد القادر حسين العطير ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 1983.
- عبد الله محمد الهواري ، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية، المنصورة، طبعة أولى، 2010.
- علي الشرقاوي، تنظيم وإدارة الموانئ، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية.
- كمال حمدي، عقد العمل البحري منشأة المعارف الاسكندرية 2002.
- محمد سلامة الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- محمد سيد حسين، الآليات الأمنية للتعامل مع غرق السفن، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2009.
- محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، سنة 2003.
- محمد عبيد النرنثاني إبراهيم ، الهجرة غير الشرعية والمشكلات الاجتماعية ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية، 2008.
- محمد وسيم غالي ، القانون البحري ومعاملات السفن : معاهدة سولاس ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، الإسكندرية، بدون سنة.
- ثالثا : الرسائل والمذكرات.**
- بن عصمان جمال ، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2008-2009.

- تمام شوقي، ممارسة الشرطة البحرية الجمركية من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ ، مذكرة تربص ، مفتشية أقسام الجمارك ، عنابة، المدرسة الوطنية للإدارة ، الفرع إدارة الجمارك، السنة الدراسة 2003 - 2004.
- تبياني وهيبة، الأمن المتوسطي في إستراتيجية الحلف الأطلسي، دراسة حالة: ظاهرة الإرهاب، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، الجزائر، 2014.
- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008.
- رشيد بن فريجة، جريمة مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، مذكرة ماجستير، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.
- سلطان بن محمد المطيري، التنسيق بين الأجهزة الأمنية في الموانئ البحرية بمنطقة المدينة المنورة ودوره في تحقيق الأهداف الأمنية، رسالة ماجستير في العلوم الإدارية، جامعة نايف للعلوم الأمنية قسم العلوم الإدارية الرياض، 2009.
- عادل الجطاري ، القانون الجنائي البحري المغربي وتحدياته الراهنة، رسالة لنيل دبلوم الماستر ، جامعة محمد الخامس السنوسي، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، الرباط، 2007-2008.
- عباس شايعة، الظاهرة الإرهابية بين القانون الدولي والمنظور الديني ، رسالة دكتوراه علوم في القانون ، تخصص: قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر ، باتنة ، الجزائر، 2010.
- فليسي زهور، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير القانون الخاص، جامعة الجزائر، كلية الحقوق.
- قارون عمران، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM-CNAN)، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، معهد العلوم الاقتصادية، 1996-1997.

يوسف تيليوانت ، المصحلة الوطنية لحراس الشواطئ ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة والمؤسسات العمومية، جامعة الجزائر، يوسف بن خدة ، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009.

رابعاً: المجلات.

بن عمار محمد ، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية ، العدد الأول 1993.

فاطمة الزهراء محمد الشريف وأ. فوزية رميني ، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا العدد السابع.

غشة مولود، مؤسسة البناء والتصلح البحري، من أجل دعم قدراتنا الدفاعية البحرية، مجلة الجيش (5)، عدد 490، سنة 2004.

مقراني سمير، العولمة محاولة لتحديد المفهوم والأبعاد، مجلة الشرطة، عدد 68، 2003. أحمد طاعن السدان ، تنازع القوانين في الإنقاذ البحري، مجلة الحقوق ، قسم القانون الدولي ، جامعة الكويت ، العدد رقم 1 ، سنة 1987.

مجلة الموانئ البحرية التجارية ، منشورات المطبعة الرسمية للجمهورية التونسية، 2001. القوات البحرية الجزائرية – أمراء البحر. مجلة الجيش، العدد الأول، جويلية 2012. الجواني رشيدة، قانون أمن منشآت السفن والموانئ آلية في خدمة الأمن البحري، مجلة الجيش "الجزائر"، العدد 490، 2005.

طالب حسين حافظ، الأدوار الجديدة لحلف الناتو بعد انتهاء الحرب الباردة، مجلة الدراسات الدولية، العدد 46، 2006.

عبد الفتاح كوميل، التعاون بين الجزائر وحلف الناتو : تقييم وآفاق، مجلة الجيش، العدد 50، ديسمبر 2005.

كياي نسيمة، آيت عمران مليكة، التلوث البحري، مجلة الجيش، العدد 515، 2006. محمد فاروق عبد الحميد كامل ، التهريب البحري للمخدرات، تقنيات مكافحة والتعاون الدولي في تنفيذها ، الفكر الشرطي، المجلد 12، العدد (47) ، 2003.

الطيب بن لمقدم، قراءة في النظام القانوني للموانئ، (ق 15/02) مجلة الفقه والقانون، العدد الأول، نوفمبر 2012.

خامسا: المراجع باللغة الفرنسية.

Ouvrages :

Alain R.Bertrand, transport maritime et pollutions accidentelle par pétrole, fait et chiffres (1951-1999), édition technique, Paris cedex, 15, France, 2000.

Fatima Zohra Mohamed Cherif, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie problèmes et perspectives, office des publication universitaires ;Ben-Aknoun, année 2004, Algérie.

George Ripert, droit maritime, tome3, ED. Rousseau, paris, 1953.

Georges Ripert, Droit maritime, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950, N° 309.

Pierre Bonassies Christian Scapel droit maritime L.D.G., 2006.

René Rodière, droit maritime, Dalloz, Paris, 1997.

René Rodière, le navire, droit maritime Français, 1980, n° 318.

Mémoires:

Angélique Morosi, la mise en application du code ISPS, Maser II, droit maritime et de transports, 2005, faculté de droit et de sciences politiques, Paul Cézanne AIX-en- provence.

Chichkine Pierre, « terrorismes, et droit maritimes », master 2 droit maritimes et des transport, faculté des droits, Université d'aix Marseille3, année Universitaire, 2007-2008.

David Peano, sécurité et sûreté maritime ; de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre, diplôme d'études supérieures spécialisées en droit maritime et des transports, Faculté de droit et sciences politiques, d'Aix-Marseille, année 2003,.

Delfau Simon, La sûreté maritime ETAT Des lieux ; mémoire du DEA de droit maritime et océanique, Faculté de droit et de sciences politiques de Nantes, Année universitaire 2004.

Ouhadj Saliha, la mise en œuvre de l'ISM code par les compagnes maritime, mémoire pour l'obtention du D.E.S de droit maritime des transports, faculté de droit et des sciences politiques d'AIX Marseille, Année 1999.

Pierre Delfaud, la sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises, Réseau transnational atlantiques économiques et coclaux avec la participation du l'union européenne projé cofinancée par le FEDER, Atlantic, Mai 2005.

Articles et revues spécialisées:

- Abdelkader Badaoui, évolution des ports algériens et axe de leur développement à moyen et long termes, in Phar N° 66, Septembre 2004.
- Belkhir Ikkache, quelque réflexion sur l'assistance maritime, in le phare N° 30 Octobre 2001, et René Rodiere, droit maritime.
- Belkhire Ikkache, l'état du pavillon face à des obligations en matière de contrôle des navire, in le phare n° 43 novembre 2002.
- CNAN, "le Batna", déséchoué, in le phare, n° 71, Mars 2005.
- Fatima Boukhatmie, les auxiliaires du transport maritime en droit algérien, DMF 03, 2008, N 690.
- La sécurité des navires et de leurs équipages, des résultats inégaux, un contrôle inadapté, Rapport public thématique, cour des comptes, paris, novembre 2012.
- Mohamed Benamer, Assistance et sauvetage en droit algérien, Revue Maghrébine de droit n° 05, Tunis, 1997.
- Mohamed Kahloula, la protection juridique du milieu maritime en droit Algérien et la nécessité d'une coopération inter Maghrébine, Revue juridique et économique, N° 1, 1995.
- Mohammed Benamar, l'action de la marine nationale Algérienne dans le domaine de la navigation maritimes, le droit maritime français, direction administration, rédaction, Moreaux sa 190, Boulevard Haussmann, 75008 Paris.
- Mohammed Benamar, les autorités et les organes en charges de la sûreté des navios et des installations portuaires en Algérie (code ISPS), études de droit, Mélanges en hommage à Abdablah Benhamou ouvrage publié avec le soutien du recteur de l'université Abou Bekr Belkaid de Tlemcen.
- Sami Amine, la nécessité de réorganisation du secteur portuaire en Algérie, in le phare n° 43, Nov 2003.
- Sami Amine, Rétrospectives du systèmes portuaires Algériens, in le phare n° 03, Nov 2002.
- Site internet:
- Agent de sécurité d'installation portuaire, site internet, [www.ropexcaraites.com/surté-it-securité/agent de sécurité installation portuaire asip](http://www.ropexcaraites.com/surté-it-securité/agent%20de%20sécurité%20installation%20portuaire.asp).
- Fiche N° 15 sécurité dans les ports, site internet : [www.officierdeport.com/wa .../ fiche 2015 - 12 - 20 sécurité 20 portuaire.do](http://www.officierdeport.com/wa.../fiche%202015%20-%2012%20-%2020%20sécurité%20portuaire.do).
- Radiologique, biologique ou chimique (NRBC) : conférence Européenne des Ministres des Transports, la sûreté du transport international des conteneurs, p 66 site internet.
- [http://www.international transport forum.org/pub/pdf/05containetsef.pdf](http://www.international%20transport%20forum.org/pub/pdf/05containetsef.pdf).

سادسا : النصوص القانونية.

1- الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

- مرسوم رئاسي 10-272 مؤرخ في 26 ذي القعدة 1431، الموافق لـ 03 نوفمبر 2010 يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة الملاحة البحرية، المحرر بلندن 14 أكتوبر 2005، الجريدة الرسمية عدد 69، المؤرخة في 14 نوفمبر 2010.

- الاتفاقية الدولية لساعات العمل وإعداد العاملين على ظهر السفن، المؤرخة في 24 أكتوبر 1936، ولم تدخل حيز التنفيذ.

- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس 1974، الجزائر صادقت عليها بموجب المرسوم 83-510 المؤرخ في 30 غشت 1983، جريدة رسمية رقم 36.

- الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر 1978، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 88-88 المؤرخ في 31 مارس 1988، جريدة رسمية رقم 17.

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، صادقت عليها الجزائر في 10 يناير 1996، لم ينشر النص الكامل لهذه الاتفاقية ولا ترجمته إلى اللغة العربية في الجريدة الرسمية.

- بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة الملاحة البحرية، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010، جريدة رسمية رقم 69.

- اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 الجزائر بصدد المصادقة عليه.

- اتفاقية التعاون بين الجزائر وبلغاريا في مجال الملاحة البحرية المصادق عليها بمقتضى المرسوم الرئاسي 14/171 الموقعة بتاريخ 2 نوفمبر 2011، الجريدة الرسمية عدد 35 المؤرخة في 17 يوليو 2014.

- المرسوم الرئاسي رقم 11-471 يتضمن التصديق على اتفاقية التعاون في ميدان النقل البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية الفيتنام الاشتراكية، الموقعة بالجزائر في 28 فبراير 2001، المؤرخ في 28 ديسمبر 2011، جريدة رسمية رقم 07.
- المرسوم الرئاسي رقم 13-419 يتضمن التصديق على اتفاقية التعاون في ميدان النقل البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة دولة قطر الموقعة بالجزائر في 7 يناير 2013، جريدة رسمية رقم 66.
- المرسوم رقم 81-02 يتضمن المصادقة على بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات لسنة 1976، المؤرخ في 17 يناير 1981، الجريدة الرسمية، عدد 03.
- المرسوم رقم 88-88 الممضي في 26 أبريل 1988 يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية سنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار شهادات أعمال النوبات للعاملين في البحر، الجريدة الرسمية العدد 17.
- المرسوم رقم 88-108 يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن السفن وحول بروتوكول 1978 المتعلق بها، الجريدة الرسمية، عدد 22.
- اتفاقية البحث والإنقاذ في البحر المبرمة في 27 أبريل 1979 بهامبرغ، الجريدة الرسمية عدد 64، المؤرخة في 16 نوفمبر 1982، انضمت لها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 340-82 الممضي في 13 نوفمبر 1982، الجريدة الرسمية عدد 64، المؤرخ في 16 نوفمبر 1982.
- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ، الموقعة في بروكسل في 23 ديسمبر 1910، الجزائر صادقت عليها بموجب المرسوم 64-70، المؤرخ في 02 مارس 1964.

– الاتفاقية الدولية رقم 147 المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية –
المعتمدة بجنيف – في 29 أكتوبر 1976، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 134-06
المؤرخ في 10 أبريل 2006، جريدة رسمية رقم 23.

– مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض
المتوسط الموقعة بمالطا بتاريخ 11 يوليو 1997، المصادق عليها بمقتضى المرسوم الرئاسي
58/2000، الجريدة الرسمية عدد 13، المؤرخة في 15 مارس 2000.

2- القوانين:

– القانون رقم 07-79 المؤرخ في 26 شعبان 1399 الموافق لـ 21 يوليو 1979 المتضمن
قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 30 مؤرخة في 24 يوليو 1979.
– قانون رقم 10-98 الممضى في 22 أوت 1998، يعدّل ويتمّ القانون 07-79 المتضمن
قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 61، مؤرخة في 23 أوت 1998.
– قانون رقم 04-06 ممضى في 20 فبراير 2006 يعدّل ويتمّ الأمر رقم 07-95 المؤرخ في
23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 2006 يتضمن قانون التأمينات.
– القانون رقم 01-14 المؤرخ في 4 ربيع الثاني 1435 الموافق لـ 4 فبراير 2014 يعدّل
ويتمّ الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 8 جويلية 1966
والمتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية، عدد 16، مؤرخة في 16 فبراير 2014، العدد
07.

– القانون رقم 05-85 المؤرخ في جمادى الأولى 1405 الموافق لـ 16 فبراير 1985
المتضمن حماية الصحة وترقيتها، الجريدة الرسمية، عدد 08 مؤرخة في 17 فبراير 1985.
– القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المؤرخ في 19 يوليو
2003، الجريدة الرسمية، عدد 08.

2- الأوامر :

- أمر رقم 12-73 مؤرخ في 29 صفر 1393 الموافق لـ 03 أفريل 1973، يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، الجريدة الرسمية عدد 28، مؤرخة في 06 أفريل 1973.

- الأمر رقم 09-06 المؤرخ في 19 جمادى الثانية 1427 الموافق لـ 15 جوان 2006، المعدل والمتمم للأمر 06-05 المتعلق بمكافحة التهريب، الجريدة الرسمية، عدد 47 مؤرخة في 19 جويلية 2006.

- الأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون 05-98 الجريدة الرسمية، عدد 47، مؤرخة في 27 يونيو 1998.

- الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات، المؤرخ في 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية عدد 13، معدل وتمم بالقانون رقم 04-06، المؤرخ في 20 مارس 2006، الجريدة الرسمية، عدد 15.

3- المراسيم:

المرسوم رقم 84-386 المؤرخ في 22 ديسمبر 1984 المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية لتصنيف النقاط الحساسة وتحديد مهامها، الجريدة الرسمية عدد 69، المؤرخة في 26 ديسمبر 1984.

- المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 04 أوت 1984، المتضمن تحديد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية الخاضعة للقضاء الوطني، الجريدة الرسمية عدد 32 المؤرخة بتاريخ 07 أوت 1984.

- مرسوم رقم 72-196 المؤرخ في 27 شعبان 1392 الموافق لـ 05 أكتوبر 1972 المتعلق باعتراف الجزائر على التصنيف في ميدان البحرية التجارية، الجريدة الرسمية عدد 17، 1973.

- المرسوم 88 ماضي في 26 أفريل 1978 يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب، وإصدار الشهادات، أعمال النوبات للعاملين في الجزائر، الجريدة الرسمية عدد 17.

- المرسوم الرئاسي 06-135 المتضمن التصديق على بروتوكول 2005 المتعلق باتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ المنصات الثابتة القادمة من الجنوب القاري المعتمد بلندن 2005، الجريدة الرسمية عدد 23 المؤرخة في 12 أفريل 2006.
- المرسوم الرئاسي 06-134 الممضي في 10 أفريل 2006، الجريدة الرسمية العدد 23، المؤرخة في 12 أفريل 2006.
- مرسوم رئاسي رقم 94-335 مؤرخ في 17 جمادى الأولى 1415 الموافق لـ 22 أكتوبر 1994، يتضمن تحديد أحكام المرسوم رقم 82-55 إلى مؤسسة البناء والتصلّيح البحريين بالمرسى الكبير، الجريدة الرسمية، عدد 71 المؤرخة في 02 نوفمبر 1994.
- المرسوم الرئاسي رقم 11-85 الممضي بتاريخ 23 نوفمبر 2011 يتضمن المصادقة على اتفاقية الإنقاذ المنعقدة بلندن 1989، الجريدة الرسمية العدد 64 المؤرخة في 27 نوفمبر 2011.
- مرسوم رئاسي رقم 95-290 المؤرخ في 05 جمادى الأولى 1416هـ الموافق لـ 30 سبتمبر 1995، يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، الجريدة الرسمية العدد 57 بتاريخ 04 أكتوبر 1995.
- المرسوم الرئاسي 95-164 المتضمن تحديد المجال الإقليمي لتدخل المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، الجريدة الرسمية العدد 51، المؤرخة بتاريخ 4 سبتمبر 1996.
- المرسوم التنفيذي 89-224 المؤرخ في 7 جمادى الأولى 1410 الموافق لـ 5 ديسمبر 1989 يتضمن القانون الأساسي الخاص المطبق على العمال المنتمين إلى الأسلاك المشتركة في المؤسسات والإدارات العمومية الجريدة الرسمية عدد 51 المؤرخة في 6 ديسمبر 1989.
- مرسوم تنفيذي 13-15 المؤرخ في 10 ربيع الأول 1434 الموافق لـ 22 يناير 2013 يؤسس محيط حماية ميناء (تنس) الجريدة الرسمية عدد 05.
- مرسوم تنفيذي 13-15 المؤرخ في 10 ربيع الأول 1434 الموافق لـ 22 يناير 2013 يؤسس محيط حماية ميناء (الغزوات) الجريدة الرسمية عدد 05.

- المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 08 ذي الحجة عام 1425هـ الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء المنشآت التابعة لها، الجريدة الرسمية عدد 22 المؤرخة في 22 ديسمبر 2004.
- مرسوم تنفيذي 08-387 مؤرخ في 29 ذي القعدة 1429 الموافق لـ 27 نوفمبر 2008 يعدّل ويتمّ المرسوم التنفيذي 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، الجريدة الرسمية عدد 69 المؤرخة في 07 ديسمبر 2008.
- المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 يتضمن حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل التجارة، المؤرخ في 31 أكتوبر 2000، جريدة رسمية رقم 64.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، المؤرخ في 6 يناير 2002، جريدة رسمية رقم 01.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-02 يحدّد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، المؤرخ في 26 يناير 2002، جريدة رسمية رقم 01.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-143 يحدّد الشهادات وشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، المؤرخ في 24 أبريل 2002، جريدة رسمية رقم 49.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-418 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، جريدة رسمية رقم 82.
- المرسوم التنفيذي رقم 05-102 يحدّد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن بحري أو تجاري أو الصيد البحري، المؤرخ في 26 مارس 2005، جريدة رسمية رقم 22.

- المرسوم التنفيذي رقم 327-08 يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث بحري، المؤرخ في 21 أكتوبر 2008، جريدة رسمية رقم 61.
- مرسوم تنفيذي 149-02 ممضى في 09 ماي 2002 يحدّد قواعد تفتيش السفن، الجريدة الرسمية عدد 33، المؤرخة في 12 ماي 2002.
- المرسوم التنفيذي رقم 350-96 المؤرخ في 06 جمادى الثانية 1417 الموافق ل 19 أكتوبر 1996 المتعلق بالإدارة البحرية، الجريدة الرسمية عدد 62، المؤرخة في 20 أكتوبر 1996.
- مرسوم تنفيذي رقم 199-99 مؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420هـ الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، كذا القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، الجريدة الرسمية، المؤرخة في 22 أوت 1999 جريدة رسمية رقم 57.
- مرسوم تنفيذي 79-90 في 02 شعبان 1410هـ الموافق لـ 27 فبراير 1990 يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، الجريدة الرسمية العدد 10، المؤرخة في 07 مارس 1990.
- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1420هـ الموافق لـ 09 يناير 2006، يحدّد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 02، المؤرخة في 15 يناير 2006.
- المرسوم التنفيذي 139-06 المؤرخ في 16 ربيع الأول 1427 هـ الموافق لـ 15 أبريل 2006، الجريدة الرسمية عدد 24، المؤرخة بتاريخ 16 أبريل 2006.
- المرسوم التنفيذي 363-08 المؤرخ في 10 ذي الحجة 1429هـ الموافق لـ 8 نوفمبر 2008 تعدّل المرسوم 139-06 الذي يحدّد كفاءات ممارسة سلطات القطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية، عدد 64 المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.
- مرسوم تنفيذي رقم 192-95 مؤرخ في 12 صفر 1416هـ الموافق لـ 10 يوليو 1995 يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار. ج ر عدد 38، المؤرخة في 19 جويلية 1995.

- مرسوم تنفيذي رقم 94-340 مؤرخ في 20 جمادى الأولى 1415هـ الموافق لـ 25 أكتوبر 1994، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية، الجريدة الرسمية عدد 72، مؤرخة في 06 نوفمبر 1994.
- مرسوم تنفيذي رقم 95-192 مؤرخ في 12 صفر 1416هـ الموافق لـ 10 يوليو 1995 يتضمن إنشاء محافظة أمن الميناء، الجريدة الرسمية عدد 38، المؤرخة في 19 جويلية 1995.
- مرسوم تنفيذي رقم 94-53 المتضمن اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان أمن المطارات، الجريدة الرسمية عدد 11، المؤرخة في 28 فبراير 1994.
- المرسوم التنفيذي 09-364 يؤسس ويحدد محيط حماية مطار وهران الدولي السانية، الجريدة الرسمية عدد 66.
- المرسوم التنفيذي 09-365 يؤسس ويحدد محيط حماية مطار قسنطينة الدولي محمد بوضياف، الجريدة الرسمية عدد 66.
- المرسوم التنفيذي 09-366 يؤسس وتحدد محيط حماية مطار عنابة الدولي رابح بيطاط، الجريدة الرسمية عدد 66.
- المرسوم التنفيذي رقم 09/367 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدد محيط ميناء وهران.
- المرسوم التنفيذي رقم 09/368 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدد محيط ميناء أرزيو وبطيوة.
- المرسوم التنفيذي رقم 09/369 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدد محيط ميناء مستغانم.
- المرسوم التنفيذي رقم 09/370 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدد محيط ميناء جن جن (جيجل).
- المرسوم التنفيذي رقم 09/371 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدد محيط ميناء سكيكدة.

- المرسوم التنفيذي رقم 372/09 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 يؤسس ويحدّد محيط ميناء بجاية. الجريدة الرسمية عدد 6 الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2009.
- مرسوم تنفيذي 13-15 المؤرخ في 10 ربيع الأول 1434 الموافق لـ 22 يناير 2013 يؤسس محيط حماية ميناء تنس، الجريدة الرسمية عدد 05.
- مرسوم تنفيذي 13-16 المؤرخ في 10 ربيع الأول 1434 الموافق لـ 22 يناير 2013 يؤسس محيط حماية ميناء الغزوات، الجريدة الرسمية عدد 05.
- مرسوم تنفيذي 13-17 المؤرخ في 10 ربيع الأول 1434 الموافق لـ 22 يناير 2013 يؤسس محيط حماية ميناء دلس، الجريدة الرسمية عدد 05.
- مرسوم تشريعي رقم 93-05 المعدل والمتمم للمرسوم التشريعي 92-03 المؤرخ في 30 سبتمبر 1992 المتعلق بمكافحة التخريب والإرهاب، الجريدة الرسمية عدد 25 المؤرخة في 25 أبريل 1993.
- القرار المؤرخ في 28 ذي الحجة 1392هـ الموافق لـ 2 فبراير 1973، اعتراف الجزائر بشركات التصنيف.
- القرار المؤرخ في 03 رجب 1400هـ الموافق لـ 17 ماي 1980، المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزيرة، جريدة رسمية عدد 22، ص 452، المؤرخة في 25 ماي 1980.
- القرار المؤرخ في 05 ربيع الأول 1424هـ الموافق لـ 07 ماي 2003، المتعلق بتنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، جريدة رسمية عدد 36، المؤرخة في 08 جوان 2003.
- قرار وزاري مشترك ممضى في 26 نوفمبر 1997، يحدّد شروط تسليم رخص الدخول إلى دائرة الموانئ واستعمالها وسحبها، جريدة رسمية عدد 16، المؤرخة في 22 مارس 1998.
- القرار الوزاري المشترك يحدّد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن، المؤرخ في 1 ديسمبر 1983، جريدة رسمية رقم 56.

المواقع الرسمية :

- المنظمة البحرية الدولية IMO الموقع الإلكتروني : www.imo.org.safety
- المكتب البحري الدولي، الموقع على الأنترنت : www.iccwbo.org/ccs/menu/inb.
- الأمم المتحدة، الجمعية العامة (المحيطات وقانون البحار في تقرير للأمن العام، أوت 2012 الدورة السابعة والستون البند 76 (أ) من جدول الأعمال المؤقت ، الموقع الإلكتروني :

<http://www.refworld.org/cgi->

[bint/texis/Vtxrwmain/opensslpdf%3Frelidoc%3Dy%26docid%3D51e5..](http://www.refworld.org/cgi-bin/texis/Vtxrwmain/opensslpdf%3Frelidoc%3Dy%26docid%3D51e5..)

- منظمة الجمارك الدولية، الموقع : www.marefa.org.index.php/منظمة الجمارك

- منظمة العمل الدولية الموقع الإلكتروني : www.ilo.org/beirut/wcms-219719/lang-ar/index.htm.

- رضا فاروق حسن، الإرهاب وتأمين نقل الأشخاص بحرا الحلقة العلمية، مراقبة حركة البضائع والأشخاص وتأمينها من الأخطار الإرهابية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية 6-8 جوان 2011 الرياض، الموقع الإلكتروني :

[www.nauss.edu.sa/ar/colleges and centers/training colleges/ training activities/ seminars 002/act](http://www.nauss.edu.sa/ar/colleges%20and%20centers/training%20colleges/training%20activities/seminars/002/act)

- الأمم المتحدة تقر خطة لمكافحة الإرهاب البحري عبر إجراءات جديدة في الموانئ، الموقع الإلكتروني :

<http://www.details.asp,htm#VGJPIFeCDj8...>

- كامل هشام الحنافي، الأنظمة الإدارية ISO 9001+ ISO 14001 و ISM قفزة في تطوير الإدارات البحرية، أكاديمية الخليج الموقع الإلكتروني :

<http://www.irzquirnontinetransport.com>

- الدكتور خضر عباس، مفهوم الامن والحماية والسلامة، مقال على الموقع الإلكتروني : <http://drabbass.wordpress.com/2011/24/209>

- عمر إدريس عن الربان محمد عبود بابيضان، تحول القرصنة من ظاهرة العنف المباشر إلى الاحتيال التقني، الموقع على الأنترنت، www.alriyad.com.

- عثمان الحسن محمد نور ، د. عوض الكريم المبارك ، الهجرة غير الشرعية والجريمة،
 بحث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2008.الموقع الإلكتروني:
[http://www.maussedu.sa/Ar/colleges
 Andcenters/statigicCollegesactivities /scientific](http://www.maussedu.sa/Ar/collegesAndcenters/statigicCollegesactivities/scientific)
- أشرف سليمان غابريال ،آليات معاملة المتسللين الى أعالي البحار، قضايا وآراء ، 20،
 أكتوبر 2009، الموقع الإلكتروني :
<http://www.ahram.org.eg/Archive/2009/10/20/opin5.HTM>.
- رضوان بوعالية عداد ، "تجريم الحراق" ، لا يدخل ضمن البروتوكول المتعلق بمكافحة
 تهريب المهاجرين ، مقال على الموقع : www.aljazera.net
- يحيى اليانعي ، شواطئ اليمن البوابة المفتوحة لعمليات التهريب الخطرة، الموقع على
 الأنترنت: www.adelife.net/news/943.
- ماجد جورج إلياس الخطوط الإرشادية لتطبيق نظام الإدارة البيئية بالموانئ البحرية
 إصدار 2010 ، لموقع الإلكتروني : www.eaaa.gov.eg
- الأنظمة الإدارية ISO 9001 + ISO 14001 و ISM قفزة في تطوير الإدارة البحرية،
 أكاديمية الخليج الموقع على الأنترنت
<http://www.iraquimaritimetransport.com>
- أعضاء على التعديلات المتعلقة باتفاقيات سلامة الأرواح في البحار SOLAS74،
 دورية شهر مارس 2011، يصدرها مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية
 للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مارس 2011، الموقع الإلكتروني:
<http://www.antecc.com/imocite/Marche2011.pdf> p02-04.
- الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر، الموقع الإلكتروني:
<http://www.wikipedia.org/w/index.php?title>

المراجع الإلكترونية :

- اللجنة الفنية للنقل البحري (الاجتماع التاسع) 13-15 جوان 2008، التقرير والتوصيات، الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب:
www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_223
- مجلس الأمن، الأمم المتحدة، تقرير الأمين العام "الإتجار والحركة غير المشروعين عبر الحدود" 19 أكتوبر 2012، الموقع الإلكتروني:
www.refworld.org/cgi-bin/.../opendocpdf.pdf?...y...
- مركز دامن لإصلاح السفن فرنسا الموقع الإلكتروني:
www.sulzer.com/article.php?category=11...884
- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، الموقع:
http://ar.wilkipedia.org/W/index.php?title
- التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الموقع الإلكتروني:
http://www.almusallah.Ly/index.php/ar/navy/113_Vol.
- الحوادث البحرية، مستخلص من برنامج المنظمة البحرية الدولية بشأن تحقيق الحوادث البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، والنقل البحري، مجمع المنظمة البحرية الدولية IMO من دورية أضواء عدد مارس 2005.
http://www.antcc.com/imocite/Marche 2005.pdf
- إصدارات المنظمة الدولية البحرية إعداد مجمع المنظمة البحرية الدولية الأكاديمية 2007. العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، دورية أضواء ، عدد ديسمبر
http://www.antcc.com/imosite/Marche2007.pdf
- محمد سيد سلطان، الأمن البحري ومكافحة القرصنة، المتطلبات الأمنية والاستجابات الدولية، نحو نهج دولي مشترك لمكافحة القرصنة البحرية، مؤسسة تقارب العلمية ، مركز القانون ، حقوق الإنسان للدراسات ، مصر ، الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث البحرية، المملكة العربية السعودية، 8-12 أكتوبر 2011 الناشر، المديرية العامة لحرس الحدود، سنة 2011. الموقع الإلكتروني:
212.21.1.198/Fg-mdm/downloads/proceeding-ar-2011.pdf
- الإمارات العربية المتحدة، الموقع الإلكتروني:

www.emaratalyoum.com/2011-12-18-1,445861

- دور اليمن الإستراتيجي في الأمن البحري الموقع الإلكتروني:

<http://www.unipath-magazine.com/.../arabic/>

الفهرس

الفهرس

1.....مقدمة

12.....الباب الأول: الأحكام العامة لأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن.

الفصل الأول: الإجراءات القانونية المعتمدة لسلامة وأمن المنشآت المينائية

13.....والسفن

14.....المبحث الأول : الإجراءات القانونية الخاصة بسلامة وأمن السفن

14.....المطلب الأول : ماهية السفينة.

14.....الفرع الأول : تعريف السفينة وتحديد طبيعتها القانونية.

14.....أولا: تعريف السفينة.

16.....ثانيا: تحديد الطبيعة القانونية للسفينة.

27.....الفرع الثاني: أنواع السفن.

35.....المطلب الثاني : تدابير سلامة وأمن السفن.

36.....الفرع الأول : تحديد شروط السلامة.

37.....أولا: صلاحية السفينة للملاحة.

47.....ثانيا: تحديد وثائق السفينة.

52.....ثالثا: مراقبة الجانب الصحي على السفينة.

54.....الفرع الثاني : التفتيش والرقابة على السفن.

67.....المبحث الثاني : الإجراءات القانونية الخاصة بسلامة وأمن الموانئ.

67.....المطلب الأول : النظام القانوني للموانئ.

68.....الفرع الأول : تعريف الميناء وأنواعه.

69.....أولا : تعريف الميناء.

70.....ثانيا : أنواع الموانئ.

73.....الفرع الثاني : مكونات الميناء وتصنيفاته.

- 76.....المطلب الثاني : تطوير الموانئ وصيانتها وسلامتها.
- 77.....الفرع الأول : صيانة الموانئ.
- 80.....الفرع الثاني : تطوير الموانئ.
- 94.....الفرع الثالث : إجراءات الأمن والسّلامة المينائية.
- 101.....المطلب الثالث : الخدمات المينائية المقدمة للسفن.
- 102.....الفرع الأول : الإرشاد البحري.
- 102.....أولاً : تعريف الإرشاد البحري.
- 103.....ثانيا : إلزامية الإرشاد وأهميته.
- 106.....ثالثا : المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد.
- 109.....الفرع الثاني : القطر البحري.
- 111.....أولاً : الآثار المترتبة عن عقد القطر البحري.
- 112.....ثانيا : مكافأة القطر.
- 113.....الفرع الثالث : التموين والقيادة والمناولة.
- 116.....الفرع الرابع : الخدمات الفنية.
- 122.....الفصل الثاني : الحوادث البحرية وهيآت الأمن والسّلامة.
- 123.....المبحث الأول : الحوادث البحرية.
- 123.....المطلب الأول : التصادم البحري.L'ABORDAGE.
- 124.....الفرع الأول : تعريف التصادم البحري.
- 127.....الفرع الثاني : أحكام التصادم البحري.
- 130.....الفرع الثالث : الخطأ في التصادم البحري.
- 137.....المطلب الثاني : الإسعاف والإنقاذ.
- 138.....الفرع الأول : تعريف الإنقاذ ومجاله.
- 143.....الفرع الثاني : الالتزام بالإنقاذ والإسعاف.
- 147.....الفرع الثالث : الوسائل والإجراءات المستعملة دوليا في عمليات الإنقاذ.

- 152..... الفرع الرابع : إنقاذ الحطام و مكافأة الإسعاف والإنقاذ.....
- 152..... أولا: إنقاذ الحطام.....
- 154..... ثانيا :مكافأة الإسعاف والإنقاذ.....
- 157..... Le Les avaries communes. المطالب الثالث : الخسائر المشتركة.....
- الفرع الأول : الأساس القانوني الذي تقوم عليه نظرية الخسائر
المشتركة.....
- 159.....
- 160..... الفرع الثاني: شروط الخسائر المشتركة.....
- 162..... الفرع الثالث : أنواع الخسائر المشتركة.....
- 165..... الفرع الرابع : تسوية الخسائر المشتركة.....
- 167..... المطالب الرابع : أسباب الحوادث البحرية وإجراءات التحقيق.....
- 168..... الفرع الأول: أسباب الحوادث البحرية.....
- 177..... الفرع الثاني :التحقيق في الحوادث البحرية:.....
- 181..... المبحث الثاني : الهيآت المكلفة بأمن الموانئ والسفن وسلامتها.....
- 181..... المطالب الأوّل : الأجهزة الأمنية على مستوى الموانئ.....
- 182..... الفرع الأوّل : اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي.....
- 184..... أولا: اللجنة المحلية للأمن المينائي.....
- 185..... ثانيا: لجنة العمليات والمتابعة.....
- 186..... الفرع الثاني : محافظة أمن الميناء.....
- 187..... أولا : مهام واختصاصات محافظة أمن الميناء.....
- 188..... ثانيا : المخطط الأمني لمحافظة أمن الميناء.....
- 189..... الفرع الثالث : الشرطة المينائية.....
- 191..... الفرع الرابع : الجمارك.....
- 194..... المطالب الثاني: مصلحة حراس الشواطئ.....
- 194..... الفرع الأوّل: نشأة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.....

- الفرع الثاني : صلاحيات المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.....197
الفرع الثالث : علاقة مصلحة حراس الشواطئ بالهيآت الأخرى وتقييمها.202
الفرع الرابع: القوات البحرية الجزائرية.205

**الباب الثاني : تفعيل القانون الدولي لأمن المنشآت المينائية والسفن على المستوى
الدولي.....210**

- الفصل الأوّل: التحديات البحرية الراهنة ومدى تفعيل مدونة أمن السفن
والمنشآت المينائية.....211**
- المبحث الأوّل : الإرهاب البحري والقرصنة وأثرها على صناعة النقل البحري. 212
المطلب الأوّل : الإرهاب البحري.....212
الفرع الأوّل : تعريف الإرهاب وخصائصه.....212
الفرع الثاني : صور الارهاب البحري وأهدافه.219
الفرع الثالث : آليات مكافحة الإرهاب البحري.....222
المطلب الثاني : جريمة القرصنة البحرية.....228
الفرع الأوّل : مفهوم القرصنة البحرية وأركانها.....230
أولاً: تعريف القرصنة.....230
ثانياً: أركان جريمة القرصنة البحرية.....233
الفرع الثاني: طرق القرصنة وأسبابها.....234
أولاً: طرق القرصنة.....234
ثانياً : أسباب القرصنة.....236
الفرع الثالث : الجهود الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة البحرية.....237
أولاً : الإجراءات الأمنية.....238
ثانياً: مكافحة جريمة القرصنة البحرية.....240
المبحث الثاني : الجرائم الاقتصادية والبيئية وأثرها على الأمن البحري.....248

- 248المطلب الأول : جريمة الهجرة غير الشرعية.
- 249الفرع الأول : مفهوم جريمة الهجرة غير الشرعية ودوافعها.
- 254الفرع الثاني : تجريم الهجرة غير الشرعية.
- 257الفرع الثالث : الإجراءات الأمنية لمكافحة الهجرة غير الشرعية.
- 259المطلب الثاني : جريمة التهريب البحري.
- 259الفرع الأول : أركان جريمة التهريب البحري وأهم صورته.
- الفرع الثاني : أثر تجارة المخدرات على الأمن الدولي والوطني وآليات
مكافحتها. 262
- 270المطلب الثالث: التلوث البحري.
- 271الفرع الأول: تعريف التلوث البحري ومصادره.
- 278الفرع الثاني: جريمة التلوث البحري وطرق مكافحتها:
- المبحث الثالث: اعتماد القانون الدولي لأمن المنشآت المينائية والسفن ISPS... 286
- المطلب الأول: تطبيق المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن
وأهدافها. 287
- 287الفرع الأول: أهم تعديلات اتفاقية سلامة الأرواح في البحر SOLAS....
- الفرع الثاني: تطبيقات وأهداف قانون أمن المنشآت المينائية والسفن
- ISPS 294
- 299الفرع الثالث: دور المنظمات الدولية الفاعلة في مجال الأمن البحري.
- 303المطلب الثاني: المتطلبات الأمنية وفقا لقانون أمن المنشآت المينائية والسفن. ..
- 303الفرع الأول: المستويات الأمنية.....
- 306الفرع الثاني: التقييم الأمني.
- 309أولا: تقييم أمن الميناء.....
- 311ثانيا: تقييم أمن السفينة.....
- 312الفرع الثاني: خطة الأمن.....

- 313 أوّلا: خطة أمن السفينة.
- 317 ثانيا: خطة أمن التجهيزات المينائية.
- 320 الفرع الرابع: مسؤولية الحكومات المتعاقدة.
- 323 الفصل الثاني: تحقيق المواصفات الأمنية الموافقة لمدونة الأمن البحري.
- 324 المبحث الأوّل: المعايير الأمنية الدولية المستحدثة لأمن السفن والمنشآت المينائية.
- المطلب الأوّل: أنظمة وتقنيات الأمن وفقا لمدونة أمن السفن والمرافق المينائية
- 324 (ISPS).
- 325 الفرع الأوّل: الشهادة الدولية لأمن السفن (CISN) بالإنجليزية (ISSC).
- 329 الفرع الثاني: الإجراءات الأمنية الخاصة بالسفن.
- 335 الفرع الثالث: الإجراءات الأمنية الخاصة بالموانئ.
- 340 الفرع الرابع: استخدام التكنولوجيا الحديثة لمراقبة الملاحة البحرية.
- الفرع الخامس: الصعوبات التي تواجه تطبيق مدونة أمن المنشآت المينائية
- 351 والسفن (ISPS).
- 355 المطلب الثاني: المهام المستحدثة في ظل قانون أمن المنشآت المينائية والسفن...
- 355 الفرع الأوّل: مسؤولية شركات الملاحة البحرية وضباط أمن السفينة...
- 359 الفرع الثاني: ضابط أمن المنشأة المينائية PFSO.
- 363 الفرع الثالث: أفراد الأمن المسلحين.
- 367 المطلب الثالث: التدريبات البحرية.
- 367 الفرع الأوّل: أهمية التدريب والتمارين البحرية.
- 369 الفرع الثاني: المساعدة التقنية الدولية في مجال التكوين والتدريب.
- المبحث الثاني: تطبيقات قانون أمن المنشآت المينائية والسفن في بعض الدول
- 374 والتجربة الجزائرية.
- 374 المطلب الأوّل: تطبيقات قانون ISPS في بعض الدول العربية والغربية.
- 374 الفرع الأوّل: تطبيقات قانون ISPS في بعض الدول العربية.

- الفرع الثاني: تطبيقات قانون أمن السفن والمنشآت المينائية تبعض الدول
 الغربية..... 381
- المطلب الثاني: الجزائر وقانون أمن المنشآت المينائية والسفن (ISPS)..... 386
- الفرع الأول : التسيير الأمني بعد مصادقة الجزائر على المدونة الدولية لأمن
 المنشآت المينائية والسفن..... 387
- أولا: السلطات المختصة بأمن المنشآت المينائية الجزائرية والسفن..... 388
- ثانيا : الهيآت الأمنية المختصة بأمن المنشآت المينائية والسفن..... 395
- الفرع الثاني: التدابير الأمنية لحماية الموانئ الجزائرية..... 401
- الخاتمة..... 409

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

ملخص:

لقد احتلت مسائل السلامة والأمن البحري مركز الصدارة لدى المنظمة البحرية العالمية، باعتبار صناعة النقل البحري الركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية، وقد عرفت تطورا كبيرا ومستمرًا أثر إيجابًا وسلبيًا على نشاطها، حيث أصبح النقل البحري عرضة للعديد من المخاطر التي أثرت على مردوديته من حوادث بحرية وجرائم. ونظرًا لتفاقم وتزايد الحوادث البحرية وتنامي الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، والتي استهدفت البنى التحتية للنقل، وخاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 اعتمدت المنظمة البحرية العالمية مجموعة شاملة من التدابير والإجراءات، التي تناولت الأمن البحري بطلب من الولايات المتحدة الأمريكية، والممثلة أساسًا في اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، والذي أصبح قانونًا دوليًا إلزاميًا لتحديد مستوى التهديدات الأمنية للموانئ والسفن، ومحاولة الحد من تنامي الجرائم البحرية.

الكلمات المفتاحية: السلامة - الأمن - المنشآت المينائية - السفن النقل البحري - التجارة الدولية - الجريمة - الأعمال غير المشروعة - الحوادث - المدونة.

Résumé :

La question de la sûreté et sécurité maritime a occupée un intérêt primordial pour l'organisation maritime internationale du moment où l'industrie du transport maritime est la base principale d'échanges des transactions commerciales extérieures. Elle a eu un grand et continue développement influent positivement et négativement sur son activité puisque le transport maritime est devenue exposer a plusieurs menaces qui ont influez sur son rendement a cause des accidents maritime et crimes. En conséquences d'augmentation des accidents maritime et l'accentuations des pratiques non réglementaires au détriment de la sécurité de la navigation maritime et qui a ciblé l'infrastructure du transport et spécialement après l'attentat du 11 septembre 2001.

L'organisation maritime internationale a adopté un ensemble de dispositions et procédures pour la sûreté maritime sur demande des états unies d'Amérique afin d'adopter le projet du code international de sûreté pour le navire et les ports et qui est devenue par la suite le code "ISPS" obligatoire pour évaluer un niveaux de sûreté des infrastructures portuaires et les navires dans le but de diminuer les crime maritime.

Les mots clés : sûreté - sécurité - installation portuaire - navires du transport maritime - commerces international - crime des activités non réglementaire- événements recensées.

Abstract:

The issue of maritime safety and security has occupied key interest to the International Maritime Organization of when the shipping industry is the main base for exchange of foreign trade transactions. She had a great and continuous development impact positively and negatively on its business as shipping became expose several threats that influez its performance because of maritime accidents and crimes. In consequence of increased maritime accidents and the accents of non-regulatory practices to the detriment of the safety of maritime navigation, and that targeted transport infrastructure and especially after the attack of September 11, 2001

the International Maritime Organization to adopt a set of rules and procedures for maritime security upon request of the United States of America to adopt the draft International Code of Safety for the ship and the ports and which later became the code " ISPS " required to evaluate a security level of port infrastructure and vessels in order to reduce maritime crime.

Keywords: Safety - security - port infrastructure - ships of shipping - international trade - crime of illegal activities - events listed