

جامعة وهران 2- محمـــد بـــن أحمـــد

كلية الحقوق والعلوم السياسية

أطروحة

للحصول على شهادة دكتوراه في الطور الثالث ل.م.د.

تخصص القانون البحري والنقل

تهديدات الملاحة البحرية وجهود مكافحتها

مقدمة ومناقشة علنا من طرف

المترشح: خريف سيف الدين

أمام لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	المؤسسة الأصلية	الصفة
أ.العربي شحط عبد القادر	أستاذ	جامعة وهران2	رئيسا
أ.سليماني عبد الغني	أستاذ	جامعة وهران2	مشرفا ومقررا
أ.حريز أسماء	أستاذ محاضر "أ"	جامعة وهران2	عضوا مناقشا
أ.صالف عبد الأله شكري	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة عين تموشنت	عضوا مناقشا
أ.حساين محمد	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة مستغانم	عضوا مناقشا
أ.حوباد حياة	أستاذة	جامعة وهران 2	عضو مدعو

السنة الجامعية: 2026/2025

الإهــداء

أهدي هذا البحث إلى أمي الغالية والأب العزيز

أسأل من الله أن يمدهما بالصّحة والعافية.

حفظهما الله ورعاهما

إلى عائلتي من أخوتي وأخواتي وكل الأهل والأقارب

إلى كل الأصدقاء والزملاء

خريف سيف الدين

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وله الحمد والشكر على ما أنعم به من توفيق وفضل، حتى أكرمني بإتمام هذا العمل، فله سبحانه الحمد أولًا وآخرًا، وظاهرًا وباطنًا.

وإذ أضع هذه الأطروحة بين يدي القارئ الكريم، فإنه يسعدني أن أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان إلى أستاذي المشرف الأستاذ الدكتور سليماني عبد الغني، الذي تفضل بالإشراف على هذه الأطروحة، وأحاطها بعلمه وخبرته، ولم يبخل عليّ بتوجيهاته السديدة وملاحظاته العلمية الدقيقة، فكان خير موجّه وناصح، فله مني أسمى عبارات التقدير والاحترام.

كما أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذة الدكتورة حوباد حياة، بصفتها مساعدة المشرف، لما قدمته من توجيهات علمية رصينة، وملاحظات منهجية قيّمة، ومتابعة أكاديمية كان لها بالغ الأثر في إخراج هذا العمل في صورته العلمية.

ويطيب لي أن أعرب عن بالغ شكري وامتناني إلى السيد الأستاذ الدكتور

حداد محمد، عميد كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة وهران 2 محمد بن

أحمد، وإلى الأستاذ الدكتور دراعو توفيق، نائب العميد، تقديرًا لما يبذلانه من

جهود مشهودة في خدمة الكلية والارتقاء بالبحث العلمي، وحرصهما الدائم على توفير المناخ الأكاديمي الملائم للباحثين وطلبة الدراسات العليا.

كما يشرفني أن أتقدم بخالص عبارات الشكر والتقدير إلى السيد رئيس وأعضاء لجنة المناقشة الموقرة، لتفضلهم بقبول مناقشة هذه الأطروحة، وما سيبدونه من ملاحظات علمية قيمة من شأنها أن تثري هذا العمل وتزيده جودة ورصانة.

ولا يفوتني أن أتوجه بخالص الشكر والامتنان إلى جميع أساتذة جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، وإلى أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية على وجه الخصوص، الذين كان لهم الفضل في تكويني العلمي والأكاديمي، وأسهموا بعلمهم وخبراتهم في بناء مسيرتي البحثية.

كما أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى جميع الإطارات الإدارية والموظفين والعمال بكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة وهران 2، الذين لم يدخروا جهدًا في تقديم المساعدة، وكانوا مثالًا في حسن المعاملة والتعاون وتذليل الصعوبات، فكان لهم جميعًا نصيب من هذا الإنجاز.

وأخيرًا، أتوجه بالشكر والعرفان إلى كل من ساهم، من قريب أو بعيد، في إنجاز هذه الأطروحة، بالدعم أو التشجيع أو المشورة أو الدعاء، سائلًا الله تعالى أن يجزي الجميع خير الجزاء، وأن يجعل هذا العمل خالصًا لوجهه الكريم، ونافعًا للعلم وطلابه.

﴿وَقُلْ رَبِّ زِدْنِي عِلْمًا﴾

قائمة المختصرات:

أولا: باللغة العربية

- ج. ر. ع: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد.
- د. ب. ن: دون بلد النشر.
- ص: صفحة.
- ص. ص: من الصفحة إلى الصفحة.
- ط.: طبعة.

ثانيا: باللغة الأجنبية

- ART : Article.
- C.E : Commission Européenne.
- COLL : Collection.
- D : Recueil Dalloz.
- E.D.C.E : Etudes et Documents du Conseil d'Etat.
- I.S.P. Institut Supérieure de Préparation aux grandes écoles.
- J.O.R.A.D.P : Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire.
- N° : Numéro.
- OP.CIT : Référence Précédemment Citée.
- P : Page.
- P.P. : de Page à Page.

مقـــدمـــــة

مقدمة

تمثل البحار والمحيطات شريان حيوي للتجارة فهي اليوم لا تقل أهمية، حيث ينقل عبرها الجزء الأكبر من التجارة العالمية، هذا الاعتماد العالمي الهائل على النقل البحري جعل من ضمان أمن الملاحة البحرية مسألة لا تتعلق بالسلامة، فحسب بل أضحت ركيزة أساسية للأمن الاقتصادي والسياسي والاستقرار الدولي إلا أن هذا المجال الحيوي يظل عرضة لتهديدات متنامية ومتنوعة تتجاوز المخاطر الطبيعية والحوادث العرضية لتشمل أعمال إجرامية وإرهابية منظمة، بالإضافة إلى التوترات الجيوسياسية بين الدول.

في هذا السياق، تبرز القرصنة والسطو المسلح كأخطر التهديدات التقليدية، حيث تستهدف عصابات منظمة السفن التجارية بهدف السلب أو الاختطاف، مما يعرض حياة البحارة للخطر ويرفع من تكاليف الشحن والتأمين ومع تطور المشهد الأمني ظهرت تهديدات حديثة ومعقدة، مثل الإرهاب البحري الذي يستهدف المنشآت الحيوية والموانئ والجريمة المنظمة العابرة للحدود كتهريب الأسلحة والمخدرات والاتجار بالبشر وحتى التهديدات السيبرانية التي تستهدف أنظمة الملاحة والبنية التحتية للموانئ، كما لا يمكن إغفال التهديدات الصادرة عن بعض الدول أو الفاعلين من غير الدول الذين يستغلون المضايق المائية الاستراتيجية مما يهدد حرية الملاحة وسلامتها، وأمام هذه التهديدات المتزايدة لم يقف المجتمع الدولي مكتوف الأيدي، بل سعى جاهدا لاحتواء هذا الوضع عبر جهد مكافحة متعدد الأبعاد وقد تمثل هذا الجهد في سن ترسانة من القوانين والاتفاقيات الدولية أبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بهدف وضع إطار قانوني موحد لمواجهة الجرائم البحرية وعلى المستوى العملي، تضاعفت جهود التعاون الأمني والعسكري من خلال تشكيل قوات بحرية دولية متعددة

الجنسيات لردع المعتدين وحماية الممرات المائية الحيوية إلى جانب تعزيز قدرات الدول الساحلية في المراقبة والدوريات البحرية.

التعريف بالموضوع:

يشكل ضمان سلامة وأمن الملاحة البحرية في الجزائر محور اهتمام تشريعي وإجرائي بالغ الأهمية نظراً للموقع الاستراتيجي للبلاد على المتوسط وأهمية قطاع النقل البحري لاقتصادها، وقد عمل المشرع الجزائري استجابة للتحديات الدولية المتزايدة على بناء منظومة قانونية شاملة لمكافحة التهديدات المتنوعة التي تستهدف أعالي البحار والمياه الإقليمية، هذا الإطار التشريعي لا يقتصر على معالجة الحوادث التقليدية فقط بل يمتد ليشمل الجرائم العابرة للحدود والأفعال التي تهدد الأمن القومي والتجارة الدولية.

في صميم هذا التشريع يبرز القانون البحري الجزائري كآلية رئيسية، حيث يوفر تجريم واضح وعقوبات رادعة لأخطر صور التهديد وعلى رأسها جريمة القرصنة البحرية والسطو المسلح فالنصوص القانونية في هذا الصدد تتبنى معايير دولية تفرض عقوبات، مما يعكس درجة خطورة هذه الأفعال التي تهدد المجتمع الدولي ككل وليس مجرد دولة واحدة، ويعزز هذا التجريم بتبني مبدأ الاختصاص القضائي العالمي ما يخول السلطات الجزائرية ملاحقة ومحاكمة مرتكبي هذه الجرائم أينما وجدوا.

علاوة على ذلك، تتكامل الأحكام البحرية مع نصوص قانون العقوبات والقوانين المتخصصة حيث يتم التعامل بحزم مع الأعمال الإرهابية التي قد تستهدف السفن أو المنشآت المينائية الحيوية مع توقيع أشد العقوبات المقررة قانونا، كما يولي التشريع الجزائري أهمية كبيرة للجوانب الوقائية والإدارية حيث يفرض التزام صارم على السفن بربط سلامتها وأمنها بالامتثال للمعايير الدولية خاصة فيما

يتعلق بسلامة الملاحة وتنظيم المرور في المياه الإقليمية ومكافحة أي ممارسات تهدد الأمن المينائي بما في ذلك عمليات التسلل أو الأعمال التخريبية، كما تم تفعيل الأطر القانونية لمكافحة ظواهر أخرى مرتبطة بالأمن البحري مثل التهريب والجريمة المنظمة العابرة للحدود، بالإضافة إلى سن قوانين لحماية البيئة البحرية من التلوث باعتبار أن سلامة النظام البيئي جزء لا يتجزأ من الأمن البحري المستدام، إن هذه الجهود التشريعية المتضافرة تعكس التزام المشرع الجزائري بتأمين خطوط الملاحة وممارسة مسؤولياتها في الحفاظ على الاستقرار الإقليمي والدولي عبر بحرها الأبيض المتوسط.

أسباب اختيار الموضوع: لاختيار موضوع الدراسة جملة من الأسباب يمكن تقسيمها إلى قسمين:

1. **الأسباب الذاتية :**

- تخصص الباحث في مجال القانون البحري والنقل.
- الفضول العلمي نحو استكشاف موضوع يتيح التعمق في القانون الجنائي البحري، والتحري عن مدى فعالية النصوص التشريعية الجزائرية القائمة في مواجهة التهديدات الأمنية المستجدة، واقتراح التعديلات أو التدابير التي قد تساهم في سد أي ثغرات قانونية.

2. **الأسباب الموضوعية :**

إن المتتبع للقوانين التي سبق وأن ذكرناها، يلمس المبدأ القانوني المتبع من طرف المشرع من أجل مكافحة كافة التهديدات الماسة بالمجال البحري بواسطة آليات عديدة ومتنوعة، إلا أنه تظل العبرة بفاعلية تلك القوانين على أرض الواقع وهو السبب الرئيسي لدراستنا، خاصة وأنها تمس مجال المعاملات التجارية في المجال البحري والتي تعد أحد ممارساتنا اليومية التي لا يستغنى عنها.

جاءت دراسة موضوع تهديدات الملاحة البحرية وجهود مكافحتها، كون خطورة الأضرار المترتبة عن مخالفة قواعد القانون البحري تشكل جرائم تزعزع الأمن الإقتصادي بما فيه أمن السواحل الجزائرية بشكل مباشر أو غير مباشر.

إشكالية الدراسة: تمثل الملاحة البحرية شريان الحياة الاقتصادي والتجاري وتمر عبر مياهها الإقليمية ومضايقها الحيوية نسبة كبيرة من حركتها التجارية الدولية في ظل التزايد المطرد للتهديدات غير التقليدية والمستجدة على الأمن البحري، إلى جانب المخاطر التقليدية كالقرصنة يصبح من الضروري تقييم مدى قدرة النظام القانوني الوطني على مواجهة هذه التهديدات.

وعليه فإن دراسة موضوع تهديدات الملاحة البحرية وجهود مكافحتها، يطرح الإشكالية التالية: ما هي الآليات القانونية والإجرائية المتاحة لمكافحة التهديدات؟

هاته الإشكالية تتمخض عنها التساؤلات التالية:

- ما هي الطبيعة القانونية والتصنيف الذي منحه المشرع الجزائري لأبرز تهديدات الملاحة البحرية؟
- ما هي أبرز الأحكام والآليات العقابية والإجرائية التي يوفرها القانون الجزائري لمواجهة هذه التهديدات وتحديد الاختصاص القضائي بشأنها؟
- ما هو دور ومكانة التزامات الجزائر الدولية في مجال الأمن البحري في تشكيل وتوجيه التشريع الوطني الجزائري لمكافحة هذه الجرائم؟
- هل يوفر التشريع الجزائري الحالي استجابة فعالة وكافية لمواجهة التهديدات المستجدة والمعقدة، لا سيما التهديدات السيبرانية التي تستهدف البنية التحتية البحرية والمينائية؟

أهمية الموضوع: كل هذه الأسئلة المطروحة تبرز الأهمية العلمية للأطروحة والتي تتجلى في تناول مسألة وجودية مرتبطة بالأمن القومي والمصالح الاقتصادية العليا للبلاد، فمن الناحية الاقتصادية تمثل الملاحة البحرية العصب الرئيسي لحركة التجارة الخارجية الجزائرية، حيث تعتمد الدولة بشكل شبه مطلق على موانئها وسفنها لاستيراد المواد الأساسية وتصدير المحروقات، وبالتالي فإن أي خلل أمني في هذا المجال، سواء كان ناجما عن قرصنة أو إرهاب أو حتى تهريب، يترجم فورا إلى خسائر اقتصادية فادحة وتهديد لاستقرار الأسواق وسلاسل الإمداد، أما من الناحية الأمنية، فإن الموقع الاستراتيجي للجزائر كدولة متوسطية ذات واجهة بحرية واسعة يجعلها في مواجهة مباشرة مع التحديات الأمنية الإقليمية والدولية المتصاعدة، بما في ذلك تنامي الجريمة المنظمة العابرة للحدود كتهريب المخدرات والسلاح والهجرة غير الشرعية، مما يستدعي تقييم مدى كفاءة الأجهزة الأمنية والقانونية في بسط السيادة الكاملة على مياهها الإقليمية ومناطقها الاقتصادية الخالصة.

وأخيرا، تكمن الأهمية القانونية والتشريعية للموضوع في ضرورة تحليل وتدقيق النصوص القانونية الوطنية القائمة، وعلى رأسها القانون البحري وقانون العقوبات، لتحديد مدى تكييفها مع الالتزامات الدولية الحديثة المترتبة على الجزائر، ومدى جاهزيتها للتعامل مع التهديدات التكنولوجية المستجدة، كالجرائم السيبرانية التي تستهدف البنية التحتية للموانئ وأنظمة الملاحة، لضمان استمرارية التحديث التشريعي وسد أي ثغرات قد تستغل لتهديد أمن وسلامة المجال البحري، كما أن هذا الموضوع لم يلقى اهتمام في الجزائر بشكل يليق به خاصة في الآونة الأخيرة، حيث يعدّ من النادر إيجاد مؤلف في التشريع الجزائري تحت عنوان تهديدات الملاحة البحرية وجهود مكافحتها، وهذا بالنظر للمراجع التي اطلعنا عليها، حيث أن أغلبها كان مستمد من التشريع الأوروبي وكذا تشريعات الدول العربية.

ومنه فإن هذه الدراسة تتجلى أهميتها في كونها تعتبر تكملة لما سبقها من دراسات علمية ومرشدة في ذات الوقت للمهتمين بالمجالات القضائية والإدارية ذات الصلة بالأعمال التجارية، كما أنها تثير إشكالات أخرى تفتح الأبواب للقيام بدراسات وأبحاث أخرى.

أهداف الدراسة: تهدف الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف نلخصها كالآتي:

- تحديد وتحليل النصوص القانونية الوطنية الجزائرية ذات الصلة بمكافحة الجرائم والتهديدات البحرية.
- التمييز بين التهديدات التقليدية مثل القرصنة والسطو المسلح والتهديدات المستجدة مثل الإرهاب البحري والجرائم السيبرانية ضد البنية التحتية المينائية التي تواجه الملاحة الجزائرية.
- تقييم مدى فعالية وجاهزية التشريع الجزائري الحالي في توفير استجابة قانونية وإجرائية كافية وشاملة لمواجهة جميع هذه التهديدات، لا سيما المستجدة منها.
- توضيح مدى التزام المشرع الجزائري بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية والإقليمية المتعلقة بالأمن البحري مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمدونة الدولية، وكيف تم إدماجها في القانون الداخلي.
- تقديم توصيات ومقترحات عملية وتشريعية للمساهمة في تطوير وتحديث المنظومة القانونية والأمنية الجزائرية لتعزيز أمن الملاحة وحماية المصالح الحيوية للدولة في مجالها البحري.
- إثراء المكتبة القانونية المتخصصة بدراسة معمقة تربط بين فروع القانون المختلفة في سياق الأمن القومي الجزائري.

مناهج الدراسة: إن أي بحث يستلزم إتباع مناهج علمية دقيقة من أجل الوصول إلى إجابات كافية ووافية عن التساؤلات التي دارت في فحواه، وتبعا لذلك اعتمدنا في هذه الدراسة المنهج التحليلي الوصفي:

المنهج التحليلي: تم استخدام المنهج التحليلي الذي يتلائم مع طبيعة الدراسة، من خلال تفسير النصوص القانونية محاولين إبداء آرائنا كلما أمكن ذلك، مستعينين بالقانون والمبادئ العامة.

المنهج الوصفي: يبرز المنهج الوصفي في كل مسار البحث، أين قمنا باستعراض الجانب المفاهيمي لجميع المصطلحات المرتبطة بالموضوع، محاولين إبراز الفروقات بين التشريعات التي صدرت قبل كل تعديل والأمر الجديد الذي جاء به المشرع عقب التعديلات، إضافة إلى محاولة إحداث مقاربة طفيفة بين التشريع الجزائري وباقي التشريعات الأوروبية مع إعمال المقارنة بين مقتضيات القانون ومتطلبات الواقع العملي.

المنهج المقارن: يبرز المنهج المقارن من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بتهديدات الملاحة البحرية، حيث تم التطرق إلى نقاط التشابه والاختلاف بين التشريعات العربية والأوروبية، وذلك بغية الكشف عن أوجه القصور والتميز في كل منهما، مع الاستفادة من التجربة الأوروبية في استنباط حلول قانونية أكثر فاعلية، وتوظيف ذلك في تطوير وتكييف التشريع الجزائري بما يواكب المستجدات الدولية.

صعوبات الدراسة: إن اختيار موضوع مثل موضوعنا والذي نريد من خلاله التحري عن تهديدات الملاحة البحرية وجهود مكافحتها وبقية الآليات القانونية المتدخلة في ذلك، جعل من الدراسة صعبة خاصة أمام:

- قلة المراجع العلمية المتخصصة التي تتناول هذا الموضوع، حيث أن مختلف المراجع التي حصلنا عليها تناولت جانبا واحدا من جوانب هذه الدراسة، غير أن مضامينها مختلفة باختلاف الطابع الزمني الذي أنجزت فيه.
- صعوبة الحصول على المعلومات الأمنية المتعلقة بالأمن البحري خاصة المرتبطة بالأمن القومي والدفاع الوطني.
- حداثة الموضوع واتساع مجاله وتعدد نواحيه التي تمس كل القوانين بما فيها الدساتير.
- تعلق موضوعنا بالجانب الاقتصادي والقانوني، الأمر الذي يقتضي بذل كل الجهود لتفكيك النصوص القانونية المتعلقة بمكافحة الجرائم البحرية والتي ليست محصورة في قانون واحد بل متفرقة بين قانون العقوبات، وقانون مكافحة الإرهاب، وقوانين الجمارك، والمراسيم التنفيذية المتعلقة بسلامة وأمن الموانئ، فهذا التشتت يتطلب جهد مضاعف لجمع جميع النصوص ذات الصلة وتنسيقها وتحليل مدى ترابطها وتكاملها.
- حداثة بعض التهديدات القانونية، مثل الجرائم السيبرانية التي تستهدف أنظمة الموانئ وأنظمة الملاحة الإلكترونية، هي تهديدات حديثة نسبيا.

الدراسات السابقة: إن دراستنا لم تكن سباقة للخوض في موضوع تهديدات الملاحة البحرية وجهود مكافحتها، بل تطرقت العديد من الدراسات قبلها في تناول بعض الجزئيات التي كانت عونا لنا من أجل الولوج إلى بقية التفاصيل القانونية المتعلقة بها، حيث أن هذه الدراسات وفي جزء كبير منها لم تتناول بالتدقيق عناصر الموضوع بما فيها التغير الزمني الذي أتى بتشريعات جديدة لمست كل من

القوانين السابق ذكرها، إذ أن كل مرجع تناول جانب واحد دون بقية الجوانب الأخرى التي يتطلبها موضوعنا، ومن ثمة تتجلى أهم هذه الدراسات في:

– حساف سعاد: الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري الاتفاقيات الدولية، رسالة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2019، تشابهت هذه الدراسة مع موضوعنا في الطابع القانوني، حيث تركز هذه الدراسات على الجانب الأمني والتطبيق العملي لمكافحة التهديدات الفعلية، من خلال الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة، وأبحاث تحليلية لدور المنظمات الدولية وكيفية تطبيق هذه المعايير في الدول المطلة على البحر المتوسط، ودراسة تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية في الموانئ الجزائرية، والتهديدات الإدارية والقانونية لتطبيق متطلباتها الأمنية، واختلفت عنه في عدم التفصيل في تطور القانون البحري الجزائري والأحكام الجنائية المتعلقة بالإهمال، وحوادث التصادم، وقواعد الإنقاذ البحري، وكيف استوعب أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لاسيما دراسة طبيعة تجريم القرصنة والسطو المسلح من خلال أبحاث متخصصة في الأركان القانونية لجريمة القرصنة في القانون الجزائري، والعقوبات المقررة، ومدى انسجامها مع التجريم الدولي، ولربما هذه الجزئية كانت قد لمست صلب موضوعنا المتضمن تحديد الجرائم الماسة بسلامة الملاحة، وابراز أهم الدراسات التي تناولت تجريم أفعال مثل التلوث البحري العمدي أو عرقلة حركة الملاحة وعلاقتها بقانون العقوبات.

– دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2018، تشابهت هذه الدراسة مع موضوعنا في مسألة جهود مكافحة هذه التهديدات هي في جوهرها تطبيق وتفعيل أو تعديل للنظام القانوني القائم ليتناسب مع الواقع المتغير للأخطار، فمكافحة القرصنة، على سبيل المثال، تستدعي إقرار قوانين دولية ومحلية تسمح بالتدخل

المسلح أو الإجراءات الاحترازية، وتحديد الاختصاص القضائي لمحاكمة المقرصنين، وهو ما يمثل توسيع وتكييف للنظام القانوني للسفينة والدولة، كذلك، فإن القواعد المتعلقة بسلامة السفينة أو منع التلوث هي أنظمة قانونية تعمل كخط دفاع استباقي ضد تهديدات الحوادث والتلوث واختلفت عنه في زاوية الدراسة والتركيز عند دراسة النظام القانوني للسفينة بمعزل، يركز التحليل على المبادئ التأسيسية، مثل تسجيل السفينة والرهن البحري وعقد النقل البحري والمسؤولية المدنية عن الأضرار ضمن إطار علاقات ثابتة نسبيا، أما عند دراسة التهديدات وجهود مكافحتها بشكل منفرد، فإن التركيز يتحول إلى الديناميكية والأمن والعمليات العاجلة، تصبح الدراسة أمنية بالدرجة الأولى، تتناول التكتيكات المضادة والتعاون الاستخباراتي بين الدول وتأثير الإجراءات الأمنية على حقوق السفينة وربانها كما يحددها القانون الأصلي، بعبارة أخرى، النظام القانوني هو القاعدة الثابتة، بينما التهديدات وجهود مكافحتها تمثل الاستجابة المتحركة والطارئة التي قد تتطلب تحويل مؤقت أو تمديد للقاعدة القانونية لتظل قادرة على حماية الملاحة.

نطاق الدراسة: الدراسة مرتبطة بمجال القانون البحري والنقل المتعلق أساسا بالنصوص القانونية التي تعدّ تكملة لكل ما لمسه من ثغرات، من خلال التشريعات الجزائرية وكذا القوانين ذات الصلة المباشرة والخاصة، ونعني تحديدا: الأمر 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

هيكلة الدراسة: انطلاقا مما سبق ذكره، ومن أجل الإلمام بموضوع الدراسة وما تتطلبه من محددات، قمنا برسم إطار لا نحيد عنه طيلة مراحل الأطروحة، وذلك من خلال بابين رئيسيين.

بدأنا موضوع الأطروحة بمقدمة ومن ثم الولوج إلى الباب الأول والذي تطرقنا فيه إلى "تهديدات الملاحة البحرية" لنبرز من خلاله فصلين، لندرس في الفصل الأول "التهديدات الماسة بسلامة الملاحة البحرية" والفصل الثاني بحثنا "التهديدات الماسة بأمن الملاحة البحرية"، ثم عرجنا على الباب الثاني لإظهار "الجهود القانونية والمؤسساتية لمكافحة تهديدات الملاحة" والذي يندرج تحته فصلين، فكان لنا في الفصل الأول تناول "الإطار القانوني الدولي والوطني في مواجهة تهديدات الملاحة البحرية" وبعده الفصل الثاني دراسة "جهود الوقاية والمكافحة الميدانية في مواجهة تهديدات الملاحة البحرية" لننهي بحثنا بخاتمة.

الباب الأول:

تهديدات الملاحة البحرية

تمهيد:

تشكل الملاحة البحرية مجال حيوي بالنسبة للاقتصاد العالمي، حيث تعتبر الداعم الأساسي وعنصر جوهري لا يتجزأ من منظومة التجارة الدولية، مما يجعل أمنها واستقرارها مسألة بالغة الأهمية إلا أن هذا القطاع الحيوي يواجه مجموعة متشابكة من التهديدات التي تتراوح بين المخاطر التقليدية والمخاطر المعاصرة التي تفاقمت بسبب التطورات التكنولوجية والجيوسياسية.

ومن أبرز التهديدات التي تواجه الملاحة البحرية تلك الناجمة عن الحوادث البحرية، مثل التصادمات بين السفن، والجنوح، والحرائق، والغرق الناتج عن سوء الأحوال الجوية أو الأخطاء البشرية، فبالرغم من التطور التكنولوجي في أنظمة الملاحة تظل هذه الحوادث تشكل خطرا دائما بسبب عوامل مثل كثافة حركة السفن وضغوط العمل وأحيانا عدم كفاية الصيانة.

أما التهديدات المتعمدة، فتشمل الجرائم البحرية بمختلف أشكالها وعلى رأسها القرصنة التي عادت للظهور بقوة في مناطق، كما يشكل الإرهاب البحري تهديدا خطيرا، حيث تستهدف الجماعات المتطرفة السفن أو الموانئ لزعزعة الأمن الاقتصادي، ولا يقل خطر التهريب البحري سواءً للبضائع أو الأسلحة أو حتى البشر والذي يستغل الثغرات في الأنظمة الأمنية لتحقيق أهداف غير مشروعة.

وقد سعى المجتمع الدولي عبر منظمات مثل المنظمة البحرية الدولية إلى معالجة هذه التهديدات من خلال وضع اتفاقيات ومعايير دولية، كما شهدت السنوات الأخيرة تعزيز التعاون الأمني

بين الدول لمراقبة الممرات البحرية ومكافحة القرصنة، ومع ذلك، تظل التحديات قائمة بسبب تعقيد البيئة البحرية وتنافس المصالح الدولية، مما يتطلب مزيدا من التنسيق لضمان أمن الملاحة البحرية.[1]

وعليه نقسم هذا الباب إلى فصلين:

الفصل الأول: التهديدات الماسة بسلامة الملاحة البحرية

الفصل الثاني: التهديدات الماسة بأمن الملاحة البحرية

[1] **الملاحة البحرية:** الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون، أنظر المادة 161 من القانون رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 الجريدة الرسمية رقم 47، لسنة، مؤرخة في 25 جوان 1998.

الفصل الأول: التهديدات الماسة بسلامة الملاحة البحرية

على الرغم من كل التقدم الصناعي والتكنولوجي الذي توصل إليه الإنسان لمناطحة الطبيعة البحرية إلا أنه وبسبب استخدامه للسفينة في مختلف المجالات وتحت ضغط احتياجات الجماعة البشرية قد تتعرض هذه السفينة للمخاطر أو الحوادث البحرية أثناء سيرها في البحر.

تنشأ هذه الحوادث عن فعل الطبيعة أو فعل الإنسان كونها تصيب السفينة في البحر يطلق عليها الحوادث البحرية نظرا لارتباطها بالبحر مكانا، وبالرحلة البحرية زمانا، ورغم محاولة الإنسان تنظيم هذه الحوادث على مر العصور إلا أنه لم يستطع حتى الآن التغلب على كافة العوامل الطبيعية غير المتوقعة من العواصف والأعاصير وشدة التيار البحري وارتفاع الأمواج والضباب...الخ، كذلك الأخطاء البشرية التي تعرف السبب الرئيسي في الحوادث البحرية خاصة ما يحدث لناقلات البترول العملاقة.

ولعل أهم ما يميز القانون البحري ويجعل له ذاتية خاصة بين مختلف القوانين الأخرى تلك الأخطار التي تكتنف الملاحة البحرية، مما يجعل هذه الأخيرة ذات طبيعة خاصة حيث تؤدي تأثيرات الطقس والأخطاء البشرية إلى جعل السفينة وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في الكثير من الأحيان وتعد الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن من المخاطر البحرية التي تسبب أضرارا بالسفينة.[1]

وعلى هذا الأساس سنحاول التطرق إلى التهديدات الطبيعية (المبحث الأول)، ثم نعرج إلى التهديدات التقنية والهيكلية (المبحث الثاني).

[1] **الأمن البحري:** يشير مفهوم الأمن البحري إلى التدابير والاستراتيجيات المُطبقة لحماية السفن والموانئ والبنية التحتية البحرية من التهديدات، كما يشمل مجموعة من الأنشطة التي تهدف إلى حماية الأصول البحرية، وضمان سلامة وأمن طرق التجارة، ومنع الأنشطة غير المشروعة في البحر.

المبحث الأول: التهديدات الطبيعية

تعد البيئة البحرية واحدة من أكثر البيئات التي تواجه العديد من المخاطر والتهديدات، حيث تواجه السفن والعاملون في مجال الملاحة البحرية سلسلة من التهديدات الطبيعية التي قد تتحول في لحظات إلى كوارث بشرية ومادية، مما يجعل الملاحة البحرية رحلة محفوفة بالمخاطر منذ فجر التاريخ حتى عصرنا الحديث.

وانطلاقا من ذلك، تعبر الحوادث البحرية عن وقائع مادية تقع للسفينة فجأة في أثناء الرحلة البحرية، قد يترتب عليها ضرر للسفينة أو الحمولة أو لسفن أخرى أو للبيئة البحرية أو لمنشآت الموانئ التي ترتادها السفينة، وإذا ما وقعت مثل هذه الحوادث فإنه يترتب عليها آثارا قانونية يمتد أثرها ليشمل الوسائل الملاحية المستخدمة وما تحتويه من إرساليات بحرية وقد ينجم عن ذلك إلحاق الضرر بأصحاب الشأن ويتسع نطاقه ليشمل الأضرار بالأموال والأرواح.

أما عن الجانب القانوني لتلك الحوادث البحرية، فقد عرف قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 الحوادث البحرية في المادة 2/3 منه بأنها: "الحوادث التي تكون ناشئة عن الملاحة في البحر أو مرتبطة به"[1]، ومن ثم فإن الحوادث البحرية هي كل ما يمكن أن يحدث أثناء وجود الشيء في البحر، كما تضمنت المادة 2/4 من اتفاقية توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن سنة 1924 النص على أنه: "لا يسأل الناقل أو مالك السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو إحداثها"، ومنه يتضح بأن تعريف الحوادث البحرية

[1] Jacqueline Sherriff, EUNAVFOR - Disruption of Pirate Logistic Dumps (DPLD) on the Shoreline: A Necessary Action? Briefing paper presented to the Second United Arab Emirates Counter Piracy Conference, held in Dubai in June 2012. Dubai: The Institute for Near East and Gulf Military Analysis INEGMA, 2012.

هي تلك الحوادث القهرية الناشئة عن البحر والتي تصيب السفينة أثناء الرحلة البحرية، وما عدا ذلك لم يرد أي تعريف في الاتفاقيات الدولية لمصطلح الحوادث البحرية بل اختص كل منها بخطر معين حتى إن المتصفح لنصوص القوانين البحرية يجد حصر الحوادث البحرية في التصادم والمساعدة والإنقاذ والخسارات البحرية المشتركة فقط، فلم يرد أي تعريف عام للحوادث البحرية وإنما تعريف كل حادث على حِدة بحيث أوردت التشريعات تعريفا محددا لكل حادث وعالجت أحكامه وآثاره الناشئة عن حدوثه. [1]

وعلى هذا الأساس سنتناول في هذا المبحث الظواهر المناخية والبيئية في (المطلب الأول)، ثم نتطرق إلى آثار التغيرات المناخية على الملاحة في (المطلب الثاني).

[1] **النقل البحري:** النقل البحري عبارة عن نشاط تجاري يقوم به الناقل سواء كان شخص طبيعي أو معنوي، من أجل نقل الركاب و/أو البضائع عبر البحر باستخدام سفن تجارية، وذلك مقابل أجر محدد في العقد، ويخضع هذا النشاط لأحكام القانون البحري الجزائري، لا سيما المواد 738 و739 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم.

المطلب الأول: الظواهر المناخية والبيئية

سبق وأن عرفنا بأن الحوادث البحرية تعبر عن واقعة يمكن أن تسبب حدوث الحادث البحري الذي يتنوع من حيث ظروف الوقوع وشكل الضرر[1]، مثل الجنوح أو الحريق أو التصادم البحري الذي يأتي في مقدمة الحوادث التي تهدد الرسالة البحرية من بين الحوادث البحرية العديدة التي تنطوي عليها الملاحة البحرية، حتى أنه يعد أخطرها على الإطلاق لا سيما بعد استخدام البخار والطاقة الذرية في تسيير السفن[2]، الأمر الذي مكنها من السير بسرعات فائقة، كما أصبحت هياكل السفن مصنوعة من الفولاذ والصلب وتضخمت أحجامها بدرجة كبيرة مما يجعل التصادم في كثير من الأحيان أمرا يشكل ضررا ويؤدي لخسائر فادحة في الأرواح والأموال، ولا تقتصر خسائر التصادم على الأضرار التي تلحق بهياكل السفن المتصادمة وملحقاتها فقط بل تمتد لتشمل السفن الأخرى التي قد تكون بالجوار أثناء حدوث التصادم، فضلاً عن تلوث البيئة البحرية بالزيت (النفط) – رغم التقدم العلمي والتقني في صناعة وبناء السفن، وإن قلل حالات التصادم– إلا أنه لم يقلل من حِدة نتائجه والتي ازدادت خطورة عن ذي قبل، فضخامة السفن الحديثة وازدياد سرعتها في أثناء السير ضاعف حجم الكوارث التي تنجم عن التصادم البحري.

[1] Boyer, P : Des Pacas Triennaux à la révolution d'Ali Khodja Dey 1571-1817, in(R-H), N : 244, 1970, p 101.

[2] BRAUDEL (Fernand) ،La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Tome 2, Paris, 1976, p. 122.

أما على المستوى الدولي والعالمي فتمثل هذا الاهتمام في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية وتوقيع البروتوكلات وإصدار المواثيق والتي تتضمن في طيات نصوصها أحكام الحوادث البحرية بشكل عام أو معالجة أحكام أحد هذه الحوادث بشكل خاص من حيث نطاقه وأحكام الآثار القانونية المترتبة على حدوثه، وقد أبرمت في هذا الصدد العديد من الاتفاقيات الدولية ومن أهمها اتفاقية Bruxelles لسنة 1910 حول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ[1]، ومؤتمر Londers لسنة 1960 حول سلامة الأرواح البشرية[2]، ومؤتمرات قواعد يورك وأنفرس المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة[3]، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982[1]، الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض

[1] يرجع تاريخ الإعداد لهذه المعاهدة إلى سنة 1897 حيث عقدت اللجنة البحرية الدولية أول مؤتمر لها و فيه قامت بدراسة وتفحص أحكام التصادم والإنقاذ الموجودة في الكثير من الدول البحرية وانتهت في دراستها إلى اعتبار مسألة توحيد الأحكام الخاصة بالتصادم والإنقاذ ممكنة على أساس أن هذين الموضوعين يطرحان نفس المسائل وتتفق فيه المصالح في مختلف الدول، ومنه تم بدء الإعداد لمشروعين أحدهما يخص التصادم والآخر يتعلق بالإنقاذ وتم ذلك في عدة مؤتمرات بدأ بمؤتمر Anvers سنة 1898 و مروراً بمؤتمر لندن سنة 1899 ثم مؤتمر باريس سنة 1900 فمؤتمر هامبورغ سنة 1902 ليكون مؤتمر Amsterdam سنة 1904، وفي سنة 1905 وبمبادرة من الحكومة البلجيكية تم عقد مؤتمر دبلوماسي في Bruxelles قام بدراسة مشروعي المعاهدتين على أمل التوصل إلى توحيد لأحكام كل من التصادم والإنقاذ غير أن تلك المهمة لم تكن بالسهولة خاصة مع التحفظات التي أبدتها إنجلترا إضافة إلى بقاء بعض المسائل عالقة ومنها مسؤولية مالك السفينة غير أن ذلك لم يثن العزائم حيث أنه بعد أربع سنوات دورات استمرت من 1905 إلى 1910 تم التوقيع من قبل كل من فرنسا، إنجلترا، ألمانيا، إيطاليا، روسيا، الدنمارك، النرويج، السويد، الولايات المتحدة الأمريكية، الأرجنتين، المكسيك واليابان على معاهدتين، الأولى تتعلق بالتصادم والثانية بالإنقاذ وذلك بتاريخ 23 سبتمبر 1913 انطلاقا من هذا التاريخ إذن صارت أحكام التصادم البحري موحدة لكن تجب الإشارة هنا إلى أن هذا التوحيد وإن شمل معظم أحكام التصادم فإنه بالمقابل تبقى هناك مسائل لم تتعرض لها المعاهدة ومن أجل ذلك جاءت هذه المعاهدة تحت عنوان "المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم."

[2] المؤتمر المقصود هو **المؤتمر الرابع للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار(SOLAS)**، والتي عقدت عام 1960 كإنجاز رئيسي للمنظمة البحرية الدولية، كان هذا المؤتمر خطوة هامة لتحديث اللوائح البحرية ومواكبة التطورات التقنية لضمان سلامة حياة البشر في البحر.

[3] مفهوم الخسائر البحرية المشتركة في الوقت الحاضر مفهوماً موحداً، وذلك بفضل الجهود الكبيرة التي بذلت في سبيل توحيده في الإطار الدولي، وسنتناول فيما يأتي مفهوم الخسائر البحرية المشتركة في الاتفاقيات الدولية، وخاصة (قواعد يورك وأنفرس)

القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام Bruxelles 1952[2]، والاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وبروتوكول سنة 1978.[3]

هذا وقد جاء في اتفاقية العمل البحري 2006 بصيغتها المعدلة في اللائحة (5-1-6):[4]

- تجري كل دولة عضو تحقيقا رسميا في أي حادث بحري خطير يتعلق بسفينة ترفع علمها ويؤدي إلى إصابة أو إلى خسارة في الأرواح ويجري في العادة نشر التقرير النهائي للتحقيق.

التي وضعت عام 1890م وعدلت عدة مرات حتى استقرت بشكلها النهائي في مؤتمر أمستردام 1950، وكذلك مفهوم الخسائر البحرية المشتركة في قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 الصادر بتاريخ 28 /2006/11.

[1] **اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار** (UNCLOS) والمعروفة أيضا باسم **اتفاقية قانون البحار** أو **معاهدة قانون البحار**، هي اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLOS III) التي وقعت بين 1973 و1982، وحددت الاتفاقية حقوق ومسؤوليات الدول فيما يتعلق باستخدامها لمحيطات العالم، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئة وإدارة الموارد الطبيعية البحرية، حلت الاتفاقية التي أبرمت في 1982 محل المعاهدة الرباعية لسنة 1958 بشأن أعالي البحار . دخلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيز التنفيذ سنة 1994، وبعدها بسنة أصبحت غيانا الدولة الستين التي تصدق على المعاهدة، واعتبارا من جوان 2016 انضمت 167 دولة والاتحاد الأوروبي إلى الاتفاقية.

[2] اتفاقية توحيد الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري بروكسل 1952، وهي اتفاقية دولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري 10 ماي 1952.

[3] اعتمدت أول اتفاقية سولاس في 20 يناير 1914، وكان من المقرر أن تدخل حيز النفاذ في جويلية 1915، إلا أنها دخلت حيز النفاذ لاحقا بسبب اندلاع الحرب في أوروبا، ومنذ ذلك الحين، وضعت أربع اتفاقيات أخرى لسولاس اعتمدت الثانية في عام 1929 ودخلت حيز النفاذ في عام 1933، والثالثة في عام 1948 ودخلت حيز النفاذ في عام 1952، والرابعة في عام 1960، برعاية المنظمة البحرية الدولية، ودخلت حيز النفاذ في عام 1965، أما النسخة الحالية فقد اعتمدت في عام 1974 ودخلت حيز النفاذ في عام 1980، كانت نسخة سولاس لعام 1960 أول مهمة رئيسية للمنظمة البحرية الدولية منذ تأسيسها، ومثلت خطوة مهمة في تحديث اللوائح وفي رصد التطورات التقنية في قطاع النقل البحري.

[4] اتفاقية العمل البحري 2006، بصيغتها المعدّلة اعتمدها مؤتمر العمل الدولي في دورته الرابعة والتسعين البحرية 2006، وافق مؤتمر العمل الدولي على التعديلات في دورته الثالثة بعد المائة 2014 وافق مؤتمر العمل الدولي على التعديلات في دورته الخامسة بعد المائة 2016 وافق مؤتمر العمل الدولي على التعديلات في دورته السابعة بعد المائة 2018.

- تتعاون الدول الأعضاء مع بعضها لتسهيل التحقيق في الحوادث البحرية الخطيرة المشار إليها في الفقرة 01 من هذه اللائحة.

وبناء على هذا الاهتمام الوطني والدولي بأحكام المخاطر والحوادث البحرية، وجد نوع من التعاون في أحكام هذه الحوادث على المستوى الوطني والدولي[1]، فرغم أن القوانين الوطنية عالجت أحكام الحوادث البحرية ضمن قانون التجارة البحرية أو القانون البحري لكل دولة، إلا أنها سعت دوما لتعديل هذه النصوص لمواكبة التطورات في مسائل التجارة البحرية ودواعيها، من خلال اقتباس ما يرد من أحكام في الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات والمواثيق الدولية بهذا الشأن، واعتبارها جزء لا يتجزأ من نصوص قوانينها الداخلية.

الفرع الأول: العواصف البحرية والتيارات القوية

بالرجوع إلى القانون البحري، نجد بأن بالعواصف البحرية عامة تعبر عن مجموعة الظواهر الطبيعية العنيفة وغير المتوقعة، التي تحدث أضرارا جسيمة للمراكب أو البضائع أو حياة الإنسان، ويعتبر هذا التعريف جزءا من مبدأ "القوة القاهرة" الذي يعفي أطراف العقد البحري من المسؤولية إذا كانت الظروف خارجة عن سيطرتهم وهو ما سنراه لاحقا، ويتوجب أن تكون العاصفة عنيفة لدرجة لا يمكن توقعها أو تفاديها من قبل ربان السفينة ذي الخبرة.

[1] Nora.Lafi; « Salvatore, Bono, Corsari nel mediterraeo, Christianie musulmani fra, Guerra, Schiavithu commercio », Revue du monde musulman et de la méditerranée. Volume 68, N° 01, 1993, P 302.

ويقابلها التيارات القوية التي تكون عادة في صورة حركة مياه البحر، تشكل خطرا على الملاحة، وفي هذا الصدد ينظر إليها من جانبين، الجانب الأول كجزء من القوة القاهرة إذا كانت غير عادية أو مفاجئة لدرجة لا يمكن التنبؤ بها، والجانب الثاني كعنصر يجب على ربان السفينة أن يتوقعه ويتعامل معه باستخدام مهاراته وخبرته في حالة ما إذا تسببت التيارات في حادث بسبب إهمال أو عدم كفاءة الربان فإنه يتحمل المسؤولية.[1]

وهذه التفرقة بينهما ضرورية لتحديد مسؤولية ربان السفينة أو شركة الشحن، لأنه إذا كان الضرر ناجما عن عاصفة قوية تصنف قانونيا كقوة قاهرة، فإن المسؤولية يصعب اثباتها، أما إذا كان الضرر ناتجا عن تيار بحري قوي كان يمكن توقعه أو تجنبه بمهارة كافية، فإن المسؤولية قد تقع على الربان عادة.

وعليه سنتطرق في هذا الفرع إلى تعريف كل من العواصف البحرية، ثم نتناول المقصود بالتيارات القوية.

أولا: العواصف البحرية

تشكل العواصف والأمواج العاتية التي تنتجها الأعاصير أكبر تهديد للملاحة البحرية والممتلكات على طول الساحل، حيث أن ارتفاع منسوب المياه في العواصف هو ارتفاع غير طبيعي ناجم عن رياح العاصفة، فيمكن أن يصل ارتفاع العواصف إلى أكثر من 20 قدما، ويمتد لمئات الأميال على طول الساحل وهنا تجب الإشارة إلى أن المد العاصف هو ارتفاع منسوب المياه أثناء العاصفة بسبب الجمع بين ارتفاع العاصفة والمد الفلكي.

[1] Henry Brongniart : Les corsaires et la guerre maritime. Éditeur A. Challamel, 1904, p 22.

ويمكن أن تؤدي القوة التدميرية للعواصف والأمواج العاتية إلى ترتيب خسائر مادية، وتدمير المباني وتآكل الشواطئ والكثبان الرملية، وإلحاق أضرار بالطرق والجسور على طول الساحل وأحيانا قد تمتد العواصف لمسافات طويلة داخل البلاد، وفي مصبات الأنهار والخلجان، وهو ما يشكل تسرب المياه المالحة خطرا على الصحة العامة والبيئة.[1]

وفي هذا الإطار، تلحق الأعاصير المدارية أمطار غزيرة واسعة النطاق، مما قد يؤدي إلى فيضانات مميتة ومدمرة، وهو ما يعني أن الفيضانات تمثل نوع من التهديد الرئيسي للأعاصير المدارية لسكان المناطق الداخلية، خاصة الفيضانات المفاجئة، التي تعرف بارتفاع سريع في منسوب المياه، فيمكن أن تحدث بسرعة بسبب الأمطار الغزيرة، وقد تستمر الفيضانات طويلة الأمد في الأنهار والجداول لعدة أيام بعد العاصفة عند الاقتراب من الماء على الطريق.[2]

وتجب الإشارة أن كميات الأمطار لا ترتبط ارتباطا مباشرا بقوة الأعاصير المدارية بل بسرعة العاصفة وحجمها، بالإضافة إلى جغرافية المنطقة، فالعواصف الأبطأ حركة والأكبر حجما ينجم عنها أمطار قوية، إضافة إلى ذلك تعزز التضاريس الجبلية هطول الأمطار الناتجة عن الأعاصير المدارية.[3]

---

[1] Vincent Xavier Labat, «La course et corso en méditerranée du XVI au XIX siècle», Revue Clio, août. 2002. www.Clio.fr. P 23

[2] Khiari. F. : Développements Historique et contradictions de la formation sociale du pachalik d'Alger de 1570 à 1670, Une approche socio-économique à partir de documents internes et inédit, Diplôme de Doctorat, Paris VII, 1990, p 190

[3] حمزة إسحاق زيتون؛ البحرية الجزائرية وتأثيرها في العلاقات الجزائرية الفرنسية السياسية (1519 – 1800)، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، المركز الجامعي غرداية، 2012، ص 108.

بالإضافة إلى العواصف، يمكن أن تسبب الرياح القوية للأعاصير المدارية أمواجا خطيرة تشكل خطرا كبيرا على البحارة وسكان المناطق الساحلية، عندما تتكسر الأمواج على طول الساحل يمكن أن تسبب تيارات عاتية قاتلة حتى على مسافات بعيدة من العاصفة، أما بخصوص التيارات المائية فهي تعتبر تيارات موجهة تتدفق بعيدا عن الشاطئ وعادة ما تمتد إلى ما بعد خط الأمواج المتكسرة والتي يمكن أن تسحب حتى أقوى السباحين بعيدا عن الشاطئ.

كما يمكن للأعاصير والعواصف المدارية أن تسبب أيضا أعاصير التي تحدث في الغالب عواصف رعدية مدمجة في نطاقات مطرية بعيدة جدا عن مركز الإعصار؛ ومع ذلك، يمكن أن تحدث أيضا بالقرب من عين الإعصار، عادة ما تكون الأعاصير الناتجة عن الأعاصير المدارية ضعيفة نسبيا لكنها لا تزال تشكل تهديدا كبيرا.

ثانيا: التيارات القوية

تعتبر التيارات القوية عنصرا هاما في مجال الملاحة البحرية، حيث يجمع بين الطبيعة الفيزيائية للمحيطات والمسؤولية القانونية لربان السفينة[1]، كما يمكن تصنيف هذه التيارات إلى عدة أنواع وكل نوع يمثل تحديا مختلفا للملاحة وهذا يؤثر بدوره على كيفية التعامل معها قانونيا وهو ما يعني أن التيارات البحرية تتنوع بحسب تأثيراتها على الملاحة:

أ- أنواع التيارات البحرية وتأثيرها على الملاحة:

هناك العديد من التيارات البحرية، فمنها التيارات السطحية والتي تتشكل بفعل الرياح السائدة وتتحرك أفقيا على سطح المحيط، إذ يمكن أن تكون هذه التيارات مساعدة للملاحة إذا كانت في نفس

[1] Cecile De Cet Bertin, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, Paris, 2008.

اتجاه السفينة، مما يوفر الوقود ويقلل وقت الرحلة، لكن في الاتجاه المعاكس يمكن أن تعيق حركة السفن وتستهلك طاقة إضافية.

كما يوجد ما يسمى بالتيارات العميقة التي تنتج عن اختلافات في الكثافة ودرجة الحرارة والملوحة، وتتحرك ببطء في أعماق المحيط، ورغم أنها لا تؤثر بشكل مباشر على السفن السطحية، إلا أن فهمها مهم للسفن التي تسير تحت سطح الماء مثل الغواصات ولعلماء المحيطات، أما بالحديث عن تيارات المد والجزر والتي سبق التطرق إليها، فإنها تنشأ بفعل جاذبية القمر والشمس وتكون قوية بشكل خاص في المضايق والموانئ والخلجان، حيث يمكن أن تكون هذه التيارات خطيرة جدا، حيث تؤدي إلى تصادمات أو جنوح السفن إذا لم يجرِ التعامل معها بمهارة.[1]

وانطلاقا من كل ذلك، فإن القانون البحري يولي أهمية كبيرة في التعامل مع التيارات القوية على مبدأ "مهارة وحكمة الربان"، لأنه عامة لا تعتبر التيارات البحرية "قوة قاهرة" تعفي الربان من المسؤولية، لأنها ظواهر طبيعية متوقعة ويمكن التنبؤ بها إلى حد كبير باستخدام الخرائط الملاحية المتخصصة والتوقعات الجوية والبحرية، وهو ما يعني أن المسؤولية القانونية تترتب على مدى توافر عدة أسباب، فقد يقع على عاتق ربان السفينة واجب توقع التيارات القوية والتعامل معها بحكمة، وهذا يتضمن:

- التخطيط المسبق، وهنا يتوجب على الربان دراسة مسار الرحلة وتوقع التيارات المحتملة.
- التصرف بمهارة، في حال مواجهة تيار قوي، يجب على الربان اتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان سلامة السفينة وطاقمها، مثل تعديل المسار أو السرعة.

[1] Jean-Claude Dakouri, Droit des transports maritimes, L'Harmattan, Paris, 2011.

وقد تترتب المسؤولية على عاتق مالك السفينة أو الشركة، وهنا يتحمل مالك السفينة المسؤولية إذا كان الحادث ناجما عن إهمال في توفير التجهيزات اللازمة لمواجهة التيارات أو عدم تزويد الربان بخرائط وتوقعات حديثة، أو تعيين ربان غير مؤهل.

أما عن الحالات الاستثنائية، فيمكن اعتبار التيار قوة قاهرة إذا كان غير عادي أو مفاجئ لدرجة لا يمكن توقعها أو التعامل معها بأي قدر من المهارة الملاحية، على سبيل المثال، حدوث تيار مفاجئ نتج عن زلزال بحري أو انهيار أرضي تحت الماء، وهو ما يعد نادرا، بينما تعفى السفن من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن عواصف بحرية غير متوقعة[1]، فإن التيارات البحرية القوية تعد جزء من البيئة الملاحية التي يجب على الربان أن يكون مستعدا للتعامل معها، وتكمن المسؤولية القانونية في مدى كفاءة ومهارة الربان في تجنب المخاطر المحتملة الناتجة عن هذه التيارات وهو ما سنراه لاحقا.

الفرع الثاني: الضباب، المد والجزر، والزلازل البحرية

بالإضافة إلى العواصف البحرية والتيارات القوية، يعتبر المد والجزر المحيطي من بين الظواهر المناخية والبيئية التي تشكل تهديدا للملاحة البحرية، ومنه يعرف المد والجزر ارتفاع وانخفاض دوري لمستوى سطح البحر ناتج عن قوى الجاذبية التي يمارسها القمر والشمس، وبينما يتأثر المد والجزر المحيطي بموقع هذه الأجرام السماوية، فإن القمر هو الذي يلعب دورا أكثر أهمية نظرا لقربه من الأرض، فمع دوران الأرض تحدث جاذبية القمر انتفاخات مدية، مما يؤدي إلى حدوث مد وجزر،

[1]Massey. Anathong Shintaro, Maritime sucrity cooperation the strait of malacca. calhoun: Institutional archive of the naval post graduet school, These, 06/2008, p 2.

يتبع المد والجزر عموما دورة قمرية، مما يؤدي إلى أنماط مختلفة مثل المد شبه اليومي والمد والجزر المختلط.[1]

كما يمكن أن يختلف نطاق المد والجزر تبعا لعوامل متعددة منها مراحل القمر والمواقع النسبية للشمس والقمر، بالإضافة إلى الخصائص الجغرافية الإقليمية ويتجلى هذا التباين في مواقع مثل خليج فندي الذي يشهد بعضا من أعلى معدلات المد والجزر في العالم، وبالتالي يعد فهم المد والجزر أمرا بالغ الأهمية للملاحة وهندسة السواحل، وحتى لتوليد الطاقة من المد والجزر، إذ يمكن لتيارات المد والجزر أن تؤثر بشكل كبير على الأنشطة البحرية وإدارة السواحل[2]، وهو ما جعل العلماء يقومون باستخدام البيانات التاريخية والنماذج الرياضية للتنبؤ بالمد والجزر، مما يمكن من توقع سلوك المد والجزر لسنوات قادمة، كما لا تسهم هذه المعرفة في الملاحة الآمنة فحسب بل تتزايد أهميتها أيضا في مجال الطاقة المستدامة، إذ يوفر المد والجزر مصدرا محتملا للطاقة المتجددة.

أولا: أسباب المد والجزر

العامل الرئيسي في حركة المد والجزر لمياه المحيط هو القمر، حيث تزيد قوته عن ضعف قوة التمدد المدية الدورية التي تمارسها الشمس لأنه أقرب بكثير إلى الأرض، ويوضح ذلك قانون نيوتن العالمي للجاذبية، الذي ينص على أن قوة الجاذبية بين جسمين تتناسب طرديا مع كتلتيهما، ولكنها

[1] Massey Anthony shintaro, Op.cit., p 4.

[2] Noraini Zulkifli, Raja Ismail Fahm, Raja Ibrahim and Otheres, Maritime cooperation in the strait of Malacca (2016-2020) challenges and recommend for a new frame work, asian journal of research in education and social sciences, january 2020, p11.

تتناسب عكسيا مع مربع المسافة بين مركزي كتلتيهما، وبالتالي فإن قرب القمر أهم من كتلة الشمس البعيدة في العلاقات الشمسية والقمرية مع الأرض.[1]

ولتفسير كيفية حدوث المد والجزر يستخدم علماء المد والجزر مفهوم "المد المتوازن" النظري ويستند هذا المفهوم إلى حالة مثالية تكون فيها مياه المحيطات دائمًا في حالة توازن ثابت، ولا تعيق فيها أي قارات جريان الماء على سطح الأرض عندما يكون القمر فوق موقع معين مباشرة، تتسبب قوة جاذبيته في انتفاخ كتلة الماء تحته مباشرة، وكذلك على الجانب المقابل من الأرض، في الوقت نفسه في الربعين المتقابلين من الكرة الأرضية، ينشأ حوضان منخفضان للمياه نتيجة لحركة الماء بعيدا عن هاتين المنطقتين، وهكذا تدور الأرض تحت انتفاخات وأحواض المد والجزر، مما يؤدي إلى حدوث المد والجزر.[2]

تتبع المد والجزر عموما اليوم القمري الذي يبلغ أربعًا وعشرين ساعة وخمسين دقيقة أو الوقت الذي يستغرقه القمر لإكمال دورة كاملة حول الأرض، ومع ذلك تنشأ بعض دورات المد والجزر المعقدة من التأثيرات المشتركة للشمس والقمر[3]، إذا لم يكن هناك قمر فإن تأثير الشمس وحده سيتسبب في حدوث المد والجزر في نفس الوقت كل يوم، مع ذلك و نظرا لأن مستوى مدار القمر حول الأرض يقع في مستوى مختلف عن مستوى مدار الأرض حول الشمس، فإن مجموعات من المد والجزر الكامل النهاري وشبه اليومي تنتج في معظم المناطق، يكون المد والجزر شبه اليومي هو القاعدة

[1] Xuke Contemporary, Maritime piracy in souteast asia, a thesis submitted for the degree of doctor of philosophy south east asian studies programme, national university of singapore, 2006, p178.

[2] Bijon Moller, Piracy maritime terrorism and nava strategy, Dis report, 02, 2009, p6.

[3] Xuke Contemporary, Op.cit, pp 199-198.

حيث يحدث المد والجزر مرتين كل يوم قمري بمتوسط اثنتي عشرة ساعة وخمس وعشرين دقيقة فيحدث المد والجزر النهاري عندما يحدث مد وجزر واحد فقط في يوم قمري واحد، يوجد في أجزاء من بحر الصين وخليج المكسيك ينتج المد والجزر المختلط عن مزيج من تذبذبات المد والجزر النهارية وشبه اليومية، وتوجد مثل هذه المد والجزر على طول ساحل المحيط الهادئ في أمريكا الشمالية وفي أجزاء من أستراليا.

ثانيا: عوامل أخرى لتغير المد والجزر

من بين العوامل الأخرى التي تساهم في تباين المد والجزر في المحيطات هي مراحل القمر وموقع الشمس والقمر بالنسبة للأرض وخط العرض وتضاريس موقع المد على الأرض، فعندما تكون الشمس والقمر والأرض في محاذاة، فإن التأثيرات الجاذبية المشتركة لهذه الأجسام ستمارس قوة جذب إضافية على الأرض، مما يؤدي إلى زيادة سعة المد والجزر وتسمى هذه الظاهرة عندما يعزز المد القمري والشمسي بعضهما البعض، بالمد الربيعي وتحدث حول البدر والهلال الجديد بين المد الربيعي يحدث المد المنخفض عندما تكون الشمس والقمر والأرض في رؤوس مثلث، في هذا الوقت خلال الربعين الأول والثالث من طور القمر يتم فرض المد والجزر الشمسي العالي على المد والجزر القمري المنخفض، وبالتالي فإن المد والجزر الناتج يكون هو الأدنى في الشهر في المحيط المفتوح، قد يتجاوز ارتفاع المد الربيعي مترا واحدا، بينما قد يقل عن متر واحد في المد المنخفض، كما تتفاوت سعة المد والجزر تبعا لخط العرض وميل القمر[1].

[1] Peter J Rimmer, Les detroits de malacca et de singapour: etats cotiers et etats utilisateur etudes internationales, Vol 34, N° 2, Juin 2003, pp 244-245.

على الرغم من تعقيد العديد من المتغيرات التي تحدد سلوك المد والجزر يمكن لعلماء المد والجزر الآن التنبؤ بوقت وارتفاع المد في أي مكان وفي أي تاريخ سابق أو مستقبلي، بشرط واحد وهو أن يكون لديهم معلومات كافية عن كيفية تعديل التضاريس المحلية للموقع للمد، الظروف الجغرافية المحلية مثل عرض فم الخليج والمنحدر غير المستوي للقاع، وعمق المسطح المائي هي أنواع السمات التي تحدد نطاق وسعة ووقت المد المحلي، لوحظ أن جزيرة نانتوكيت قبالة ساحل ولاية ماساتشوستس الأمريكية تشهد فرقا لا يزيد عن 0.3 متر بين المياه العالية والمنخفضة[1]، بينما على بعد بضع مئات من الكيلومترات فقط، يتمتع خليج فندي في مقاطعة نوفا سكوشا الكندية بأعلى مد وجزر في العالم بارتفاع 15 مترا خلال المد الربيعي، ولتفسير هذه الظواهر طوّر العلماء نموذجا لتذبذب المد والجزر حيث يقسّم هيكل المحيط بين عدد كبير من أحواض المياه[2] لكل منها عمقه وطوله وفترة تذبذبه الناتجة، وتحدد حدود كل حوض بأشكال اليابسة المحيطة به، سواء فوق المحيط أو تحته وتتغير تأثيرات الجاذبية في كل منها باستمرار، وكذلك التيارات المتدفقة فيه، وغالبا، عندما يتأرجح الماء صعودا وهبوطا في حوض ما يكون الماء عند الحافة أكثر نشاطا، بينما تحدث أقل حركة في مركز الحوض حول عقدة لا مدية لها، وبالتالي، تحدد الأبعاد الفيزيائية لهذه الأحواض فترة تذبذب المياه في جميع أنحاء الحوض.

[1] Peter J Rimmer, Ibid, p246.

[2] Massey Anthony Shintaro, Op.cit, p 6.

ثالثا: انتفاخات المد والجزر المتعارضة

عندما يقع تجاذب القمر مدا عاليا على جانب الأرض الأقرب إليه، يحدث مدٌ عالي في نفس الوقت على الجانب الآخر من الكوكب، ومن الضروري معرفة أن القمر والأرض لا يدوران حول بعضهما البعض فحسب، بل أيضا حول مركز ثقل مشترك يقع على بعد 1600 كيلومتر تحت سطح الأرض مع دوران الأرض والقمر، تعمل قوة الطرد المركزي على تمدد المحيطات إلى الخارج ضد جاذبية الأرض، في مركزها لا تكون الأرض ثابتة ولكنها تتحرك في دائرة تمثل جزءا صغيرا من حجم مدار القمر، وينتج عن هذه الدورة غير المرئية للأرض حول القمر قوة طرد مركزي في جميع أنحاء الأرض[1]، والتي تتغير مع دوران القمر وتسحب سطح الأرض خارج شكله[2]، ولأن المد والجزر في الواقع موجات طويلة، قد يتوقع الراصد على القمر رؤية انتفاخي المد والجزر يتحركان حول الأرض بسرعة تتوافق مع سرعة القمر، لكن موجات المد والجزر تتحرك بشكل غير متزامن مع القمر[3].

[1] Hendun Abd Rahman Shah, Legal analyses of piracy and armed robbery at sea in the straits of malacca: The malaysien perspective, a thesis submitted for the university of birminhan for the degree of doctor of philosophy, February, 2013, p 253.

[2] Hui_Yikathrine Tseng, Op.cit, p 93.

[3] Justin V. hastings, The return of sofisticated maritime piracy to southeast asia, pacific affaires, Volume 93, N° 1, March 2020, p 11.

رابعا: دراسة المد والجزر في المحيط

إن التنبؤ بالمد والجزر في الموانئ حول العالم أمرا يسهل معرفته ولكن التنبؤ الكمي بدأ حديثا عندما تم تصميم لأول مرة آلات التنبؤ بالمد والجزر للمساعدة في التنبؤ بالمد والجزر، فتم اختراع أول آلة من هذا القبيل في عام 1872 من قبل اللورد كلفن[1] الذي يشار إليه غالبا باسم أول مهندس كهربائي، فكانت آلة كلفن قادرة على رسم صورة خطية لمنحنى المد والجزر وبعد فترة وجيزة من هذا الاختراع، اخترع موظف في هيئة المسح الساحلي والجيوديسي بالولايات المتحدة آلة للتنبؤ بالمد والجزر أظهرت أوقات وارتفاعات المد والجزر، حيث صمم المسح لاحقا آلة أبسط تجمع بين قدرات كلا الاختراعين السابقين، فهي تعطي منحنى المد والجزر بالإضافة إلى أوقات وارتفاعات المد والجزر، إلا أن هذه الآلات ليست موثوقة بسبب وجود عوامل أخرى، كالعواصف الشديدة والرياح وتراكم الرمال نتيجة حركة الأمواج التي تؤثر بشكل كبير على منسوب المياه فلا تعطي جداول المد والجزر سوى بيانات تقريبية عن المد والجزر.

ونظرا للتطورات التكنولوجية التي تمست قطاع الملاحة البحرية مؤخرا، فقد استبدلت أجهزة التنبؤ بالمد والجزر بأجهزة رقمية أسرع، مع الرغم أن تحليل المد والجزر يستدعي تدخل العديد من الوسائل الحسابية المعقدة، ولا يمكن التنبؤ إلا بالأماكن التي تتوفر فيها سلسلة طويلة من الملاحظات، حيث يجب إجراء ملاحظات توفر قيمة تسارع الجاذبية، وانحراف العمودي، وقياسات ارتفاع منسوب المياه مع توفر هذه الأرقام يصبح التنبؤ استقراء من الماضي إلى المستقبل، وعليه، تسجل مستويات المياه الناتجة عن قوى المد والجزر بدقة حول سواحل العالم وفي المداخل وفي أنهار المد والجزر، وعلى الجزر يتم تحليل هذه القياسات محليا، بمجرد أخذ هذه القياسات لمستوى المياه في مكان معين ضمن

[1] The Global unitiative against transnational organized crime, the economics of piracy in southeas asia, The Global unitiative against transnational organized crime, May 2016, p10.

فترات زمنية محددة، يمكن تحديد مراحل وسعات المد والجزر بعدد من الطرق الرياضية وبمعرفة المراحل وسعات المد والجزر، يمكن للعلماء إعادة إنتاج القياسات وفقا لسلسلة توافقية، ومنه تعتبر هذه الطريقة وسيلة موثوقة نسبيا للتنبؤ بالمد والجزر في موانئ المياه العميقة، ولكن في المناطق الضحلة وهو ما يجعل السلطات المعنية تقوم بتحديد الثوابت التوافقية.[1]

وما يهمنا في هذا الصدد هو أن للمد والجزر أهمية حيوية في الملاحة وعلى الرغم من أن المد والجزر أصبح أكثر قابلية للتنبؤ به، إلا أنه لا يزال يساعد جميع البحارة ويعرقلهم في الوقت نفسه حيث كشف دليل الساحل وتوجيهات الإبحار لأجزاء مختلفة من العالم عن الاحتمالات الخطيرة التي يعرف أن المد والجزر يسببها في أماكن مختلفة، فغالبا ما تتحرك تيارات المد والجزر بعنف عندما تعارضها الرياح أو عندما تكون محصورة في قنوات ضيقة، وقد انجرف الناس من القوارب بسبب هجوم من الأمواج العملاقة عند الإبحار في مد فيضي عبر مضائق ضيقة وفي مراحل معينة من المد والجزر، يمكن أن تحتوي المياه على دوامات أو دوامات أو ثقوب خطيرة، هذا وينشأ الثقب عندما يدخل جزء كبير من مد الفيضان قناة في وقت واحد كموجة واحدة، وهو ما يجعلها تتحكم في جدول جميع عمليات الشحن، وكذلك إيقاع حياة الموانئ في المنطقة، حتى في عدم توفر الآبار، يتعين على أكبر السفن العابرة للمحيطات انتظار انحسار المياه قبل دخول الميناء، حيث قد تدفعها تيارات المد والجزر المتدفقة نحو الأرصفة، ولأن الإبحار في اتجاه تيار المد والجزر يصب في مصلحة السفينة فإن معرفة المد والجزر مهمة، لأن جميع الملاحين الذين يقتربون من الساحل على جداول المد والجزر يعتمدونها لتكملة معلومات الأعماق في خرائطهم البحرية.[2]

[1] Laura Southdat, Southeast asia the new piracy capital, global riskinsights know your world, July, 13, 2015, At : www.globalriskinsights.com

[2] The Global unitiative against transnational organized crime, Op.cit, p 2.

المطلب الثاني: آثار التغيرات المناخية على الملاحة

لقد شهدت الملاحة البحرية عدة تحولات تحت تأثير التغيرات المناخية المتسارعة التي باتت تفرض تحديات غير مسبوقة على هذا القطاع الحيوي، فمن ارتفاع منسوب مياه البحار إلى تزايد حدة العواصف واضطراب الأنماط الجوية، تبرز تداعيات خطيرة تهدد سلامة السفن واستقرار الممرات البحرية العالمية، ففي العديد من المناطق أصبحت العواصف أكثر تواترا وعنفا، مما يزيد من مخاطر الحوادث البحرية كالجنوح والاصطدام، كما أن ارتفاع منسوب مياه البحر يهدد البنية التحتية للموانئ الرئيسية، مما يعطل سلاسل الإمداد العالمية.[1]

وفي ظل هذه التحديات، تبرز تساؤلات ملحة حول قدرة المجتمع الدولي على التكيف مع هذه التحولات، خاصة مع تزايد التنافس الجيوسياسي في المناطق الأكثر عرضة للمخاطر المناخية، فبينما تسعى بعض الدول إلى تعزيز التعاون لمواجهة هذه التهديدات المشتركة يظل التنسيق العالمي ضعيفا أمام حجم التحدي، مما يستدعي إعادة النظر في السياسات البحرية لضمان استدامة الملاحة الدولية في عصر التغير المناخي.[2]

وعليه سنحاول في هذا المطلب توضيح كل من مسألة ارتفاع منسوب البحار وتأثيره على الموانئ في (الفرع الأول)، ثم نتطرق إلى ذوبان الجليد والممرات البحرية الجديدة في (الفرع الثاني).

[1] Noraini Zulkifli, Raja ismail fahm, Raja Ibrahim and Otheres, Op.cit, p14.

[2] Catherine Zara Raymond, Piracy in southeast asia: new trends issue responses, institute of defense and strategic studies singapore , October, 2005, p 13.

الفرع الأول: ارتفاع منسوب البحار وتأثيره على الموانئ

إن التغير المناخي يعتبر من أخطر الكوارث التي تهدد استقرار النظم البيئية بصفة عامة وتبرز مظاهره في زيادة حرارة الأرض والتي تؤدي بدورها إلى ارتفاع منسوب البحار، وهو ما يبين أن الموانئ تشكل عصب التجارة العالمية وفي نفس الوقت من أهم الهياكل الحيوية عرضة لهذا الخطر، لأن ارتفاع منسوب البحار الناتج عن ذوبان الصفائح الجليدية يعد تهديدا مباشرا يضع مستقبل الموانئ على المحك.

كما يؤدي هذا الارتفاع إلى فيضانات ساحلية متزايدة والتي لا تهدد فقط المناطق السكنية بل تؤثر بشكل مباشر على البنية التحتية للموانئ، فالأرصفة، والمستودعات، والمحطات الطرفية، ومعدات الشحن والتفريغ جميعها معرضة للغمر والتلف، وهذا لا يسبب خسائر مادية فقط، بل يعيق أيضا سير العمليات التجارية، مما يؤدي إلى تأخير الشحنات وزيادة التكاليف التشغيلية.

إن هذه الظاهرة لا تقتصر آثارها على الجانب المادي فقط، بل تمتد لتطرح تحديات قانونية واقتصادية معقدة لأن تزايد مخاطر الفيضانات والأضرار أدت إلى نشوء قضايا المسؤولية القانونية عن الخسائر التي تلحق بالبضائع أو السفن، كما أن التكاليف الباهظة لإعادة بناء الموانئ أو تعليتها لمواجهة ارتفاع منسوب البحار ستؤثر بشكل كبير على اقتصاد البلاد[1]، لذا، أصبح من الضروري وضع استراتيجيات عاجلة لحماية الموانئ، سواء عبر تطوير البنية التحتية أو وضع أطر قانونية جديدة لمواجهة هذه التحديات.

[1] Bijon moller, Op. cit, p 13.

وفي هذا الصدد، أشار تقرير الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ إلى أن ارتفاع درجة حرارة الأرض بـ 1.5 درجة مئوية قد يؤدي إلى تفاقم ظاهرة ارتفاع منسوب البحار، مما سيؤثر بشكل كارثي على سواحل الكوكب، هذا الارتفاع المتزايد يهدد بتدمير مقومات العيش ويدفع المجتمعات إلى البحث عن أماكن آمنة، مما يؤدي إلى موجات هجرة جماعية، وبالتالي تعتبر الموانئ التي تقع في قلب هذه المناطق الساحلية من أولى الهياكل التي ستواجه تبعات هذه الظاهرة.[1]

وبالعودة إلى مسألة ارتفاع منسوب البحار نجد بأنه لا يهدد فقط بغرق الأراضي والمناطق السكنية بل يؤثر بشكل مباشر على وظائف الموانئ، فالممرات الملاحية قد تصبح غير صالحة للاستخدام والأرصفة قد تتعرض للغمر والمعدات قد تتلف، وهذا سيؤدي إلى تعطل حركة التجارة ويزيد من عزلة الموانئ عن محيطها، مما يؤثر على سلاسل الإمداد العالمية.

وبطبيعة الحال، تترتب على هذه الأزمة تداعيات قانونية واقتصادية كبيرة، فمن جهة، هناك مسؤولية قانونية تقع على عاتق الدول في حماية حقوق الإنسان وخاصة الحق في السكن والغذاء والصحة، ومن جهة أخرى، هناك خسائر اقتصادية هائلة نتيجة تدهور البنية التحتية للموانئ وتوقف عملياتها، تتطلب التدخل لوضع استراتيجيات عاجلة لحماية الموانئ والمناطق الساحلية من آثار التغير المناخي.

[1] Annkoh, piracy Along malacca-singapore straits jump nearly fourfold, bloom berg 27 Décembre 2019, At: www.Bloomberg.com , 09/06/2025

وهو ما يعني في النهاية أن ارتفاع منسوب البحار نتيجة للتغير المناخي وذوبان القمم الجليدية أحد أخطر التحديات التي تواجه البشرية في القرن الحادي والعشرين وتتصدر الموانئ بوصفها شريان التجارة العالمية، قائمة الهياكل الحيوية الأكثر عرضة لهذا الخطر، حيث يمكن تقسيم تأثيرات هذه الظاهرة على الموانئ إلى جانبين: الأول تقني تشغيلي، والثاني قانوني اقتصادي.[1]

أولا: غرق البنية التحتية وتعطل العمليات

يؤدي ارتفاع منسوب البحار بشكل مباشر إلى تآكل البنية التحتية للموانئ وغمرها بالمياه، فالجدران البحرية التي تحمي الأرصفة والمستودعات تصبح أقل فعالية وتتزايد مخاطر فيضان المياه المالحة إلى داخل حرم الميناء، مما يؤثر على المعدات والأجهزة الحساسة للصدأ، كما تتأثر قنوات الملاحة[2] حيث قد تتغير أعماقها، مما يعيق دخول السفن العملاقة وتتسبب العواصف المتزايدة في ارتفاع موجات المد مما يهدد استقرار الرافعات والمحطات الطرفية.

ويعتبر هذا من بين التحديات التي تواجه قطاع الملاحة البحرية ولمواجهة هذا التحدي يتطلب الأمر استثمارات ضخمة تتعلق بتصميم الأرصفة وتعلية الجدران البحرية وتطوير أنظمة تصريف المياه كما يتطلب الأمر تطوير أنظمة إنذار مبكر للتحذير من الفيضانات المحتملة، وتغيير في جداول الشحن والتفريغ لتجنب أوقات الذروة التي تتزامن مع ارتفاع المد، وعلى المدى الطويل قد

[1] ICC international,maritime bureau, piracy and armed robbery against ships, Icc international, maritime bureau, rapport for the period,1 january- 31 March 2021, p 6.

[2] The Global unitiative against transnational organized crime, Op. cit, p 8.

تضطر بعض الموانئ إلى الانتقال إلى مناطق أكثر ارتفاعا، وهو حل مكلف للغاية وغير متاح للجميع.[1]

وعليه، يشكل التدهور المتزايد في النظم البيئية خطرا مباشرا على الأمن الغذائي والصحي ويهدد بشكل خاص البنية التحتية الحيوية مثل الموانئ، ذلك أن تدهور النظم البيئية يؤدي إلى تآكل السواحل وتغير أنماط الطقس وزيادة الفيضانات وهي عوامل تهدد بشكل مباشر سلامة الموانئ، فالموانئ تعتمد على بيئة ساحلية مستقرة لضمان سير عملياتها بسلاسة وأي اضطراب في هذه البيئة يعرضها للخطر كما أن تدهور النظم البيئية يؤثر على الأمن الغذائي من خلال تعطيل سلاسل الإمداد، حيث أن العديد من السلع الغذائية يتم استيرادها وتصديرها عبر الموانئ، وبالتالي، فإن أي ضرر يلحق بالموانئ قد يؤدي إلى نقص في الإمدادات الغذائية وارتفاع أسعارها.[2]

لذلك، يستدعي الأمر أحيانا توفير وضمان حماية الموانئ لكونها جزء لا يتجزأ من جهود الحفاظ على النظم البيئية، فالحفاظ على التنوع البيولوجي والحد من التلوث لا يساهم فقط في حماية البيئة بل يؤمن أيضا استمرارية عمل الموانئ ويضمن الأمن الغذائي، ويعزز القدرة على مواجهة التحديات المستقبلية الناجمة عن التغير المناخي.[3]

[1] Nathalie fau, les enjeux économiques et géostratégiques de détroit de malacca, cairn.info, Revue-géoeconomie, 2013, p 16

[2] Messay Anthony Shintaro, Op. cit., p 23.

[3] Hui_Yikatherine, Tseng, Op.cit, p 95.

ثانيا: مسؤولية قانونية وخسائر تجارية

يعتبر ارتفاع منسوب البحار أحد أخطر التحديات التي تواجه البشرية وتتجاوز آثاره الجانب البيئي لتشمل عواقب قانونية واقتصادية وخيمة، خاصة على الموانئ التي تمثل شريان التجارة العالمية، حيث يطرح ارتفاع منسوب البحار قضايا معقدة تتعلق بالمسؤولية في حال تعرضت البنية التحتية للميناء للغرق أو التلف بسبب الفيضانات أو في حال تأخرت الشحنات أو تلفت البضائع نتيجة لذلك تبرز تساؤلات حول الجهة المسؤولة عن هذه الأضرار، هل هي إدارة الميناء التي قد تتهم بالإهمال في اتخاذ الإجراءات الوقائية الكافية؟ أم شركات التأمين؟ أم حتى الحكومات التي قد تفشل في وضع استراتيجيات وطنية لمواجهة التغير المناخي؟ هذه القضايا تتطلب إعادة تقييم للعقود والاتفاقيات الدولية التي تحكم التجارة البحرية وقد تؤدي إلى نزاعات قضائية معقدة.

وتجب الإشارة إلى أن ارتفاع منسوب البحار له انعكاس على الجانب القانوني للموانئ البحرية فمن ناحية، تبرز قضايا المسؤولية القانونية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو السفن بسبب الفيضانات أو تعطل عمليات الميناء والتي تفتح المجال لطرح اشكالية ترتب المسؤولية على عاتق إدارة الميناء أم على شركات الشحن؟ وفي حال فشل الميناء في الالتزام بمعايير الأمان المعتادة، فهل يمكن مقاضاته بتهمة الإهمال؟ هذه الأسئلة تتطلب إعادة تقييم للعقود والاتفاقيات الدولية التي تحكم التجارة البحرية.[1]

[1] Shafiahf Muhibat, Indonesia's maritime security: ongoing problems and strategic implications, eu-asia dialogue 2014, p136.

أما من الناحية الاقتصادية تتسبب الخسائر في البنية التحتية في أعباء مالية هائلة على إدارات الموانئ والحكومات، فالإصلاحات والتحديثات المستمرة تستهلك ميزانيات ضخمة في حين قد تتراجع الإيرادات بسبب تعطل العمليات وتأخر الشحنات، كما أن التأمين البحري قد يصبح أكثر تكلفة، مما يزيد من الأعباء على شركات الشحن وعلى المدى الطويل قد يؤدي ذلك إلى فقدان الموانئ لجاذبيتها الاقتصادية لصالح موانئ أخرى أقل عرضة للخطر.[1]

أما من الناحية التجارية، فإن الخسائر الاقتصادية الناجمة عن ارتفاع منسوب البحار ضخمة ومتعددة الأوجه، فتلف البنية التحتية للموانئ يتطلب استثمارات هائلة لإعادة البناء والترميم، مما يضع أعباء مالية كبيرة على إدارات الموانئ والحكومات، كما أن تعطل العمليات التجارية وتأخر وصول السفن وتلف البضائع يؤدي إلى خسائر مباشرة في الإيرادات ويؤثر على سلاسل الإمداد العالمية بالإضافة إلى ذلك، قد يؤدي تزايد المخاطر إلى ارتفاع تكاليف التأمين البحري، مما يزيد من الأعباء المالية على شركات الشحن والتجارة وعلى المدى الطويل، قد تفقد الموانئ الأكثر عرضة للخطر جاذبيتها الاقتصادية لصالح موانئ أخرى أكثر أمانا مما يغير من خريطة التجارة العالمية ويسبب خسائر تجارية كبيرة.

هذا ويتصدر ارتفاع منسوب البحار قائمة التحديات الوجودية التي تواجهها الموانئ العالمية بوصفها عصب التجارة الدولية وشريانها الحيوي، الأمر الذي يجعل هذه الظاهرة، الناجمة عن التغير المناخي، لا تقتصر آثارها على الجانب المادي فقط، بل تمتد لتلقي بظلالها على الأبعاد القانونية والاقتصادية مما يستدعي فهم تداعياتها المتشابكة.

[1] Cathrine Zara Raymound, Op. cit, pp 16-21.

وبطبيعة الحال تتمثل الأثار المباشرة لارتفاع منسوب البحار في غمر البنية التحتية للموانئ وتآكلها، مما يؤدي إلى تعطل العمليات التشغيلية وتوقف حركة الملاحة، فالأرصفة والمستودعات والمعدات الحيوية تصبح عرضة للفيضانات والتلف، مما يسبب خسائر مادية فادحة ويعيق تدفق السلع هذا التعطيل لا يقتصر أثره على الميناء نفسه، بل يمتد ليشمل سلاسل الإمداد العالمية بأكملها مما يؤدي إلى تأخر الشحنات وارتفاع التكاليف، ويضعف من القدرة التنافسية للموانئ المتضررة.

وبالتركيز على الصعيد القانوني يبرز التحدي في تحديد المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن هذه الكوارث الطبيعية كما أشرنا سابقا، فهل تقع المسؤولية على عاتق إدارة الميناء التي قد تفشل في اتخاذ إجراءات وقائية كافية أم على شركات التأمين أم على الحكومات التي قد تتقاعس عن وضع استراتيجيات وطنية شاملة لمواجهة التغير المناخي؟ هذه الأسئلة تفتح الباب أمام نزاعات قانونية معقدة وتتطلب إعادة صياغة للقوانين والاتفاقيات الدولية وفي الوقت ذاته تتفاقم الخسائر التجارية والاقتصادية، حيث تتطلب جهود إعادة البناء والترميم استثمارات ضخمة في حين تتراجع الإيرادات بسبب تعطل العمليات، مما يهدد الاستقرار المالي للموانئ ويغير من خارطة التجارة البحرية العالمية.[1]

وهو ما يؤدي إلى القول في النهاية أن ارتفاع منسوب البحار يشكل نوع من التهديد اتجاه قطاع الموانئ وإلى جانب الحلول التي يجب تبنيها، هناك حاجة ملحة إلى وضع إطار قانوني دولي يحدد المسؤوليات ويعزز التعاون بين الدول في مواجهة هذا التحدي، فالموانئ ليست مجرد هياكل خرسانية بل هي ركيزة للاقتصاد العالمي وحمايتها ليست مسؤولية فردية، فهي قضية دولية تتطلب تضافر الجهود، كما أن مواجهة تحدي ارتفاع منسوب البحار يتطلب تحديد المسؤوليات ويحمي المصالح

[1] Cathrine Anathony Shintaro, Ibid, p 16.

المشتركة، بالإضافة إلى استراتيجيات اقتصادية تضمن استمرارية التجارة العالمية في ظل هذه الظروف المتغيرة وضمان استقرارنا الاقتصادي والأمني.[1]

الفرع الثاني: ذوبان الجليد والممرات البحرية الجديدة

لقد أثار التغير المناخي وفي مقدمته ظاهرة ذوبان الجليد جملة من التداعيات على الملاحة البحرية لا سيما فيما يتعلق بفتح ممرات بحرية جديدة، حيث يعتبر ذوبان الجليد في المناطق القطبية خصوصا في المحيط المتجمد الشمالي من أبرز هذه التداعيات، حيث يتيح إمكانية استخدام طرق ملاحية كانت في السابق غير قابلة للعبور على مدار العام بسبب الجليد.

ومنه فإن فتح هذه الممرات[2] مثل ممر الشمال الغربي وممر طريق البحر الشمالي، يمثل فرصة اقتصادية وقانونية كبيرة، إذ من المحتمل أن يختصر مسافات الشحن بين آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية مما يقلل من تكاليف الوقود والوقت ومع ذلك يثير هذا التطور قضايا قانونية دولية معقدة تتعلق بالسيادة على هذه الممرات وحقوق المرور فيها، في مقابل ذلك، تطالب بعض الدول القطبية بأن تكون هذه الممرات جزءا من مياهها الداخلية، مما يمنحها صلاحيات أوسع في تنظيم الملاحة بينما ترى دول أخرى أنها ممرات دولية يجب أن تخضع لقواعد حرية الملاحة المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.[3]

[1] Xuke Contemporar, Op. cit,pp 180-181.

[2] Cathrine Zara Raymound, Op. cit, p 19.

[3] رايد علي زايد: القرصنة البحرية في القانون الدولي وتطبيقاته الدول، دراسة حالة الصومال، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 10، العدد 2، ديسمبر 2013، ص 260.

كما أن هذا التحول في الملاحة البحرية يطرح تحديات قانونية وبيئية إضافية فزيادة حركة السفن في هذه المناطق الحساسة بيئيًا تزيد من مخاطر الحوادث، مثل تسرب النفط وتلوث الهواء والماء. وبالتالي، فإنها تتطلب وضع قواعد قانونية جديدة وصارمة للحفاظ على البيئة القطبية وتنظيم الأنشطة البحرية بشكل يضمن السلامة والأمن البيئي ويتعلق الأمر أيضًا بتكييف القوانين واللوائح الحالية لتشمل جوانب مثل متطلبات تصميم السفن وقواعد الملاحة في المياه الجليدية وآليات الاستجابة للطوارئ.

وفي ضوء هذه التغيرات يتعين على المجتمع الدولي من خلال الأطر القانونية القائمة أو من خلال صكوك جديدة، معالجة القضايا المتعلقة بالسيادة، وتنظيم الملاحة، وحماية البيئة، لضمان أن يكون فتح هذه الممرات البحرية الجديدة فرصة للتنمية المستدامة لا مصدرًا للنزاعات والتدهور البيئي.

يوجد الجليد أينما تتواجد درجات حرارة منخفضة باستمرار لعدة أشهر كل عام أو على مدار العام كما توجد هذه الدرجات المنخفضة المستمرة بالقرب من القطبين الشمالي والجنوبي وعلى المرتفعات العالية في جميع أنحاء العالم.[1]

وعليه، يتشكل الجليد فوق المحيط بشكل مختلف عن اليابسة فوق المحيطات والبحار عندما تجمّد درجات الحرارة الباردة الماء على السطح[2]، بحيث يوجد الجليد في المحيط المتجمد الشمالي والبحار المحيطة بالقارة القطبية الجنوبية، عندما يتراكم الثلج ثم ينضغط ويتصلب، وهنا تحتوي

[1] Barry Desker, Re-thinking the safety of navigation in the malacca strait, routledge security in asia series, 2007, p p16-17.

[2] Hui_Yikatherine, Tseng, Op.cit,p93.

الصفائح الجليدية والأنهار الجليدية، كما يوجد الجليد الأرضي في الأنهار الجليدية على ارتفاعات عالية في جميع أنحاء العالم.[1]

وعلى الرغم من الاختلافات، يتناقص حجم الجليد البري والبحري ويزداد ذوبانه مع ارتفاع درجات الحرارة، وقد أكد الباحثين ذلك بوجود أدلة على زيادة ذوبان الجليد البري والبحري في السنوات الأخيرة في جميع أنحاء العالم، استجابة لارتفاع درجات الحرارة.[2]

أولا: التربة الصقيعية

هي أي أرض تبقى متجمدة درجة مئوية أو أقل لمدة عامين متتاليين على الأقل وتنتشر هذه الأراضي المتجمدة بشكل كبير في المناطق ذات الجبال العالية وفي خطوط العرض العليا للأرض بالقرب من القطبين الشمالي والجنوبي وتغطي مساحات شاسعة من الأرض، إذ يغطي الجليد الدائم ما يقرب من ربع مساحة اليابسة في نصف الكرة الشمالي ورغم تجمد الأرض إلا أن مناطق الجليد الدائم لا تكون مغطاة بالثلوج دائما.[3]

ومع ارتفاع درجة حرارة الأرض يذوب الجليد الدائم وهو ما يعني أن الجليد داخله يذوب تاركا وراءه الماء والتربة ويمكن أن يحدث ذوبان التربة الصقيعية آثارا بالغة على سبيل المثال:

- بنيت العديد من القرى الشمالية على التربة الصقيعية، فعندما تتجمد تصبح أكثر صلابة من الخرسانة ومع ذلك، فإن ذوبانها قد يدمر المنازل والطرق والبنى التحتية الأخرى.[4]

---

[1] Cathrin Zara Raymound, Op.cit, pp4-5.

[2] Noraini Zulkifli, Raja ismail fahm, Raja Ibrahim and Otheres, Op.cit, p24

[3] Peter j. Rimmer, Op.cit, pp 248-249.

[4] Shafiahf, Ibid, p139.

- عندما يتجمد التربة الصقيعية لا تستطيع المواد النباتية الموجودة في التربة والتي تسمى الكربون العضوي، التحلل أو التعفن ومع ذوبان التربة الصقيعية، تبدأ الميكروبات بتحليل هذه المواد وتطلق هذه العملية غازات دفيئة مثل ثاني أكسيد الكربون والميثان في الغلاف الجوي.
- عندما يذوب الجليد الدائم، تذوب معه البكتيريا والفيروسات القديمة في الجليد والتربة، هذه الميكروبات قد تسبب أمراض خطيرة للإنسان والحيوان.

ثانيا: الجليد البحري

بخلاف ذوبان الجليد الأرضي، لا يؤدي ذوبان الجليد البحري إلى ارتفاع منسوب مياه البحار، حيث يشبه الجليد البحري مكعبات ثلج عائمة في كوب من الماء عند ذوبانها، لا يتغير مستوى الماء، بل يتشكل الجليد البحري عند تجمد مياه البحر، ويوجد في المحيط المتجمد الشمالي، والمحيط الجنوبي حول القارة القطبية الجنوبية، ومناطق محيطية باردة أخرى[1].

هذا وتظهر لنا أقمار ناسا الأرضية أن بعض جليد القطب الشمالي يذوب وينكمش كل صيف ليغطي أصغر مساحة ممكنة بحلول سبتمبر ثم مع حلول الشتاء، ينمو الجليد مجددا.[2]

كما يغطي الجليد البحري في المحيط المتجمد الشمالي خلال فصل الصيف مساحةً أقل بنحو 40% مقارنة بما كان عليه في أواخر سبعينيات القرن الماضي، عندما بدأت عمليات الرصد المستمرة عبر الأقمار الصناعية، وقد يؤدي هذا التغيير الملحوظ إلى زيادة معدل الاحترار الجاري بالفعل، نظرا

[1] Hui Yikatherine, Op. cit, p 99.

[2] Gerald yee and Nazirah k.din, piracy in southeast asia, clyde and collp, At: lexology.com, 09/08/2025, 11:41h.

لتزايد ظلمة المحيطات المفتوحة وتناقص البياض خلال فصل الصيف، فهذا يؤثر هذا الاحترار المتزايد في المناطق التي يكثر فيها الجليد البحري على أنماط الطقس العالمية.[1]

ويعد الجليد البحري أيضا جزءا مهمًا من كيفية نقل التيارات المحيطية للحرارة من خط الاستواء إلى القطبين ونقل المياه الباردة من القطبين إلى خط الاستواء، كما تعتمد جميع أشكال الحياة في المحيط على دورة الطاقة هذه وفي جميع أشكال الحياة على اليابسة على الحياة في المحيطات يعتبر الجليد البحري مقياسا مهما للملاحة البحرية.

المبحث الثاني: التهديدات التقنية والهيكلية

في سياق التطورات الحديثة التي تشهدها الملاحة البحرية تبرز مخاطر وتهديدات عديدة تهدد سلامة وكفاءة السفن وتتطلب التزاما صارما من جميع الأطراف المعنية، ويعنى بمفهوم الالتزام إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية دون الاقتصار على الجوانب التقليدية المتمثلة في التجهيز والتزويد والتسليح، بل أيضا ضرورة التعامل مع تهديدات تقنية وهيكلية مستجدة.

تتعدد هذه التهديدات التقنية وتشمل الاختراقات السيبرانية التي تستهدف أنظمة الملاحة والاتصالات، مما قد يؤدي إلى تعطيلها أو التحكم بها عن بعد، الأمر الذي يشكل خطرا جسيما على سلامة السفينة وطاقمها، كما أن التطور السريع في التكنولوجيا يفرض ضرورة مواكبة الأنظمة الملاحية الحديثة، والتأكد من توافقها مع المعايير الدولية، لتفادي أي خلل فني قد ينجم عن قصور في التجهيزات.

[1] Christopher. J Pehrson, String of pearls meeting challenge of china, rising power across, strategic studies institute us army war college cer lisle, July 2006, pp 3-4.

أما عن التهديدات الهيكلية فهي تتصل بمتانة السفينة وجودتها الإنشائية، حيث يجب أن تكون قادرة على تحمل الظروف الجوية القاسية والضغوط التشغيلية، فأي قصور في الهيكل قد يؤثر على استقرار السفينة، ولذلك، فإن الالتزام بصيانة السفينة وتجديدها بشكل دوري وإخضاعها لفحوصات دقيقة من قبل الجهات المختصة يعد أمرا حاسما لضمان استمرارية صلاحيتها.[1]

وعليه، فإن الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية يتجاوز مجرد الامتثال للوائح ليصبح مسؤولية شاملة تتضمن التعامل مع جميع أنواع التهديدات، سواء كانت تقليدية أو حديثة ويجب على الناقل أن يثبت هذا الالتزام من خلال شهادات معتمدة وأن يخضع للمساءلة في حال ثبوت عدم صلاحية السفينة وذلك لضمان حماية البضائع وسلامة الأرواح في عرض البحر.

وعلى هذا الأساس سنتناول في هذا المبحث أخطاء السفن والتقنيات القديمة في (المطلب الأول)، ثم نتطرق إلى حوادث التصادم البحري في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أخطاء السفن والتقنيات القديمة

لقد عالج المشرع الجزائري في القانون البحري مسألة الأخطاء المرتكبة في قطاع الملاحة البحرية، شأنه شأن القوانين البحرية في الدول الأخرى[2]، حيث وضع إطار تنظيمي يهدف إلى ضمان سلامة الملاحة والممتلكات والبيئة البحرية، وفي هذا السياق يولي القانون الجزائري اهتماما بالغا للأخطاء التي قد ترتكبها السفن وخصوصا تلك المرتبطة بالتقنيات القديمة التي لم تعد تتناسب مع معايير السلامة الحديثة.

[1] Andrewt.T.H. Tan, the emergence of naval power in the straits of Malacca, defense stadies, associate professor and convener for international studies at the university of australai, 7 Jun 2012, p 12.

[2] فرح الحسين: استراتيجيات الجزائر البيئية، دار الأيام للنشر والتوزيع، الأردن، 2023.

وبالتالي تعتبر أخطاء السفن الناتجة عن التقنيات القديمة تهديد مباشر للملاحة البحرية، حيث يمكن أن تؤدي إلى حوادث كارثية وهنا القانون الجزائري شدد على ضرورة أن تكون السفينة "صالحة للملاحة البحرية" وهذا يعني أنها مجهزة بالكامل ومزودة بالتقنيات الحديثة التي تضمن سيرها بأمان.[1]

كما تجدر الإشارة إلى أن القانون الجزائري، من خلال نصوصه يهدف إلى الحد من هذه الأخطاء من خلال فرض رقابة صارمة على السفن وتحديد المسؤولية القانونية على مالكها والربان في حال وقوع حوادث ناجمة عن إهمالهم في الحفاظ على صلاحية السفينة وتحديثها، وتعتبر هذه النصوص جزءاً من الجهود الوطنية والدولية لضمان سلامة وأمن الملاحة البحرية، وهو ما سنتناوله في هذا المطلب من خلال معالجة مشاكل الصيانة والعطل الفني (الفرع الأول)، ثم اكتشاف أهم العيوب في التصميم أو الحمولة الزائدة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مشاكل الصيانة والعطل الفني

إن مشاكل الصيانة والعطل الفني تظل بمثابة تهديد أساسي لصلاحية السفينة الخاصة بالملاحة فهناك من التشريعات التي اعتبرت مفهوم تلك المشاكل والأعطال في خانة "صلاحية السفن للملاحة" كالتزام مستمر مع الرغم أن صلاحية السفينة للملاحة لم تعد مجرد حالة ثابتة يتم التحقق منها قبل الإبحار، بل هي التزام مستمر يقع على عاتق مالك السفينة طوال الرحلة أي أن السفينة التي كانت صالحة عند المغادرة، قد تصبح غير صالحة بسبب الإهمال في الصيانة أو ظهور عطل فني[2]، وهو ما يثير مسألة الالتزام بالعناية، كنوع من الالتزام الغير مرتبط بتحقيق نتيجة وإنما هو التزام ببذل

[1] القنوني بن يوسف: الهجرة غير الشرعية: واقع وتشريع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليابس، 2016، ص 55.

[2] عوض مروة: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، 2017، ص 68.

العناية اللازمة وهذا يفتح المجال لمساءلة المالك عن إهماله حتى لو لم يقع عطل فعلي[1] لأنه لم يقم بما يجب عليه.

أولا: الصيانة كعامل حاسم في صلاحية السفينة للملاحة

إن الصيانة في قطاع الملاحة البحرية ليست مجرد إجراء فني روتيني، بل هي خط الدفاع الأول ضد الأعطال التي قد تهدد صلاحية السفينة للملاحة البحرية، ذلك أن إهمالها يمثل خرقا للالتزام ويجعل السفينة عرضة للمخاطر وفي هذا النطاق، تبرز الصيانة الوقائية والدورية كنوع من الالتزام الذي يقع على عاتق مالك السفينة أو المسؤول عنها ويتجلى في الحفاظ على السفينة في حالة جيدة لتجنب الأعطال قبل حدوثها وهو ما يدل على أن هذا الالتزام مبدأ أساسي يضمن سلامة السفينة والبضائع والطاقم.

وتتجلى أيضا العلاقة بين مسألة غياب عنصر الإهمال في الصيانة وعدم صلاحية السفينة في كون إهمال الصيانة يؤدي إلى جعل السفينة غير صالحة للإبحار من الناحية القانونية، فالسفينة التي يشوبها أعطال أو عيوب كان من الممكن تفاديها بالصيانة الدورية، تفقد صلاحيتها القانونية للملاحة وعليه، فإن أي حادث أو ضرر ينجم عن هذا الإهمال سيحمل المسؤولية الكاملة للطرف الذي أهمل الصيانة.

وبطبيعة الحال، فإن المسؤولية المترتبة على الإهمال، تتمثل في مساءلة الناقل عن أي أضرار أو خسائر ناجمة عن هذا الإهمال، حتى لو لم يقع عطل فني مباشر، فمجرد إثبات الإهمال في إجراء الصيانة الكافية يعد أساس قيام المسؤولية.

[1] بوقرن سامية: "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2012، ص 09.

كما ينبغي أيضا التمييز بين الإهمال والظروف الطارئة، فمن المهم التمييز بين العطل الفني الذي ينجم عن إهمال في الصيانة، وبين العطل الذي يحدث نتيجة ظرف طارئ لا يمكن توقعه أو منعه بالرغم من الالتزام بالصيانة، لأن هذا التمييز هو أساس تحديد المسؤولية القانونية، فإذا كان العطل بسبب إهمال الصيانة، فالناقل مسؤول، أما إذا كان العطل بسبب قوة قاهرة أو ظرف طارئ فلا يتحمل الناقل المسؤولية، شريطة إثبات أنه قد اتخذ كافة التدابير الوقائية اللازمة.

وهو ما يعني أن الصيانة الفعالة ليست مجرد إجراء إداري، بل هي جزء لا يتجزأ من التزام الناقل بضمان صلاحية السفينة للملاحة، ذلك أنّ إهمال هذا الالتزام لا يهدد سلامة الرحلة فحسب، بل يضع الناقل أيضا في موقف قانوني ضعيف ويحمله مسؤولية كاملة عن أي أضرار أو خسائر قد تنجم عن تقصيره، لذلك، تعتبر الصيانة الوقائية ركن أساسي في صناعة النقل البحري، وأساس لحماية الحقوق والالتزامات بين جميع الأطراف المعنية.

وفي نفس السياق، تعد صلاحية السفينة للملاحة التزام أساسي في عقد النقل، حيث تتوقف بشكل كبير على فعالية الصيانة، فالسفينة منذ لحظة إقلاعها من ميناء الانطلاق وحتى وصولها إلى ميناء المقصد، يجب أن تكون في حالة فنية ممتازة، وتتضمن فعالية الصيانة كل ما يضمن سلامة عمليات الشحن والتفريغ، بما يشمل ذلك من صيانة رافعات السفينة أو رافعات الرصيف وصيانة الأنابيب ومضخات السوائل التي يتم استخدامها في عمليات التحميل والتفريغ.

ويترتب على أي خلل فني في هذه المعدات، والذي يمكن تجنبه من خلال الصيانة الدورية التأثير سلبا على صلاحية السفينة للملاحة ويعرض الشحنة للخطر، لذا، فإن الالتزام بفعالية الصيانة

لا يقتصر فقط على الجوانب الميكانيكية، بل هو جزء لا يتجزأ من التزام الناقل بضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية، كما نصت عليه الاتفاقيات الدولية.[1]

وهو ما يبين أن فعالية الصيانة تمتد لتشمل الأنظمة المخصصة لرص البضائع وتستيفها داخل عنابر السفينة، تتطلب صلاحية السفينة للملاحة أن يتم توزيع البضاعة وتثبيتها بطريقة تحميها من الهلاك والتلف أثناء الرحلة البحرية، ولتحقيق ذلك، لا بد من صيانة المعدات المستخدمة في هذه العمليات، مثل الرافعات المتحركة التي قد تسحب الوحدات من الحظائر إلى السفينة، وتتم عملية التستيف وفق مخطط فني مدروس، وفعالية الصيانة تضمن أن يتم هذا التستيف في الأماكن المحددة داخل عنابر السفينة بحيث لا يؤثر على توازن السفينة، وهو عنصر حيوي لصلاحيتها للملاحة وأي عطل في المعدات أو خلل في أنظمة التثبيت قد يؤدي إلى تحرك البضائع وتأثيرها على استقرار السفينة، هذا وتعد عملية فك وتفريغ البضاعة في ميناء الشحن أو التفريغ جزء أساسي من صلاحية السفينة للملاحة وفعالية الصيانة تضمن سلامة هذه العملية، وهدفها الرئيسي هو الحفاظ على سلامة السفينة، الأمر الذي دفع بالمشرع الجزائري إلى النص في المادة 780 من القانون البحري الجزائري على أنّ الالتزام بضمان سلامة السفينة هو مسؤولية الناقل، والصيانة الفعالة هي الوسيلة لتحقيق هذا الالتزام[2].

[1] محمود شاكر سعيد، خالد بن عبد العزيز العرفج: مفاهيم أمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.

[2] خوجة توفيق: مكافحة الهجرة غير الشرعية، استكشاف جماعي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2010، ص 55.

ثانيا: العطل الفني كتحقق لتهديدات الملاحة البحرية

يتجلى تهديد العطل الفني اتجاه الملاحة البحرية بصلاحية السفينة في حالة تسمح لها بمواجهة التهديدات المختلفة للملاحة البحرية لا سيما تلك الناتجة عن العطل الفنية، وهو ما يعني وجوب جاهزيتها بجميع وسائل الدفع والتجهيزات والتركيبات اللازمة لضمان قدرتها على أداء مهامها في ظل أي عطل قد يطرأ عليها، على سبيل المثال، إذا كانت السفن المتخصصة في نقل اللحوم لا تحتوي على أجهزة تبريد وأجهزة قياس لدرجة الحرارة تعمل بشكل سليم، فإنها لا تعتبر صالحة للملاحة.

هذا وقد حدد المشرع العلاقة بين بين المؤجر والمستأجر فيما يخص الالتزام، الناتج عن وقوع التزام الضمان على المؤجر حول صلاحية السفينة للملاحة عند تسليمها للمستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وهذا الالتزام يمتد ليشمل التحقق من أن جميع الأنظمة والمعدات في حالة جيدة لتجنب أي عطل فني قد يعرض سلامة الرحلة للخطر، فوفقا لما نص عليه المشروع الجزائري في المادة 654 من القانون البحري[1]، يلتزم المؤجر بتقديم السفينة وهي "مجهزة ومؤهلة" للرحلة ويشمل ذلك التأكد من عدم وجود أي عيوب فنية قد تؤدي إلى توقفها أو تعريضها للخطر.

ويعتبر التزام المؤجر بضمان سلامة السفينة من العيوب الفنية التزام حقيقي، فإذا فقدت السفينة صلاحيتها للملاحة بسبب عطل فني يمكن أن يفقد الالتزام الذي على المؤجر، وينص القانون، كما هو مذكور في المادة 725 من نفس القانون سالف الذكر[2]، على أنه إذا كان سبب العطل الفني من

[1] بن عواز أسيا: السياسة الجنائية في مكافحة الهجرة غير الشرعية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2018، ص 77.

[2] محمد نصر محمد: الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة. ط1، مكتبة الملك فهد الوطنية، السعودية، الرياض، 2012، ص 66.

مسؤولية المؤجر، فيجب عليه أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما وهي في حالة جيدة وصالحة.

إلى جانب ذلك يشمل التسيير الفني للسفينة كافة الجوانب المتعلقة بسلامتها وقدرتها على مواجهة العطل الفنية، فما في ذلك صيانة وتجهيز كافة أجزاء السفينة الميكانيكية من المحركات إلى الأجهزة الإلكترونية والتحقق من أن جميعها تعمل بكفاءة، أما التسيير التجاري فيتعلق بالعمليات التجارية الأخرى مثل عقود الشحن والمناولة التي يمكن أن تتأثر بشكل مباشر بحدوث أي عطل فني.[1]

وإضافة إلى ما سبق ذكره أوجب المشرع أن تكون السفينة المؤجرة لا سيما تلك المخصصة لنقل البضائع في حالة فنية ممتازة وهذا الالتزام بضمان سلامة السفينة من العيوب الفنية هو التزام أساسي يقع على عاتق المؤجر حتى لو كانت العقود بينه وبين المستأجر تتم عن طريق وسطاء، فسلامة السفينة هي الأساس الذي تقوم عليه كافة العمليات البحرية ويعد أي عطل فني تهديدا مباشرا للملاحة البحرية، مما يتطلب من المؤجر أن يفي بهذا الالتزام لضمان سلامة الرحلة وهو ما يعني أن العطل الفني يعد بمثابة تهديد لسلامة الرحلة، حيث يمكن أن يؤدي إلى توقف السفينة أو تغيير مسارها أو وقوع حوادث بحرية، وهذا العطل ليس مجرد مشكلة تقنية، بل هو انعكاس لتقصير في الالتزام الأساسي بـ "الصلاحية للملاحة" الذي يقع على عاتق مالك السفينة.[2]

[1] Moresby, D.H(1975), The Human Elements in Shipping, Sea travel publications, London.

[2] Gnaguenon Amandine (Sous la direction de), Les défis stratégiques africains: la gestion de la conflictualité en Afrique Centrale, Études de l'IRSEM, N°25, 2013.

وأقل ما يقال هو أن إهمال الصيانة والعطل الفني الناجم عنه يشكلان تهديد لمالك السفينة حيث يعرضه للمساءلة القانونية أمام الجهات المختصة وأمام أصحاب البضائع، ذلك أن التهديد الذي يواجه الملاحة البحرية هو تهديد مزدوج، فهو يجمع بين التهديد التشغيلي الناتج عن العطل الفني الذي يعرض سلامة السفينة للخطر والتهديد القانوني الذي يفتح الباب أمام المسؤولية القانونية لمالك السفينة نتيجة إهماله.[1]

الفرع الثاني: عيوب في التصميم أو الحمولة الزائدة

يشكل النقل البحري عصب التجارة الدولية لكنه يواجه تهديدات مستمرة قد تنشأ من أسباب فنية أو اقتصادية كما سبق وأن أشرنا إليها، حيث اتضح بأن هذا الجانب يستدعي اهتمام قانوني بالغ لضمان سلامة الملاحة البحرية، فمن ناحية تظهر المخاطر المتعلقة بالسفينة والبضاعة كأحد أبرز التهديدات ذلك أن عيوب التصميم الجوهرية[2]، كضعف الهيكل الإنشائي أو عدم كفاءة أنظمة الدفع والتوجيه، قد تؤدي إلى كوارث بحرية وخسائر كبيرة، ولا يقتصر الأمر على العيوب الملازمة للسفينة بل يتعداها إلى ممارسات تشغيلية خطيرة مثل الحمولة الزائدة، حيث يؤدي تجاوز الحمولة المسموح بها إلى زعزعة استقرار السفينة وزيادة الضغط على هيكلها، مما يهدد بغرقها أو تلف البضاعة ويترتب على ذلك مسؤوليات قانونية جسيمة على عاتق الناقل.[3]

[1] Abbessaher Djama (2011), The 'phenomenon of piracy off the coast somalia: challenges andsolution of the international community. United nation_the Nippon foundation felleu, new yourk, Décembre.

[2] Luntumbue Michel, Piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, Note d'analyse du GRIP, Bruxelles, 3 septembre 2011.

[3] Bjorn Moller Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy, Report of Danish Institute for International Studies (DIIS), Copenhagen, 2009.

وفي سياق أخر، لا يمكن إغفال المخاطر المالية التي قد تعصف باستقرار المعاملات التجارية فإعسار الشاحن أو عجزه عن الوفاء بالتزاماته المالية، يمثل تهديد مباشر للناقل الذي قد يجد نفسه مضطرا لتحمل تكاليف الشحن وتفريغ البضاعة دون تعويض، الأمر الذي يبرز مدى أهمية التأمين ضد إعسار الشاحن كأداة قانونية ومالية لحماية مصالح الناقلين وشركات الشحن، هذا النوع من التأمين لا يوفر فقط تعويض مالي للخسائر المحتملة[1]، بل يجسد في نفس الوقت مبدأ توزيع المخاطر بين الأطراف مما يضفي ثقة على المعاملات التجارية ويضمن استمرار تدفق السلع والخدمات عبر البحار دون انقطاع وهو ما سنراه كالتالي.

أولا: المخاطر المتعلقة بالسفينة والبضاعة

لقد أولى المشرع أهمية بالغة لمسألة المخاطر المرتبطة بالسفينة وخاصة البضاعة، حيث قام بتحديدها وكذا وادراجها فئة المخاطر المادية التي تشكل تهديدا مباشرا للملاحة البحرية ويمكن تصنيف هذه المخاطر إلى نوعين رئيسيين:

أ- المخاطر المتعلقة بالسفينة:

تتعرض السفينة ككيان مادي لمجموعة واسعة من المخاطر التي قد تؤدي إلى هلاكها الكلي أو الجزئي أو إلحاق أضرار بها تجعلها غير صالحة للاستخدام[2]، كحوادث البحر التي تنشأ من البحر نفسه مثل العواصف الشديدة، الأمواج العاتية، الجليد، الضباب، أو الصخور غير المرئية، وقد سبق

[1] Belkhir Ikache, Le phare, n°30, 30 octobre 2001 : Quelques réflexions sur l'assurance maritime.

[2] Delano H. Kevin, The Gulf of Guinea and its Strategic Center Point: How Nigeria Will Bridge American and African Cooperation, Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, April 2009.

التفصيل فيها، حيث تعد هذه المخاطر جزءا جوهريا من التأمين البحري والتي يغطيها عادة عقد التأمين.

إضافة إلى الحريق والانفجار لأن السفن بيئة معرضة بشكل كبير لخطر الحريق بسبب طبيعة حمولتها أو بسبب الحوادث الفنية أو الأعطال في المحركات، ويشمل التأمين البحري أضرار الحريق والانفجار التي تحدث على متن السفينة دون إغفال خطر التصادم نتيجة لاصطدام السفينة بسفينة أخرى أو بجسم ثابت[1]، مما قد يؤدي إلى أضرار جسيمة أو غرق وأحيانا تهديد القرصنة والسطو والتي تعتبر من بين المخاطر التاريخية التي لا تزال قائمة حتى اليوم وتتسبب في خسائر فادحة للسفينة وطاقمها وبضاعتها.

ب- المخاطر المتعلقة بالبضاعة:

تتعرض البضائع المنقولة عبر البحر لأضرار مختلفة قد تؤدي إلى تلفها أو هلاكها، مما يسبب خسائر مادية كبيرة وتشمل هذه المخاطر التلف والضرر، كنتيجة لتعرض البضاعة للتلف بسبب عوامل طبيعية مثل الرطوبة أو بسبب سوء التخزين أو تسرب المياه إلى جانب السرقة والتصرف غير المشروع وتعرض بعض الشحنات لسرقة جزئية أو كلية أو لفقدانها أثناء الشحن والتفريغ أو مخاطر الفقد الجزئي أو الكلي للبضاعة، سواء بسبب غرق السفينة أو لأسباب أخرى وحتى مخاطر المناولة التي تحدث أثناء عمليات الشحن والتفريغ، مثل سقوط البضاعة أو تلفها بسبب المعدات المستخدمة.

[1] International Crisis Group, Le Golfe de Guinée, la nouvelle zone à haut risque, Rapport N°195, 12 décembre 2012.

وبطبيعة الحال، فإن تغطية هذه المخاطر تكون من قبل شركات التأمين بوالص تأمين شاملة للبضائع التي تغطي مجموعة واسعة من المخاطر التي قد تتعرض لها الشحنة من وقت الشحن حتى وصولها إلى وجهتها النهائية[1] وتعتبر هذه البوالص أداة حاسمة في إدارة المخاطر المالية المرتبطة بالبضاعة في التجارة البحرية.

ثانيا: المخاطر المالية

إن القانون البحري يولي اهتماما خاصا للمخاطر المالية التي تهدد الملاحة البحرية باعتبارها جزء لا يتجزأ من بيئة العمل التجاري البحري، حيث تبرز هذه المخاطر من خلال عدة صور أبرزها ما يتعلق بعقد التأمين البحري الذي يعتبر بمثابة صمام الأمان لمواجهة هذه المخاطر، ففي جوهره يعتبر عقد التأمين البحري آلية قانونية تهدف إلى حماية الأطراف المعنية من الخسائر المادية التي قد تنتج عن الحوادث البحرية المختلفة.

وقبل الخوض في تلك المخاطر المادية من الراجح أن الخطر البحري في هذا السياق يعبر عن حادثة غير متوقعة، قد تقع أثناء الرحلة البحرية وتسبب ضررا ماليا، سواء للسفينة نفسها أو للبضائع المنقولة عليها أو حتى للأشخاص ويعد وجود هذا الخطر شرطا أساسيا لقيام عقد التأمين[2]، حيث يلتزم المؤمن بدفع تعويض مالي للمؤمن له في حال تحقق الخطر المؤمن ضده.

[1] Shafa Bamide I Matthew, Maritime Security in the Gulf of Guinea Sub-region: Threats, Challenges and Solutions, U.S. Army War College, 2011.

[2] محمد، أحمد: "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري". المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، 2013، ص 32.

كما تتميز هذه المخاطر بخصوصيتها عن غيرها من المخاطر في القانون المدني، مثل مخاطر هلاك السفينة أو تلف البضائع أو حتى المخاطر المرتبطة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار التي قد تسببها السفينة للغير.[1]

وبغية التخفيف من هذه المخاطر المالية ظهرت أنظمة قانونية مثل نظام القرض البحري الذي كان شائعا في العصور القديمة والذي كان يسمح للمجهز أو الشاحن باقتراض مبلغ مالي مقابل رهن السفينة أو البضاعة، بحيث إذا هلكت السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة، لا يكون على المقترض أي التزام بالسداد، هذا النظام كان بمثابة تأمين على المخاطر وتطور مع مرور الزمن إلى عقد التأمين البحري بشكله الحديث.

كما أن القانون البحري ينظم مسائل أخرى ذات أبعاد مالية، مثل نظام الرهن والامتياز البحري والذي يمنح بعض الدائنين حقوقا عينية على السفينة لضمان استيفاء ديونهم، مما يحمي مصالحهم المالية في حال إعسار المجهز أو المالك، ومنه تتعدد المخاطر المالية التي يغطيها التأمين البحري لتشمل ليس فقط الأضرار المادية المباشرة، بل أيضا الخسائر المالية غير المباشرة، مثل عدم استلام الأجرة المتوقعة أو الخسائر الناجمة عن تقلبات السوق وأسعار الصرف، وهو ما يؤكد أهمية القانون البحري في توفير إطار قانوني شامل لإدارة هذه المخاطر والحد من آثارها السلبية على النشاط التجاري البحري[2].

---

[1] عطية، خالد وليد: "الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، العدد 01، السنة الخامسة.

[2] بلغازي نور الدين: "الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017، ص 22.

وتظهر أهمية ذلك في أنه على أساسها يتحدد مقدار التعويض الواجب دفعه حال حدوث الخطر، بالإضافة إلى وجود مصلحة للمؤمن له من التأمين في حال عدم وقوع الخطر حتى لا يستخدمه المؤمن له طمعا في الحصول على مبلغ التأمين ولا خلاف في ضرورة وجود المصلحة لدى المؤمن له من الأضرار التي قد تلحق به ولكن التساؤل الذي يثار هنا، هل يجوز للدائن الدائن أن يؤمن على أموال مدينة المؤمن له خوفا من أن لا يتمكن من استيفاء ديونه بسبب تزاحم الدائنين؟

وعليه، يرتبط هذا النوع من التأمين وهو التأمين ضد إعسار المدين أو تأمين الائتمان بشكل وثيق بالمخاطر المالية التي تهدد الملاحة البحرية، ففي بيئة التجارة البحرية، يتعرض المجهزون والشاحنون لمخاطر مالية متعددة قد تؤدي إلى إعساره كالمخاطر التشغيلية نتيجة الحوادث البحرية وما يترتب عليها من تكاليف باهظة لإصلاح الأضرار أو تعويض الخسائر، مما قد يستنزف أموال المجهز أو الشاحن ويؤدي إلى عجزه المالي ومخاطر المسؤولية، حيث يتحمل المجهزون والشاحنون مسؤولية قانونية عن الأضرار التي قد تسببها سفنهم للغير[1] أو عن تأخر وصول البضائع، وتكاليف هذه المسؤوليات قد تكون هائلة وتؤدي إلى الإعسار أو المخاطر الائتمانية المرتبطة بعدم قدرة الأطراف المتعاقدة على الوفاء بالتزاماتهم المالية تجاه المجهز أو الشاحن، مما يؤثر على التدفقات النقدية ويضعف المركز المالي.

وفي هذا السياق، يأتي دور التأمين ضد إعسار المدين كأداة لحماية الدائنين من هذه المخاطر، فبدلا من أن يؤمن الدائن على ماله الموجود لدى المدين، فإنه يؤمن على بقاء إعسار المدين نفسه أي على قدرة المدين على سداد ديونه.

[1] عبد الله، الطروني: الهجرة غير الشرعية بين الحرص على الأمن القومي والهواجس الإنسانية، المجلة العربية للآداب والدراسات الإنسانية، العدد 03، أبريل 2018، ص 16.

وعلى الرغم من أن التأمين ضد الإعسار هو نوع من التأمين المالي وليس التأمين البحري بالمعنى الضيق، إلا أن العلاقة بينهما وثيقة، حيث أن المخاطر البحرية المذكورة أعلاه هي في الغالب السبب المباشر لإعسار المجهز أو الشاحن، مما يجعل خطر الإعسار امتداد للخطر البحري نفسه ولكن، كما أوضح النص، فإن شركات التأمين عادة ما ترفض هذا النوع من التأمين في القطاع البحري بسبب صعوبة تقدير حجم المخاطر المتعلقة بالذمة المالية للشركات والأفراد في هذا المجال مما يسلط الضوء على فجوة في التغطية التأمينية للمخاطر المالية في الملاحة البحرية.[1]

المطلب الثاني: حوادث التصادم البحري

إلى جانب أخطاء السفن والتقنيات القديمة، يعتبر التصادم البحري أيضا من بين المخاطر التي تواجه الملاحة البحرية، حيث لا تقتصر آثاره على الأضرار المادية التي تلحق بالسفن المتصادمة والبضائع المنقولة عليها وطواقمها، بل قد تمتد لتشمل أضرارا بيئية جسيمة، لا سيما في حالة تسرب المواد النفطية أو الكيميائية.

وعلى الرغم من أن حوادث التصادم غالبا ما تكون بين سفينتين، إلا أنها قد تحدث أيضا نتيجة لعمليات الإنقاذ والمساعدة وقد يضطر ربان السفينة أحيانا للتضحية بجزء من البضائع لتفادي الحادث أو تخفيف أضراره وهو ما يعرف قانونا بـ"الخسارة البحرية المشتركة".

[1] بلعالية سامية: ظاهرة الهجرة غير الشرعية وانعكاساتها على المجتمع الجزائري، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، المجلد 02، العدد 10، 2018، ص 33.

وعليه، لا تقتصر حوادث التصادم على البحار المفتوحة، بل تتزايد خطورتها في المناطق الساحلية والممرات المائية الضيقة، حيث يزداد احتمال وقوعها وتتضاعف نتائجها المدمرة، ولهذه الأسباب حظي موضوع التصادم البحري باهتمام قانوني واسع، أدى إلى إصدار العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية التي تنظم جوانبه المختلفة وتُحدد المسؤوليات المترتبة عليه[1].

وسنعالج ذلك في تناول كل من تعريف التصادم البحري وشروطه (الفرع الأول)، ثم نعرج إلى أهم الأسباب التقنية لذلك التصادم في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التصادم البحري وشروطه

يعد التصادم البحري من أهم الحوادث شيوعا ليس فقط في البحار العامة بل عند دخول المناطق الساحلية الضيقة أو عند الاقتراب من الموانئ[2]، حيث تتجلى عنه آثار ونتائج جسيمة إضافة إلى الخسائر المادية ولا سيما البيئة البحرية خاصة إذا نتج عن التصادم تسرب لمواد سامة أو بترولية منقولة بحرا.

[1] Feldt Lutz, Roell Peter, Ralph D. Thiele, Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach, Institut für Strategic, Political, Security and Economic Consultancy, Berlin, April 2013.

[2] Huberson Gilles, Frécon Eric, Pavillon noir: la piraterie maritime contemporaine, Institut d'études internationales de Montréal, Bulletin N°72, décembre 2004.

أولا: شروط التصادم البحري

بالرجوع إلى نص المادة 236 من القانون البحري، يمكن أن نحدد ثلاثة شروط لاعتبار الحادث تصادم بحري وهي على النحو الآتي:

- يجب أن تتوفر في السفينة البحرية التي تتعرض لمخاطر البحر بشكل اعتيادي، صلاحية الملاحة لتكون في حالة جيدة أثناء إبحارها، ويجب ألا تعتبر السفينة مؤهلة للملاحة إذا فقدت هذه الصلاحية أو أصبحت حطاما ويستبعد من مفهوم السفينة كل جسم عائم لا يعد سفينة أو مركبًا، مثل الرفارف أو الصنادل أو حطام الطائرات البحرية ويجدر الإشارة إلى أن الاصطدام بين منشأتين مملوكتين لشخص واحد يعتبر تصادما بحريا وفقا لأحكام القانون البحري، وينطبق هذا على الأضرار التي تنتج عن التصادم البحري، ولكي يتحقق المعنى اللغوي للتصادم، لا بد أن يحدث احتكاك أو ارتباط بين المنشآت البحرية المتصادمة ولا يكفي اعتبار الحادث تصادما ما لم يكن بين منشأتين عائمتين أو أكثر، ويجب أن تكون إحداها سفينة بحرية، سواء في حالة كونها راسية أو متوقفة وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الإقليمية أو في المياه النهرية التي تعبر فيها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة.[1]
- يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية سواء في ذلك أكانت صادمة أم مصدومة، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو المياه الإقليمية وكثيرا ما يقع في المياه

[1] International Maritime Organization, Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships 2003, London: 27 April 2004.

النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة كميناء لندن بالمملكة المتحدة –بريطانيا– وبوردو بفرنسا وهامبورغ بألمانيا.[1]

- للتصادم البحري لا يكفي مجرد حدوث احتكاك أو ارتباط بين المنشأتين، فلكي يتحقق المعنى القانوني للتصادم يلزم حصول احتكاك أو ارتطام بين المنشآت البحرية المتصادمة، بل يشترط القانون البحري أن يكون هذا التصادم قد ألحق ضررا بالسفينة، ومن الأمثلة على ذلك، إذا تحركت سفينة أخرى بالقرب منها دون أن ترتبط بها، ونتيجة لذلك تسببت الأمواج الناتجة عن حركتها في ضرر للسفينة. ومع ذلك، لا يمكن اعتبار الحادث تصادما بحريا إلا إذا كان ناتجًا عن قيام إحدى السفينتين المتصادمتين بحركة إجبارية أو مخالفة لقواعد السير في البحر ومثال آخر هو أن تقوم سفينة بالسير بالقرب من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تتطلبها قواعد السير في البحر، ونتيجة لذلك، تتحرك الأمواج من حولها وتسبب الضرر أو أن تسير سفينة في الضباب دون إصدار الصفارات أو الأجراس المعتادة ثم تتفاجأ بوجود سفينة أخرى بالقرب منها، فتقوم بحركة مفاجئة لتجنب الاصطدام مما يتسبب في وقوع الضرر.[2]
- يشترط لوقوع التصادم البحري أن تكون إحدى المنشآت المتصادمة سفينة بحرية وأن يحدث احتكاك أو ارتباط مادي بينها، وقد ينتج هذا الاحتكاك عن فعل أو إهمال أو عدم مراعاة قواعد السير في البحر وإذا ارتبطت إحدى المنشآت بجسم ثابت مثل رصيف أو كاسر أمواج

[1] Chalk Peter, The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States, Rand Corporation, USA, 2008. Disponible sur: www.rand.org.

[2] Lafargue François, La guerre mondiale du pétrole : États-Unis, Chine et Inde à la conquête de l'or noir, Ellipses Edition Marketing, Paris, 2008.

أو صخور، فلا يعد هذا الحادث تصادما بحريا[1]، بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية ويشمل ذلك الحكم على السفينة عندما ترتبط بجسم عائم لا يعد سفينة أو مركبا.

ثانيا: أنواع التصادم البحري

اختلفت الأسباب المؤدية إلى وقوع التصادم، حيث أثير التساؤل حول أساس معايير المسؤولية الناتجة عن التصادم وأنها تتعلق بالدرجة الأولى بخطأ إحدى المنشأتين العائمتين، إلا أن التصادم قد يقع نتيجة خطأ مشترك بين هاتين المنشأتين، بالإضافة إلى ذلك فقد يقع التصادم نتيجة قوة قاهرة يستبعد فيها الخطأ لأي من المنشأتين، كما قد يجهل السبب الذي أدى إلى وقوع التصادم لعدم إمكانية إقامة الدليل القاطع على إثبات وقوعه، وهو ما يقود بنا إلى التعرف على أنواع ذلك التصادم:

أ- التصادم القهري والمشكوك في سببه:

القاعدة العامة هي أن القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه أو تجنبه، أما التصادم البحري الذي يقع نتيجة قوة قاهرة فهو ذلك التصادم غير المعتاد الذي لا يمكن التنبؤ به ولا يمكن تجنبه أو تفاديه بمهارة معقولة، وإذا استمرت السفينة في التصادم بسبب ظروف قوة قاهرة بعد أن أصبح التوقف مستحيلا فيعتبر هذا التصادم تصادما بحريا، وتحدث حوادث التصادم البحري في الموانئ والمراسي نتيجة هبوب عاصفة قوية تتسبب في قطع الحبال التي تربط السفينة بالرصيف واقتلاع مرساها أو نتيجة ارتفاع مفاجئ للمياه في الميناء أو في حالة إخطار طاقم السفينة بالظروف الجوية المتوقعة ووجود عطل ميكانيكي بالسفينة.[2]

[1] Besson Alexandre, Questions maritimes en Asie du sud-est, Déclin et résurgence de la piraterie, Institut de Relations Internationales et Stratégiques, Paris, 2011.

[2] Nathalie Bouding, La piraterie maritime moderne, Mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Université Paul Cézanne III, Aix-Marseille, France, 2008–2009.

وفي نفس السياق، يتجلى التصادم المشكوك في صورة تصادم لا يمكن معرفة سببه على وجه التحديد ويعجز الطرفان عن إقامة الدليل على وجود القوة القاهرة أو على وجود خطأ منفرد أو مشترك لدى وقوع الحادث.

ب- التصادم الناشئ عن خطأ إحدى المنشأتين:

في حال نتج تصادم عن خطأ من إحدى السفينتين، فيجب على السفينة المسؤولة عن الخطأ تعويض الأضرار، وتشمل الأضرار التي لحقت بالسفينة المتضررة أو الركاب أو البضائع المشحونة.

ويعود الخطأ في هذه الحالات إلى الربان أو المجهز كأن يخالف القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر، مثل عدم إخلاء الطريق للسفينة التي لها الأولوية في المرور[1] أو عدم إضاءة الأنوار للملاحة ليلا أو عدم القيام بالمراقبة الجيدة أو عدم تخفيض السرعة في الظروف الجوية السيئة.

أما إذا سمح المجهز لسفينة غير صالحة للملاحة بالسفر أو لم يجهزها بطاقم كاف أو مؤهل حسب مستويات السلامة المطلوبة فيقع عبء الإثبات على المدعي.

ولإثبات دعوى التصادم الناتجة عن خطأ الربان أو المجهز، يمكن الاستعانة بالتقارير البحرية ودفاتر أحوال السطح وكذلك الاستعانة بخبرة المختصين في المجال البحري.[2]

[1] Mosley Aleeza, The Implementation of the International Maritime Security Instruments in Caricom States, United Nations-Nippon Foundation Fellow, New York, 2009.

[2] ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1 January–31 December 2007), London: January 2008.

ج- التصادم بخطأ مشترك:

يقصد بهذا النوع من التصادم أن يقع الخطأ من كلتا السفينتين المتصادمتين، مما يؤدي إلى وقوع الحادث ووفقا لأحكام القانون البحري، عندما يحدث التصادم بخطأ مشترك فإن كل سفينة تكون مسؤولة عن الأضرار التي لحقت بالآخر بنسبة الخطأ الذي ارتكبته، أما إذا كان من المستحيل تحديد نسبة الخطأ لكل سفينة، فإن المسؤولية تقسم بينهما بالتساوي.[1]

ثالثا: صور التصادم البحري

تظهر صور التصادم في الخطأ الذي يعد السبب الرئيسي في وقوعها وترتبط معظم الأحكام القضائية المشهورة بهذا النوع من التصادم وتختلف نتائجه حسب نوع الخطأ، ووفقا لمعاهدة بروكسل لعام 1910 تم استخدام مصطلح "خطأ السفينة"[2] وهو تعبير جديد تبناه القانون الفرنسي والتشريعات البحرية العربية ويعبر هذا المصطلح عن الأخطاء التي يمكن أن يرتكبها الأشخاص المسؤولون عن تحريك السفينة وصيانتها ويكون مرتكب الخطأ مجهولا في معظم الأحيان، إلا أنه يعرف بأن أحد أفراد الطاقم قد تسبب في وقوع الضرر وهناك عدة أنواع للتصادم، منها:

أ- التصادم بخطأ إحدى السفينتين:

هو التصادم الذي يحدث نتيجة خطأ منسوب إلى سفينة واحدة فقط، سواء كان هذا الخطأ من ربانها أو مجهزها أو أي من أفراد طاقمها وتترتب عن مسؤولية التعويض عن الأضرار بشكل كامل على عاتق السفينة المخطئة، أما عبء الإثبات فيقع على المدعي إثبات أن التصادم وقع بسبب خطأ

[1] ICC International Maritime Bureau, Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships (1 January–31 December 2013), London: January 2014.

[2] بوزيان، حليمة: ظاهرة الهجرة غير الشرعية ومكافحتها في ظل التحولات الإقليمية والدولية، مجلة البيان للدراسات القانونية، العدد 02، ديسمبر 2023، ص 44.

من السفينة الأخرى، ويشمل ذلك إثبات مخالفة قواعد السير في البحر أو وجود إهمال في التشغيل كما يمتد الخطأ ليشمل أيضا المجهز إذا سمح لسفينة غير صالحة للملاحة بالسفر أو لم يوفر لها طاقما كافيا.

ب- التصادم بخطأ مشترك:

وهو التصادم الذي يقع بسبب أخطاء منسوبة إلى كلتا السفينتين المتصادمتين، حيث تقسم المسؤولية بين السفينتين المتصادمتين بنسبة الخطأ الذي ارتكبته كل منهما وإذا كان من الممكن تحديد نسبة الخطأ لكل سفينة، يتم توزيع التعويضات بناء على هذه النسبة، أما إذا تعذر تحديد النسبة أو كانت الأخطاء متساوية، فتقسم المسؤولية بالتساوي بين الطرفين وفي حالة الأضرار التي تلحق بالغير، تكون السفينتان المخطئتان ملزمتين بالتضامن لدفع التعويضات، مما يعني أنه يحق للغير مطالبة أي من السفينتين بكامل التعويض ثم تقوم السفينة التي دفعت بالرجوع على الأخرى بنسبة خطئها

ج- التصادم بقوة قاهرة:

هو التصادم الذي يحدث بسبب حدث استثنائي وغير متوقع لا يمكن تجنبه، مثل عاصفة قوية أو ضباب كثيف أو ارتفاع مفاجئ لمنسوب المياه ولا تتحمل أي من السفينتين مسؤولية الأضرار بمعنى أن كل سفينة تتحمل الخسائر التي أصابتها نتيجة الحادث، ويقع عبء الإثبات على عاتق كل طرف إثبات أن الحادث كان نتيجة قوة قاهرة لا يمكن دفعها أو توقعها.

ح- التصادم المشكوك في سببه:

هو التصادم الذي يقع ولا يمكن فيه لأي من الطرفين إثبات سبب الحادث، سواء كان خطأ فردي أو خطأ مشترك، أو حتى قوة قاهرة، وفي هذا الإطار فإن تحمل المسؤولية تعامل هذه الحالة قانونيا بنفس طريقة التصادم بقوة قاهرة.

خ- التصادم بالخطأ من الغير:

وهو التصادم الذي يحدث بين سفينتين نتيجة خطأ من شخص أو جهة ثالثة لا علاقة لها بأي من السفينتين المتصادمتين، فتقع المسؤولية على الجهة الخارجية أو الشخص الثالث الذي تسبب في الحادث وهنا تجب الإشارة إلى أنه قد تختلف الأحكام القانونية لهذا النوع من التصادم حسب التشريعات المحلية خاصة فيما يتعلق بمسؤولية المرشد البحري الإجباري.

الفرع الثاني: الأسباب التقنية للتصادم البحري

تتعدد أسباب حوادث التصادم في الملاحة البحرية ولا تقتصر على خطأ مادي واحد، بل هي في الغالب نتيجة تفاعل بين مجموعة من العوامل التقنية والبشرية والبيئية، ومع ذلك، سنتناول الأسباب التقنية التي تلعب دور هام في هذه الحوادث، وهي:

أولا: دور العنصر البشري

يعتبر العنصر البشري العامل الأساسي الذي يربط مختلف الأنظمة التقنية المتعلقة بالملاحة البحرية والتي لا يمكن تصور عملها بمعزل عن الفرد المتحكم فيها، والذي يتخذ القرارات بناء على المعلومات التي تقدمها[1] وهو ما يدل على أن معظم الأسباب التقنية للتصادم البحري ترتبط بشكل وثيق بأخطاء أو قصور من جانب الأفراد.

[1] Major Frederick Chew, Piracy, Maritime Terrorism and Regional Interests, Geddes Papers, Australian Command and Staff College, 2005.

ومن هذا المنطلق يتضح بأن العنصر البشري يمكنه أن يساهم في وقوع حوادث التصادم بسبب سوء فهمه للأنظمة الملاحية[1]، فهو يلعب دور هام في صيانة الأجهزة والمعدات التقنية مع احتمالية وقوع أعطال مفاجئة في أنظمة الدفع أو التوجيه، مما يجعل السفين عرضة للتصادم وهذه الأعطال ليست سوى نتيجة مباشرة لحالات يمكن إجمالها فيما يلي:

أ- خطر القرصنة البحرية:

تشكل القرصنة البحرية أحد الأخطار التي تواجهها السفن ويطلق لقب "القراصنة" على مجموعة من الأشخاص الذين اتخذوا من أعمال السلب والنهب في البحار حرفة لهم، هؤلاء الأفراد لا يخضعون لسلطة دولة معينة ولا ترفع سفينتهم علم أي دولة[2]، ويطلق هذا المسمى أيضا على ركاب السفينة المتمردين الذين يهاجمون السفينة من الساحل ويرغبون في تحويل طريق السفينة وذلك لهدف غير مشروع، وتكون القرصنة في أصلها ومعناها الدقيق هي كل عمل عنيف غير قانوني يرتكبه شخص ضد سفينة في عرض البحر بهدف السلب والنهب.

وهو ما يعني أن القرصنة بأنها القيام أو محاولة القيام بأعمال عنيفة من قبل أشخاص على متن سفينة خاصة ضد أشخاص أو ممتلكات على متن سفينة أخرى أو طائرة في عرض البحر بهدف السلب والنهب.

---

[1] Gruy Lefebvre, L'obligation de navigabilité et transport maritime sous connaissement, Les Cahiers de droit, vol. 31, n°1, 1990.Article disponible sur :

https://www.erudit.org/revue/cd/1990/v31/n1043002/ar.pdf

[2] Bertin-Mourot Edouard, Lelieur Frédéric, Terroir Emmanuel, Terrorisme et Piraterie : Des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises, L'Harmattan, Paris, 2005.

ب- **خطر السرقة:**

تعرف السرقة بأنها أخذ مال الغير المنقول دون رضاه وقد ضمنها المشرع الانجليزي في المادة الثالثة 03 من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 ولا يشترط أن تكون السرقة مقرونة بالعنف وقد اكتفى المشرع بعدم رضا مالك المال لكي تتحقق السرقة[1].

ج- **خطر اللصوصية:**

اللصوصية هي عبارة عن عمليات السلب والنهب والسرقة المقترنة بالعنف والإغارة على السفينة من خارجها سواء أكانت السفينة وسط البحر أم راسية في أحد الموانئ.[2]

ثانيا: العوامل البيئية وتأثيرها على الأجهزة التقنية

يعتبر التصادم البحري أحد أخطر الحوادث التي تهدد سلامة الملاحة الدولية ورغم أن الأسباب تعود إلى الأخطاء البشرية أو الأعطال الميكانيكية، إلا أن العوامل البيئية تشكل أيضا أحد الأسباب الجوهرية التي تؤدي إلى وقوعها وذلك من خلال تأثيرها على كفاءة وفاعلية الأجهزة التقنية الملاحية ومن بين العوامل البيئية التي تأثر على ذلك نذكر:

أ- **الرؤية المحدودة وتأثيرها على أجهزة المراقبة:**

لا يقتصر عامل السلامة في قطاع الملاحة البحرية على المهارة الفردية للربان، بل تتطلب المسألة ضمان الالتزام بمجموعة من القواعد التي تفرضها الظروف البيئية المتغيرة، من أبرز هذه

[1] Hugues Eudeline, Contenir la piraterie : des réponses complexes face à une menace persistante, Focus stratégique, N°40, IFRI, France, novembre 2012.

[2] Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la direction de), Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun : Presses Universitaires d'Afrique, 2010.

الظروف هي حالة الرؤية المحدودة، سواء كان ذلك بفعل الضباب الكثيف أو الأمطار الغزيرة أو العواصف، حيث يتحول الاعتماد من العين المجردة إلى الأجهزة التقنية المتقدمة ويصبح الرادار ونظام تحديد المواقع العالمي أدوات حيوية لا غنى عنها لرصد الأهداف وتفادي المخاطر وإلى جانب ذلك، فإن هذا الاعتماد لا يعفي من المسؤولية، بل يضعها في سياق قانوني، ذلك أن القواعد الدولية لتجنب التصادم في البحر لعام 1972، وتحديدا القاعدة 19 تفرض التزام قانوني على جميع السفن بتشغيل الرادار واستخدامه بفعالية في ظل هذه الظروف[1] لضمان الملاحة الآمنة.

هذا الالتزام غير مقتصر على الاستخدام الآلي للأجهزة، بل يتطلب من الطاقم تحليل البيانات التي تقدمها واتخاذ القرارات الصحيحة بناءً عليها لأن مجرد امتلاك الأجهزة لا يكفي، بل الأهم هو كيفية التعامل معها، خاصة وأن هذه الأجهزة قد تتعرض للتشويش أو الانقطاع مما يزيد من مستوى التحدي ويفرض على الطاقم يقظة قصوى.

كما أن لهذه القواعد ترتب مسؤولية على وقوع التصادم البحري، في مقابل وجوب اتخاذ الإجراءات المناسبة في الوقت المناسب، حتى وإن لم يقع التصادم، هذا المبدأ يؤكد على أن الإهمال في اتخاذ الاحتياطات الوقائية هو بحد ذاته خرق للقوانين[2] حتى لو لم يؤد إلى كارثة فورية.

وهو ما يعني أن عبء المسؤولية يقع على الأطراف التي تفشل في التعامل بشكل سليم مع الظروف البيئية المحيطة، فإذا كان هناك تصادم، فإن المسؤولية تقع على السفينة التي أهمل ربانها في تكييف سرعة سفينته مع الظروف الملاحية أو في استخدام الرادار بشكل صحيح.

---

[1] أحمد، هاشم: الإعلام والهجرة غير المشروعة، المؤتمر العلمي الرابع الموسوم بالقانون والإعلام، كلية القانون، جامعة طنطا، مصر، 23-24 أفريل 2017، ص 33.

[2] David Peano, La sécurité et la sûreté Maritime, Diplôme d'études supérieures en droit maritime et des transports, Université de Droit d'Aix-Marseille.

وعليه، يتضح أن السبب الأصلي للوضع الخطير مثل الضباب، لا يعفي من المسؤولية بل على العكس يزيد من ضرورة الالتزام بالقواعد والاحتياطات التي تفرضها تلك الظروف ويجعل من الإهمال فيها سبب مباشر للمساءلة القانونية.

ب- العواصف والتيارات البحرية وتأثيرها على أنظمة التوجيه

إن العواصف والرياح القوية والتيارات البحرية غير المتوقعة تعتبر من بين التهديدات أمام أنظمة التوجيه الآلي خاصة أنظمة تحديد المواقع ففي هذه الظروف، قد تفقد السفينة قدرتها على الإبحار في مسارها المحدد وقد لا تكون أنظمة التوجيه قادرة على مواجهة القوة الهائلة للتيارات، مما يؤدي إلى انحراف السفينة عن مسارها والدخول في مسار تصادم مع سفن أخرى[1].

وتشدد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار على ضرورة وجود أنظمة ملاحة إلكترونية قادرة على العمل في كافة الظروف الجوية، وفي حالة وقوع حادث بسبب انحراف السفينة عن مسارها نتيجة لتيار بحري قوي، فإن التحقيقات القانونية ستركز على ما إذا كانت أنظمة السفينة قادرة على مواجهة هذه الظروف، وما إذا كان الطاقم قد اتخذ الاحتياطات اللازمة، وذلك وفقا لقواعد العناية الواجبة التي تفرض على الربان بموجب القانون البحري[2].

[1] Fatou Kholle, Navire doubles coques: quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur les transports, 2006. Article disponible sur : https://www.enoes.com/sites/default/files/sites/default/files/enoes-documents/memoire-est-kholle.pdf

[2] Nations Unies. Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille, résolution de l'Assemblée générale n° 45/158, 18 décembre 1990.

ج- الظواهر الطبيعية وتأثيرها على الأنظمة الإلكترونية:

لقد أشارت العديد من التقارير إلى أن الظواهر الطبيعية مثل الصواعق والتداخلات الكهرومغناطيسية الناتجة عن العواصف الشمسية قد تلحق أضرارا جسيمة بالأنظمة الإلكترونية الحساسة على متن السفينة، مما يؤدي إلى تعطل الرادار، أنظمة الاتصالات أو حتى أنظمة التحكم في المحركات، الأمر الذي قد يترك السفينة بلا أي وسيلة للملاحة أو التواصل.

وبالرغم من عدم وجود نصوص قانونية صريحة تنظم هذه المسألة، إلا أن قانون الأعراف البحرية يلزم الربان باتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لضمان سلامة السفينة، وتعتبر شهادات الصلاحية البحرية الصادرة عن هيئات التصنيف الدولية وسيلة تثبت أن السفينة مجهزة للتعامل مع مثل هذه الظروف وفي حالة وقوع حادث ناتج عن صاعقة[1]، فإن التحقيقات والإجراءات المتبعة من طرف الجهات المختصة، ستحدد ما إذا كانت السفينة مجهزة بأنظمة حماية كافية ضد الصواعق وهل تم صيانتها بشكل دوري، وذلك لتحديد المسؤولية التقصيرية في الواقعة.

وفي الختام، يمكن القول أن العوامل البيئية ليست مجرد ظروف طبيعية، بل هي عوامل حاسمة تؤثر على الجانب التقني في الملاحة البحرية[2]، وبالتالي فإن القوانين والاتفاقيات الدولية تضع إطار للتعامل معها وتحمل المسؤولية القانونية على الربان والمالك في حالة الإهمال أو التقصير في الاستعداد لها، وهو ما يعني أن فهم هذه العلاقة بين البيئة والتقنية هو أمر ضروري من أجل ضمان السلامة الملاحية وتحديد المسؤوليات القانونية في حوادث التصادم البحري.

[1] International Labour Organization. C143 - Migrant Workers (Supplementary Provisions) Convention, 1975. Disponible sur: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p ,consulté le 21 -07 – 2025

[2] Boukhatmi, V. F., Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat d'État en droit, Faculté de droit, Université d'Oran, 2002.

خلاصة الفصل الأول:

أقل ما يقال في موضوع التهديدات الماسة بسلامة الملاحة البحرية، أنه يمثل الإطار العام الذي تندرج تحته مجموعة المخاطر التي تحيط بقطاع الملاحة البحرية والتي تكون في صورة تهديدات طبيعية كنتيجة لتأثير الظواهر المناخية والبيئية المكونة من العواصف والأمواج الهائجة والضباب الكثيف وتشكل تهديدات وجودية على سلامة السفن وطواقمها، مما يستدعي استراتيجيات ملاحية متقدمة وأنظمة إنذار مبكر فعّالة وكذا تهديدات أخرى تتعلق بآثار التغيرات المناخية على المدى الطويل، ممثلة في ظاهرة ذوبان الجليد وارتفاع منسوب سطح البحر اللذان لا يغيران فقط من المسارات الملاحية، بل يفرضان تهديدات جديدة على البنية التحتية للموانئ العالمية، مما يتطلب استجابة قانونية وهيكلية شاملة.

كما أشرنا إلى جملة التهديدات التقنية والهيكلية، مستهلين في ذلك اشكالية أخطاء السفن والتقنيات القديمة، لإبراز أهم الأسباب الحقيقية وراء تلك الحوادث إلى جانب الأعطال الميكانيكية وكذا الاعتماد على أنظمة ملاحة عتيقة لم تعد قادرة على مواكبة المتطلبات الحديثة للملاحة تشكل عوامل خطر جوهرية.

إن كل هذه المخاطر والتهديدات لا تقتصر على السفن نفسها، بل تمتد إلى قصور في بروتوكولات الصيانة والتدريب، فهذه الحوادث غالبا ما تكون نتيجة لتفاعل معقد بين عدة عوامل الأخطاء البشرية من جهة، والقصور التقني في أنظمة الرصد وعدم الالتزام بقواعد الملاحة الدولية.

الفصل الثاني: التهديدات الماسة بأمن الملاحة البحرية

تمهيد:

مع تزايد الاعتماد على النقل البحري، أصبح أمن الملاحة قضية هامة دوليا إلا أن تتعدد المخاطر التي تهدد هذا الأمن والتي لا تقتصر على المخاطر الطبيعية كالعواصف والأعاصير كما أشرنا

في الفصل السابق، بل تمتد لتشمل تهديدات أمنية وإجرامية أكثر تعقيد ويعد الإرهاب البحري واحدا من أخطر هذه التهديدات، والذي يتجلى في أشكال مختلفة مثل القرصنة البحرية التي تستهدف السفن التجارية للاستيلاء على حمولتها أو طلب فدية وكذلك تهريب المخدرات والبشر الذي يشكل شبكة إجرامية عابرة للحدود.

لمواجهة هذه التهديدات كان لا بد من تطوير تشريعات دولية صارمة ومن أبرز هذه التشريعات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، حيث تهدف هذه المدونة إلى توفير إطار عمل شامل لحماية السفن والموانئ من الأعمال الإرهابية والتهديدات الأخرى، وذلك من خلال وضع معايير أمنية صارمة وإجراءات وقائية يجب على جميع الدول الأعضاء الالتزام بها.

إن الفهم العميق لهذه التهديدات وتطبيق الإجراءات الأمنية اللازمة هو حجر الزاوية لضمان سلامة واستمرارية التجارة العالمية وحماية الأرواح والممتلكات في عرض البحر.

وعليه سنحاول في هذا الفصل تحديد كل من التهديدات البيئية بفعل الانسان في (المبحث الأول)، ثم نعرج إلى إبراز أهم التهديدات الأمنية في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: التهديدات البيئية بفعل الإنسان

لقد كان النظام القانوني الفرنسي يوفر حماية قوية للموانئ البحرية، حيث فرض عقوبات جنائية صارمة على أي أعمال تسبب تلفا لممتلكات الدولة، سواء كانت موانئ أو سواحل بحرية، واللافت في هذا القانون هو أنه اعتبر مجرد وقوع الخطأ كافيا لفرض العقوبة، دون الحاجة لإثبات نية الجاني وعليه، فإن أي شخص يتسبب في إتلاف الممتلكات العامة في الموانئ لا يمكنه الإفلات من العقاب وتشمل العقوبات المترتبة على هذه الجرائم الغرامات وإصلاح الضرر الذي لحق بالمال العام بالإضافة إلى إعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل ارتكاب الفعل الإجرامي.

على الرغم من أن التهديدات الأمنية التي تواجه الموانئ والملاحة البحرية غالبا ما تفهم في سياق الجرائم مثل القرصنة والإرهاب، إلا أن هناك جانب آخر للتهديدات المفتعلة من طرف يشكله الإنسان بشكل مباشر وهو التلوث البيئي، فالأفعال البشرية التي تلحق الضرر بالممتلكات العامة على السواحل والتي يعاقب عليها القانون قد لا تكون دائما جرائم جنائية تقليدية، بل قد تكون أفعالا تتسبب في تدهور بيئي.

إن إلقاء النفايات السامة أو تسريب النفط من السفن على سبيل المثال، يمثل اعتداء على الموارد الطبيعية للمياه والموانئ ويخلق مخاطر بيئية وصحية جسيمة، هذه الأفعال التي يرتكبها الإنسان عن عمد أو إهمال تؤدي إلى تدمير الحياة البحرية وتلويث الشواطئ وتؤثر على جودة المياه مما يهدد بدوره الأمن الاقتصادي والغذائي للمجتمعات الساحلية.

وعلى غرار القانون الذي يعاقب على إتلاف الممتلكات المادية فإن القوانين البيئية الدولية والوطنية تسعى لمعاقبة كل من يتسبب في هذا النوع من التدهور البيئي، معتبرة أن حماية البيئة جزء لا يتجزأ من حماية الأمن العام، وبالتالي فإن الحماية القانونية للموانئ تمتد لتشمل حمايتها من التلوث

الذي يلحقه الإنسان، سواء كان ذلك عبر المخلفات الصلبة أو السائلة، مما يؤكد أن الأمن البيئي هو أحد أبعاد الأمن البحري الشامل[1]، وهو ما سنراه في هذا المبحث من خلال التطرق إلى كل من مفهوم التلوث الناتج عن السفن (المطلب الأول) ثم نتطرق إلى مسؤولية السفن في تلويث البيئة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التلوث الناتج عن السفن

تعتبر البحار والمحيطات بما تحويه من ثروات امتداد حيوي لليابسة ولكنها في الوقت نفسه معرضة لتهديدات متزايدة نتيجة الأنشطة البشرية. ففي خضم حركة الملاحة العالمية تتسبب السفن في أضرار بيئية بالغة تتجاوز الحوادث العرضية، هذه الأضرار تتنوع لتشمل التسربات النفطية التي تغطي مساحات واسعة من المياه وتدمر النظم البيئية البحرية إلى جانب التخلص غير القانوني من المواد الكيميائية الخطرة التي تهدد الحياة الفطرية وتؤثر على صحة الإنسان، إضافة إلى ذلك فإن إلقاء النفايات والملوثات الصلبة في عرض البحر يعد جريمة بيئية تشوه البيئة البحرية وتضر بالكائنات التي تبتلعها ولا يغيب عن المشهد الصيد الجائر الذي يستنزف الثروات السمكية ويهدد التوازن البيولوجي للمحيطات، مما يفقد هذه المسطحات المائية جزء من قدرتها على تجديد نفسها، كل هذه الممارسات تمثل اعتداء على البيئة البحرية وتضع مسؤولية كبيرة على عاتق الدول والمنظمات الدولية لوضع تشريعات صارمة تضمن حماية هذه الثروات المشتركة للأجيال القادمة.

[1] **الإرهاب البحري:** على الرغم من عدم وجود تعريف قانوني عالمي الارهاب البحري، يفهم عموما بشكل واسع من الناحية المفاهيمية كالإشارة إلى الأعمال أو الأنشطة الإرهابية التي تحدث في البيئة البحرية، واحدة من حجج هذا النهج تعتمد على ملاحظة تركيز الهجمات القرصنية في جنوب شرق آسيا المناطق، خاصة في المياه المحيطة بأرخبيل إندونيسيا، تشمل الهجمات أيضا البحرية لمضيق ملاقة، الذي يخضع لاختصاص كل من إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، تمثل أعمال القرصنة في هذه المنطقة حوالي 25 % من جميع الحوادث العالمية"، أنظر Maritime Terrorisme Ou/Et Pirater

إضافة إلى ذلك، فإن إلقاء النفايات والملوثات الصلبة في عرض البحر يعد جريمة بيئية تشوه البيئة البحرية وتضر بالكائنات التي تبتلعها، ولا يغيب عن المشهد الصيد الجائر الذي يستنزف الثروات السمكية ويهدد التوازن البيولوجي للمحيطات، مما يفقد هذه المسطحات المائية جزء من قدرتها على تجديد نفسها.

كل هذه الممارسات تمثل اعتداء على البيئة البحرية وتضع مسؤولية كبيرة على عاتق الدول والمنظمات الدولية لوضع تشريعات صارمة تضمن حماية هذه الثروات[1]، وهو ما يدفعنا إلى التحدث عن تسربات النفط والمواد للخطرة (الفرع الأول) ثم التطرق إلى خطورة إلقاء النفايات والملوثات (الفرع الثاني)، وصولا إلى ظاهرة الصيد الجائر في البحار (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تسربات النفط والمواد الخطرة

يشكل التلوث الناتج عن تسربات النفط والمواد الخطرة من السفن أحد التهديدات التي تواجه البيئة البحرية وقد تطور القانون الدولي لمواجهة هذه الظاهرة من خلال مجموعة من الاتفاقيات والمعاهدات التي تهدف إلى تحديد المسؤولية القانونية ووضع إطار للتعويض عن الأضرار، الأمر الذي دفع بالقانون الدولي في هذا الشأن تبني مبدأ المسؤولية الصارمة والذي يلزم مالك السفينة بتحمل المسؤولية عن أي أضرار ناتجة عن تسرب نفطي، بغض النظر عما إذا كان قد ارتكب خطأ أم لا وإعفاء المالك من المسؤولية فقط في حالات استثنائية محددة، مثل وقوع الضرر بسبب عمل من أعمال الحرب أو قوة قاهرة.

[1] حسان عطية: خليل التنمية الاجتماعية في إطار المتغيرات المحلية والعالمية، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى، مصر، 2012، ص 30.

هذا المبدأ يختلف عن المسؤولية التقصيرية التقليدية التي تتطلب إثبات وجود خطأ أو إهمال من الجاني، طالما الهدف من المسؤولية الصارمة هو ضمان حصول المتضررين على تعويضات سريعة وفعالة، وهو ما يؤدي إلى إبرام العديد من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي سنة 1969، حيث تعد هذه الاتفاقية حجر الزاوية في التشريع الدولي المتعلق بالتلوث النفطي وقد تم تعديلها ببروتوكول عام 1992، ومن ضمن ما نصت عليه الاتفاقية مبدأ المسؤولية الصارمة لمالك السفينة وحددت سقف مالي للتعويضات التي يمكن أن يطالب بها المتضررون، كما ألزمت مالكي السفن بالحصول على تأمين إلزامي لتغطية الأضرار المحتملة.[1]

إضافة إلى ذلك، هناك الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 وبروتوكولها لعام 1978، هذه الاتفاقية هي الأهم في الجانب الوقائي، فهي لا تركز على المسؤولية القانونية بعد وقوع الحادث، بل على منع التلوث في المقام الأول وتضع ماربول قواعد فنية صارمة للسفن، مثل متطلبات الهيكل المزدوج لناقلات النفط وتحديد المناطق البحرية الخاصة التي يحظر فيها إلقاء أي ملوثات وتلقي الاتفاقيات الدولية بالمسؤولية الرئيسية على مالك السفينة وقت وقوع الحادث في حالة وقوع حادث يتسبب في تسرب نفط من أكثر من سفينة، فإن ملاك هذه السفن يسألون بالتضامن عن مجموع الأضرار التي لا يمكن تجزئتها بشكل معقول، كما تستثنى السفن الحربية والسفن المملوكة للدول والمستخدمة لأغراض غير تجارية من أحكام هذه الاتفاقيات.[2]

[1] بوعبد الله سعيد: عقد النقل البحري للبضائع وفقًا لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2011-2012، ص 55.

[2] ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1 January – 31 December 2013), London: January 2014.

ولضمان حصول المتضررين على تعويضات كافية، أنشئ الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط، كما يعمل هذا الصندوق كآلية تكميلية للتعويض، حيث يدفع التعويضات في الحالات التي تكون فيها الأضرار تتجاوز حدود المسؤولية المحددة في اتفاقية CLC أو عندما لا يكون مالك السفينة قادرًا على الوفاء بالتزاماته المالية.

وبالإضافة إلى النفط، هناك اتفاقيات أخرى تتعامل مع تسربات المواد الخطرة والملوثة الأخرى مثل اتفاقية HNS التي تسعى لتوفير نظام مسؤولية وتعويضات مماثل لما هو مطبق على التلوث النفطي وبصفة عامة، يمثل الإطار القانوني الموضوعي لتسربات النفط والمواد الخطرة من السفن مزيج من القواعد الوقائية التي تهدف إلى منع الحوادث، وقواعد المسؤولية التي تضمن تعويض المتضررين بشكل عادل وسريع.[1]

وفي نفس السياق، يظل التلوث البحري الناتج عن تسرب النفط والمواد الخطرة من السفن ومنصات الاستكشاف والاستغلال يشكل نوع من التهديد الخطير للبيئة والاقتصاد والمجتمعات الساحلية، وقد استجاب المجتمع الدولي لهذه المشكلة بوضع إطار قانوني شامل يهدف إلى تحديد المسؤولية وتوفير التعويض، ووضع آليات للوقاية والاستجابة، حيث يستند النظام القانوني الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث إلى مجموعة من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، أبرزها:[2]

[1] ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1 January – 31 December 2007), London: January 2008.

[2] International Maritime Organization, Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships 2003, London: 27 April 2004.

- **اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:** هذه الاتفاقية هي بمثابة الدستور للبحار والمحيطات، حيث تنص على التزام الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وتتضمن أحكام تتعلق بالوقاية من التلوث البحري.
- **الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969:** تعتبر هذه الاتفاقية أساس نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن التسربات النفطية، وتتبنى مبدأ "المسؤولية المطلقة" لمالك السفينة، بمعنى أن المالك يتحمل المسؤولية عن الأضرار حتى لو لم يكن هناك خطأ من جانبه، كما تحدد الاتفاقية سقف للمسؤولية المالية لمالك السفينة، بناء على حمولتها،

وفي المقابل تلزم الاتفاقية مالكي السفن التي تزيد حمولتها عن 2000 طن من النفط بتوفير تأمين أو ضمان مالي كافٍ لتغطية المسؤولية المحتملة.

- **الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي لعام 1971:** تكمل هذه الاتفاقية نظام التعويض الذي وضعته اتفاقية CLC، حيث توفر تعويضات إضافية في الحالات التي تتجاوز فيها الأضرار حدود المسؤولية المحددة.[1]
- **الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973:** تركز هذه الاتفاقية على الجانب الوقائي حيث تضع معايير فنية صارمة لتصميم السفن وتشغيلها للحد من التلوث، خاصة التلوث الناتج عن النفط والمواد السامة وبالحديث عن المسؤولية المترتبة، فإن المسؤولية المدنية تترتب على مرتكب الضرر –مالك السفينة– من أجل تعويض المتضررين سواء كانوا الدول الساحلية الأفراد، الشركات والإعفاء منها يكون في حالات نادرة ومحددة، مثل:

[1] جنفوي نسيمة آمال: الحالات المنشئة لمسؤولية الناقل في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010–2011، ص 44.

- حالة الحرب أو الأعمال العدائية.[1]
- كارثة طبيعية لا يمكن تجنبها.
- فعل متعمد من طرف ثالث لإلحاق الضرر.
- إهمال الحكومة في صيانة وسائل الملاحة.

أما المسؤولية المترتبة في الشق الجنائي، فتترتب على الأفراد الذين يرتكبون أعمال تلوث متعمدة أو عن إهمال جسيم، عقوبات مثل الغرامات أو السجن.

وفي حال وقوع تسرب نفطي أو لمواد خطرة، يمكن للدول المتضررة أو الأفراد أو الشركات المتأثرة أن تتقدم بمطالب قانونية بناء على الأسس التالية:

- المطالبة بالتعويض: وتشمل تكاليف عمليات المكافحة والتنظيف، مثل جمع النفط استخدام المشتتات، وحماية السواحل، والتعويض عن الأضرار البيئية، مثل تدمير الشعاب المرجانية، نفوق الكائنات البحرية، وتدهور النظم البيئية، والتعويض عن الخسائر الاقتصادية، مثل تضرر قطاع الصيد، السياحة، أو الموانئ، وأيضا المطالبة بالمسؤولية الجنائية من طرف الدول الساحلية، التي تطالب بتوقيع عقوبات جنائية ضد قبطان السفينة أو مالكها أو طاقمها في حال ثبوت مسؤوليتهم الجنائية عن التلوث[2].

[1] Gnanguenon Amandine (sous la direction de), Les défis stratégiques africains: la gestion de la conflictualité en Afrique Centrale, Études de l'IRSEM, N°25, Paris, 2014.

[2] Chalk Peter, The maritime dimension of international security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States, Rand Corporation, Library of Congress Cataloging, USA, 2008. Disponible sur site: www.rand.org

الفرع الثاني: إلقاء النفايات والملوثات

تعتبر البيئة البحرية من أغنى النظم البيئية على وجه الأرض، فهي تزخر بثروات طبيعية متجددة وغير متجددة، ويعد النقل البحري أحد أقدم وأهم وسائل نقل البضائع، وخاصة النفط ومشتقاته التي تستخدم على نطاق واسع في مختلف الصناعات ومصادر الطاقة.[1]

لكن هذه الأهمية الاقتصادية يواجهها تهديد خطير، حيث تعد بعض هذه المواد مصدر رئيسي للتلوث الذي يضر بالبيئة البحرية ومواردها، كما تعتبر حوادث تسرب النفط من ناقلات النفط من أبرز أسباب التلوث، مما يؤدي إلى خسائر مادية وبيئية جسيمة.

وتتسبب أضرار التلوث النفطي في تدمير البيئة البحرية وتؤثر بشكل سلبي على صحة الإنسان ما جعل المجتمع الدولي يسعى إلى وضع إطار قانوني موحد من خلال اتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم المسؤولية عن التلوث البحري.

ومن أهم هذه الاتفاقيات، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969 والتي تم تعديلها ببروتوكول عام 1992 والتي جاء فيها وجوب تحمل مالك السفينة المسؤولية المدنية عن أي أضرار ناجمة عن التلوث النفطي.

إلا أن ما يهمنا في هذا الصدد هو التعرف على التلوث البحري، ثم تحديد أهم مصادره.

[1] Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la direction de), Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun: Presses Universitaires d'Afrique, 2010.

أولا: تعريف التلوث البحري

التلوث البحري هو وجود أي مادة أو طاقة في البيئة البحرية بغير كيفيتها أو في غير مكانها أو زمانها، مما يسبب ضرر للكائنات الحية أو للإنسان ويؤثر على أمنها وصحتها وراحتها وهنا يفتح قوس بخصوص تعريف التلوث البحري بالنفط، الذي يعرف بأنه أي تغيير في التوازن الطبيعي للبيئة البحرية.

وبطبيعة الحال، ينتج هذا التلوث عن طرح النفط الناتج عن مختلف الأنشطة البشرية، سواء كان ذلك بطريقة إرادية أو غير إرادية[1]، كما تؤدي هذه الأفعال إلى عواقب وخيمة على كل من الإنسان والبيئة البحرية.

كما يمكن تعريف التلوث النفطي، بأنه عملية إدخال مركبات ملوثة للبيئة البحرية، تتكون بشكل أساسي من عناصر مثل الهيدروجين والكربون، ويؤدي هذا الإدخال إلى ضرر بالغ في البيئة البحرية وينتج عنه تغيرات في خصائصها الكيميائية والبيولوجية، مما يسبب ضرر بالأحياء المائية وهذا الضرر يعود في النهاية بفعل الإنسان.

هذا وقد عرف المشرع الجزائري التلوث المائي في الفقرة التاسعة من المادة الرابعة من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة[2]، بأنه إدخال أية مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية أو البيولوجية للمياه وتتسبب في ضرر على

[1] كمال مصطفى: القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ط 2، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 109.

[2] القانون رقم 03-10، المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج. ر. عدد 43، الصادرة 20 جويلية 2003.

صحة الإنسان، كما أنه يلحق الضرر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية، ويهدد جمال المواقع الطبيعية ويعيق استخدام المياه لأغراض أخرى.

وفي المقابل، تعرف الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969، والمعدلة ببروتوكول عام 1992، التلوث بأنه ذلك الضرر الناجم عن تسرب أو تصريف الزيت من السفينة، بغض النظر عن موقع هذا التسرب أو التصريف.[1]

كما أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تعرف التلوث البحري في فقرتها الرابعة من المادة الأولى بأنه إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة يحتمل أن تحدث آثار ضارة، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والمساس بالاستخدامات المشروعة للبحار والإخلال بنوعية مياه البحر أو الإضرار بالاستجمام.[2]

ثانيا: مصادر التلوث البحري

أصبحت التجارة الدولية عبر البحر في الوقت الحالي تحتل الصدارة، مما يُرز الأهمية الكبرى للحركة الملاحية في نقل السلع والبضائع، هذا النمو المتسارع في النشاط التجاري دفع الدول إلى البحث عن أسواق عالمية جديدة لتصريف إنتاجها الفائض، ومنه يعتبر النقل البحري هو الخيار

[1] الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي: دخلت حيز النفاذ بتاريخ 30 ماي 1996، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-123، وتتضمن هذه الاتفاقية تعديلات بروتوكول عام 1992 للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969.

[2] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: دخلت حيز النفاذ في الجزائر بتاريخ 2 رجب 1416 هـ الموافق 22 جانفي 1996. صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53، وتتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الأسهل والأكثر فعالية من حيث التكلفة لنقل البضائع بكميات ضخمة، لكن هذه الزيادة في عدد السفن، سواء كانت سفن الشحن العادية أو السفن المتخصصة في نقل المجروفات، تسبب تلوث بحري خطير، سواء كان ذلك من تسرب الوقود أو المخلفات أو حتى من طبيعة الحمولة نفسها وتتنوع أسبابه لتشمل:

- تسرب الزيوت والمواد الهيدروليكية، حيث يحدث تسرب الزيوت بشكل شائع من محركات السفن وآلاتها المختلفة أثناء التشغيل، مما يؤدي إلى تلوث بيئي واسع النطاق.
- عيوب في الهياكل، فيمكن أن تسبب العيوب الهيكلية في جسم السفينة تسرب الوقود والمواد الأخرى المخزنة، مما يمثل تهديد خطيرا للبيئة البحرية.
- مخلفات المجرّوفات، أين تلقى مخلفات المجرّوفات الناتجة عن عمليات الطبخ والتدفئة وغيرها من الأنشطة التي تمارس على متن السفينة في البحر، مما يسبب تلوث بيئي.
- مياه الصرف الصحي للسفن.
- السفن كمصدر للتلوث البحري.[1]

كما تزداد حالات التلوث البحري بشكل ملحوظ بسبب زيادة أعداد السفن المتخصصة في نقل المجروفات والتي غالبا ما تلقي بمخلفاتها في البحر، فيحدث هذا التلوث إما عبر التفريغ العمدي للمخلفات أو نتيجة تسرب شحنات من المواد البترولية أو الكيميائية الخطرة التي تحملها هذه السفن سواء كان ذلك بطريقة مقصودة أو غير مقصودة، كما تعد ناقلات المواد مصدر رئيسي للتلوث

[1] خالد عباس: أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص 66.

البحري، خاصة من خلال الحوادث البحرية وهذه الأخيرة تحدث هذه الحوادث نتيجة عدة أسباب[1] منها ضعف المساعدات الملاحية والإرشاد أو سوء الأحوال الجوية والمناخية، كما قد تقع حوادث تصادم أو غرق لناقلات المواد بسبب الأخطاء في القيادة وغيرها من العوامل.

ومن بين أبرز الحوادث البحرية التي كان لها تأثير خطير على البيئة البحرية، حادث الناقلة "توري كانيون" والتي تعود وقائعها إلى 18 مارس 1967، عندما جنحت الناقلة على الشعب المرجانية السبعة في منتصف الطريق بين جزيرة "سيلي" و"لاندز أند" على بعد 12 ميلا بحريا قبالة الساحل البريطاني.

وحادثة الناقلة "توري كانيون"، فكانت الناقلة "توري كانيون" تحمل علم دولة ليبيريا، لكن السيطرة عليها كانت فعلية بيد دولة أخرى، وكانت تعمل كمنظمة للخدمات، في 21 مارس 1967، وأثناء عمليات الإنقاذ المستمرة، وقع انفجار في غرفة الآلات، مما أدى إلى تسرب كميات هائلة من النفط من هيكل السفينة ووصلت كمية كبيرة من النفط المتسرب، التي تقدر بحوالي 16 ميلا بحريا من الساحل الإنجليزي الجنوبي الغربي إلى الشواطئ الفرنسية بسبب هبوب الرياح والأمواج.

كما تسبب هذا التسرب في بقعة نفطية ضخمة لدرجة أنها اعتبرت الأكبر في ذلك الوقت وعلى الرغم من الجهود الكبيرة التي بذلت في أوروبا لتفتيت البقعة وإذابة النفط المتسرب على سطح الماء أو محاولة نقل النفط المتبقي إلى ناقلة أخرى، فشلت كل هذه المحاولات بسبب سوء الأحوال الجوية.[2]

[1] فردوم أونوها: القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجا، ترجمة الحاج ولد إبراهيم، مركز الجزيرة للدراسات، قطر، 13 ماي 2012، ص 23.

[2] Bertin-Mourot Édouard, Lelieur Frédéric, Terroir Emmanuel, TERRORISME ET PIRATERIE, des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises, L'Harmattan, Paris, 2005.

وبعد فشل كل الجهود، أصدرت الحكومة البريطانية أوامر بتدمير الناقلة "توري كانيون" بقصفها تم تدمير الأجزاء المتبقية من النفط على متن السفينة ومنع انتشار النيران عن طريق إسقاط الوقود من الطائرات، فكانت هذه العملية ناجحة جزئيا ولكنها لم تمنع تسرب النفط من تلوث البيئة في إنجلترا مما أدى إلى نفوق آلاف الطيور البحرية وتهديد حياة العديد من السكان المحليين.

كذلك من بين أسباب التلوث النفطي، الناقلات والتي تعد مصدر للتلوث البحري وذلك بسبب عدة عوامل:

أ-تفريغ مياه الصابورة:

تحمل السفن مياه الصابورة، وهي المياه التي تملأ بها خزانات السفينة لتحقيق التوازن، خاصة بعد تفريغ الشحنات، وعند اقتراب السفينة من ميناء جديد، يتم تفريغ هذه المياه في أعالي البحار، مما يسبب تلوثا إذا كانت مياه الصابورة تحتوي على بقايا النفط. من الأمثلة على ذلك، حادثة السفينة البريطانية Sloop، التي كانت تحمل مياه الصابورة وانفجرت، مما أدى إلى تسرب ما بين 1000 و2000 متر مكعب من هذه المياه على السواحل البريطانية.[1]

ب-عمليات غسل صهاريج الناقلات:

بعد تفريغ النفط، يتم غسل وتنظيف صهاريج الناقلات في وسط البحر، تستخدم المياه والمذيبات لإزالة بقايا النفط والمواد المذيبة، التي يتم التخلص منها في البحر، مما يعد سببا مباشرا للتلوث النفطي.

[1] Nathalie Bouding, La piraterie maritime moderne, mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Université Paul Cézanne III, Aix-Marseille, France, 2008/2009.

ج-عمليات الشحن والتفريغ:

يتم شحن وتفريغ النفط من الناقلات على بعد كيلومترات قليلة من الموانئ باستخدام عوامات خاصة، لكن هذه العمليات تفتقر إلى الأمان الكافي، مما يجعل عمليات الشحن والتفريغ سببا في تسرب كميات من النفط، مسببا تلوثا بحريا.

الفرع الثالث: الصيد الجائر

يعتبر الصيد أحد أهم أسباب تراجع أعداد الحياة البرية في المحيطات، إلا أنه عندما تصطاد السفن الأسماك بسرعة تفوق قدرة المخزون على التجدد فيعد ذلك مساس بأمن الملاحة البحرية وهو ما يسمى بالصيد الجائر ولقد أصبحت التجارة الدولية عبر البحر تحتل الصدارة في الوقت الحاضر، مما يؤكد على الأهمية الكبرى للنشاط البحري في تدفق السلع والخدمات، هذا النمو في التجارة دفع الدول إلى البحث عن أسواق جديدة لتصريف فائض إنتاجها، ووجدوا أن النقل البحري هو أسهل وأرخص وسيلة لنقل البضائع. لكن هذه الزيادة في عدد السفن[1]، سواء كانت عادية أو متخصصة في نقل المواد المجرّفة تسببت في زيادة التلوث البحري ويجب التمييز هنا بين السفن غير المتخصصة في نقل النفط وناقلات النفط، حيث يعتبر كل منهما مصدرا للتلوث:

أ- التلوث من السفن غير المتخصصة:

فتعد هذه السفن مصدرا للتلوث البحري بسبب عدة عوامل، كالزيوت المتسربة من آلات التشغيل والعيوب في هياكل السفن قد تتسبب في تسرب الوقود ومواد التشغيل الأخرى وأيضا مخلفات المجرّوفات الناتجة عن عمليات الطبخ والتدفئة وغيرها من الأنشطة التي تتم على متن السفينة في البحر.

[1] Besson Alexandre, Questions maritimes en Asie du sud-est, Déclin et résurgence de la piraterie, Institut de Relations Internationales et Stratégiques, Paris, 2011.

وعليه ينطوي الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم على تكاليف خفيّة، إذ أنه يشكل سرقة للموارد ويضيف مليارات الدولارات إلى التكاليف التي يتكبدها المستهلكون والمجتمع العالمي ويأتي ما يقدّر بحوالي 20 في المائة من إجمالي المصيد في العالم من الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم ويمكنه أن يصل في بعض المناطق، مثل المياه الساحلية لبعض البلدان النامية إلى 40 في المائة.

وعندما يتم تزوير الوثائق التجارية لتجنب الرسوم الجمركية والتعريفات أو شحن الأسماك عبر بلدان مختلفة لتجنب الضرائب أو نقل المصيد غير القانوني في البحر إلى سفن أخرى لتسهيل إنزاله فإن ذلك يمكن أن يؤدي هذا إلى فقدان فرص العمل وتراجع عائدات التصدير.

ويمكن أن يتعرض المستهلكون للتضليل كون الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم غالبا ما يرتبط بالغش في الأسماك، مثل الإبلاغ عن وزن أقل للمنتجات واستبدال الأنواع والتوسيم الخاطئ بالإضافة إلى الدعاية الكاذبة، ولا تعتبر هذه الفئات من الأنشطة غير القانونية فحسب لكنها تقوض ثقة المستهلك بشكل خطير أيضا.

ومنه، يعرف الصيد غير القانوني بأنه أي صيد يتم دون الإبلاغ عنه أو تنظيمه ويعد في جوهره بمثابة سرقة للموارد[1]، حيث يُكلف المستهلكين والمجتمع الدولي مليارات الدولارات، هذا ويشكل الصيد غير القانوني ما يصل إلى 20% من إجمالي المصيد العالمي وفي بعض المناطق مثل المياه الساحلية للبلدان النامية، قد تصل النسبة إلى 40%.

[1] Feldt Lutz, Roell Peter, Ralph D. Thiele, Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach, Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy, Berlin (Germany): April 2013.

وفي نفس السياق، تستخدم الوثائق التجارية المزورة لتجنب الرسوم الجمركية والتعريفات ويتم شحن الأسماك عبر بلدان مختلفة لتفادي الضرائب، كما يتم نقل الأسماك التي يتم صيدها بشكل غير قانوني في عرض البحر إلى سفن أخرى لتسهيل بيعها، مما يؤثر على الجميع ويؤدي إلى فقدان فرص العمل وتراجع عائدات التصدير.

كما يتعرض المستهلكون أيضا للخداع بالصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه والذي يرتبط غالبا بالغش في بيع الأسماك، مثل:

- الإبلاغ عن وزن أقل للمنتجات.
- استبدال الأنواع.
- التوسيم الخاطئ.
- الدعاية الكاذبة.

فكل هذه الممارسات لا تغير فقط من الأنشطة غير القانونية، بل تقلل أيضا من ثقة المستهلكين بشكل خطير.[1]

[1] محمود شحماط: المختصر في القانون البحري الجزائري. ط1، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 55.

المطلب الثاني: مسؤولية السفن في تلويث البيئة

تعتبر البيئة البحرية وما تحتويه من موارد طبيعية أساسا للاستقرار البيئي والاقتصادي والاجتماعي لكنها تواجه تهديدات متزايدة، لا سيما مع التوسع في استخدام البيئة البحرية في مختلف القطاعات.

في هذا السياق، تلعب السفن دورا بارزا في تلوث البيئة البحرية، حيث تعد الانبعاثات والنفايات الناتجة عن أنشطتها أحد أخطر مصادر التلوث، فإلى جانب التسربات النفطية العرضية التي تسبب كوارث بيئية، هناك التلوث الناتج عن العمليات الروتينية للسفن مثل تصريف المياه الملوثة والنفايات السائلة والصلبة، مما يؤثر بالسلب على النظم البيئية.

وانطلاقا من ذلك، يتوجب وضع سياسات وتشريعات فعالة تفرض مسؤولية أكبر على شركات الشحن والسفن للحد من تأثيرها على البيئة، كما أن تعزيز التعاون الدولي ضروري لوضع معايير بيئية موحدة، فضلا عن ضرورة الاستثمار في تقنيات جديدة للحد من الانبعاثات والنفايات، مما يساهم في حماية البيئة البحرية للأجيال القادمة.

وفي هذا الإطار سنحاول ضبط الإطار القانوني للتلوث البحري (الفرع الأول)، ثم نعرج إلى تحديد كل من المسؤولية المدنية والجزائية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإطار القانوني للتلوث البحري

يعتبر قطاع الملاحة البحرية من أهم القطاعات التي تلعب دور كبير في تحقيق الاستقرار الاقتصادي للبلاد، وليس فقط على المستوى الاقتصادي حيث يعتبر ميدان للسيطرة على المستوى السياسي، خاصة في ظل التقدم العلمي والتكنولوجي[1]، كما يعد آلية مشتركة للتواصل بين الدول لتحقيق التبادل التجاري والتنمية.

ونظرا لأهمية الجزائر كدولة ساحلية، فإن أهميتها الجيو استراتيجية لمعطياتها البحرية جعلت حماية البيئة البحرية هدف سياسي واقتصادي تسعى إليه الجزائر من خلال الإطار القانوني الدولي والتشريع الداخلي وهو ما سنتطرق إليه كالآتي:

أولا: الاتفاقيات الدولية التي وقعت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية

انضمت الجزائر إلى مجموعة من الاتفاقيات الدولية الهامة ضمن إطار التعاون العالمي، سعيا لحماية البيئة البحرية، ومن أبرز هذه الاتفاقيات:

أ- اتفاقية لندن لعام 1954 لمكافحة التلوث بالنفط:

تعتبر هذه الاتفاقية حجر الزاوية في الجهود الدولية لمنع التلوث النفطي في البحار تم اقتراحها في البداية من قبل بريطانيا بعد إدراكها لخطورة التلوث على المسطحات المائية، عقدت في لندن عام 1954 بهدف وضع أسس قانونية دولية لحماية المحيطات من مخاطر التلوث النفطي وانضمت الجزائر إليها عام 1963 للحفاظ على مصالحها الاقتصادية.[2]

---

[1] بوجعيلة علي: محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، 2013، ص 54.

[2] **اتفاقية لندن لعام 1954 لمكافحة التلوث بالنفط:** عقد عام 1954 بلندن مؤتمر دولي بغرض مواجهة الآثار المدمرة الناتجة عن إلقاء وتصريف زيت البترول من السفن إما بصورة اختيارية عمدية أو بسبب حوادث في البيئة البحرية ومصائد الأسماك والمناطق السياحية، وقد خرج المؤتمر بتوقيع اتفاقية دولية لمنع تلوث البحر بالزيت، وتعد هذه الاتفاقية من أول وأهم الاتفاقيات الدولية التي عالجت مكافحة التلوث البحري وقد تم تعديلها سنة 1962 و1969.

ب-اتفاقية لندن لعام 1973 لمكافحة التلوث من السفن:

هذه الاتفاقية من أشمل المعاهدات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن حيث يكمن هدفها في تقليل التلوث غير المقصود إلى أدنى مستوى ممكن وانضمت الجزائر رسميا إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 88-108 الصادر بتاريخ 31 ماي 1988.[1]

ج- اتفاقية برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط:

تم وضع هذه الاتفاقية في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة الذي أقرته ستوكهولم عام 1972، بهدف تنفيذ خطة لحماية البحر الأبيض المتوسط. تضمنت اتفاقية برشلونة لعام 1976 ملحقين:

- الأول خاص بالتحكم في التلوث الناتج عن عمليات الإغراق التي تقوم بها السفن والطائرات.

- لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى.

وقد لاحظت الاتفاقية أن التلوث البحري له أشكال عديدة ولهذا دعت الأطراف المتعاقدة إلى اتخاذ إجراءات تتوافق مع القانون الدولي للوقاية من التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط.[2]

د- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

تعرف هذه الاتفاقية أيضا باسم "قانون البحار" وهي نتيجة للمؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار والذي عقد بين عامي 1973 و1982، بدأت أعمالها التحضيرية في عام 1958 ودخلت حيز التنفيذ عام 1994.

---

[1] الجريدة الرسمية عدد 22، المؤرخة في 01/06/1988، يمكن إيجادها على الموقع:

https://fac.umc.edu.dz/droit/affichage/cours

[2] Lafargue François, La guerre mondiale du pétrole : États-Unis, Chine et Inde à la conquête de l'or noir, Ellipses Edition Marketing, Paris, 2008.

وتجب الإشارة أن هذه الاتفاقية وضعت مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئية وإدارة الموارد البحرية، وتحدد حقوق ومسؤوليات الدول فيما يتعلق باستخدامها للمحيطات، كما تفرض واجب الحفاظ على الثروات المعدنية في قاع البحار والمحيطات، باعتبارها تراث مشترك للإنسانية وتنظر الاتفاقية إلى ضرورة حماية الثروات المعدنية في قاع البحار من مصادر التلوث الجديدة، ما يستدعي إعادة النظر في القوانين الحالية لضمان استمرار تطور المجتمع.[1]

ثانيا: جهود الجزائر في مكافحة التلوث البحري

قامت الحكومة الجزائرية بعد الاستقلال بملء الفراغ القانوني في مختلف المجالات وذلك عن طريق تمديد العمل بالقوانين الفرنسية، باستثناء تلك التي تتعارض مع سيادتها الوطنية، ومن أبرز الأمثلة على ذلك هو القانون رقم 62-، المؤرخ في 31 ديسمبر 1962، والذي سمح بتمديد العمل بالمرسوم رقم 73-29 المؤرخ في 5 يوليو 1973، هذا القانون سمح للجزائر بتمديد جميع القوانين الدولية، وقبل هذا التاريخ، صدرت عدة مراسيم تتعلق بالمجال البحري، منها:

- المرسوم رقم 63-403، المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد المياه الإقليمية.[2]
- المرسوم رقم 66-40، المؤرخ في 11 أبريل 1966، ينظم مرور سفن التجارة، الصيد، والنزهة.
- الأمر رقم 71-29، المؤرخ في 13 مايو 1971، يتعلق بإنشاء المكتب الوطني للموانئ.[3]

---

[1] المادة 6 من اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط (UNEP/OCA) /MED IG.6/7)، يمكن الاطلاع عليها على الموقع: https://wedocs.unep.org/consolidated_BC95_Ara

[2] المرسوم رقم 63-403، المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد المياه الإقليمية، ج. ر. عدد 76، الصادرة بتاريخ 15 أكتوبر 1963.

[3] الأمر رقم 71-29، المتضمن إنشاء الديوان الوطني للموانئ، ج. ر. عدد 41، الصادرة سنة 1971.

– المرسوم رقم 72–194، المؤرخ في 3 أكتوبر 1972، ينظم مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية، وتوقفها في الموانئ الجزائرية خلال فترة السلم.[1]

– الأمر رقم 73–12، المؤرخ في 4 مارس 1973، يتعلق بإنشاء المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ والمعتمد بالمرسوم الرئاسي رقم 95–164، الصادر في 33 جوان .1995[2]

وانطلاقا من كل ذلك، وبعد الاستقلال قامت الجزائر كدولة مستقلة في المجالات السياسية والقانونية، بخطوات مهمة في مجال التشريع، شملت قطاعات ومستويات مختلفة، منها البيئة البحرية[3] وفي هذا الإطار أصدرت القوانين التالية:

أ– القانون البحري الجزائري:

يعتبر القانون البحري قانون شامل ينظم جميع العلاقات القانونية المتعلقة بالاستخدامات المختلفة للبحر، سواء كانت هذه العلاقات بين الدولة نفسها أو بين أفراد وأشخاص من القطاع الخاص، فإن القانون البحري يغطيها، ولقد صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 76–80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976[4] وقد تم تعديله لاحقا بموجب القانون رقم 98–05، المؤرخ في 25 جوان

[1] المرسوم رقم 72–194، المؤرخ في 3 أكتوبر 1972، ينظم مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية، وتوقفها في فترة السلم، ج. ر. عدد 86، الصادرة بتاريخ 27 أكتوبر 1972.

[2] الأمر رقم 73–12، المؤرخ في 03 أفريل 1973، يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس السواحل، ج. ر. عدد28، المؤرخة في 06 أفريل 1973.

[3] انظر المادة 05/21 من الدستور الجزائري لسنة 2020، الصادر في الجريدة الرسمية عدد 82، بتاريخ 30 ديسمبر 2020، ص 09.

[4] أنظر المادة 213 من الأمر رقم 76–80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، والمتضمن القانون البحري، المنشور في الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1977.

1998، كما تضمنت المادة 212 من هذا القانون نصا صريحا يمنع إلقاء أو دفن المواد أو الطاقة الملوثة في البيئة البحرية، ضمن حدود الأملاك العمومية البحرية.[1]

إن هذا الإطار القانوني يؤكد أن الدولة مسؤولة عن حماية البيئة بأبعادها البرية والبحرية والجوية وأنها ملزمة باتخاذ الإجراءات المناسبة لمعاقبة الملوثين.

وفي هذا الصدد، فرض المشرع الجزائري التزامات على السفن بخصوص المواد الملوثة، حيث يجب على الموانئ المختصة التعامل مع النفايات والمواد الملوثة بشكل عام، وهو ما يتوافق مع المادة 8 من اتفاقية لندن لعام 1954.

كما استثنت المادة 212 من القانون البحري إلقاء المواد الملوثة في البحر، إلا في ظروف استثنائية محددة:

- لتأمين سلامة السفينة أو أي سفينة أخرى.
- لتفادي الخسائر التي قد تلحق بالسفينة أو حمولتها.
- لإنقاذ حياة البشر في البحر.

كما يجب أن يتم إدراج الأسباب التي دعت لإلقاء المواد الملوثة في سجل السفينة مع توضيح حوادث الملاحة البحرية.

ب- قانون البيئة رقم 83-03:

لقد تناول قانون البيئة رقم 83-03 مسألة حماية البيئة البحرية وتحديدا حمايتها من التلوث بالنفط، حيث نصت المادة 54 منه على أنه: "يجب على كل سفينة تحمل مواد خطرة أو ملوثة أن

[1] أنظر الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998.

تبلغ السلطات عن أي حادث قد يهدد البيئة البحرية"، وتتطابق هذه المادة مع المادة 8 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ.[1]

كما تؤكد المادة 57 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على حرص المشرع الجزائري المستمر على حماية البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص.

ويلاحظ أن هذه المادة تتطابق إلى حد كبير مع المادة 54 من القانون رقم 83-03 سالف الذكر وكذلك مع المادة 8 من بروتوكول برشلونة الذي سبق الإشارة إليه وهذا يوضح أن التشريع الجزائري ملتزم بتشريعات وطنية تتماشى مع القوانين الدولية المتعلقة بحماية البيئة.

الفرع الثاني: آليات الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث

لقد بات المساس بالملاحة البحرية خاصة والبيئة البحرية عامة في الوقت الراهن يشكل تهديد مباشر للأمن والسلم الدوليين، وهنا تعد الجزائر من بين الدول الساحلية التي حاولت ولا تزال تحاول أن تضع نظام فعال لتسيير النفايات بغية التقليل من الأضرار التي تصيب هذا الجانب[2]، ودعمت هذا النظام بمجموعة من الآليات والإجراءات القانونية التي من شأنها أن ترتب المسؤولية ضد مرتكبي الضرر البيئي من أجل معاقبتهم على هذه الأفعال وردع الآخرين لتجنب السلوكات المضرة بهذه البيئة وهو ما سنعالجه كالتالي:

[1] أنظر المادة 54 من القانون رقم 83-03، المؤرخ في 05 فيفري 1983، والمتعلق بحماية البيئة، المنشور في الجريدة الرسمية عدد 06 لسنة 1983.

[2] Jacqueline Sherriff (2012), EUNAVFOR - Disruption of Pirate Logistic Dumps (DPLD) on the Shoreline: A Necessary Action? Briefing paper presented to the Second United Arab Emirates Counter Piracy Conference, held in Dubai in June 2012 (Dubai: the Institute for Near East and Gulf Military Analysis INEGMA.

أولا: المسؤولية المدنية المترتبة عن المساس بالملاحة البحرية

لقد أقرت الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية بالعديد من الحقوق للدول في مجال استغلال مواردها الطبيعية وممارسة سيادتها واختصاصاتها، غير أن هذه الممارسة ليست مطلقة، بل هي مقيدة بالحدود المرسومة للحق، إذا ما تجاوزت الدول هذه الحدود، فإنها تخالف ذلك وتخرج عن دائرة الحق وتتحمل تبعات ذلك من حيث المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص والممتلكات جراء التعدي الضار على البيئة البحرية.

وقد تم تأكيد هذا المبدأ في مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية، الذي عقد في البرازيل عام 1992 وفي هذا الصدد، تجب الإشارة إلى المبدأ 21 من مجموعة مبادئ مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972، الذي ينص على أن: "على الدولة مسؤولية ضمان أن الأنشطة التي تتم داخل حدود ولايتها أو تحت إشرافها لا تسبب ضررا لبيئة الدول الأخرى أو للمناطق الواقعة وراء حدودها أو ولايتها الوطنية".[1]

هذا وقد جاء في الاتفاقية الكويتية حول البيئة البحرية للخليج العربي لسنة 1978 النص على أن تتعهد الدول الأطراف بوضع القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية[2]، مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور.

---

[1] **مبادئ مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972:** تعرف هذه الاتفاقية بالاتفاقية العامة للإغراق، والتي أبرمت بتاريخ 13 نوفمبر عام 1972، وقد عرفت المادة الثالثة منها المقصود بالإغراق وأهمية البيئة البحرية وما بها من أحياء وثروات بالنسبة للإنسانية جمعاء، مشيرة إلى القدرة المحدودة للبحار في استيعاب النفايات وجعلها غير ضارة وتوليد موارد طبيعية جديدة.

[2] **الاتفاقية الكويتية حول البيئة البحرية للخليج العربي لسنة 1978:** هي عملية تنسيق بين الدول المشاركة بهدف حماية البيئة البحرية في المنطقة البحرية للبحرين وإيران والعراق والكويت وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة من التلوث بالزيت والمواد الضارة السامة الناشئة من النشاطات البشرية في البر والبحر، تم توقيعها في 1978/4/24، وتم تصديقها في 1978/11/7.

لقد اعتمد المشرع نفس النهج، حيث صادقت على العديد من الاتفاقيات الدولية التي تحدد قواعد المسؤولية المدنية الناتجة عن الإضرار بالبيئة البحرية، وهكذا أصبحت هذه الاتفاقيات بمثابة مصدر يستند إليه في تحديد المسؤولية المترتبة، هذا التلوث لا يعرف حدود، إذ يمكن أن يمتد خارج الأقاليم الدولية، سواء في المجال البحري أو المجالات الأخرى، لذلك أصبح من الضروري تدخل الدولة للتوفيق بين قوانينها الداخلية والتنظيم الدولي في هذا المجال، لتفادي الآثار المحتملة للتلوث البحري وقد تثار المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة.

أ- المسؤولية المدنية التقصيرية:

إن ترتب المسؤولية الناتجة عن الأضرار اللاحقة بالملاحة البحرية، سواء كانت ناتجة عن التلوث أو النفايات بأنواعها، يبرز حقائق مهمة بين المسؤول أو المتضرر وعلاقة عقدية فتتحقق هذه المسؤولية عندما يحدث تصرف ضار يترتب عليه ضرر، مما يستوجب تعويضا أو قد تكون هناك إمكانيات متعددة لتأسيس المسؤولية المدنية في مواجهة محدث الضرر.

ولقد وضع القانون الجزائري أسس لهذه المسؤولية، حيث نص على وجود مسؤولية مدنية عن الخطأ الواجب الإثبات، ومسؤولية حارس الشيء:

أ- مسؤولية مدنية عن الخطأ الواجب الإثبات:

جاء في نص المادة 124 من القانون المدني أن كل فعل يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير، يلزمه بالتعويض[1]، ومنه ففي مجال حماية البيئة البحرية، نجد أن قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة يتضمن نصوص بحرية خاصة تتعلق بالمسؤولية،

[1] أنظر المادة 124 من القانون المدني، المصدر السابق.

مثل مسؤولية ربان السفينة عن الأضرار التي تنتج عن تلوث بحري بسبب حمولة المحروقات أو تسرب منها.

وهذه المسؤولية تكون محددة بالشروط والقيود التي تفرضها الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت.[1]

ب- المسؤولية المدنية لحارس الشيء:

إن هذا المبدأ يفترض وجود ضرر مباشر، مما يعفي المتضرر من إثبات الخطأ لأنه لو عدنا إلى نصوص القانون المدني نجد المادة 138 التي تختص بمسؤولية حراسة الأشياء وتوليها عناية خاصة للعديد من مصادر الأضرار البيئية، مثل تلوث أو تدهور.[2]

ج- تطبيق المسؤولية المدنية التقصيرية:

يواجه تطبيق المسؤولية المدنية التقصيرية في مجال حماية المجال الملاحي البحري بعض الصعوبات، أهمها:

- الضرر البيئي، فغالبا ما يكون الضرر غير مباشر، مما يجعل إثبات العلاقة بين النشاط والضرر أمر صعب، كما أن طبيعة الضرر البيئي تتطلب تقديرات معقدة.

[1] **اتفاقية بروكسل في 29 نوفمبر 1969:** تواصلت الجهود الدولية في إطار حماية البيئة البحرية، حيث انعقد مؤتمر بروكسل لعام 1969، بعد حادث غرق ناقلة البترول توري كانيون Canyon Torry عام 1967 قبالة شواطئ المملكة المتحدة، فقد تم الاجتماع بناء على دعوة المنظمة البحرية الدولية لتدارك عيوب اتفاقية لندن لعام 1954 لقصورها عن مواجهة حالات التلويث بالنفط الناتج عن كوارث السفن في أعالي البحار، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 06 ماي 1975 – تم السماح للدول الساحلية المتعاقدة في الاتفاقية باتخاذ التدابير اللازمة لمنع أو تخفيض حدة أو إزالة خطر جسيم ومحدق بساحلها أو مصالحها الساحلية، وهذا ما قامت به بريطانيا في حادثة توري كانيون، حيث قام سلاح الجو البريطاني بتدمير الناقلة من الجو للحد من أضرار التلوث الناجم بسبب تسرب كميات البترول.

[2] أنظر المادة 138 القانون المدني، المصدر السابق.

– تدرج الضرر الناتج عن تلوث أو تدهور البيئة في أضرار تدريجية وليست فورية.

– الضرر العام لأن الأضرار الناتجة عن التلوث لا تقتصر على شخص محدد، بل تؤثر على الإنسان والحيوان والبيئة بشكل عام.

ح- المسؤولية المدنية العقدية:

تستند المسؤولية العقدية في جانب الملاحة البحرية على الإخلال بالالتزام العقدي، إلا أن عبء الإثبات في مجال الأضرار القطاع البحري يقع على المتضرر، حيث يمكننا أن نجد في القواعد القائمة ما يحقق للمتضرر ذلك، مثل الأحكام التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي سالفة الذكر، والتي صادقت عليها الجزائر، هذه الاتفاقية توفر أساس لضمان تعويضات المتضررين عن طريق مسؤولية مالك السفينة.

وبخصوص إشكالية تقدري حجم الأضرار اللاحقة، فلقد قام الباحثين بتقدير حجم الضرر اللاحق بالملاحة البحرية، خاصة ما تولده النفايات السامة أو الضارة ويمكن أن تسري عليه آلية ضمان العيوب الخفية للشيء المبيع التي توفر مزايا مؤكدة للمتضرر رغم ما يحيط به من قيود وصعوبات.

وهنا يثار التساؤل حول الالتزام بالإعلام أو بالنصيحة وفيما يتعلق بضمان العيوب الخفية، فلا توجد أحكام للقضاء الجزائري في هذا الخصوص، إلا أن نصوص القانون الجزائري تسمح بتوفير الحماية الكافية للمتضررين، وبالتالي تتحقق الحماية للمتضررين من النفايات عن طريق المسؤولية العقدية وذلك عندما يصيب الضرر الشخص أو ماله، أو عندما تنشأ مسؤولية على المتسبب في الضرر تجاه الغير.

وفيما يتعلق بالالتزام والنصح، يرى الفقه الحديث أن هناك ضرورة لوجود التزام بالإعلام والنصيحة أيضا في مجال الاتفاقيات التي تتعلق بمعالجة ونقل النفايات، وعليه تترتب المسؤولية العقدية على الجهة الأولى إذا ثبت مخالفتها لهذا الالتزام أو إذا تسبب الناقل في إلحاق الضرر أو إصابته وبناء على ذلك، يكون بإمكان الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر.[1]

ثانيا: المسؤولية الجزائية المترتبة عن المساس بالبيئة البحرية

لقد وضع المشروع الجزائري مجموعة من الإجراءات والعقوبات القانونية التي تطبق على مرتكبي الجرائم البحرية، خاصة تلك التي تتسبب في الإضرار بالملاحة البحرية، ويتم ذلك من خلال القوانين المتعلقة بالمجال البيئي ومن بين أهم قوانين ترتيب المسؤولية جراء تلك المخالفات والجرائم:

أ- قانون رقم 01-19 المتعلق بالنفايات:

وفقا للمادة 15 من القانون رقم 01-19، الصادر في 12 ديسمبر 2001، والذي يخص إدارة النفايات ومراقبتها والتخلص منها[2]، لا يوجد نص صريح يمس بالملاحة البحرية، ولكن لأن جزء كبير من النفايات يصل إلى البحر ومصادره، فإن هذا القانون يشمل البيئة البحرية أيضا.

[1] AbbessaherDjama (2011), The 'phenomenon of piracy off the coast somalia : challenges andsolution of the international community. United nation_the Nippon foundation felleu ,new yourk, Décembre.

[2] القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001، يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج. ر. عدد 77، الصادرة بتاريخ 15 ديسمبر 2001.

ولتطبيق هذا القانون، يتم معاقبة أي شخص يرتكب جرائم تضر بمصالح الملاحة البحرية، حيث يفرض القانون غرامة مالية تتراوح قيمتها بين 500 دينار و5000 دينار على أي شخص طبيعي يقوم برمي أو إهمال النفايات المنزلية أو ما شابهها في المجال البحري، أو يرفض استخدام نظام جمع النفايات المخصص تحت إشراف السلطات المعنية، وتصل الغرامة المالية إلى 10000 دينار وقد تصل إلى 50000 دينار على أي شخص طبيعي أو اعتباري يمارس نشاط صناعي أو تجاري أو حرفي أو أي نشاط آخر، كما تطبق نفس العقوبة على كل من يرمي النفايات في الأماكن العمومية، بمعنى أن المشرع يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 30.000 إلى 50.000 دينار كل من يخلط النفايات الخطرة بالنفايات الأخرى، أما من يقوم بإيداع أو رمي أو إهمال النفايات الخطرة في غير المواقع المخصصة لها، فيعاقب بالحبس من 5 سنوات إلى 8 سنوات، وغرامة مالية من مليون دينار إلى 5 ملايين دينار، وتطبق نفس العقوبة على كل من يستورد النفايات الخطرة أو يصدرها أو يعمل على عبورها وتضاعف العقوبة في حالة العود.[1]

ويعتبر أي فعل إرهابي أو تخريبي يعتمد على إدخال أو تسريب مادة أو نفايات في الجو أو في باطن الأرض أو إلقائها في المياه، مما يهدد صحة الإنسان والحيوان والبيئة الطبيعية، جريمة يعاقب عليها القانون.

ب- قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة:

لقد نص المشرع الجزائري في إطار قانون 03-10 على أحكام جزائية خاصة تعنى بالحالات التي تسبب تلوث البيئة البحرية وتلوثها بالنفايات، حيث فرض عقوبة الحبس من ثلاثة أشهر إلى 6 أشهر أو من سنتين إلى 6 سنوات، وغرامة مالية من 100.000 إلى 1.000.000 دينار على:

[1] المادة 15 من القانون رقم 01-19، المصدر نفسه.

- كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو أي شخص يشرف على عمليات القطر أو التزويد في البحر على متن سفن أو قوارب جزائرية، أو قواعد ثابتة أو متحركة في المياه الإقليمية الجزائرية، بما يخالف أحكام المواد 52 و53 من هذا القانون.[1]

ويوسع القانون من نطاق التجريم ليشمل أيضا الأفعال الواردة في المادة 92، حيث تطبق عليها نفس العقوبات المذكورة في المادة 90 إذا كانت المخالفات صادرة عن مالك أو مستغل سفينة أو طائرة أو أي آلة أو قاعدة، وهنا يلاحظ أن المادة 90 تتوافق مع محتوى اتفاقية لندن لعام 1969، التي صادقت عليها الجزائر.

ج- في مجال القانون البحري:

لقد ورد في القانون البحري أن كل ربان سفينة أو من يقوم بإدارتها أو يهملها بشكل يعرضها للخطر، يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100.000 إلى 600.000 دينار جزائري، كما يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وغرامة مالية من 50.000 إلى 500.000 دينار كل من يمنع أو يعيق عمل القيادات أو المناورات البحرية للسفينة، أو يخل بالنظام والأمن على متنها أو يعرض البيئة البحرية للخطر.

كما يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وغرامة مالية من 20.000 إلى 100.000 دينار كل مالك حطام يهدد السلامة وتتحمل السلطة القضائية مصاريف رفع وإصلاح الأضرار الناتجة عن هذه العملية.

[1] المواد 52 و53 القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المصدر السابق.

ويعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وغرامة مالية من 20.000 إلى 200.000 دينار كل من يصطاد أو يتلف عمدا أي شيء في البحر يؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية ولم يبلغ السلطات البحرية الجزائرية المختصة.

المبحث الثاني: التهديدات الأمنية

أمام تزايد التهديدات الأمنية والعسكرية، التي ظهرت بعد انتهاء الصراع الأيديولوجي بين الكتلتين الشرقية والغربية في تسعينيات القرن الماضي، برز نوع جديد من التهديدات المتصاعدة، التي تتميز بأنها ليست دائما عسكرية، بل تمس بقطاعات استراتيجية وحيوية كقطاع الأمن البحري، خاصة عندما تكون دولة أو منطقة معينة تشرف على البحر، فإن ذلك يبرز مدى أهميتها الاستراتيجية في علاقاتها مع بقية الدول والفاعلين الاقتصاديين وسهولة تعاملاتها التجارية كنتيجة لاعتمادها الكلي على النقل البحري.

وفي هذا الصدد، بدأ الاهتمام بالتهديدات الأمنية الجديدة التي تشمل كل أنواع الإرهاب بما في ذلك الأشكال الأخرى للجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية، مثل القرصنة، ما دفع ببعض الدول إلى المطالبة بالتحرك لتأمين المواصلات البحرية.

وتعتبر الجزائر الأمن البحري جزء لا يتجزأ من أمنها القومي، وذلك نظرا لموقعها الاستراتيجي على البحر الأبيض المتوسط وسواحلها الممتدة، حيث تتولى القوات البحرية الجزائرية والمصلحة الوطنية لحرس السواحل مهام حماية المياه الإقليمية والمصالح الوطنية في البحر، ما جعل الدولة تركز بشكل أساسي على حماية سواحلها ومصالحها الوطنية من تهديدات مثل الهجرة غير الشرعية التهريب، والجريمة المنظمة وفي الوقت نفسه، تتشارك مع المجتمع الدولي في مواجهة التحديات

العالمية مثل الإرهاب البحري، كما شاركت في نقاشات مجلس الأمن حول قضايا الأمن البحري العالمية، مما يعكس اهتمامها ومساهمتها في الجهود الدولية للحفاظ على أمن البحار والممرات المائية.

وعليه، سنحاول في هذا المبحث إبراز كل تهديدات القرصنة والهجمات المسلحة على قطاع الملاحة البحرية في (المطلب الأول)، ثم نتناول مسألة التهريب والاتجار غير المشروع عبر البحر في (المطلب الثاني)، دون إغفال إشكالية التهديدات الأمنية المستحدثة عبر البحر في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: القرصنة والهجمات المسلحة

تعتبر القرصنة البحرية والهجمات المسلحة ضد السفن من أقدم وأخطر التهديدات التي تواجه التجارة الدولية وحرية الملاحة في أعالي البحار، إلا أن هذا القطاع الحيوي أصبح مؤخرا مسرح لأعمال العنف التي تعرف في القانون الدولي بالقرصنة[1].

كما تشكل كلتا الظاهرتين خطر جسيم على الأمن البحري، حيث تسببان خسائر اقتصادية فادحة وتعيقان حركة الملاحة مما يؤثر سلبا على الاقتصاد العالمي، كما أن هذه الأعمال تعرض حياة البحارة للخطر، وتهدد البيئة البحرية في حال استهداف سفن تحمل مواد خطرة.

وفي ظل تنامي هذه التهديدات، باتت مكافحة القرصنة والهجمات المسلحة من الأولويات القصوى للمجتمع الدولي، مما يتطلب تنسيقا جهودا دولية وتشريعات صارمة لضمان سلامة وأمن البحار وهو ما سنعالجه في هذا المطلب، بالتطرق إلى ضبط مفهوم القرصنة البحرية (الفرع الأول) ثم تحديد أهم الهجمات البحرية المسلحة (الفرع الثاني).

[1] في عام 1972، تم عقد مؤتمر في مدينة ستوكهولم بالسويد دعى إلى حماية البيئة وتنميتها، وشجع الحكومات والمنظمات الدولية على تبني القوانين اللازمة لذلك.

الفرع الأول: مفهوم القرصنة البحرية

تعد ظاهرة القرصنة البحرية من بين الظواهر التي تهدد طرق الاتصال والنقل البحري وتشكل هذه الظاهرة خطر على حرية الملاحة والتجارة الدولية في البحار والمحيطات، مما يؤثر بالسلب على المصالح الدولية، ولهذا السبب اعتبر القانون الدولي القرصنة تهديد كبير للملاحة البحرية وأعطى لكل دولة الحق في ملاحقة مرتكبيها والقبض عليهم في إطار الاختصاص القضائي العالمي، وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1958، والتي تلتها اتفاقية عام 1982، على هذا المبدأ.[1]

وبما أن القرصنة تمثل تهديد مستمر للأمن والاستقرار الدوليين، أصبحت مكافحة هذه الجريمة وتحديد ماهيتها ووضع الضوابط القانونية اللازمة من أهم أولويات المجتمع الدولي، بهدف اتخاذ تدابير فعالة لمواجهتها وعقاب مرتكبيها.

أولا: تعريف القرصنة البحرية

تتعدد تعاريف مصطلح القرصنة البحرية، لكنها تتفق على أنها كل فعل عنيف، ومن بين التعريفات لجريمة القرصنة: "كل عمل عنيف يمارس ضد الأشخاص أو الممتلكات دون أي أساس قانوني في عرض البحر"، كما يرى آخرون أن القرصنة هي: "أي عمل عنيف يهدف إلى السيطرة على سفينة، بهدف السرقة أو ارتكاب جريمة أخرى، أو يُنطوي على التهديد باستعمال القوة".

[1] عبد اللاوي جواد: دراسة بعنوان "الحماية الجنائية للبيئة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004، ص 33.

وهناك تعريف أوسع للقرصنة بأنها: "هجوم مسلح على سفينة في عرض البحر، تنفذه جهة ليست تابعة لأي دولة، ويكون الهدف من الهجوم هو الحصول على مكاسب مادية عن طريق سرقة السفن أو حمولتها أو اختطاف الأشخاص".[1]

ووفقا لـ"رينيه روديار" في كتابه "التأمين البحري" Assurance Maritime عام 1983، تعرف القرصنة بأنها: "عملية منظمة يقوم بها أشخاص للاستيلاء على سفينة أو حمولتها باستخدام القوة والسلاح، وذلك لحسابهم الخاص ولتحقيق الربح".[2]

كما عرفها القانون الدولي بأنها كل نشاط غير قانوني يمارس في عرض البحر، وتنفذه مجموعات تسعى لتحقيق مكاسب مادية، مع استخدام العنف أو التهديد به.

أما عن تعريف الأمم المتحدة فقد ورد أنه إذا أردنا فهم القرصنة من منظور القانون الدولي فيجب علينا الرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (اتفاقية مونتيغو باي) التي دخلت حيز التنفيذ في نوفمبر 1994، حيث تحدد المادة 101 من هذه الاتفاقية "تعريف القرصنة" بتركيزها على أربعة أركان أساسية مع إضافة ركن خامس مهم، وهو أن القرصنة تتم في عرض البحار أو في المياه التي لا تخضع لسيادة أي دولة.[3]

[1] International Crisis Group, Le Golfe de Guinée, La Nouvelle Zone à Haut Risque, Program Report N°195, 12 décembre 2012.

[2] Shafa Bamidel Matthew, Maritime Security in the Gulf of Guinea Sub-region: Threats, Challenges and Solutions, U.S. Army War College, 2011.

[3] HUBERSON Gilles, FRECON Eric, Pavillon noir : La piraterie maritime contemporaine, Institut d'études internationales de Montréal, Bulletin N°72, décembre 2004.

ثانيا: أركان جريمة القرصنة البحرية

يجب توفر أركان جريمة القرصنة البحرية، لكي تطلق عليها تسمية قرصنة بحرية، ومنه تتجلى هذه الأركان فيما يلي:

أ- الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية:

يقصد بالركن الدولي أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عملية سلب يقوم بها طاقم السفينة أو الركاب، من المهم أن نلاحظ أن هذه الأعمال لا يشترط أن تكون موجهة لأشخاص أو أموال معينة، بل يكفي أن تكون قد أدت إلى تقييد حرية الضحايا، فعلى سبيل المثال اعتراض سفينة أخرى وتهديد طاقمها بالسلاح لإجبارها على التوجه إلى وجهة معينة أو إجبار الركاب على مغادرة السفينة بعد سلبهم.[1]

ولا يكفي مجرد العنف أو الإكراه وحده ليكون ركن أساسي من أركان القرصنة، فمن يقوم بقتل شخص على ظهر السفينة أو يسلب ماله، لا يعتبر بالضرورة قرصان وإنما يعد مخالف لقانون السفينة لذلك، يجب أن تكون أعمال الإكراه في جريمة القرصنة موجهة ضد سفينة أو أن تكون السفينة نفسها عنصر سلبي أو إيجابي في هذه الأعمال، وهنا تنص المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن: "العمل غير المشروع يجب أن يكون بهدف خاص ويتم ارتكابه من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة، ويكون موجها ضد سفينة، طائرة، أشخاص أو ممتلكات في منطقة خارج الولاية القضائية لأي دولة"، كما حددت المادة 101 الأفعال التي تعتبر قرصنة، حيث نصت على أن استخدام سفينة أو طائرة في أعمال العنف يعتبر عملا غير مشروع، بالإضافة إلى ذلك، فقد

[1] المادة 124 من المرسوم 75-58، الصادر في 26 سبتمبر 1975، والذي يضمن الحماية القانونية ويحدد أساس المسؤولية المدنية، كما يطبق نظرية المسؤولية المطلقة في المجال البيئي لحماية المتضررين.

ذكرت الفقرة (ج) من المادة 101 أن التحريض أو المساعدة في ارتكاب هذه الأعمال يعتبر أيضا جزء من الجريمة.[1]

إن هذه النصوص تعتبر المشاركة في التحريض وأعمال القرصنة من الجرائم الدولية التي تهدد سلامة الملاحة في القانون الدولي العام.

ب-الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية:

إضافة إلى الركن المادي، هناك أيضا الركن المعنوي الذي يجعل الفعل جريمة ويعكس وجود النية الإجرامية لدى الفاعل، وهنا يختلف الفقهاء حول القصد الجنائي في جريمة القرصنة البحرية حيث يرى البعض أن القصد هو تحقيق مكاسب شخصية، وأن هذا هو ما يميز القرصنة عن الجرائم السياسية، بينما يرى آخرون أن القصد الجنائي يمكن أن يكون أوسع من مجرد الربح المادي.

وقد نصت اتفاقية جنيف لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 السالف ذكرهما، على أن العمل يجب أن يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة، مثل الاستيلاء على سفينة أو طاقمها للحصول على مكاسب شخصية أو فوائد معينة وليس لأهداف سياسية أو عسكرية.[2]

وانطلاقا من ذلك، تعتبر جريمة القرصنة جريمة عمدية والقصد الجنائي فيها هو إرادة ارتكاب الفعل مع العلم بخطورته على الأمن والسلامة في عرض البحر، ويعتبر اشتراط وجود النية الخاصة أمر بالغ الأهمية، لأنها تميز هذه الجريمة وتضمن عدم إعفاء بعض مرتكبيها من العقاب.

[1] Bjorn Moller, Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy, Report of Danish Institute for International Studies (DIIS), Copenhagen, 2009.

[2] اتفاقية باريس لعام 1960، يلاحظ أن المادة 90 من القانون الجزائري تتوافق مع هذه الاتفاقية التي صادقت عليها الجزائر.

ج- الركن الدولي:

تعددت الآراء بخصوص مسألة توفر الركن الدولي في الجرائم الدولية، وأمام قصور الاتجاهات الفقهية في تقديم معيار دقيق، ذهب البعض إلى أن القانون الدولي يتميز بمرونته، وأن الهدف الأساسي هو تحقيق الأمن والاستقرار في المجتمع الدولي، ذلك أن المصلحة الدولية تعتبر معيار أساسي لحماية هذا المجتمع.

ومنه، فإن الحماية الجنائية التي يوفرها القانون الدولي تهدف بشكل أساسي إلى حماية المصالح الأساسية للدول والمجتمع الدولي، لذلك فإن أعمال العنف التي يقوم بها القراصنة تعتبر أفعالا غير مشروعة لأنها تهدد الأمن والسلامة في عرض البحر وهو ما يعتبر من أهم المصالح الدولية.[1]

ويقصد بالمصلحة الدولية في هذا الصدد، أي مصلحة تتعلق بمجموعة من الأفراد أو الأغلبية وتستحق الحماية بموجب القانون الجنائي الدولي.

الفرع الثاني: الهجمات البحرية المسلحة

تشمل الهجمات المسلحة البحرية السفن التجارية وطواقمها وصولا إلى البنية التحتية الحيوية للموانئ والمنشآت البحرية، كما يمكنها أن تتجاوز آثار هذه الهجمات مجرد الخسائر البشرية والمادية المباشرة لتشمل تداعيات اقتصادية وسياسية واسعة النطاق، مثل ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين وتعطيل سلاسل الإمداد العالمية، وزعزعة الاستقرار في المناطق الساحلية.[2]

[1] سعيد السيد قنديل: "آليات تعويض الأضرار البيئية"، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، جامعة الإسكندرية.

[2] Delano H. Kevin, The Gulf of Guinea and its Strategic Center Point: How Nigeria Will Bridge American and African Cooperation, Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, April 2009.

لذلك، أصبحت مكافحة الهجمات البحرية المسلحة تتطلب استراتيجيات دولية منسقة، بما في ذلك التعاون بين القوات البحرية وتطبيق قوانين دولية صارمة، بالإضافة إلى تبني تدابير أمنية متقدمة على متن السفن وفي الموانئ وذلك بهدف حماية الممرات المائية الحيوية وضمان سلامة التجارة العالمية.

أولا: تعريف السطو المسلح

سبق وأن تم الإشارة إلى أن أعمال القرصنة هي الأفعال التي ترتكب في أعالي البحار، لكن إذا وقعت هذه الأفعال داخل حدود البحر الإقليمي لدولة ما، وهو ما يطرح التساؤل حول ماهية الأحكام التي يمكن أن تطبق عليها وهو ما دفع بالمنظمة البحرية الدولية إلى الاهتمام بهذه المسألة، حيث وضعت حدا لهذه الأفعال التي تقع في مياه تخضع لسيادة الدول وهي المياه الإقليمية أو الداخلية.

كما عرفت المنظمة مصطلح السطو المسلح على السفن في قرارها رقم (22) 0922 في عام 2001، بأنه أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب والتهديد، بهدف القرصنة التي تكون موجهة ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة.[1]

وبذلك، تكون المنظمة البحرية الدولية قد ميزت بين أعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار وبين أعمال السطو المسلح على السفن في المياه الداخلية أو الإقليمية، بناء على مفهومها وضوابطها التي حددتها المادة 101 من اتفاقية 1982.

[1] Hugues Eudeline, Contenir la piraterie: des réponses complexes face à une menace persistante, Focus Stratégique, N°40, Laboratoire de Recherche sur la Défense (IRIS), France: novembre 2012.

وبخصوص الفرق الجوهري بين السطو المسلح على السفن والقرصنة هو في المكان الذي تقع فيه الجريمة، فالسطو المسلح يقع في المياه الإقليمية للدولة وصاحبة الإقليم وحدها لها حق الملاحقة والمطاردة القانونية إلا إذا طلبت هي التدخل من قبل دول أخرى، أما القرصنة فتقع خارج المياه الإقليمية للدولة، وللدول كافة حق المطاردة في أعالي البحار ولتمكين الدول من ممارسة قوتها في مواجهة القرصنة، فقد أعطت اتفاقية 1982 ولاية شاملة في الاستيلاء على أي سفينة قرصنة أو أي سفينة أخذت بطريق القرصنة، كما يمكن القبض على أي شخص أو ممتلكات عليها.

وبالرجوع إلى المادتين 06 و03 من اتفاقية روما 1988 نجدها قد عرفت أن الدولة تعمل ولايتها القضائية في مجالها عندما ترتكب جريمة ضد سفينة تحمل علمها أو داخل أراضي تلك الدولة بما في ذلك بحرها الإقليمي أو إذا كان مرتكبها أحد مواطنيها.[1]

ثانيا: تعريف الإرهاب البحري

يمكن تعريف الإرهاب البحري، بأنه أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة، الذي ينفذ ضد السفن أو أفراد طاقمها أو البضائع التي تحملها.

كما يشمل الإرهاب البحري الأعمال التي ترتكب ضد الموانئ أو الأهداف البحرية، بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة، أو أي جهة أخرى وذلك لتحقيق أهداف سياسية.

[1] Mosley Aleeza, The Implementation of the International Maritime Security Instruments in Caricom States, United Nations-Nippon Foundation Fellow, New York, 2009.

ويمكن أن نلاحظ وجود تشابه بين القرصنة والإرهاب البحري، فكلاهما يتضمن ممارسة أعمال عنف غير مشروعة ضد السفن أو من عليها من أشخاص وممتلكات وكلاهما يمثل تهديد لأمن المجتمع الدولي وسلامة السفن وحركة الملاحة الدولية، إلا أن الاختلاف الجوهري يكمن في الأهداف والوسائل المستخدمة، فهدف جريمة القرصنة هو تحقيق أهداف وأغراض خاصة، أما هدف الإرهاب البحري، فهو تحقيق أهداف عامة أو سياسية، كما يستخدم القراصنة عادة وسائل تقليدية، بينما تستخدم الجماعات الإرهابية وسائل منظمة ومعقدة لتنفيذ أعمالها وهو ما يعني أن القرصنة البحرية ضروري أن ترتكب في أعالي البحار، أما جريمة الإرهاب البحري، فلا يشترط ارتكابها في منطقة بحرية معينة لأنه في جريمة القرصنة، يشترط عادة انخراط سفينتين على الأقل، وهذا الشرط ليس لازما في حالة الإرهاب البحري، حيث يمكن أن تقع الجريمة بوجود سفينة واحدة، مثل حادثة السفينة الإيطالية "أتشيل لورو" في عام 1985 والتي وقع فيها عنف واحتجاز لأفراد طاقم السفينة ومن كانوا عليها.[1]

وقد قدمت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب تعريفا لظاهرة الإرهاب في فقرتها الثانية بأنه: "كل فعل من أفعال العنف أو التهديد، مهما كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم، أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق والأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر".[2]

[1] جون بيرنت: القرصنة وحقوق الإنسان، موقع الإنترنت: www.alihihadmorosi.org، ص 11.

[2] عمر إدريس عن الربان باديجان: "تحول القرصنة من ظاهرة للعنف المباشر إلى الاحتيال التقني"، الموقع على الإنترنت: www.alriyad.com

كما يعرف الإرهاب البحري وفقا لـ"مجلس التعاون الأمني في آسيا والمحيط الهادئ" بأنه مشاريع وأنشطة إرهابية على مستوى البحار أو المحيطات، تستهدف السفن أو المنشآت البحرية، مثل منصات استخراج النفط، الأفراد في الميناء أو أي من المسافرين أو الطاقم، المنشآت الساحلية أو التجمعات السكانية، بما في ذلك المنتجعات السياحية، ساحات الموانئ والمدن أو المناطق التجارية التابعة للميناء.

المطلب الثاني: التهريب والاتجار غير المشروع عبر البحر

تعتبر مشكلة التهريب والاتجار غير المشروع عبر البحر واحدة من أخطر المشاكل التي يواجهها العالم اليوم، غالبا ما يستخدم المهربون البحر لأنه يوفر لهم وسائل وطرق متعددة لنقل بضاعتهم، مما يجعل من الصعب جدا على السلطات السيطرة على مساحاته الشاسعة.

لقد اتخذ البحر في الآونة الأخيرة قناة أساسية للعصابات الإجرامية الكبرى، حيث تستخدم السفن والقوارب في نقل كميات هائلة من المواد المهربة، مثل المخدرات في عام 2008، تجاوزت القيمة الإجمالية للاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر 155 مليار دولار، ما يوضح حجم الأرباح الهائلة التي تجنى من هذه الأنشطة الإجرامية.

يؤكد مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة UNODC أن حركة النقل البحري تستغل بشكل كبير من قبل المهربين[1]، وتعد السفن التجارية هي الأكثر أهمية في عمليات التهريب نظرا لحجمها الكبير وهذا ما يجعلها هدفا رئيسيا لعمليات التهريب والاتجار غير المشروع وفي هذا الصدد، تمكنت قوات خفر السواحل الجزائرية في ماي 2018 من إحباط واحدة من أكبر عمليات تهريب

[1] UNODC ،"Rapport mondial sur les drogues"2015 .

المخدرات في تاريخها، حيث اعترضت السفينة Vega Mercury التي كانت قادمة من البرازيل بعد تفتيشها، كما عثر على ما يزيد عن 700 كيلوجرام من مخدر الكوكايين.[1]

الفرع الأول: تهريب البشر والمخدرات

يعتبر تهريب البشر والمخدرات من أخطر الجرائم المنظمة العابرة للحدود التي تشكل تهديدا حقيقيا للأمن والسلم الدوليين، وتستغل هذه الشبكات الإجرامية هشاشة الوضع الأمني والاقتصادي في بعض المناطق، لتحقيق أرباح هائلة على حساب حياة الأفراد واستقرار المجتمعات، وبينما يتسبب تهريب المخدرات في تدمير صحة الأفراد ونسيج المجتمع، ويعد تهريب البشر انتهاكا صارخا لحقوق الإنسان حيث يتم استغلال الضحايا في أشكال مختلفة من العبودية الحديثة.

أولا: جريمة الاتجار بالبشر

يعتبر الاتجار بالبشر من أخطر الجرائم، حيث أصبحت هذه الجريمة تأخذ صورا جديدة ومستحدثة، مما دفع أغلب القوانين الدولية إلى إصدار مواثيق وصكوك لمواجهتها.

أ- تعريف جريمة الاتجار بالبشر:

عرّف بروتوكول الأمم المتحدة لمنع وقمع ومعاقبة الاتجار بالبشر، وتحديدا النساء والأطفال جريمة الاتجار بالبشر على أنها: "تجنيد أو نقل أو إيواء أو استقبال الأشخاص، باستخدام التهديد أو القوة أو الإكراه أو الاختطاف أو الاحتيال، أو الخداع، أو استغلال السلطة أو استغلال حالة الضعف أو إعطاء أو تلقي مبالغ مالية أو مزايا للحصول على موافقة شخص له سيطرة على شخص آخر بغرض الاستغلال."

[1] Nikoleta RADIONOV, "Presumption of Shipmaster's Criminal Responsibility for Narcotic Drugs in Ship's Cargo – Maritime Reality Check", Comparative Maritime Law, Vol. 49, Issue 164, 2010, p. 271.

ويشمل هذا الاستغلال عدة أشكال، مثل الاستغلال الجنسي أو السخرة أو العمل القسري أو الاسترقاق أو الممارسات المشابهة للعبودية أو نزع الأعضاء، ومن خلال هذا التعريف يتضح لنا بأن جريمة الاتجار بالبشر تقوم على ثلاثة عناصر أساسية تتمثل في السلوك الإجرامي، ويشمل أفعالا مثل التجنيد والنقل والتسليم والإيواء والاستقبال، وعنصر الوسيلة المستخدمة والتي تتمثل في التهديد أو القوة أو الإكراه أو الاختطاف أو الاحتيال أو الخداع أو استغلال السلطة أو استغلال حالة الضعف أو تقديم الأموال أو المزايا، وأخيرا عنصر الغرض من الجريمة وهو الاستغلال بشتى أشكاله.[1]

وبالتالي تعتبر جريمة الاتجار بالبشر من أخطر الجرائم على المستويين الوطني والدولي، الأمر الذي دفع بالمشرع الجزائري إلى إيراد لها تعريف في قانون العقوبات بأنها: "تجنيد أو نقل أو تنقيل أو إيواء أو استقبال شخص أو أكثر بغرض الاتجار، وذلك باستخدام القوة أو الإكراه أو الاختطاف أو الاحتيال أو الخداع أو استغلال السلطة أو استغلال حالة الضعف أو بإعطاء مبالغ مالية أو مزايا للحصول على موافقة شخص له سلطة على شخص آخر بهدف الاستغلال".[2]

وبطبيعة الحال، فإن هذا الاستغلال يشمل استغلال دعارة الغير أو الاستغلال الجنسي واستغلال الغير في التسول أو السخرة، الخدمة القسرية، الاسترقاق أو الممارسات الشبيهة بالرق أو الاستعباد ونزع الأعضاء.

[1] Major Frederick Chew, Piracy, Maritime Terrorism and Regional Interests, Geddes Papers, Australian Command and Staff College, 2005.

[2] الأمر رقم 66 – 156 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم.

وما يلاحظ هنا، أن المشرع استخدم في نص المادة مصطلح "الاتجار بالأشخاص" بدلا من "الاتجار بالبشر" على عكس البروتوكول الخاص بالأمم المتحدة، من وجهة نظرنا، هذا المصطلح أقل دقة، لأن كلمة "أشخاص" قد تشير إلى الشخص الطبيعي أو المعنوي في حين أن جريمة الاتجار بالبشر تستهدف الإنسان بشكل أساسي.

ب-خصائص جريمة الاتجار بالبشر:

تتميز جريمة الاتجار بالبشر بخصائص أساسية لكونها جريمة منظمة، حيث تعتبر جريمة الاتجار بالبشر جريمة منظمة لأنها تتشابه مع الجرائم المنظمة من حيث خصائصها التي نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة، أبرز هذه الخصائص هي التنظيم والاستمرارية، استخدام الفساد والعنف هدفها تحقيق الربح المادي على الصعيدين الوطني والدولي.

كما تعتبر جريمة مركبة، لأنها تتكوّن من عدة أفعال إجرامية، مثل التهديد، الاختطاف والاحتيال.

كل هذه الأفعال هي وسائل تستخدم لتجنيد أو نقل أو إيواء الضحايا أو استقبالهم، مما يجعل جريمة الاتجار بالبشر قائمة بذاتها.

كما تتميز بالاستمرارية، فجريمة الاتجار بالبشر جريمة مستمرة لأن أركانها لا تتحقق في لحظة واحدة، بل تستغرق فترة زمنية طويلة على عكس جريمة القتل التي تقع في لحظة واحدة، حيث تحتاج جريمة الاتجار بالبشر إلى استمرار الفعل الإجرامي مثل نقل الضحية أو إيوائها أو استغلالها، لإكمال جوهر الجريمة، كما أنها تقع على الأشخاص، لأنها موجهة ضد الإنسان، لأن الاعتداء يقع على حريته وكرامته ويكمن الهدف الرئيسي للجاني من وراء هذه الجريمة هو الربح المادي، وليس الاعتداء

بحد ذاته ولهذا، لا تتغير طبيعة الجريمة حتى لو كان الدافع الأساسي هو الحصول على المال لأنها تظل جريمة واقعة على الأشخاص.[1]

وفي الأخير، تعتبر جريمة عمدية، حيث يتم تصنيفها كجريمة عمدية لأنها تتطلب وجود النية لدى الجاني، باعتبار أن الجريمة العمدية هي التي يرتكبها الجاني عن قصد وتعمد لتحقيق نتيجة إجرامية محددة.

ثانيا: الأساس القانوني لجريمة الاتجار بالمخدرات

لقد شهد قطاع الملاحة البحرية تطورا كبيرا في التعاون الدولي لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات وتأسس هذا التعاون على اتفاقية المخدرات لعام 1961 وبروتوكولها المعدل، بالإضافة إلى اتفاقية 1972، أين تم وضع إطار قانوني دولي لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر وشمل هذا الإطار إبرام اتفاقيتين أساسيتين، أبرزهما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي وضعت تشريعات دولية للتصدي للاتجار غير المشروع بالمخدرات، فقد نصت المادة 108 من هذه الاتفاقية على ضرورة تعاون الدول في مكافحة التهريب وأحقية أي دولة في توقيف سفينة لديها أسباب معقولة للاشتباه في تورطها بتهريب المخدرات.

ورغم أن هذه الاتفاقية لم تولي اهتمام كافي لجرائم التهريب، إلا أنها مهدت الطريق لوضع حلول قانونية دولية في مجال مكافحة تهريب المخدرات.

[1] نصر الدين مبارك، جريمة تهريب المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دار هومة للطباعة والنشر، 2007، ص 55.

أما الاتفاقية الثانية، فهي اتفاقية فيينا لعام 1988، والتي أبرمت لتكمل القصور في قانون البحار بشأن مكافحة تهريب المخدرات، حيث خصصت هذه الاتفاقية المادة 17 للتصدي لتهريب المخدرات عبر البحر، واعتبرها البعض بمثابة "اتفاقية مصغرة" لهذا الغرض، وأهم ما نصت عليه هذه المادة ضرورة تعاون الدول بشكل كامل لمنع التهريب عبر البحر، ويسمح للدولة التي تشتبه في سفينة تحمل علمها بمخدرات أن تطلب التعاون من دولة أخرى لمكافحة هذا النشاط غير المشروع.[1]

أ- جهود التعاون الدولي لمكافحة التهريب البحري للمخدرات:

تشكل جهود التعاون الدولي الثنائي والإقليمي لمكافحة التهريب البحري للمخدرات استجابة مباشرة لإدراك الدول بوجود مصلحة مشتركة في قمع هذه الجريمة، وقد بدأ هذا التوجه بتطبيق المادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988 سالفة الذكر، مما دفع العديد من الدول إلى عقد اتفاقيات ثنائية وإقليمية لتسريع وتيرة التعاون، خاصة في المياه الإقليمية وأعالي البحار وعلى الرغم من أن المبادرات كانت في بدايتها ثنائية، إلا أنها تتجه نحو التطور على المستوى الإقليمي لتصبح أكثر شمولا.

وتظهر هذه الجهود أن مكافحة تهريب المخدرات بحرا ليست مجرد مبادرات فردية من الدول، بل هي نتاج تطور قانوني وسياسي يرتكز على مبدأ المصلحة المشتركة، فالمادة 17 من اتفاقية فيينا تعد المحرك الأساسي لهذا التعاون، حيث قدمت إطار قانوني مرن دفع الدول إلى ترجمته على أرض الواقع عبر اتفاقيات ثنائية وإقليمية، كما أن هذا الانتقال من التعاون الثنائي إلى الإقليمي يدل على أن

[1] أنظر القانون رقم 10-04، الصادر في 15 أغسطس 2010، والمتعلق بحماية البيئة، يشار إلى هذا القانون في مواد متعددة مثل المادة 479، 491، 493، 99، وجميعها تنص على أحكام تتعلق بحماية البيئة، يمكن الرجوع إلى هذه المواد في الجريدة الرسمية التي تحتوي على القانون البحري رقم 80-76 الصادر في 23 أكتوبر 1976.

الدول أدركت أن الحلول الإقليمية أكثر فعالية لمواجهة شبكات التهريب العابرة للحدود والتي لا يمكن قمعها بجهود منعزلة.[1]

كما يبرز تنفيذ هذه الاتفاقيات في "أعالي البحار" و"المياه الإقليمية" أهمية المشكلة التي تتجاوز الحدود السيادية، وتتطلب آليات تعاون تسمح بالعمل المشترك في مناطق لا تخضع لسيادة دولة واحدة.

وهو ما يقود إلى القول أن هذه الاتفاقيات الثنائية كانت بمثابة خطوة أساسية لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحار، حيث شكلت استجابة عملية لإدراك الدول بضرورة تجاوز القيود القانونية التقليدية كالاتفاق الذي أبرمته إسبانيا وإيطاليا عام 1990، والذي سمح لطرفي الاتفاق بالتدخل والتفتيش على السفن المشتبه بها بناء على موافقة متبادلة، مما يسهل عملية المصادرة وتوقيف الأفراد وقبل ذلك في سابقة تاريخية، تم التوصل إلى أول اتفاقية بحرية ثنائية بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة عام 1981 لمكافحة التهريب في أعالي البحار، حيث فوضت هذه الاتفاقية البحرية سفن الولايات المتحدة الأمريكية بالاعتراض والتفتيش على السفن البريطانية الخاصة التي تحمل علمها، ناء على اشتباه معقول، وتظهر هذه التطورات القانونية أن الجهود لم تكن مجرد ردود فعل منعزلة، بل كانت خطوات استباقية لإنشاء آليات عمل مشتركة، فهذه الاتفاقيات يمكن القول أنها مهدت الطريق للتعاون عبر الحدود، وتجاوزت مبدأ السيادة المطلقة للسفينة الذي كان يمثل عقبة أمام الملاحقة، كما يؤكد على أهمية البعد الجغرافي للظاهرة، حيث يعتبر منطقة البحر الكاريبي من أبرز مناطق تهريب المخدرات في العالم، وهذا ما يفسر قيام الولايات المتحدة الأمريكية بإبرام ما يزيد عن

[1] Luntumbue Michel, Piraterie et Insécurité dans le Golfe de Guinée : Défis et Enjeux d'une Gouvernance Maritime Régionale, Note d'analyse du GRIP, Bruxelles, 3 septembre 2011.

45 اتفاقية ثنائية مع دول المنطقة، مما يؤكد أن الحلول الفعالة تتطلب شبكة واسعة من التعاون الإقليمي والدولي.

الفرع الثاني: تهريب الأسلحة

لا يوجد تعريف موحد لجريمة تهريب الأسلحة إلا أنه يعرف بعملية الاتجار غير المشروع أو غير القانوني بالأسلحة النارية والذخائر والمتفجرات، عبر الحدود الوطنية من دون ترخيص رسمي أو موافقة من السلطات المختصة ويعتبر هذا النشاط جريمة منظمة عابرة للحدود وغالبا ما يرتبط بجرائم أخرى مثل الإرهاب، والجريمة المنظمة، وتهريب المخدرات، والاتجار بالبشر.

وفي هذا الصدد، يعتبر القانون الجزائري تهريب الأسلحة جريمة خطيرة تهدد الأمن الوطني وتصنف الأسلحة في الجزائر بموجب الأمر رقم 97-06 المتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة ويجرم القانون كل من يقوم بحمل أو نقل أو حيازة أسلحة وذخائر بدون ترخيص من السلطات المختصة.[1]

ولقد نصت المواد في هذا الأمر على عقوبات صارمة تصل إلى السجن المؤقت أو المؤبد لمن يقوم بتهريب أو حيازة الأسلحة المحظورة، خاصة تلك المخصصة للعتاد الحربي والهدف من ذلك هو حصر حيازة الأسلحة في يد الدولة، ومنع تداولها بين الأفراد والجماعات غير المرخصة، لما يشكله ذلك من تهديد مباشر للأمن والنظام العام.

[1] أنظر المادة 01 من الأمر رقم 97-06، المؤرخ في 21 جانفي 1997، يتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج. ر. عدد 45 الصادرة سنة 1997.

وانطلاقا من ذلك، يتضح بأن البحر يعتبر أحد أبرز الطرق المستخدمة لتهريب الأسلحة، نظرا لصعوبة مراقبة المساحات الشاسعة للمياه الدولية وتتجلى خطورة هذا النشاط في عدة جوانب، تغذية الصراعات والإرهاب، حيث يستخدم التهريب البحري لتزويد الجماعات الإرهابية والمليشيات المسلحة بالأسلحة، مما يؤدي إلى تأجيج الصراعات القائمة وزعزعة استقرار الدول والمناطق الساحلية، كما أن تزايد القرصنة والسطو المسلح، نتيجة توفير الأسلحة للقراصنة يعزز من قدرتهم على مهاجمة السفن التجارية والناقلات[1]، مما يهدد حركة التجارة العالمية ويعرض أمن الملاحة الدولية للخطر، وغالبا ما يكون تهريب الأسلحة جزء من شبكات إجرامية منظمة تعمل في تهريب المخدرات والاتجار بالبشر مما يجعل البحر بيئة خصبة لجميع أنواع الجرائم ونتيجة لصعوبة الرقابة، يواجه المجتمع الدولي صعوبة كبيرة في ملاحقة سفن التهريب في أعالي البحار بسبب القيود القانونية المتعلقة بالسيادة والاختصاص القضائي، مما يتطلب تعاونا دوليا مكثفا عبر الاتفاقيات الثنائية والإقليمية.

الفرع الثالث: الهجرة غير الشرعية

لقد انعكس تدفق الهجرة غير الشرعية سلبا على الاقتصاد الجزائري، إذ يكلف الدولة ميزانيات ضخمة لمراقبة حدودها الشاسعة، بينما يؤدي توفر الأيدي العاملة الأجنبية الرخيصة إلى تفاقم مشكلة البطالة لدى المواطنين ويظهر تحليل هذه الظاهرة أنها لا تقتصر على كونها عبئا ماليا فقط، بل تتسبب أيضا في زيادة النمو السكاني الذي يضع ضغطا كبيرا على البنية الاجتماعية ومختلف القطاعات، ونتيجة لذلك، تضعف القدرة الشرائية للمواطنين، وتتأثر المعاملات الاقتصادية الوطنية

[1] بوذويقية عبد الرزاق: الهجرة السرية في القانون التونسي بين القانون والعلاج، مجلة القضاء والتشريع، العدد 08، تونس، 2007، ص 756.

بشكل سلبي، مما يؤكد أن الهجرة غير الشرعية تشكل تهديد أمني واقتصادي معقد يهدد استقرار البلاد.

أولا: تعرض الهجرة غير الشرعية مع قطاع الملاحة البحرية.

يعتبر التضارب بين ظاهرة الهجرة غير النظامية وسلامة الملاحة الدولية من القضايا المعقدة التي تتناولها القوانين البحرية، فالنص القانوني المستند إلى المادة 19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 سالفة الذكر، يوضح أن أي أفعال تشكل خطرا على أمن وسلامة الملاحة تعتبر مخالفة قانونية، وهذا يشمل بشكل خاص الأفراد الذين يقومون بعمليات تحميل أو تفريغ للبضائع أو إنزال لأشخاص بطرق تخالف القوانين الجمركية والضريبية، بالإضافة إلى تلك المتعلقة بالصحة والهجرة الخاصة بالدولة الساحلية.

وعليه، تصنف هذه الأفعال بأنها غير نظامية في الملاحة البحرية لكونها تخالف الشروط القانونية والاتفاقيات الدولية التي تهدف لضمان السلامة، فعملية الخروج أو الدخول إلى دولة أخرى عبر البحر تستوجب حيازة وثائق سفر رسمية صادرة عن جهات مختصة، إلى جانب ضرورة المرور عبر المنافذ الحدودية المعتمدة، وذلك لضمان شرعية إجراءات السفر والإقامة.

ومنه، فإن الأساليب التي يتبعها المهاجرون غير النظاميين تدرج ضمن فئة الأفعال التي تهدد أمن الملاحة، لأنه وفقا للاتفاقيات والقوانين الدولية، حيث يعتبر استخدام طرق غير مشروعة مثل الاختباء في المياه الإقليمية أو الصعود غير المصرح به على متن السفن الراسية، أفعالا تعرض السلامة العامة للخطر وتشكل عبئا على جهود حماية الملاحة الدولية[1].

[1] بريقة خديجة: السياسات الأمنية الأوروبية في مواجهة الهجرة غير الشرعية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014، ص 76.

ثانيا: تجاوز حدود الملاحة الدولية عبر المراكز النظامية.

تتمثل الهجرة غير النظامية في تجاوز نقاط العبور الرسمية، وهو ما يتنافى مع المتطلبات القانونية للدخول والخروج من دولة ما، فبدلا من الالتزام بالإجراءات المحددة عبر المراكز الحدودية الرسمية، يلجأ المهاجرون إلى طرق غير مشروعة لتجنب عمليات التدقيق والتحقق من الوثائق الرسمية، مما يمثل تهديد مباشر على الأمن البحري.

وفي هذا السياق، تؤكد البروتوكولات الدولية لمكافحة تهريب المهاجرين أن استخدام الوثائق المزورة أو تلك التي تخص شخص آخر هو من أبرز أساليب الهجرة غير الشرعية، مما يجعلها خطر يهدد سلامة الحدود البحرية وأمنها، لذلك، فإن هذه الأفعال تعد انتهاك خطير يؤثر على أمن الملاحة وسلامة المجتمع، خاصة مع حالات تزوير الهوية أو استخدام أسماء وجنسيات وهمية، وهو ما يؤكده النظام التنفيذي للقوانين البحرية الذي يشدد على ضرورة الالتزام بنقاط الدخول المخصصة ويحظر بشكل قاطع التعامل مع أي مستندات مزورة سواء كانت تخص المهاجرين أو أفراد طاقم السفن.

ثالثا: تجاوز حدود الملاحة الدولية خارج المراكز النظامية.

يعتبر عبور الحدود البحرية بطريقة غير نظامية خارج المراكز الرسمية أحد أخطر أساليب التهريب وأكثرها انتشارا، فعادة ما تنظم هذه العمليات وتدار من قبل شبكات تهريب جماعية، حيث تجهز المهاجرين بالمعدات اللازمة للرحلة، مثل أجهزة تحديد المواقع ومعدات الرصد ويتم تحديد موعد الإبحار بعناية بناء على الظروف الجوية، دون الالتزام بأي قواعد قانونية أو وطنية.

ويؤكد القانون الجزائري رقم 08-11 على تجريم هذا الفعل، حيث يعتبر دخول وخروج المهاجر من نقاط غير رسمية مخالفة صريحة لشروط المراقبة البحرية ويشدد المشرع على أن هذا الحكم ينطبق على كل من يقوم بالفعل، سواء كان مواطن جزائري أو شخص أجنبي، دون أي تمييز.[1]

المطلب الثالث: التهديدات المستجدة للملاحة البحرية

يشهد قطاع الملاحة البحرية تطورات اتجاه طبيعة المخاطر التي يواجهها، فبعد أن كانت التهديدات تقتصر في الغالب على القرصنة التقليدية أو الكوارث الطبيعية، باتت السفن والممرات التجارية الدولية عرضة لأشكال جديدة ومعقدة من الأخطار، لم تعد القراصنة يستخدمون السيوف، بل أصبحت أسلحتهم عبارة عن برامج إلكترونية متطورة يمكنها اختراق أنظمة الملاحة والتحكم وفي الوقت نفسه، أصبحت الممرات البحرية الحيوية، من البحر الأحمر إلى بحر الصين الجنوبي، مسرح لصراعات جيوسياسية متزايدة، حيث يتم استخدام الصواريخ والطائرات المسيرة لعرقلة حركة التجارة الدولية، هذه التهديدات المستحدثة لا تهدد أمن السفن وطواقمها فحسب، بل تشكل خطر على سلاسل الإمداد العالمية والاقتصاد العالمي بأكمله.

وفي هذا المطلب ستناول الملاحة البحرية في مواجهة التهديدات السيبرانية في (الفرع الأول)، ثم نعرج إلى التهديدات الالكترونية الأخرى في (الفرع الثاني).

[1] القانون رقم 08-11، المؤرخ في 25 جوان 2008، المتعلق بشروط دخول الأجانب إلى الجزائر وإقامتهم بها وتنقلهم فيه، ج. ر. عدد 36، الصادرة بتاريخ 2 جويلية 2008.

الفرع الأول: الملاحة البحرية في مواجهة التهديدات السيبرانية

لم تعد الملاحة البحرية مقتصرة على التحديات التقليدية مثل القرصنة والكوارث الطبيعية ففي العصر الرقمي أصبحت التهديدات السيبرانية الخطر الجديد الذي يهدد أمن السفن وسلاسل الإمداد العالمية، تشير التقارير إلى أن الهجمات السيبرانية على الشركات البحرية انتشرت بكثرة، مما يؤكد على خطورة الموقف.

حيث تتجاوز الهجمات السيبرانية مجرد سرقة البيانات، حيث يمكنها أن تتسبب في خسائر مالية ضخمة وتعطيل كامل للعمليات، وهو ما تعرضت له تعرضت شركة ميرسك في عام 2017، لكونها أكبر شركة شحن في العالم، لهجوم إلكتروني تسبب في خسائر بلغت 300 مليون دولار، رغم أنها لم تكن الهدف الأساسي، أما في عام 2022، أدى هجوم ببرامج الفدية إلى توقف ميناء ناغويا الياباني،أحد أكبر الموانئ في العالم عن العمل لمدة يومين على الأقل.[1]

إن كل هذه الحوادث تؤكد أن التهديدات السيبرانية ليست مجرد احتمال، بل حقيقة قائمة تضرب في صميم الاقتصاد العالمي وهو ما تظهر الدراسات أن القطاع البحري يعرض نفسه لمخاطر أكبر مع اعتماده المتزايد على التكنولوجيا والاتصالات الرقمية، فأنظمة الاتصالات الفضائية وأنظمة التحكم في المحركات، وحتى إدارة البضائع، كلها أصبحت رقمية وقابلة للاختراق، كل هذا التحول يجعل السفن عرضة للتوقف الكامل أو حتى تغيير مسارها، مما قد يؤدي إلى حوادث كارثية.[2]

[1] Paris : Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire, 2013.

[2] Cecile De Cet Bertin, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, Paris, 2008.

وعلى الرغم من أن منطقة شرق وجنوب إفريقيا لم تسجل بعد حوادث كبرى، إلا أن الخبراء يحذرون من أن الدول النامية قد تكون أكثر عرضة للخطر بسبب نقص الوعي والاستثمار في الأمن السيبراني، فبينما يتطور مجرمو الإنترنت بسرعة، تظل ميزانيات الشركات المخصصة للحماية ضعيفة، حيث تنفق ثلث الشركات فقط أقل من 100.000 دولار سنويا على الأمن السيبراني.

وكل هذا يستدعي استجابة سريعة وفعالة من جميع الأطراف، حيث يتوجب على شركات الشحن والدول الساحلية الاستثمار بشكل أكبر في البنية التحتية للأمن السيبراني وتوفير التدريب اللازم للموظفين، وتأمين الحماية اللازمة لضمان استمرارية التجارة البحرية في وجه هذا التهديد الرقمي المتزايد، فالحماية من هجمات الغد تبدأ بالاستعداد اليوم.[1]

وبالحديث عن الإطار القانوني للملاحة البحرية في مواجهة التهديدات السيبرانية، فهي تشكل مجال معقد، حيث تواجه القوانين القائمة صعوبة في مواكبة سرعة وغموض الهجمات الإلكترونية على الرغم من وجود اتفاقيات دولية تنظم الملاحة البحرية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إلا أن هذه الاتفاقيات وضعت قبل ظهور التهديدات السيبرانية، وبالتالي، لا توجد نصوص قانونية صريحة تتعامل بشكل مباشر مع الهجمات الإلكترونية.

وفي هذا الصدد، نشير إلى منظمة البحرية الدولية من أجل مواجهة هذا الفراغ، أصدرت توجيهات وإرشادات تلزم شركات الشحن بإدماج إدارة المخاطر السيبرانية في أنظمة إدارة السلامة الخاصة بها، هذه التوجيهات التي دخلت حيز التنفيذ في جانفي 2021، تجعل من الأمن السيبراني

[1] أنظر في ذلك مجلة منبر الدفاع الإفريقي(ADF) ، الجرائم السيبرانية تغذو تهديد جديد للأمن البحري الإفريقي، موقع مجلة ADF الإلكتروني، 14 ديسمبر 2023، تاريخ الاطلاع: 24 جوان 2026، متاح على الرابط : https://share.google/WGGbPDsX836oZywED

عنصر إلزامي من متطلبات التدقيق الخاصة بالسلامة، وهنا تترتب على مالكي السفن التزامات قانونية تجاه حماية أنظمتهم من الهجمات، في حال وقوع حادث، أن تتم مساءلة المالك عن الإهمال إذا لم يقم بتطبيق تدابير أمنية كافية، هذه المسؤولية قد تؤدي إلى خسائر مالية فادحة، ليس فقط بسبب الأضرار المباشرة، بل أيضا بسبب الغرامات والتعويضات.

وتبرز تشريعات مكافحة الجرائم الإلكترونية، بدأت العديد من الدول في سن قوانين لمكافحة الجرائم الإلكترونية والتي يمكن أن تنطبق على الهجمات التي تستهدف البنية التحتية البحرية الواقعة ضمن حدودها.

وعلى الرغم من وجود هذه القوانين، يظل غياب أطر موحدة للتعامل مع هذه الجرائم يعيق جهود ملاحقة ومحاكمة الجناة، خاصة عندما يكونون خارج الولاية القضائية للدولة المتضررة، حيث من الصعب تحديد أي دولة لديها الحق في محاكمة المهاجم، خاصة إذا كان الهجوم قد تم من دولة ما واستهدف سفينة تحمل علم دولة أخرى وتسبب في أضرار في ميناء يتبع لدولة ثالثة.

وعموما، يمكن القول أن القانون الدولي ما زال يسعى إلى مواكبة التطور التكنولوجي، ويتطلب الأمر جهود دولية منسقة لإنشاء إطار قانوني واضح وملزم يعالج هذه التهديدات بفعالية ويحدد المسؤوليات والالتزامات بشكل صريح.

وفي نفس السياق، يولي المشرع الجزائري اهتمام متزايد لمسألة الأمن السيبراني، بما في ذلك التهديدات التي قد تطال الملاحة البحرية وذلك في إطار جهوده الشاملة لتأمين الفضاء الرقمي للدولة ورغم عدم وجود تشريع مستقل مخصص حصر للأمن السيبراني في الملاحة البحرية[1]، إلا أن هناك

[1] محمد فاروق عبد الحميد كامل: "تهريب المخدرات تقنيات المكافحة والتعاون الدولي في تنفيذها"، الفكر الشرطي، العدد 12، 2003، موقع الإنترنت: www.sholice.gov.ae/ar/index.htm

عدة قوانين واستراتيجيات تعالج الموضوع بشكل غير مباشر ومباشر، كالقانون رقم 09-04 المؤرخ في 05 أوت 2009، الذي يعد بمثابة الركيزة الأساسية في مكافحة الجرائم المتعلقة بتكنولوجيات الإعلام والاتصال، لكونه يهدف إلى الوقاية ومكافحة الجرائم الإلكترونية، ويمكن تكييف مواده لتجريم الأفعال التي تستهدف الأنظمة المعلوماتية للسفن أو الموانئ الجزائرية، ورغم أنه لا يذكر الملاحة البحرية بشكل صريح، إلا أن "الهجوم على أنظمة معلوماتية" أو "الوصول غير المصرح به" يعد جريمة يعاقب عليها القانون.

لقد أدرك المشرع ضرورة تحديث إطارها القانوني لمواكبة التطورات المتسارعة في هذا المجال ويجري حاليا إعداد مشروع قانون شامل للأمن السيبراني يهدف إلى تعزيز المنظومة التشريعية المتعلقة بحماية البيانات ونظم المعلومات، خاصة تلك المتعلقة بالبنية التحتية الحيوية للدولة، والتي تشمل الموانئ والممرات البحرية.

أطلقت الجزائر استراتيجية وطنية للأمن السيبراني، وتشمل هذه الاستراتيجية مختلف القطاعات إلى مؤسسات وهيئات مختصة، لتعزيز هذه الاستراتيجية، حيث تم إنشاء مؤسسات مختصة مثل الوكالة الوطنية للأمن السيبراني والتي تعد الجهة المسؤولة عن تأمين الأنظمة المعلوماتية والبنى التحتية الحيوية، بما في ذلك قطاع النقل والموانئ، إلى جانب الهيئة الوطنية للوقاية من الجرائم المتصلة بتكنولوجيات الإعلام والاتصال ومكافحتها، كجهة تنسيقية تعنى بتحديد المخاطر ووضع آليات الوقاية والمكافحة.

على الرغم من أن الجزائر ليست ملزمة بجميع الاتفاقيات الدولية، إلا أنها تسعى إلى مواءمة تشريعاتها مع المعايير الدولية، وهذا يشمل التعاون مع منظمات مثل المنظمة البحرية الدولية التي تحث على إدراج الأمن السيبراني في أنظمة إدارة السلامة في السفن.[1]

تدرك الجزائر أن التهديدات السيبرانية عابرة للحدود ولذلك تشارك في جهود التعاون الإقليمي والدولي وتبادل المعلومات والخبرات لمواجهة هذه المخاطر.

في الأخير، يمكن القول إن المشرع الجزائري يواجه تهديدات كبيرة في مواكبة التطور السريع للتهديدات السيبرانية البحرية، ورغم وجود قوانين قائمة يمكن تكييفها، فإن جهود إعداد تشريع شامل واستراتيجية وطنية تعكس إدراك الجزائر لخطورة هذه التهديدات وسعيها لبناء منظومة قانونية ومؤسساتية قادرة على حماية مصالحها الحيوية في الفضاء البحري.

الفرع الثاني: التهديدات الالكترونية الأخرى

إضافة إلى الهجمات السيبرانية المباشرة التي تستهدف أنظمة التشغيل والتحكم في السفن، هناك أنواع أخرى من التهديدات الإلكترونية التي تمثل خطر متزايد على الملاحة البحرية، وأولها التهديدات الموجهة لأنظمة الملاحة GPS/GNSS[2]، والتي تعتمد السفن بشكل كبير على أنظمة الملاحة عبر الأقمار الصناعية مثل نظام تحديد المواقع العالمي GPS، ونظام الملاحة عبر الأقمار الصناعية

[1] JEAN-CLAUDE DAKOURI, Droit des transports maritimes, L'Harmattan, PARIS, 2011.

[2] **GPS/GNSS:** هو نظام الملاحة العالمي عبر الأقمار الصناعية، وهو تقنية تعرف بمجموعة أنظمة تحديد المواقع عبر الأقمار الصناعية ذات التغطية العالمية، حيث تساعد هذه الأنظمة في تطبيقات تحديد المواقع والملاحة والتوقيت للأغراض التجارية والعسكرية، وبداية من سنة 2024، أصبحت تعمل عمل نفس الأنظمة التالية: نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) الأمريكي، ونظام الملاحة العالمي عبر الأقمار الصناعية (GLONASS) الروسي، ونظام الملاحة عبر الأقمار الصناعية (BDS) الصيني، ونظام الأقمار الصناعية (Galileo) التابع للاتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى ذلك، تستخدم أنظمة إقليمية، مثل نظام الأقمار الصناعية شبه زينيث (QZSS) الياباني الإقليمي، ونظام NavIC كنظام مستقل للمنطقة الهندية.

GNSS، لتحديد موقعها بدقة، لكن هذه الأنظمة ليست محصنة ضد الهجمات الإلكترونية، المتمثلة في كل من انتحال إشارة الـ GPS Spoofing، أين يقوم المهاجمون ببث إشارة GPS مزيفة أقوى من الإشارة الحقيقية، مما يخدع أنظمة السفينة ويجعلها تعتقد أنها في موقع مختلف، هذا يمكن أن يؤدي إلى تغيير مسار السفينة عن غير قصد أو تعريضها لخطر الاصطدام أو الدخول إلى مناطق محظورة، وأيضا تشويش إشارة الـ GPS Jamming، والذي يستخدمه المهاجمون في صورة أجهزة تشويش لمنع استقبال إشارة GPS، مما يؤدي إلى فقدان السفينة لقدرتها على تحديد موقعها بدقة، هذا النوع بالتحديد من الهجمات قد يتسبب في فقدان السيطرة على السفينة أو إيقاف عملياتها.

إضافة إلى التهديدات الموجهة لأنظمة الملاحة هناك أيضا التهديدات الالكترونية الخاصة بالاتصالات عبر الأقمار الصناعية Satcom، والتي تستخدمها السفن الحديثة كنوع من أنظمة اتصالات فضائية للبقاء على اتصال مع مكاتبها في البر[1]، وإدارة الشحن وتلقي بيانات الطقس وحتى لإجراء مكالمات هاتفية، كل هذه الأنظمة تمثل تهديد وفتح المجال لتعرض قطاع الملاحة البحرية لحوادث اختراق الشبكات، بحيث يمكن للمتسللين اختراق شبكات الاتصالات الفضائية للوصول إلى بيانات حساسة، بما في ذلك بيانات الشحن، قائمة الطاقم أو معلومات حول الحمولة، وكذا تهديدات هجمات برامج الفدية، من خلال تمكين مجرمي الإنترنت من استخدام الاتصالات عبر الأقمار الصناعية لإدخال برامج فدية إلى أنظمة السفينة، مما يشل عملها بالكامل ويجبر الشركة على دفع فدية ضخمة لإعادة السيطرة على أنظمتها.

[1] **الاتصالات عبر الأقمار الصناعية Satcom:** هو نظام القيادة والتحكم والاستخبارات والمراقبة والاستطلاع (C4ISR) العسكري: القيادة، والتحكم، والاتصالات، والحواسيب، والاستخبارات، والمراقبة، والاستطلاع، فهو يسهل التواصل الفوري بين القوات المشتتة، ويساعد في الملاحة، كما يتيح المراقبة عن بعد، مما يعزز كفاءة العمليات العسكرية، ومع التقدم التكنولوجي، تحسنت جودة وسرعة ودقة الاتصالات عبر الأقمار الصناعية بشكل ملحوظ، مما يسهم في تحسين التخطيط الاستراتيجي والتنفيذ.

إلى جانب كل ما سبق ذكره، هناك ما يعرف بتهديدات أمن الإنترنت للأشياء IoT، خاصة مع تزايد رقمنة السفن، حيث أصبحت العديد من أجزائها من أجهزة استشعار المحركات إلى أنظمة إدارة البضائع، متصلة بالإنترنت. هذا ما يعرف بـ إنترنت الأشياء، وهو ما فتح ثغرات في الأجهزة المتصلة على متن السفن، والتي تكون في الغالب غير محمية بشكل كاف أو تحتوي على ثغرات أمنية يمكن للمهاجمين استغلالها للوصول إلى شبكة السفينة الأوسع.

وبطبيعة الحال، فإن كل هذه التهديدات الإلكترونية الأخرى تؤكد أن الأمن السيبراني في الملاحة البحرية لا يقتصر على حماية البيانات فقط، بل يتعداه إلى حماية الأنظمة المادية التي تضمن سلامة وأمن العمليات البحرية.

خلاصة الباب الأول:

خلاصة القول، من خلال دراسة موضوع التهديدات التي تواجه الملاحة البحرية من جانبين، التهديدات التي تمس سلامة الملاحة والتهديدات التي تمس أمن الملاحة، اتضح بأن مسألة التهديدات تمس سلامة الملاحة البحرية تركز على المخاطر التي قد تؤدي إلى حوادث بحرية أو كوارث بيئية وهي تتعلق بالجانب الفني والتشغيلي لضمان سير الملاحة بسلاسة وأمان، ومن أبرزها الأخطار الطبيعية، كالعواصف القوية، الأمواج العاتية، والجليد البحري في مقابل ذلك، توجد أيضا الأخطاء البشرية، كالإهمال في تشغيل السفينة، عدم الالتزام بالمعايير الدولية، أو نقص الكفاءة لدى الطاقم إضافة إلى الحوادث البحرية التي تتجلى في صورة الاصطدامات أو الغرق نتيجة عطل فني دون إغفال إشكالية التلوث البيئي، سواء كان ذلك ناتجا عن تسرب النفط أو مواد كيميائية أخرى.

وبطبيعة الحال، فإن كل القوانين والأنظمة المتعلقة بسلامة الملاحة، تهدف إلى وضع معايير صارمة لتصميم السفن وصيانتها وتدريب الطواقم، لتقليل احتمالية وقوع هذه المخاطر.

ومن خلال التطرق إلى التهديدات التي تمس أمن الملاحة البحرية، وجدنا بأن هذه التهديدات فيها ما يتعلق بالأعمال العدائية أو الإجرامية التي تستهدف السفن وطواقمها وحمولاتها، وهي تهديدات ذات طابع جنائي أو سياسي وتتطلب استجابة أمنية، تشمل القرصنة البحرية والسطو المسلح، سواء كانت تقليدية أو متطورة، ناهيك عن الإرهاب البحري، الناتج عن استخدام السفن أو الموانئ لتنفيذ هجمات إرهابية، وكذا التهديدات السيبرانية التي تعد من أخطر التهديدات المستجدة، مثل الهجمات على أنظمة التشغيل، كتعطيل أنظمة التحكم والملاحة، اختراق أنظمة الاتصالات، التلاعب بأنظمة تحديد المواقع لتغيير مسار السفينة عن قصد.

وهو ما يؤدي بنا إلى القول، أن الملاحة البحرية لم تعد تواجه التهديدات التقليدية وحدها، بل أصبحت في مواجهة أخطار جديدة تتطلب منظومة قانونية ردعية، تجمع بين معايير السلامة الصارمة وإجراءات الأمن الحديثة من خلال هيئات وجهات دولية معينة وهو ما سنراه في الباب الثاني.

الباب الثاني:

الجهود القانونية والمؤسساتية لمكافحة تهديدات الملاحة

تمهيد:

يشكل الأمن البحري ركيزة أساسية للتجارة العالمية والاستقرار الاقتصادي، إذ تمر عبر البحار والمحيطات الغالبية العظمى من السلع والنفط والمواد الخام، ومع تزايد الترابط الاقتصادي العالمي أصبحت الملاحة البحرية أكثر عرضة لمختلف التهديدات التي لا تقتصر على القرصنة التقليدية فحسب، بل تمتد لتشمل الإرهاب البحري، والتهريب غير المشروع للمخدرات والأسلحة، والاتجار بالبشر، إضافة إلى الجرائم البيئية كإلقاء النفايات السامة، هذه التحديات المتزايدة تستدعي استجابة شاملة ومنظمة، تتجاوز الإجراءات الأمنية الفردية للدول لتشمل جهودا قانونية ومؤسسية على الصعيدين الوطني والدولي، إن التعاون الدولي وتبني أطر قانونية موحدة وتطوير مؤسسات متخصصة، أصبحت ضرورة ملحة لمواجهة هذه المخاطر المعقدة والمتشابكة لضمان سلامة الملاحة واستدامتها وحماية الاقتصاد العالمي من أي اضطرابات قد تنجم عن هذه التهديدات.

وفي هذا السياق، تدرك الأمم المتحدة حجم التهديد الذي تمثله القرصنة البحرية على الأمن والاقتصاد العالميين، ولذلك لعبت دور في تنسيق الجهود الدولية لمكافحة هذه الظاهرة وقد استجابت المنظمة الأممية لهذا التحدي من خلال الدعوة إلى تبني مجموعة من الإجراءات القانونية والتنظيمية على المستوى الدولي.

ولقد أصدرت الأمم المتحدة قرارات ومواثيق دولية تهدف إلى تعزيز التعاون بين الدول لمكافحة القرصنة وتحديد الإجراءات القانونية اللازمة لمحاسبة القراصنة، كما أسهمت في إنشاء تحالفات بحرية دولية تضم الدول المعنية بهذا الملف، بالإضافة إلى توفير الدعم الفني والتدريبي للدول المتضررة لتقوية قدراتها في مواجهة هذه الظاهرة.

وتبرز جهود هيئة الأمم المتحدة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية من خلال عرض أهم القرارات الصادرة عن الجمعية العامة ومجلس الأمن، بالإضافة إلى الدور الهام الذي يلعبه الإنتربول في هذا المجال، وتؤكد هذه الجهود مجتمعة على أهمية الإطار المؤسسي والقانوني في مواجهة التهديدات التي تواجه الملاحة البحرية.

الفصل الأول: الإطار القانوني الدولي والوطني في مواجهة تهديدات الملاحة البحرية

تمهيد:

إن الأهمية الحيوية للملاحة البحرية في الاقتصاد العالمي جعلت من تأمينها أولوية قصوى على الصعيدين الدولي والوطني ومع تزايد التهديدات التي تواجهها من القرصنة والإرهاب إلى الجرائم المنظمة والتهريب، أصبح من الضروري وجود إطار قانوني شامل ومتكامل لمواجهة هذه المخاطر.

ويهدف هذا الإطار إلى وضع القواعد والآليات التي تضمن سلامة السفن وطواقمها وحمولاتها وتحدد مسؤوليات الدول في مكافحة هذه الجرائم عبر البحار وتشكل القوانين الدولية مرجعية أساسية للتعاون بين الدول، بينما تترجم التشريعات الوطنية هذه الالتزامات الدولية إلى إجراءات عملية على الأرض.

المبحث الأول: الآليات الدولية لحماية الملاحة البحرية

تعتبر المعاهدات والاتفاقيات الدولية الرئيسية التي تشكل حجر الزاوية في الإطار القانوني الدولي لمكافحة تهديدات الملاحة البحرية، وتهدف حماية البيئة البحرية إلى الحفاظ على هذا النظام البيئي الحيوي من التلوث والأخطار التي تهدده وقد أصبح هذا الهدف قضية دولية تتطلب تضافر الجهود على المستويين الدولي والوطني، حيث تعد الآليات الدولية الإطار القانوني الأساسي لهذه الحماية.

تتمثل هذه الآليات في المقام الأول في القواعد القانونية الدولية وعلى رأسها الاتفاقيات الدولية التي تُشكل حجر الزاوية في هذا المجال ومن أبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي تعتبر بمثابة "دستور البحار" لاحتوائها على أحكام شاملة لحماية البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث، سواء من السفن أو من المصادر البرية، وإلى جانبها توجد اتفاقيات أخرى متخصصة مثل اتفاقية "ماربول" لمنع التلوث من السفن، واتفاقيات مكافحة الإغراق، وتكمن أهمية هذه الاتفاقيات في أنها تنشئ التزامات قانونية على الدول الأطراف لتبني تشريعات وطنية تضمن حماية البيئة البحرية.

كما تلعب المنظمات الدولية دور محوري في هذا الإطار، مثل المنظمة البحرية الدولية التي تتخصص في وضع وتطوير القوانين واللوائح الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة ومنع التلوث البحري وإلى جانب الاتفاقيات والمنظمات، تشكل المبادئ القانونية الدولية مثل مبدأ "الملوِّث يدفع" ومبدأ التعاون الدولي إطار إرشادي لتعزيز حماية البيئة البحرية.[1]

[1] علاء الدين، عفيفي: الإعلام والبيئة، دار المعتز، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2010.

وبهذا تشكل هذه الآليات الدولية الإطار العام والحد الأدنى للحماية وتلقي بالمسؤولية على عاتق الدول لتطبيق هذه القواعد على المستوى الوطني وتتجلى العلاقة بينهما في أن الدول تصدر تشريعات وطنية لتنفيذ الالتزامات الدولية وتنشئ أجهزة ومؤسسات وطنية لمراقبة وتنفيذ هذه القوانين وتتحمل كل دولة مسؤولية دولية تجاه المجتمع الدولي عن أي إخلال بالتزاماتها في حماية البيئة البحرية، كما تفرض قوانينها الداخلية عقوبات على المتسببين في التلوث، مما يضمن أن تتكامل الجهود الدولية والوطنية لتحقيق هدف مشترك هو حماية بحارنا ومحيطاتنا للأجيال القادمة.

وفي هذا المبحث سنتناول كل من أهمية الاتفاقيات الدولية في حماية الملاحة البحرية (المطلب الأول)، ثم نتطرق إلى دور المنظمات البحرية الدولية في حماية الملاحة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية لحماية الملاحة البحرية

يعتبر الأمن البحري وسلامة الملاحة البحرية من القضايا الحيوية على المستوى الدولي، نظرا لاعتماد التجارة العالمية بشكل كبير على النقل البحري، ولذلك، تم وضع مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى مكافحة التهديدات المختلفة التي تواجه الملاحة البحرية، سواء كانت تهديدات أمنية أو بيئية أو تهديدات تتعلق بالسلامة.[1]

[1] Massey. Anathong Shintaro, Maritime sucrity cooperation the strait of malacca. Calhoun:institutional archive of the naval post graduet school, These, 06/2008, p.2

الفرع الأول: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الأساس القانوني الذي تستند إليه هذه الجهود الدولية لحماية الملاحة البحرية، حيث شكلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الإطار القانوني الأساسي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر وقد بدأت الجمعية العامة للأمم المتحدة بالاهتمام بهذه القضية منذ وقت مبكر، حيث قدم الأمين العام للأمم المتحدة تقريرا حول قانون البحار في دورتها التاسعة والثلاثين عام 1985، والذي أشار في فقرته 40 إلى مشكلة القرصنة والسطو المسلح ومنذ عام 1993، قامت الجمعية العامة على إدراج مسألة القرصنة والسطو المسلح في تقريرها السنوي الخاص بالمحيطات وقانون البحار، مما عكس الأهمية المتزايدة لهذه القضية.

وفي قرارها رقم 32/53، الذي اعتمدته الجمعية العامة في عام 1998، أكدت على ضرورة التزام الدول بالتدابير المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لمكافحة القرصنة، حيث طلبت من جميع الدول، وخاصة الساحلية منها والمتضررة من هذه الجريمة، اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لمنع ومحاربة حوادث القرصنة والسطو المسلح، كما دعت الدول إلى التعاون في التحقيق في هذه الحوادث ومحاكمة الجناة وفقا للقانون الدولي مع التوصية بتقديم تقارير عن هذه الحوادث إلى المنظمة البحرية الدولية لتعزيز الجهود الدولية المشتركة لمكافحة هذه التهديدات.

وانطلاقا من ذلك، تعتبر هذه الاتفاقية بمثابة "دستور" للبحار والمحيطات، حيث إنها الإطار القانوني الأساسي الذي ينظم جميع أنشطة الدول في البحار والمحيطات، حيث تحدد الاتفاقية المناطق البحرية المختلفة وتوضح حقوق وواجبات الدول في كل منطقة، هذا وتعرف الاتفاقية القرصنة وتمنح الدول حق ملاحقة السفن التي تمارس القرصنة في أعالي البحار واحتجازها، كما أنها تجرم الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية، وتكرس الاتفاقية جزء كبير منها لحماية البيئة البحرية

وتلزم الدول باتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، ففي دورتها الـ55 نظرت الجمعية العامة في مذكرة من الأمين العام لـ المنظمة البحرية الدولية، حيث أكدت على أهمية دور الأمم المتحدة في دعم السلامة البحرية.[1]

هذا وقد عزز قرار الجمعية العامة رقم 31/54 هذا النهج، حيث أعربت عن قلقها من تزايد التهديدات التي تواجه الشحن البحري بسبب القرصنة والسطو المسلح وأكدت على ضرورة التعاون بين الدول والمنظمة البحرية الدولية لمكافحة هذه الجرائم، وهو ما يدل على أن هذه الجهود تعتمد بشكل كبير على المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية لمكافحة القرصنة، والتي تستند في جوهرها إلى أحكام اتفاقية قانون البحار التي تسمح بملاحقة واحتجاز القراصنة في أعالي البحار، وقد تعاونت المنظمة مع فرق العمل التابعة لها لوضع مبادئ توجيهية موحدة للحكومات بهدف دعم التحقيقات ومقاضاة مرتكبي هذه الأفعال.[2]

عقدت جلسة للجمعية العامة لمناقشة القرصنة في ماي 2010 ودعا فيها رئيس الجمعية إلى توسيع الجهود الدولية لمواجهة هذه التهديدات وأشار إلى أهمية تحمل الدول مسؤولياتها، خاصة في المناطق الساحلية المتأثرة مثل الصومال وشدد على ضرورة اتخاذ تدابير لضمان سيادة ووحدة الأراضي وسلامة التجارة الإقليمية وهو ما يتوافق مع مبادئ الأمن البحري المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار.

[1] Barry desker, Re-thinking the safety of navigation in the malacca strait, Routledge security in asia series, 2007, pp16-17.

[2] Noraini zulkifli, Raja ismail fahm,Raja ibrahim and otheres,maritime cooperation in the strait of malacca(2016-2020) challenges and recommend for a new frame work, asian journal of research in education and social sciences, january 2020,p11.

أولا: قرار مجلس الأمن رقم 1816 لعام 2008

يهدف قرار مجلس الأمن لمكافحة القرصنة الصومالية إلى مواجهة أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال في عام 2008، حيث أصدر مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قراره رقم 1816 والذي جاء استجابة لطلب الحكومة الانتقالية الصومالية وهذا القرار كان يهدف إلى الحصول على مساعدة المجتمع الدولي لمواجهة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي كانت تهدد السفن قبالة السواحل الصومالية.[1]

وقد تم تقديم مشروع القرار من قبل عدة دول منها إسبانيا، أستراليا، اليابان، والولايات المتحدة الأمريكية، وتم اعتماده بالإجماع، ويسمح القرار للدول التي تمتلك سفنا وطائرات عسكرية بالعمل في أعالي البحار والمجال الجوي قبالة سواحل الصومال لردع أعمال القرصنة والسطو المسلح، كما يشجع القرار الدول على تنسيق جهودها مع بعضها البعض، ومع المنظمة البحرية الدولية والمنظمات الإقليمية الأخرى، وتبادل المعلومات للمساعدة في مكافحة هذه التهديدات وتسهيل تقديم المساعدة للسفن المتعرضة للقرصنة.

ومنه، صدر قرار يسمح للدول بالدخول إلى المياه الإقليمية للصومال واستخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة وهذا القرار يتماشى مع أحكام القانون الدولي للبحار وهو سارٍ لمدة ستة أشهر من تاريخ صدوره، وقد تم منح هذا الإذن بناءً على طلب تقدم به الممثل الدائم لجمهورية الصومال لدى الأمم المتحدة في رسالة مؤرخة بتاريخ 27 فيفري 2008 والتي أحالها رئيس مجلس الأمن إلى الحكومة الاتحادية الانتقالية الصومالية.

[1] Xuke contemporary, Maritime piracy in souteast asia, a thesis submitted for the degree of doctor of philosophy south east asian studies programme, national university of singapore, 2006, p178.

ثانيا: القرار رقم 1838 لعام 2008

صدر القرار رقم 1838 لعام 2008، بعد تفاقم أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية ما جعل عملية إيصال المساعدات الإنسانية تتأخر بسبب التهديدات وأدت هذه الظروف إلى صعوبة تنظيم وتأمين طرق الهجوم وقد طلب مجلس الأمن من المنظمات الإنسانية أن تقدم المساعدات الغذائية إلى حوالي ثلاثة ملايين صومالي بحلول نهاية عام 2008، وبناء على ذلك، تم تكليف المبعوثين العاملين لحساب برنامج الأغذية العالمي بتوصيل المساعدات الغذائية إلى الصومال مع حراسة بحرية مما قد يؤدي إلى تعطيل الوضع هناك.

ولضمان أمن الأنشطة البحرية، طلب مجلس الأمن من الدول الأعضاء المشاركة في مكافحة القرصنة البحرية، عبر نشر سفن حربية وطائرات عسكرية، كما يجب استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة في أعالي البحار والمجال الجوي قبالة السواحل الصومالية.[1]

ورغم أن هذا القرار قد أتاح تأمين المساعدات الغذائية ومكافحة القرصنة، إلا أنه لم يضع قيودا على السفن البحرية والطائرات العسكرية وقد أشار القرار إلى ذلك بشكل مبهم، مما جعل تطبيقه يخضع للتأويل.

ثالثا: القرار في 7 نوفمبر 2017

اتخذ مجلس الأمن القرار رقم 2383 في جلسته رقم 8088، جاء هذا القرار ليؤكد على أهمية التحقيق مع المشتبه بهم في أعمال القرصنة والذين يتم القبض عليهم في عرض البحر ويشمل القرار أيضا ضرورة ملاحقة كل من يحرض على أعمال القرصنة أو يسهل ارتكابها.[2]

[1] Bijon Moller, Piracy maritime terrorism and nava strategy, Diis report, 02, 2009,p6.

[2] Peter J Rimmer, Les detroits de malacca et de singapour: Etats cotiers et états utilisateur études internationales, Vol 34, no 2, juin 2003, pp 244-245.

كما يهدف إلى محاكمة المتهمين الرئيسيين في الشبكات الإجرامية التي تخطط وتنظم أو تمول هذه الأعمال بطرق غير قانونية، وقد أعرب مجلس الأمن عن قلقه من إمكانية إطلاق سراح المشتبه بهم في أعمال القرصنة والسطو المسلح دون محاكمتهم بشكل عادل.

ولهذا، قرر مجلس الأمن تمديد الأذونات الممنوحة بموجب الفقرة 14 من القرار رقم 2316 لعام 2016، لمدة 12 شهرا إضافيا، بدءًا من تاريخ اتخاذ القرار، يتيح هذا التمديد للدول والمنظمات الإقليمية التعاون مع السلطات الصومالية في مكافحة جرائم القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية وذلك بعد أن قامت السلطات الصومالية بتقديم إخطار مسبق للأمين العام بهذا الشأن.[1]

رابعا: القرار رقم 2634 لعام 2022

صدر القرار رقم 2634 عن مجلس الأمن في 31 جوان 2022، والذي أدان بشدة جرائم القرصنة البحرية والسطو المسلح التي تحدث في خليج غينيا، وتشمل هذه الجرائم أعمال القتل والاختطاف وأخذ الرهائن وحث القرار الدول على تبادل المعلومات مع المنظمة الدولية للشرطة الجنائية –الإنتربول– بهدف استخدامها في قواعد البيانات العالمية لمكافحة القرصنة ويمكن تحقيق هذا التبادل من خلال الترتيبات الإقليمية لتبادل المعلومات أو عبر مراكز التنسيق الإقليمي والقنوات المناسبة الأخرى.[2]

[1] فريديوم أوهوا: القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجا، ترجمة: الحاج ولد إبراهيم، مركز الجزيرة للدراسات، قطر، 13 ماي 2012.

[2] Hendun Abd Rahman Shah, Legal analyses of piracy and armed robbery at sea in the straits of malacca: the malaysien perspective, a thesis submitted for the university of birminhan for the degree of doctor of philosophy, february, 2013, p253

كما يؤكد القرار على الحاجة الماسة للتحرك السريع من قبل المجتمع الدولي، بالتعاون مع دول خليج غينيا والمنظمات الإقليمية، بهدف منع وقمع القرصنة ومعالجة أسبابها الجذرية بشكل مستدام.

وفيما يخص دور الإنتربول، فإن فريقه المعني بمكافحة القرصنة البحرية يعمل مع أجهزة الشرطة والجيش في البلدان الأعضاء، بالإضافة إلى منظمات دولية وإقليمية أخرى مثل الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية والاتحاد الأوروبي.

الفرع الثاني: اتفاقيات MARPOL، SOLAS وغيرها

تتجلى كل من اتفاقيات MARPL واتفاقية SOLAS في كل من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL، التي تعد اتفاقية "ماربول" واحدة من أهم الاتفاقيات البيئية الدولية التي تعنى بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، وتهدف الاتفاقية إلى القضاء التام على التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى من السفن، سواء كان ذلك بسبب الأنشطة التشغيلية الروتينية أو الحوادث الطارئة.

وبطبيعة الحال، تتكون الاتفاقية من ستة ملاحق فنية تغطي أنواعا مختلفة من التلوث، مثل:

- يختص بمنع التلوث بالزيت.
- يختص بالمواد السائلة السامة.
- يختص بالمواد الضارة المعبأة في عبوات.
- يختص بمياه الصرف الصحي.
- يختص بالنفايات.

- يختص بتلوث الهواء الناتج عن السفن.[1]

كما تلزم الاتفاقية الدول الأطراف بوضع لوائح وأنظمة وطنية لضمان الامتثال، وتفرض رقابة صارمة على عمليات التفريغ في مناطق بحرية معينة تعرف بـ "المناطق الخاصة".

أما الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLA، فتعتبر اتفاقية "سولاس" المعاهدة الدولية الرئيسية التي تعنى بسلامة السفن التجارية من أجل وضع معايير دنيا لإنشاء السفن، ومعداتها وتشغيلها لضمان سلامة الأرواح في البحر[2] مع العلم أنه في بادئ الأمر تم إبرام أول نسخة من هذه الاتفاقية بعد غرق سفينة "تايتانيك" في عام 1912، وتتضمن الاتفاقية العديد من الفصول التي تُغطي جوانب مختلفة من سلامة السفن، منها:

- إجراءات التفتيش وإصدار الشهادات.
- متطلبات بناء السفن وتقسيمها.
- أنظمة السلامة من الحرائق واكتشافها وإطفائها.
- متطلبات الأجهزة اللاسلكية والاتصالات.
- متطلبات معدات الملاحة.
- أجهزة ومعدات الإنقاذ.[3]

[1] Justin V. Hastings, The return of sofisticated maritime piracy to southeast asia, Pacific affaires, volume93, No 1, march2020, p11

[2] Catherine Zara Raymond, Piracy in southeast asia: New trends issue responses, institute of defense and strategic studies singapore, October, 2005, p13.

[3] Nathalie fau, les enjeux économiques et géostratégiques de détroit de malacca, cairn.info ,revue-géoeconomie, 2013, p16.

وبالتالي، تلتزم الدول الموقعة على الاتفاقية بتطبيق لوائحها على السفن التي ترفع علمها، وتخضع السفن الأجنبية التي تزور موانئها للتفتيش للتأكد من امتثالها.

بالإضافة إلى كل ما سبق ذكره، هناك اتفاقيات أخرى مهمة، كاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وتهدف هذه الاتفاقية، التي تم إقرارها في عام 1988 وتعديلها في عام 2005 إلى مكافحة التهديدات الإرهابية والأعمال الإجرامية الأخرى ضد السفن، كما تجرم هذه الاتفاقية أفعالا مثل الاستيلاء على سفينة بالقوة، وارتكاب أعمال عنف ضد الأشخاص على متنها واستخدام السفينة كوسيلة لارتكاب عمل إرهابي.

واتفاقية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، إن تم تطوير هذه المدونة في إطار اتفاقية "سولاس" بعد هجمات 11 سبتمبر، وتعد مجموعة شاملة من التدابير التي تهدف إلى تعزيز أمن السفن والمرافق المينائية، وتحديد أدوار ومسؤوليات الحكومات المحلية وشركات الشحن وموظفي الموانئ.

أهم ما يقال في النهاية، أن هذه الاتفاقيات الدولية تشكل شبكة متكاملة من القوانين واللوائح التي تهدف إلى توفير بيئة بحرية آمنة ومستدامة من خلال معالجة التهديدات التي تواجه الملاحة البحرية من جوانبها المختلفة: الأمنية، والبيئية، والسلامة.[1]

[1] ICC international,maritime bureau, piracy and armed robbery against ships, icc international,maritime bureau, rapport for the period,1 january- 31 march 2021, p6.

المطلب الثاني: دور المنظمات البحرية الدولية في حماية الملاحة البحرية

نظرا للأهمية الاستراتيجية للملاحة البحرية كشريان للتجارة والاقتصاد العالمي، تبرز الحاجة الملحة لحماية هذا القطاع من التهديدات المتزايدة، سواء كانت طبيعية كالعواصف والأخطار الجغرافية أو بشرية مثل القرصنة والسطو المسلح أو بيئية كالتلوث والتي سبق الإشارة إليها.

ومن هذا المنطلق، تظهر المنظمات البحرية الدولية كركيزة أساسية في بناء إطار عالمي شامل يضمن سلامة وأمن واستدامة الملاحة البحرية، حيث لا تكتفي هذه المنظمات بوضع القواعد والمعايير التي يجب على الدول الالتزام بها، بل تعمل أيضا على تعزيز التعاون الدولي وتنسيق الجهود المشتركة لمواجهة التحديات العابرة للحدود.

وبعد أن تطرقنا إلى أهم الاتفاقيات الدولية التي تشكل الأساس القانوني لحماية الملاحة البحرية، سنتعمق في دور اللاعبين الرئيسيين في هذا المجال، وسنتناول بالتفصيل دور المنظمة البحرية الدولية IMO، التي تعد الإطار التشريعي للنقل البحري العالمي، ومحورها الأساسي، ثم نتناول آليات التعاون الدولي في مراقبة البحار، والتي تعد العنصر التنفيذي والعملياتي الذي يترجم هذه الاتفاقيات والقوانين إلى واقع ملموس على أرض الواقع.

الفرع الأول: دور المنظمة البحرية الدولية IMO في حماية الملاحة البحرية

تلعب المنظمة البحرية الدولية دور هام في حماية الملاحة البحرية، باعتبارها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة ومسؤولة بشكل أساسي عن وضع إطار تنظيمي عالمي للنقل البحري، حيث تعمل على وضع وتطوير المعايير والاتفاقيات الدولية لضمان سلامة السفن وطواقمها وركابها، ويتضح ذلك من خلال جملة الاتفاقيات المبرمة، كالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار والاتفاقية الدولية لتدريب البحارة وإصدار شهادات الأهلية، كما يلاحظ أنها تعزز من تدابير الأمن البحري وهو ما

نستشفه في هجمات 11 سبتمبر 2001، أين عززت المنظمة من إجراءات الأمن البحري، مثل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code، لمواجهة التهديدات الإرهابية والقرصنة وهنا تساهم المنظمة بفاعلية في مكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن، وهو ما يظهر في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL التي تغطي جميع أنواع التلوث البحري من السفن، مثل التلوث بالنفط والمواد الكيميائية والقمامة ومياه الصرف الصحي، دون إغفال دورها في مكافحة انبعاثات الغازات الدفيئة، أين تعمل المنظمة على وضع استراتيجيات عالمية لخفض انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن بهدف تقليل تأثير النقل البحري على التغير المناخي، بالإضافة إلى تسهيل التجارة البحرية، فتسعى المنظمة إلى إزالة العقبات البيروقراطية في التجارة البحرية، مما يسهل حركة السفن والبضائع بين الدول.[1]

وهنا تكمن أهمية المنظمات تلك البحرية الدولية في حماية الملاحة البحرية، خاصة وأنها تعمل على توحيد القواعد واللوائح على المستوى العالمي، مما يضمن أن جميع السفن، بغض النظر عن جنسيتها، تلتزم بنفس المعايير الصارمة للسلامة والأمن، وأهم من ذلك، مكافحة الجرائم البحرية من خلال تنسيق الجهود الدولية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح والاتجار غير المشروع بالبشر والمخدرات[2]، حيث توفر هذه المنظمات منصة للدول الأعضاء للتعاون وتبادل المعلومات والخبرات لمواجهة التحديات المشتركة في الملاحة البحرية، كما تضع الإطار القانوني الدولي الذي يحكم استخدام البحار والمحيطات وهو ما نلاحظه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS والتي تعد "دستور المحيطات".

[1] The Global unitiative against transnational organized crime, The economics of piracy in southeas asia, The Global unitiative against transnational organized crime, may 2016, p10. من موقع : Icc-ccs.org

[2] بن موسى سعيد وخالد بن عبد العزيز الحرفش: مفاهيم أمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص 22.

أولا: المنظمة البحرية الدولية IMO

المنظمة البحرية الدولية IMO، هي مؤسسة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، وتعتبر الجهة المنظمة الرئيسية للنقل البحري على مستوى دول العالم، تم تأسيسها عام 1948، وبدأت العمل فعليا في عام 1958 تحت اسم "المنظمة الحكومية الدولية الاستشارية للملاحة البحرية IMCO، قبل أن يتغير اسمها إلى "المنظمة البحرية الدولية" IMO سنة 1982، ومقرها الرئيسي في العاصمة البريطانية لندن.

وتضم في عضويتها حاليا أكثر من 175 دولة، بالإضافة إلى عدد من الأعضاء المنتسبين تتمثل مهمتها افي شعارها "أمن الملاحة في محيطات نظيفة وسلامتها ونجاعتها"[1]، كما تعمل على تحقيق ذلك من خلال مجموعة من الأهداف والمهام الأساسية:

- وضع المعايير الدولية وتطوير وإصدار الاتفاقيات والقوانين والمعايير الدولية التي تحكم جميع جوانب النقل البحري، بدءاً من تصميم السفن وبنائها وصولا إلى تشغيلها وتفكيكها.
- ضمان السلامة والأمن البحري من خلال تقليل حوادث السفن والخسائر في الأرواح والممتلكات. ومن أهم الاتفاقيات التي وضعتها في هذا الصدد:
- اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS، والتي تعتبر أهم معاهدة دولية في مجال السلامة البحرية، وتتضمن معايير صارمة لتصميم وبناء وتجهيز وتشغيل السفن، واتفاقية تدريب البحارة وإصدار شهادات الأهلية STCW، تحدد الحد الأدنى من المعايير للتدريب والشهادات

[1] Laura southdat, Southeast asia the new piracy capital, Global riskinsights know your world, "july, 13, 2015, At: globalriskinsights .com, 09/06/2025, 20:39h.

التي يجب أن يمتلكها طاقم السفن، وأيضا المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code، التي تهدف إلى تعزيز الأمن البحري لمكافحة التهديدات الإرهابية والقرصنة.[1]

- حماية البيئة البحرية، حيث تولي المنظمة اهتمام كبير لحماية البحار والمحيطات من التلوث الناجم عن السفن. من أهم جهودها، اتفاقية ماربول MARPOL، وهي الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، وتغطي جميع أشكال التلوث البحري بما في ذلك النفط والمواد الكيميائية السائلة السائبة والنفايات ومياه الصرف الصحي.
- الحد من الانبعاثات، تعمل على وضع استراتيجيات لخفض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، مثل مؤشر كفاءة الطاقة للسفينة الموجودة.
- تسهيل التجارة البحرية، فتسعى إلى تبسيط الإجراءات الرسمية والأوراق المطلوبة لدخول السفن إلى الموانئ، مما يساهم في تسريع حركة التجارة العالمية.
- التعويضات والمسؤولية، حيث وضعت إطار قانوني لتعويض المتضررين في حالة الحوادث البحرية والتلوث، مثل اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

أ- الهيكل التنظيمي للمنظمة البحرية الدولية IMO:

تتكون المنظمة البحرية الدولية من عدة هيئات رئيسية:

- الجمعية: وهي أعلى هيئة في المنظمة، وتتألف من جميع الدول الأعضاء. تجتمع مرة كل سنتين لتعتمد الميزانية وبرنامج العمل وتنتخب أعضاء المجلس.
- المجلس: يتكون من 40 دولة عضو يتم انتخابها من قبل الجمعية. يعمل كجهاز تنفيذي للمنظمة ويشرف على عمل اللجان.[2]

[1] The Global unitiative against transnational organized crime, Op.cit, p2.

[2] Noraini Zulkifli, Raja ismail fahm, Raja ibrahim and otheres, Op.cit, p15.

- اللجان: وهي اللجان الفنية التي تقوم بالعمل الفعلي للمنظمة، ومن أهمها:
- لجنة السلامة البحرية
- لجنة حماية البيئة البحرية
- اللجنة القانونية
- لجنة التسهيلات
- اللجنة الفنية للتعاون.

ب- دورها وتأثيرها:

لا تملك المنظمة سلطة إنفاذ القوانين بشكل مباشر، لكنها تعمل على وضع القوانين التي تلتزم بها الدول الأعضاء من خلال التصديق على اتفاقياتها تتحمل الدول الأعضاء مسؤولية تطبيق هذه الاتفاقيات على سفنها.

كما أنها توفر منصة حيوية للحكومات والصناعة البحرية والمنظمات غير الحكومية للتعاون ومناقشة التحديات المشتركة وإيجاد حلول عالمية، وتقدم الدعم الفني للدول النامية لمساعدتها على بناء قدراتها البحرية وتطبيق المعايير الدولية.

وهو ما يؤدي إلى القول، أن المنظمة البحرية الدولية هي العمود الفقري للنظام البحري العالمي حيث تعمل على تحقيق التوازن بين متطلبات التجارة العالمية السريعة والحاجة الملحة للحفاظ على سلامة الأرواح وحماية البيئة البحرية.[1]

[1] Annkoh, Piracy Along malacca-singapore straits jump nearly fourfold, bloom berg 27 décembre 2019, At:bloombergcom, 09/06/2025, 18:51 h. icc-ccs.org

ثانيا: دورها في حماية الملاحة البحرية

تتجلى مهام وأدوار المنظمة في كل من السلامة والأمن البحري، حماية البيئة البحرية، وتسهيل التجارة البحرية.

أ- السلامة والأمن البحري:

تعتبر هذه المهمة هي الأولوية القصوى للمنظمة، حيث تعمل على وضع القوانين والأنظمة التي تقلل من حوادث السفن وتضمن سلامة الأرواح في البحر، وتشمل أدوارها في هذا المجال ما يلي:

- وضع المعايير الفنية للسفن: تضع المنظمة معايير صارمة لتصميم السفن وبنائها والمعدات الموجودة على متنها وأنظمة السلامة، كما تهدف هذه المعايير إلى جعل السفن أكثر قوة وقدرة على مواجهة الظروف الجوية القاسية والحوادث.
- تنظيم تدريب وتأهيل البحارة: لضمان كفاءة الطواقم، وضعت المنظمة الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبة للبحارة STCW، تضمن هذه الاتفاقية أن يكون لدى البحارة المؤهلات والتدريب اللازمين لتشغيل السفن بأمان.
- وضع قواعد الملاحة الدولية: تعمل المنظمة على وضع القواعد والإرشادات اللازمة لتجنب الاصطدامات في البحر، مثل "القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر".
- تعزيز الأمن البحري: بعد تزايد التهديدات الأمنية، عززت المنظمة دورها في هذا المجال. فقد وضعت "المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية"، التي تفرض تدابير أمنية مشددة على السفن والموانئ لمكافحة الإرهاب والقرصنة.[1]

[1] Shafiahf Muhibat, Indonesia's maritime security: Ongoing problems and strategic implications, eu-asia dialogue 2014, p136.

- تطوير أنظمة البحث والإنقاذ: أنشأت المنظمة النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية الذي يتيح للسفن في حالة الخطر التواصل بسرعة مع مراكز البحث والإنقاذ على اليابسة، مما يزيد من فرص إنقاذ الأرواح.[1]

ب-حماية البيئة البحرية:

تدرك المنظمة الأهمية الحيوية للمحيطات، ولذلك تضع أنظمة صارمة لحماية البيئة من التلوث الناتج عن السفن، وبالتالي من أدوارها في هذا المجال:

- منع التلوث بالنفط والمواد الكيميائية: تعتبر اتفاقية "ماربول" الإطار القانوني الرئيسي لمكافحة التلوث البحري، لأنها تغطي هذه الاتفاقية جميع أنواع التلوث الناجم عن السفن، مثل التلوث بالنفط والمواد الكيميائية السائلة، والنفايات الصلبة (القمامة)، ومياه الصرف الصحي، وغيرها.
- مكافحة تلوث الهواء: تعمل المنظمة على وضع معايير لخفض انبعاثات الغازات الملوثة مثل أكاسيد الكبريت والنيتروجين، وكذلك انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من السفن.
- تنظيم مياه الصابورة: وضعت المنظمة اتفاقية دولية لإدارة مياه الصابورة والتحكم فيها، وذلك لمنع انتشار الكائنات البحرية الغريبة التي قد تسبب ضرراً للأنظمة البيئية المحلية.
- إدارة المخلفات: تشجع المنظمة الدول على توفير مرافق استقبال كافية في موانئها لتمكين السفن من التخلص من نفاياتها ومخلفاتها بشكل صحيح، بدلا من إلقائها في البحر.

[1] حمايش عبد المالك: التعاون الأورو-مغاربي في مجال الهجرة غير القانونية، رسالة ماجستير، جامعة عنابة، 2007.

ج- تسهيل التجارة البحرية:

إلى جانب مهامها في السلامة والبيئة، تعمل المنظمة على تبسيط الإجراءات لضمان تدفق سلس للتجارة العالمية، وبالتالي من أبرز أدوارها في هذا الجانب:

- تبسيط الإجراءات الإدارية: من خلال "اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية" FAL، تعمل المنظمة على تقليل الأعباء الإدارية والبيروقراطية المتعلقة بدخول السفن إلى الموانئ، مما يسرع من حركة البضائع.[1]

- التعامل مع المسائل القانونية، وهنا تلعب المنظمة دورا في وضع قوانين دولية تتعلق بالمسؤولية والتعويض في حالات حوادث التلوث، مما يضمن حصول المتضررين على تعويضات عادلة.[2]
- تقديم المساعدة الفنية، حيث تقدم المنظمة الدعم والتدريب للدول النامية لمساعدتها على بناء قدراتها البحرية وتطبيق المعايير والاتفاقيات الدولية بشكل فعال.

ومنه نخلص إلى أن أدوار المنظمة البحرية الدولية متكاملة، حيث تعمل على بناء إطار قانوني شامل يحكم جميع جوانب النقل البحري، من أجل تحقيق التوازن بين متطلبات السلامة والأمن وضرورة حماية البيئة، وكفاءة التجارة العالمية التي تعتمد بشكل كبير على الملاحة البحرية.

---

[1] Gerald Yee And Nazirah K. Din, piracy in southeast asia, clyde and collp, At: lexology.com , 11:41 ,2025/08/09

[2] Christopher. J Pehrson, String of pearls meeting challenge of china, Rising power across, strategic studies institute us army war college cer lisle, July 2006, pp3-4.

الفرع الثاني: التعاون الدولي في مراقبة البحار

يشير التعاون الدولي في مراقبة البحار إلى تنسيق الجهود بين الدول والمنظمات الدولية لتعزيز الأمن والسلامة في المياه الدولية والإقليمية، لم يعد الأمن البحري يقتصر على دولة واحدة، فتهديدات مثل القرصنة، والاتجار غير المشروع بالبشر والمخدرات، والصيد غير القانوني، وتلوث البيئة، هي تهديدات عابرة للحدود تتطلب استجابة جماعية ومنسقة، وبطبيعة الحال، يتحقق هذا التعاون من خلال عدة آليات أهمها:

أولا: تبادل المعلومات والعمليات المشتركة بين الدول

في ظل تشابك المصالح الاقتصادية والتهديدات العابرة للحدود، يعتبر الأمن البحري مسؤولية مشتركة تتجاوز سيادة الدول الفردية، ولتحقيق هذه الغاية، برز التعاون الدولي كركيزة أساسية في حماية الملاحة البحرية، ويتحقق ذلك بصفة خاصة من خلال آليتين متكاملتين، تبادل المعلومات والعمليات المشتركة بين الدول.[1]

ومنه، يمثل تبادل المعلومات أساس أي استراتيجية فعالة للمراقبة البحرية. فالمعلومات الاستخباراتية والبيانات التشغيلية المتعلقة بحركة السفن والأنشطة المشبوهة والتهديدات المحتملة، لا يمكن حصرها ضمن حدود إقليمية، وتعمل الدول، بموجب الاتفاقيات الدولية والمذكرات التفاهم على إنشاء قنوات اتصال آمنة ومراكز تنسيق إقليمية، بهدف مشاركة البيانات الفورية التي تجمعها من مصادر متنوعة مثل أنظمة الرصد الفضائي ونظام التعريف الآلي للسفن، هذا التشارك في المعلومات

[1] اسعد منصور: النزاع بين أمريكا والصين في بحر الصين الجنوبي: ما أسبابه؟ وهل نتائجه الحرب؟ 2025/06/03، من موقع على الانترنت: http://www.alraiah.net/index.php/political-analysis/item/733

يمكّن من بناء صورة موحدة للوعي البحري وهو ما يسهل على الأطراف المعنية تحديد المخاطر المحتملة والاستجابة لها بشكل استباقي وفعال.[1]

أما عن العمليات المشتركة، فهي التطبيق العملي للبيانات التي يتم تبادلها ولا تقتصر هذه العمليات على نشر السفن الحربية في دوريات منسقة لمكافحة القرصنة أو التهريب، بل تشمل كذلك التدريبات البحرية متعددة الجنسيات التي تهدف إلى توحيد البروتوكولات والإجراءات التشغيلية، كل هذه التدريبات تضمن أن تكون الاستجابة للأزمات، كعمليات البحث والإنقاذ أو الملاحقة البحرية متناغمة وفعالة بين القوات المختلفة، مما يتجاوز العقبات القانونية والتشغيلية التي قد تنشأ عند العمل في مناطق سيادية مختلفة، وتعتبر هذه العمليات، في جوهرها، تجسيدا لمبدأ المسؤولية المشتركة في حماية الممرات البحرية الحيوية، وضمان سيادة القانون في البحار.[2]

ومن بين مبادرات التعاون الدولي في المراقبة البحرية نجد القوات البحرية المشتركة CMF، وهي شراكة بحرية متعددة الجنسيات تتخذ من البحرين مقر لها ولا تنتمي الجزائر إليها رسميا، ولكنها مثال على كيفية تعاون أكثر من 30 دولة لضمان الأمن في منطقة حيوية مثل البحر الأحمر والخليج العربي، كذلك قوة الاتحاد الأوروبي البحرية EUNAVFOR، التي تعد هذه القوة مثال على التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال أو لمراقبة حركة الهجرة في البحر المتوسط.[3]

[1] Andrewt. T. H. Tan, the emergence of naval power in the straits of Malacca, defense stadies, associate professor and convener for international studies at the university of australai, 7 Jun 2012, p122.

[2] محمد كنعان عبد الله: الإرهاب والقرصنة والجريمة المنظمة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 66.

[3] Massey Anthony Shintaro, Op.cit, p6.

أما يما يخص المبادرات الإقليمية الموجهة، فنجد مبادرة "5+5 دفاع"، والتي تعتبر من أهم الأمثلة على التعاون الأمني الإقليمي الذي تشارك فيه الجزائر بفاعلية، حيث تجمع المبادرة بين خمس دول من الضفة الشمالية للمتوسط وهم فرنسا، إسبانيا، إيطاليا، البرتغال، ومالطا، وخمس دول من الضفة الجنوبية وهم الجزائر، المغرب، تونس، ليبيا، وموريتانيا.

وعليه، يبرز مجال التعاون في تناول المبادرة قضايا الأمن البحري بشكل مباشر من خلال إجراء تدريبات بحرية مشتركة مثل تدريبات SEABORDER و PHOENIX، والتي تحاكي سيناريوهات البحث والإنقاذ، ومكافحة الهجرة غير الشرعية، والتهريب، كما يتم تبادل المعلومات الاستخباراتية حول الأنشطة الإجرامية في غرب البحر الأبيض المتوسط.

وفي هذا الصدد، يستند التعاون الجزائري في مجال المراقبة البحرية إلى إطار قانوني يتماشى مع الالتزامات الدولية، وهو ما يتجلى في القانون رقم 98-05 المتعلق بحماية البيئة، حيث نص على تدابير لمكافحة التلوث البحري، مما يتيح التعاون مع المنظمة البحرية الدولية IMO، كما صادقت الجزائر على العديد من الاتفاقيات الدولية الرئيسية، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS، التي سبق الإشارة إليها، واتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS، مما يمنحها إطار قانوني للتعاون مع الدول الأخرى.

أما فيما يخص التعاون العملياتي الثنائي والإقليمي، نجد التعاون مع إسبانيا وذلك نظرا للقرب الجغرافي والتهديدات المشتركة، فتعد الجزائر شريك رئيسي لإسبانيا في مكافحة الهجرة غير الشرعية وتهريب المخدرات، حيث يتم تبادل المعلومات الاستخباراتية بانتظام بين مصالح البلدين وتنسق الدوريات البحرية لمنع قوارب المهاجرين من الوصول إلى السواحل الإسبانية.[1]

[1] درسي أمينة: حالات دفع مسؤولية الناقل البحري. مذكرة ماجستير، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007-2008، ص 67.

التعاون مع إيطاليا على غرار إسبانيا، تشارك الجزائر في آليات تبادل المعلومات وتنسيق الجهود مع السلطات الإيطالية لمراقبة تدفقات الهجرة غير النظامية في حوض المتوسط، فعاليات في إطار مبادرة "5+5 دفاع": بالإضافة إلى التدريبات، تشارك الجزائر في اجتماعات الخبراء الدورية التي تعقدها المبادرة والتي يتم فيها مناقشة التحديات الأمنية المستجدة وتبادل الخبرات حول أفضل ممارسات المراقبة البحرية، بما في ذلك استخدام التقنيات الحديثة مثل الأقمار الصناعية والطائرات المسيرة.[1]

وعليه، فالتعاون الجزائري يظهر في المراقبة البحرية ليس مجرد التزام نظري، بل هو نشاط عملي ومستمر، مدعوم بإطار قانوني متين، يهدف إلى حماية مصالحها ومساهمتها في الأمن والاستقرار الإقليمي.

ثانيا: استخدام التكنولوجيا الحديثة ونظم المراقبة

أحدث استخدام التكنولوجيا الحديثة ونظم المراقبة ثورة في حماية الملاحة البحرية، حيث انتقلت جهود المراقبة من الدوريات التقليدية إلى أنظمة ذكية ومتكاملة توفر، وهنا تقسم هذه التكنولوجيا إلى عدة أنظمة، تتمثل في:

أ- أنظمة تتبع وتحديد السفن:

تعتبر هذه الأنظمة حجر الزاوية في المراقبة البحرية، لأنها تمكن من تحديد هوية وموقع السفن في الوقت الفعلي، مثل نظام التعرف التلقائي كنظام إلزامي للسفن التجارية الكبيرة والركاب، يقوم ببث معلومات تلقائية عن هوية السفينة وموقعها، ووجهتها وسرعتها، يتم استقبال هذه الإشارات من قبل

[1] محمد يوسف وسيماء عطفة: جرائم الإرهاب البحري، المخاوف العالمية والمتغيرات الإقليمية"، موقع الإنترنت:

www.almotamar.net

محطات على الساحل أو أقمار صناعية، مما يوفر صورة دقيقة لحركة السفن، يساهم هذا النظام بشكل كبير في منع التصادم وتحديد السفن غير المأذون لها أو التي تقوم بأنشطة مشبوهة ونظام التتبع طويل المدى وتحديد السفن، حيث يساعد على تعقب إجباري للسفن التجارية العالمية، يرسل تقارير الموقع بانتظام للسلطات الساحلية، على عكس نظام AIS الذي يمكن إيقافه، فإن نظام LRIT يضمن أن تكون السفن الرئيسية تحت المراقبة المستمرة، مما يعزز الأمن البحري، كما أن تكنولوجيا الاستشعار عن بعد، تعتبر أداة قوية وفعالة لمراقبة مساحات شاسعة من المحيطات، خاصة في المناطق التي لا تغطيها الرادارات الساحلية.[1]

كذلك توجد أنظمة صور الأقمار الصناعية بالرادار، حيث يمكن لهذه الأقمار اختراق السحب والظلام لتكتشف الأجسام على سطح الماء، بما في ذلك السفن التي أطفأت نظام AIS لتجنب المراقبة، وكما هو الحال، تستخدم هذه التكنولوجيا للكشف عن الصيد غير القانوني والتهريب ومراقبة تسربات النفط، إلى جانب صور الأقمار الصناعية البصرية التي توفر صور عالية الدقة للمناطق البحرية، وتستخدم لرصد التلوث وتحديد أماكن الكوارث الطبيعية، والمساعدة في عمليات البحث والإنقاذ، وأخيرا الأنظمة المتكاملة والذكاء الاصطناعي، فمجرد جمع البيانات لا يكفي، بل الأهم هو كيفية تحليلها واستخدامها بفعالية، وهنا يأتي دور الأنظمة المتكاملة والذكاء الاصطناعي، وكذا منصات الدمج، حيث تقوم هذه المنصات بدمج البيانات من مصادر متعددة، رادارات ساحلية، طائرات بدون طيار، أقمار صناعية وكالات الاستخبارات لتكوين صورة موحدة للوضع البحري، هذا يمكن المراقبين من تحديد الأنماط غير الطبيعية أو السلوكيات المشبوهة بسرعة.

[1] علاء الدين عفيفي: الإعلام والبيئة، دار المعتز، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2010، ص 54.

وأخيرا، نظام الذكاء الاصطناعي والتعلم الآلي، حيث هذه التقنيات لتحليل كميات ضخمة من البيانات البحرية وتحديد السلوكيات غير الطبيعية تلقائياً على سبيل المثال، يمكن لنظام يعمل بالذكاء الاصطناعي أن يلاحظ أن سفينة ما تقوم بمسار غير اعتيادي في منطقة معروفة بالقرصنة، ويرسل تحذير فوري للمراقبين، مما يسرع من عملية الاستجابة، ومنه، حولت التكنولوجيا الحديثة ونظم المراقبة البحرية من عملية يدوية معقدة إلى نظام، مما يعزز الأمن والسلامة ويساعد في مكافحة الجريمة والتهديدات البيئية بفاعلية غير مسبوقة.

ثالثا: دور الجزائر في التعاون الدولي لمراقبة البحار

تلعب الجزائر، بحكم موقعها الاستراتيجي على الساحل الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط، دور محوري في الأمن البحري بالمنطقة، وعلى الرغم من أن نشاطها قد لا يكون بارز بنفس مستوى بعض القوى الكبرى، إلا أن مساهماتها فعالة وموجهة بشكل أساسي نحو التحديات التي تؤثر على حدودها ومصالحها.

مكافحة الهجرة غير الشرعية والتهريب، تعد الجزائر نقطة عبور مهمة للمهاجرين غير الشرعيين ومن ثم فإنها تتعاون بشكل وثيق مع دول الاتحاد الأوروبي، وخاصة إسبانيا وإيطاليا، لمكافحة شبكات الاتجار بالبشر وتقوم القوات البحرية الجزائرية بدوريات مكثفة في مياهها الإقليمية والدولية القريبة، وتنسق مع نظيراتها الأوروبية لتبادل المعلومات حول قوارب المهاجرين.[1]

[1] Ordonnance n° 2016-65 du 29 Janvier 2016 et son décret d'application n° 2016-86 du 1 février 2016.

وتعد الجزائر عضو فاعل في مبادرة "5+5 دفاع"، التي تضم خمس دول من شمال إفريقيا وهم الجزائر، المغرب، موريتانيا، ليبيا، وتونس، وخمس دول أوروبية وهي إسبانيا، فرنسا، إيطاليا، مالطا والبرتغال، تهدف هذه المبادرة إلى تعزيز التعاون الأمني في غرب البحر المتوسط، بما في ذلك المراقبة البحرية.[1]

كما تشارك الجزائر في التدريبات البحرية التي تنظمها هذه المبادرة، والتي تركز على سيناريوهات مشتركة مثل عمليات البحث والإنقاذ ومكافحة التهريب، وتأمين الممرات البحرية واستثمرت الجزائر بشكل كبير في تحديث أسطولها البحري وتزويده بأحدث أنظمة المراقبة والرصد، مما يعزز قدرتها على مراقبة مياهها الإقليمية بفاعلية.

وبالتالي، يساهم هذا التطور في القدرات الوطنية بشكل مباشر في التعاون الدولي، حيث تكون الجزائر قادرة على تقديم بيانات دقيقة والمشاركة بفاعلية أكبر في العمليات المشتركة.

بشكل عام، تتركز مساهمة الجزائر في التعاون الدولي لمراقبة البحار على الأبعاد الأمنية المرتبطة بمحيطها المباشر، وتعمل ضمن أطر إقليمية لضمان استقرار وأمن غرب البحر المتوسط.

المبحث الثاني: التشريعات الوطنية ودورها الوقائي في حماية الملاحة البحرية

تعتبر التشريعات الوطنية الجزائرية في مجال الملاحة البحرية بمثابة درع وقائي يهدف إلى تأمين المياه الإقليمية والمصالح الاقتصادية للبلاد، وهو دور حيوي يتجاوز مجرد التنظيم القانوني ليلامس الأمن القومي والاستدامة البيئية، فمنذ الاستقلال، سعت الجزائر إلى بناء إطار قانوني متكامل يستند في جوهره إلى القانون البحري الجزائري الذي شكل حجر الزاوية في تنظيم جميع الأنشطة المتعلقة بالسفن والبحارة، والبضائع والمسؤوليات الناشئة عن النقل البحري، ولا يقتصر هذا الدور

[1] René Chapus, Le Droit Administratif General, tome 1, 15e, Montchrestien, Paris, 1996, p516

الوقائي على وضع القوانين، بل يمتد إلى تطبيقها الفعلي عبر آليات رقابية صارمة، حيث تتضافر جهود عدة هيئات رسمية على رأسها المصلحة الوطنية لحرس السواحل والإدارة البحرية المحلية لضمان امتثال جميع السفن العاملة في المياه الجزائرية للمعايير الدولية والمحلية للسلامة.[1]

وبالتالي، تترجم هذه الجهود الوقائية نفسها في عدة مستويات، أولها حماية الأرواح في البحر عبر فرض معايير فنية صارمة على بناء السفن وتجهيزاتها وتأهيل البحارة، مما يقلل من مخاطر الحوادث البحرية، وثانيها، حماية البيئة البحرية من التلوث، حيث تتبنى الجزائر التزاماتها الدولية بموجب اتفاقية ماربول، وتعززها بقوانين وطنية تجرم التخلص من النفايات أو الزيوت في البحر وتُرض عقوبات رادعة على المخالفين، أما المستوى الثالث، فهو ضمان الأمن البحري من خلال مكافحة الجرائم المنظمة مثل القرصنة، والتهريب والهجرة غير الشرعية، مما يساهم في إرساء بيئة بحرية آمنة ومستقرة.

ومنه سنتناول في هذا المبحث كل من القانون البحري الجزائري ودوره في حماية الملاحة البحرية في (المطلب الأول)، ثم نعرج إلى حماية السواحل والبيئة البحرية في (المطلب الثاني).

[1] Pierre Del volve, Le Droit Administratif, Dalloz, Collection connaissance du droit, 1994, p 39

المطلب الأول: القانون البحري الجزائري

تعتبر التشريعات الوطنية الجزائرية في مجال الملاحة البحرية بمثابة درع وقائي يهدف إلى تأمين المياه الإقليمية والمصالح الاقتصادية للبلاد وهو دور حيوي يتجاوز مجرد التنظيم القانوني ليلامس الأمن القومي والاستدامة البيئية، فمنذ الاستقلال، سعت الجزائر إلى بناء إطار قانوني متكامل، يستند في جوهره إلى القانون البحري الجزائري، الذي شكل حجر الزاوية في تنظيم جميع الأنشطة المتعلقة بالسفن، والبحارة والبضائع والمسؤوليات الناشئة عن النقل البحري[1]، ولا يقتصر هذا الدور الوقائي على وضع القوانين، بل يمتد إلى تطبيقها الفعلي عبر آليات رقابية صارمة، حيث تتضافر جهود عدة هيئات رسمية على رأسها المصلحة الوطنية لحرس السواحل والإدارة البحرية المحلية، لضمان امتثال جميع السفن العاملة في المياه الجزائرية للمعايير الدولية والمحلية للسلامة.[2]

تترجم هذه الجهود الوقائية نفسها في عدة مستويات أهمها حماية الأرواح في البحر عبر فرض معايير فنية صارمة على بناء السفن وتجهيزاتها وتأهيل البحارة، مما يقلل من مخاطر الحوادث البحرية وثانيها، حماية البيئة البحرية من التلوث، حيث تتبنى الجزائر التزاماتها الدولية بموجب اتفاقية ماربول وتعززها بقوانين وطنية تجرم التخلص من النفايات أو الزيوت في البحر وتفرض عقوبات رادعة على المخالفين، أما المستوى الثالث، فهو ضمان الأمن البحري من خلال مكافحة الجرائم المنظمة مثل القرصنة، والتهريب والهجرة غير الشرعية، مما يساهم في إرساء بيئة بحرية آمنة ومستقرة، وهكذا، فإن التشريعات الوطنية الجزائرية ليست مجرد نصوص قانونية، بل هي منظومة حيوية تهدف إلى استباق المخاطر والتصدي لها قبل وقوعها، مما يضمن استمرارية النشاط البحري بفعالية وأمان.

[1] حمايش عبد المالك: التعاون الأورو–مغاربي في مجال الهجرة غير القانونية، رسالة ماجستير، جامعة عنابة، 2007، ص 44.

[2] Jean François Auby, délégation du service public, guide pratique, Dalloz, Paris, 1997, p 16.

الفرع الأول: مواجهة تهديدات الأمن البحري

لكي يتم إحكام السيطرة الأمنية على المجال البحري وتأمين مراقبة المسطحات المائية الشاسعة يجب التعامل مع التهديدات الأمنية عبر استراتيجيات شاملة ووسائل تنفيذ متنوعة. يبدأ ذلك من خلال تشريعات تواكب التطورات الراهنة لسد الثغرات القانونية، ووضع خطط أمنية محكمة للتعامل مع التهديدات غير التقليدية، مع الأخذ في الاعتبار طبيعة المهام المطلوبة والتطور التكنولوجي المستمر.

فبخصوص مواجهة الإرهاب البحري، فإن الجزائر تمتلك خبرة فريدة في هذا المجال، حيث عانت من ظاهرة الإرهاب، وقد استثمرت هذه التجربة في صياغة آليات سياسية فعالة لمكافحة الإرهاب على المستويين الأمني والسياسي والإنساني.[1]

تجلت هذه الجهود في إصدار العديد من القوانين ومن بينها إصدار قانون الرحمة عام 1995 وقانون الوئام المدني عام 1999، الذي تم إقراره عبر استفتاء شعبي، وإصدار ميثاق السلم والمصالحة الوطنية الذي وافق عليه الشعب الجزائري عبر استفتاء عام 2005، غير أن هذه الإجراءات ساهمت في استسلام أعداد كبيرة من الإرهابيين، ومنعت القوات الأمنية من تحقيق أهدافها في إلحاق الضرر بالمنشآت الحيوية على طول الشريط الساحلي أو في البحر، وأهم الإجراءات المتخذة في ضبط الأشخاص المتورطين، حيث قامت السلطات الجزائرية بضبط الأشخاص الذين يشاركون في الأعمال الإرهابية أو يقدمون الدعم لهم.

– تأمين الأماكن الحساسة من خلال إزالة التحصينات الطبيعية والاصطناعية التي كانت تعتبر نقاطا للدعم الرئيسي للجماعات الإرهابية وتندرج هذه الخطوة ضمن سياسة الوقاية لمنع الحوادث الإرهابية قبل وقوعها.

[1] Jean François Auby, les services publics locaux, collection Que sais-je ? Paris, 1997, p 16. Voir: le site www.quesaisje.com le 04/03/2025 à 21.00.

- الاعتماد على جهاز الاستعلامات، حيث تم الاعتماد بشكل كبير على جهاز الاستخبارات الذي يعد الأداة الرئيسية لدعم السلطات الأمنية بالمعلومات اللازمة لمنع الأعمال الإرهابية.
- التأثير النفسي، تم استخدام العمليات الإرهابية وتصويرها بهدف تحطيم معنويات الإرهابيين.
- تطوير القطاع البحري، وهنا خصصت الجزائر جزء كبير من ميزانيتها لتدعيم القوات النظامية وشراء قطع بحرية حربية.
- المراقبة الدقيقة، تم تكثيف المراقبة البحرية والسفن النشطة على طول السواحل وإقامة نقاط مراقبة عند مداخل الموانئ والقيام بدوريات بحرية على مدار الساعة، بالإضافة إلى تشديد الرقابة على المنشآت الحساسة بالقرب من البحر والسفن القادمة من وإلى الموانئ.

أما عن الهجرة غير الشرعية، فتعد هي الأخرى من بين التهديدات التي واجهت أجهزة الأمن والسلامة البحرية في الجزائر هي الهجرة غير الشرعية التي ازدادت بشكل ملحوظ منذ عام 2005 يعود هذا الارتفاع إلى عدة عوامل، أهمها السياسات الأوروبية التي تمنح تأشيرات وتتبنى سياسات انتقائية للشباب.

تستغل شبكات التهريب البحرية شساعة الواجهة البحرية الوطنية وقربها من الضفة الشمالية للبحر المتوسط، إسبانيا أقل من 150 كيلومترا وإيطاليا أقل من 250 كيلومترا، وتعمل على تهريب المهاجرين على متن قوارب لا تستوفي شروط السلامة المحددة قانون.[1]

[1] Loi N 93/122 Du 09 janvier 1993, relative à la prévention de la corruption et la transparence de la vie économique et des procédure publiques. JO FR N 25 du 30 janvier 1993, modifié par la loi N 2001/1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes réformes caractère économique et financier. Voir le site web www.légifrance.gouv.com vu le 22/03/2025 à 16:00.

وفي نفس السياق، تستقبل الدول الأوروبية المهاجرين غير الشرعيين ذوي الكفاءات العالية والحاصلين على شهادات عليا بينما تقوم بتفريغ الدول الأفريقية من طاقاتها وكفاءاتها العلمية، فتعتبر الجزائر أن مكافحة الهجرة غير الشرعية من أهم أولوياتها ولتحقيق ذلك[1] تم وضع استراتيجيات أمنية محكمة تتمثل في استخدام أجهزة متطورة للرصد والمراقبة على طول الشريط الساحلي، ونظرا للآثار السلبية للهجرة غير الشرعية على المستويات الاجتماعية والسياسية والأمنية والاقتصادية، فقد صنفتها الجزائر في المرتبة الثانية من حيث الخطورة بعد ظاهرة الإرهاب وأصبح جهاز حرس السواحل مسؤول عن وضع خطة تسمح باعتراض المهاجرين في البحر والبر.

وفي ظل هذه الإجراءات تم تعديل الإطار القانوني لتجريم الهجرة غير الشرعية، كما صدر القرار الوزاري المشترك في 7 ديسمبر 2017 لتنسيق الجهود بين مختلف الهيئات الأمنية ومصالح الجمارك بهدف مراقبة الشريط الساحلي والحد من نشاط شبكات تهريب المهاجرين.[2]

وأخيرا الجريمة المنظمة، لمواجهة الجريمة المنظمة بعد أن فشلت الأساليب التقليدية في مكافحتها استحدث المشرع الجزائري أساليب تحقيق جديدة، أبرزها:

- أسلوب التسرب هو عمل إيجابي يسمح لضابط الشرطة بالتغلغل في مكان أو تنظيم إجرامي يصعب اختراقه بهدف الكشف عن الحقائق وجمع الأدلة المادية.
- استمرار أساليب التحقيق، فعلى الرغم من مخاطرها سمح المشرع الجزائري باستخدام أساليب التحقيق المتطورة هذه لملاحقة الجرائم التي تقع في المناطق البحرية، ومن بين هذه الأساليب:

[1] D'orientation N 92/125 du 06 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République, JO N 33 Du 08 février 1992. février 1992. Voir le site web www.légifrance.gouv.com vu le 22/03/2025 à 16 :00.

[2] كمال مصطفى: القانون البحري. ط2، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 44.

- اعتراض المراسلات، حيث يتم اعتراض المكالمات السلكية واللاسلكية وتسجيل المحادثات بين المجرمين، وكذلك المحادثات بين قواربهم ومواقعهم، بهدف جمع المعلومات.[1]
- التسليم المراقب، ويعتبر أحد الاستراتيجيات الأمنية لمكافحة الجريمة المنظمة ويمكن للسلطات أن تسمح بمرور شحنات مشبوهة أو بضائع مهربة عبر المياه الإقليمية لدولة أو أكثر من أجل كشف جميع أطراف الشبكة الإجرامية.
- الترصد الإلكتروني، بدأت الجزائر رسميا في استخدام الأساور الإلكترونية لمراقبة المتهمين، حيث يرتدي المتهمون هذا السوار خلال فترة التحقيق.

وبطبيعة الحال، تعمل المصالح الوطنية لحرس السواحل على مكافحة جميع التهديدات التي تهدد الأمن البحري، تتنوع أساليب الشرطة في البحر وتختلف طرق تدخلها حسب طبيعة الموقف الذي تواجهه.

أ- تقنيات التدخل على متن السفن:

هناك العديد من الطرق للتدخل على متن السفينة حسب طبيعة الموقف، ومنها:

1- **الاقتراب والاستطلاع:** يقوم أفراد حرس السواحل بالاقتراب من السفن الخاصة أو التجارية عندما يشتبه بوجود مخالفة، يشترط أن يكون هذا الاقتراب مبنيا على دلائل قوية، ويتم بواسطة قارب حربي يقوده أفراد من طاقم السفينة.[2]

[1] مجد هامل: مداخلة بعنوان "إبرام الصفقات العمومية على ضوء المرسوم الرئاسي 15-247 إضفاء للمرونة أم تعزيز للرقابة"، ألقيت بمناسبة الملتقى الدولي للصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام في ظل المرسوم الرئاسي 15-247 بتاريخ 18 و19 أكتوبر 2016، جامعة المسيلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

[2] Auby Jean Francoie : La délégation de service public, Edition, Paris, 1995.

حق الزيارة المعترف به للسفن الحربية على السفن الأخرى التي لا تحمل علم البلد، هو حق تم تناوله في المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يمنع هذا الحق إذا لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في السفينة.

تشمل أسباب الاشتباه:

- أن تكون السفينة متورطة في أعمال القرصنة.
- أن تكون السفينة متورطة في تجارة الرقيق.
- أن تكون السفينة متورطة في البث الإذاعي غير المصرح به.
- أن تكون السفينة بدون جنسية.

2- **تحويل مسار السفينة:** هذا الأسلوب يتطلب من سفينة الشرطة البحرية أن تصدر أمر بتحويل مسار السفينة التجارية للتحقيق، هذا الإجراء يتماشى مع القانون الفرنسي الذي يمنح القائد الحق في تغيير مسار سفينة حربية وتحديد اتجاهها بالتنسيق مع سلطات مراقبة العمليات.[1]

ب- تقنيات التدخل في عرض البحر:

تتضمن تقنيات التدخل في عرض البحر المرافقة والمطاردة وتدمير السفينة في الحالات القصوى.

1- مرافقة السفينة: يتم وضع سفينة تحت المراقبة العملياتية، على سبيل المثال، قامت البحرية الفرنسية عام 2007 بتنفيذ عملية ALCYON لمرافقة سفن برنامج الغذاء العالمي في الصومال لضمان حمايتها ومراقبتها خلال تلك الفترة.

[1] علاء الدين عفيفي: الإعلام والبيئة، دار المعتز، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2010، ص 87.

2- المطاردة: يحق لأفراد حرس السواحل المطاردة المستمرة للسفن المشتبه بها، لمنعها من محاولة التهرب من القوانين واللوائح الساحلية، يخضع هذا الحق لشروط محددة:

- لا يجوز ممارسة حق المطاردة إلا من قبل السفن المخولة بمهام الشرطة البحرية والتابعة للدولة الساحلية.
- لا يجوز مواصلة المطاردة خارج حدود المياه الإقليمية أو المناطق المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة مستمرة ولم تنقطع.
- لا يسمح بحق المطاردة البحرية إلا إذا كانت هناك أسباب قوية تثبت أن السفينة الأجنبية قد انتهكت قوانين الدولة الداخلية.

وهنا تجدر الإشارة إلى أن ي مصطلح "المطاردة الحثيثة" يعرف بأنها تتوقف لحظة تلقي السفينة إشارة ضوئية أو صوتية بالوقوف، والتي يمكنها رؤيتها أو سماعها بوضوح.[1]

3- تدمير سفينة:

تدمير السفينة يعتبر أمر استثنائي لا يجوز اللجوء إليه إلا في حالات الضرورة القصوى وتحديدا في حالة الدفاع عن النفس كما هو منصوص عليه في المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة فإذا كانت السفينة المعتدى عليها في وضع يستدعي الدفاع عن النفس، يحق لها إلحاق الضرر بالسفينة المعتدية أو حتى تدميرها.[2]

[1] المعجم الوجيز: معجم اللغة العربية، دار التحرير للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1980، ص 66.

[2] إبراهيم نجار: المعجم القانوني عربي-فرنسي، مكتبة لبنان، الطبعة الثانية، لبنان، 1988، ص 56.

وتعتبر حادثة السفينة INS Tabar التابعة للبحرية الهندية في نوفمبر 2008، مثالا بارزا على تدمير السفينة، عندما تعرضت السفينة لهجوم من قراصنة، اعتبرت سفينتهم سفينة قرصنة وقامت البحرية الهندية بالرد السريع، مما أدى إلى إغراق السفينة المعتدية.

لاحقًا، تبيّن أن تلك السفينة كانت في الأصل سفينة صيد تايلاندية تحولت إلى سفينة قرصنة مما يؤكد على ضرورة اتخاذ قرارات دقيقة في مثل هذه الحالات.

الفرع الثاني: مواجهة تهديدات السلامة البحرية

يمتاز قطاع النقل البحري بأهمية استراتيجية، إلا أنه يواجه تهديدات ومخاطر تهدد سلامة الملاحة البحرية وتتطلب تضافر الجهود الدولية والمحلية لمواجهتها بفعالية، وتتنوع التهديدات التي تواجه السلامة البحرية لتشمل التلوث البيئي الناتج عن التسربات النفطية والحوادث البحرية مثل الاصطدام والجنوح، بالإضافة إلى أعمال القرصنة والجرائم المنظمة.

ولمواجهة هذه التهديدات تم تطوير منظومة دولية وقائية تعتمد على التعاون بين الدول والمنظمات العالمية وتستند إلى قوانين واتفاقيات دولية، ورقابة مشددة على السفن في الموانئ وجهود تنسيقية وتدريبية مستمرة، فكل هذه الجهود تهدف إلى تحقيق بيئة بحرية آمنة ومستدامة تضمن حماية الأرواح والممتلكات وتحافظ على البيئة البحرية من التلوث والتدهور.[1]

[1] Clark RB Marine pollution, Fourth edition. Clarendon press, oxford 1997, p 5-6

أولا: فيما يخص التلوث البحري

يشكل نقل مائة مليون طن من النفط سنويا عبر السواحل الجزائرية قلقا متزايدا من التلوث المحتمل الذي قد ينجم عن أي تسرب للمواد النفطية، هذا الأمر يهدد أمن الشريط الساحلي الجزائري الذي يتجاوز طوله 1600 كيلومتر، كما أن هاجس التسربات النفطية في حوض البحر الأبيض المتوسط يثير الكثير من المخاوف.

فمنذ عام 1977 شهدت المنطقة أكثر من 500 حادث تسرب نفطي، ما أدى إلى تداعيات بيئية، صحية، واقتصادية، ولمواجهة هذا التهديد أطلقت وزارة البيئة برنامج عاجل يهدف إلى تعزيز قدرات العاملين في القطاع وتفعيل الأجهزة المتخصصة، ويتم هذا بالتعاون مع المركز الإقليمي للمنظمة البحرية العالمية في مالطا ومع مركز الأبحاث والتجارب للتلوث البحري في فرنسا، بالإضافة إلى التنسيق مع برامج الأمم المتحدة.[1]

كما تعمل الجزائر بجهد مضاعف على مكافحة التلوث البحري الناجم عن المحروقات، هذه المهمة المشتركة التي تقوم بها وزارات الدفاع، الداخلية، النقل، الطاقة والبيئة، تركز على تحديد وتقييم مخاطر تدهور جودة المياه وتقديم تنبؤات حول النتائج المتوقعة، بهدف إيجاد حلول فعّالة للحفاظ على البيئة البحرية ومنع تدهورها.[2]

[1] David Ruzie, Droit international public, 15ème edition, Dalloz, 2000, p 147.

[2] تقرير الأمين العام للجمعية العامة، المحيطات والبحار، الدورة 63، 10/03/2008، ص16.

ثانيا: فيما يخص الأخطار والحوادث البحرية

للحد من حوادث السفن التي تحمل أعلامها أو التي تزور موانئها تقوم الجزائر بتطبيق أحكام المعاهدات الدولية التي وقعت عليها، وذلك بفرض رقابة على السفن، تتيح هذه الرقابة تفتيش السفن الأجنبية عند دخولها الموانئ للتأكد من أنها آمنة وتلتزم بالمعايير المحددة المتعلقة بالمعدات، الطاقم وهيكل السفينة، إذا تبين أن السفينة مخالفة، يمكن احتجازها إلى أن تمتثل للمعايير الدولية المتفق عليها.

كما تتطلب الرقابة الفعالة على السفن تعاون بين الموانئ على الصعيدين الإقليمي والعالمي وقد أدت حوادث سابقة ناجمة عن عيوب فنية إلى قلق العديد من الدول، مما شجع على توقيع مذكرات تفاهم بشأن رقابة الموانئ على السفن، وتعمل المنظمة البحرية الدولية بشكل رئيسي على تعزيز هذه الاتفاقات الإقليمية.

المطلب الثاني: حماية السواحل والبيئة البحرية

للبيئة الساحلية والبحرية أهمية بالغة في مختلف جوانب الحياة، سواء الاجتماعية أو الاقتصادية أو السياحية أو حتى التاريخية والثقافية، تتمتع هذه المناطق بحماية قانونية على الصعيدين الدولي والمحلي ويأتي في مقدمة القوانين الجزائرية المتعلقة بهذا المجال القانون رقم 02-02، وبطبيعة الحال، يهدف هذا القانون إلى حماية وتطوير البيئة الساحلية والحفاظ على التوازن البيئي في الواجهة البحرية مع الأخذ بالاعتبار شروط التنمية المستدامة، وهذا يشمل احترام أدوات تهيئة وتعمير السواحل والمناطق السكنية والصناعية والسياحية بهدف تحقيق توازن مستدام لجميع الكائنات الحية ومكونات البيئة المختلفة.

ومن ثم سنتناول في هذا المبحث كل من مفهوم البيئة الساحلية في (الفرع الأول)، ثم نعرج إلى تحديد الجزاءات المقررة لحماية هذه السواحل والبيئة البحرية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم البيئة الساحلية

تعتبر البيئة الساحلية والبحرية جزء حيوي من النظام البيئي وتتمتع بأهمية كبيرة على المستويات الاجتماعية، الاقتصادية والبيئية وحتى التكنولوجية، لذا، تستوجب حماية فعالة سواء كانت حماية وقائية أو إدارية أو حتى قضائية.

ولقد أجريت العديد من الأبحاث والدراسات التي ركزت على أهمية هذه البيئة مع التركيز على الكائنات الحية التي تعيش فيها، مثل النباتات البحرية والبرية أو الحيوانات، لكن لم يتم التطرق بشكل كافٍ إلى المشاكل التي تواجهها البيئة البحرية بسبب الأنشطة البشرية.

أولا: المقصود بالبيئة الساحلية

لفهم مصطلح "البيئة الساحلية"، من الضروري تحديد مفهوم البيئة بشكل عام، حيث يعرّف معظم الباحثين البيئة بأنها الإطار الذي يشمل حياة الإنسان وصحته في المجتمع، هي مجموعة من العناصر المختلفة، سواء كانت عناصر طبيعية مثل الحيوانات والنباتات والعوامل الطبيعية أو عناصر من صنع الإنسان التي يتفاعل معها الإنسان.[1]

[1] James B. Morell, The Law of the Sea: An Historical Analysis of the 1982 Treaty and Its Rejection by the United States, McFarland, Jefferson, NC, 1992, p. 200.

وتهدف هذه البيئة إلى تحقيق التوازن بين مكوناتها لضمان حياة أفضل لجميع الكائنات الحية التي تعيش فيها، بالإضافة إلى ذلك، تشمل البيئة كل ما هو خارج نطاق الإنسان، مثل الغازات والهواء، والعناصر المائية من محيطات وبحار والظواهر الطبيعية مثل الغابات والأشجار.[1]

ووفقا للمؤتمر الذي عقدته اليونسكو في باريس عام 1968، عرفت البيئة بأنها كل ما يحيط بالإنسان ويؤثر عليه، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، بما في ذلك الأنشطة البشرية والظروف الأسرية والمدرسية والاجتماعية.

ومنه، يعرف النظام البيئي بأنه مجموعة من المكونات الحية وغير الحية التي تشكل نظام متكامل مثل الكائنات الحية والحيوانات والمواد غير الحية التي تتفاعل مع بعضها البعض، وتتشارك في علاقات متبادلة ضمن النظام البيئي المحلي.

ومنه، يعد مصطلح البيئة الساحلية أكثر تعقيد من التعريفات العامة للبيئة، ولذلك، يجب أن نحدد العناصر التي يتكون منها هذا المفهوم، وفقا للقانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فيفري 2002 والمتعلق بحماية السواحل وتهيئة شواطئها.[2]

أ- الشريط الساحلي:

يشمل الشرط الساحلي الأجزاء البحرية والبرية التي تتعرض لتأثيرات البحر، يمتد هذا الشرط إلى مسافة 800 متر من بداية الشاطئ، ويضم كل من السهول الرسوبية والجبال القريبة من البحر التي لا تغمرها مياه البحر بشكل دائم والسهول الساحلية التي لا يزيد ارتفاعها عن ثلاثة كيلومترات

[1] القانون رقم 02-02، المؤرخ في 5 فيفري 2002 والمتعلق بحماية السواحل وتهيئة شواطئها، ج. ر. عدد 10، الصادرة سنة 2002.

[2] Michelle Prieur, Droit de L'environnement, 4ème Edition, Dalloz, 2001, P 19.

وتصل إليها مياه البحر، الأحواض الغابية، الأراضي الفلاحية، المناطق الرطبة، وتعدّ جميعها جزء من البيئة الساحلية لأنها تتأثر بالبحر.[1]

كما يشمل الشرط الساحلي المواقع التي تحمل قيمة طبيعية أو ثقافية أو تاريخية.

ب-المنطقة الشاطئية:

استنادا إلى ما ذكر سابقا حول الشريط الساحلي، فإن المادة الثامنة من القانون رقم 02-02، تضيف بأن الساحل يشمل مناطق معينة تستوجب الحماية، تدعى هذه المناطق بـ"المناطق الشاطئية" وتتضمن:

- الشواطئ الطبيعية.
- الجزر والجزيرات.
- المياه البحرية الداخلية.
- سطح البحر الإقليمي وباطنه.

ولقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (جاميكا) التي تم توقيعها في مونتيغوباي في 10 ديسمبر 1982، مفهوم المياه البحرية الداخلية والبحر الإقليمي.

كما وافقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 96-05 الصادر في 10 جانفي 1996، والذي يتضمن الموافقة على قانون البحار[2]، كما صدقت عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 الصادر في 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فإن اصطلاح المياه الداخلية ينصرف إلى المساحات المائية الأكثر قربا، بل التصاق بالساحل أو هي

[1] Michelle Perier, Op. cit, p 20.

[2] الأمر رقم 96-05 الصادر في 10 جانفي 1996، يتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

تلك المياه التي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي والبحر الإقليمي عموما، هو مساحة من البحر متاخمة لسواحل الدولة، تمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية وبمعنى آخر هو رقعة من البحر تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعالي البحار من جهة أخرى.

ثانيا: أهمية البيئة الساحلية

تكتسب المناطق الساحلية أهمية كبيرة في التخطيط الوطني، حيث يحدد القانون رقم 10-02 المؤرخ في 29 جوان 2010، يتضمن المصادقة على المخطط الوطني لتهيئة الاقليم[1]، حدودها ويضع خطة شاملة لتنميتها هذه الأهمية لا تقتصر على الجوانب الاقتصادية والاجتماعية فحسب، بل تمتد لتشمل الجوانب السياحية والبيئية والاستراتيجية

فمن الناحية الاجتماعية تعد المناطق الساحلية مراكز تجمع سكاني، فهي غنية بالأنشطة التي توفر فرص عمل ومصادر دخل وتلبي الاحتياجات الأساسية للمجتمع من تعليم ومواصلات ومرافق عامة.

أما اقتصاديا، فتتميز المناطق الساحلية بوجود الموانئ التي تعتبر محركات رئيسية للنمو الاقتصادي من خلال تسهيل حركة الاستيراد والتصدير، كما أن وجود السهول والغابات في هذه المناطق يدعم النشاط الفلاحي، مما يعزز من أهميتها الاقتصادية.

[1] القانون رقم 10-02 المؤرخ في 29 جوان 2010، يتضمن المصادقة على المخطط الوطني لتهيئة الاقليم، ج. ر. عدد 61، لسنة 2010.

لا شك أن المناطق الساحلية تعتبر من أهم الوجهات السياحية، حيث تتميز بوجود شواطئ رملية مثالية للاستجمام والسياحة، كما تتميز هذه المناطق بمناخها المعتدل وطبيعتها الخلابة التي تضم غابات جبلية متنوعة.

يعتبر الشريط الساحلي الجزائري منطقة جذب سياحي رئيسية ولتحقيق التنمية المستدامة، تعطى الأولوية للمشاريع السياحية، للوهلة الأولى قد يبدو أن هناك تعارضا بين حماية البيئة والتنمية السياحية، إلا أن البعد البيئي أصبح أولوية في التشريع الجزائري، خاصة تلك المتعلقة بتعزيز السياحة وحماية الساحل.

وفي هذا الصدد، تؤكد المادة 10 من القانون رقم 02-02 على ضرورة حماية وتثمين الشريط الساحلي[1]، حيث يتضمن هذا القانون وجوب حماية جميع الأراضي الساحلية والبحرية، مثل:

- المساحات الطبيعية البرية.
- الشواطئ الصخرية.
- الكثبان الرملية.
- السبخات.
- المستنقعات والبحيرات الشاطئية.
- الغابات.
- المناطق المشجرة.
- الطبقات المائية.

[1] القانون رقم 02-02، المؤرخ في 05 فيفري 2002، يتعلق بحكاية الساحل وتثمينه، ج. ر. عدد 10، الصادرة في 12 فيفري 2002.

- الجزر والجزيرات.

كما يشمل الحماية المواقع ذات القيمة الإيكولوجية والعلمية، مثل الشعاب المرجانية والأعشاب والكائنات البحرية الموجودة تحت سطح البحر.

الفرع الثاني: العقوبات المقررة لحماية السواحل والبيئة البحرية

يشكل القانون البحري أحد أهم الركائز لحماية البيئة البحرية، حيث يلعب دور محوري في تحديد الأفعال التي تعد جرائم بيئية وتفرض عليها عقوبات، شمل هذه الأفعال:

- إلقاء أو صب المواد الملوثة في المياه الإقليمية.
- تخريب أو تدمير الوسط الطبيعي للكائنات البحرية والنباتات.
- إتلاف المناطق الساحلية وتغيير طبيعتها.

يعاقب مرتكبو هذه الأفعال بعقوبات تختلف حسب خطورة الفعل، وتشمل الغرامات، بالإضافة إلى عقوبات سالبة للحرية، كما يمكن للقضاء أن يأمر بإيقاف السفن أو الآليات المستخدمة في ارتكاب هذه المخالفات وتؤكد هذه الإجراءات أن حماية السواحل والبيئة البحرية هي أولوية قصوى وأن القوانين تسعى لتحقيق الردع الفعلي والحد من الأضرار التي تلحق بالبيئة.[1]

يشير القانون الدولي إلى أن حماية البيئة البحرية والموانئ تتجاوز مجرد الإجراءات الوقائية لتشمل فرض عقوبات صارمة على أي اعتداءات بيئية وتتضمن العقوبات المقررة لهذه الجرائم غرامات مالية باهظة، يمكن أن تصل إلى مبالغ كبيرة لردع المخالفين.

[1] لقد جاء المؤتمر الثالث لقانون البحار (86) بنظام قانوني قائم بذاته، خاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة لخدمة أغراض متعددة 1982 في الجزء السادس لها والمكون من 21 مادة (75 إلى 55) ويؤسس لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة.

كما يمكن أن تُفرض عقوبات بالسجن على الأفراد المسؤولين عن الأضرار الجسيمة، وتؤكد هذه العقوبات أن حماية البيئة البحرية هي مسؤولية قانونية، وأن القوانين تسعى بقوة لضمان تنفيذها بشكل فعال وسريع.

أولا: حماية البيئة الساحلية في القضاء المدني

لا يسمح باللجوء إلى القضاء المدني لطلب تعويض أو جبر للضرر الذي يلحق بالمناطق الساحلية والبحرية، إلا إذا كان للشخص صفة ومصلحة وأهلية، الهيئة المخولة باللجوء إلى القضاء هي الإدارة المعنية بتسيير وحماية السواحل.

تعتبر السواحل جزء من الأملاك الوطنية العمومية، ووفقا للمادة 134 من القانون 90-30، تخضع هذه الأملاك لإدارة وزارة المالية، وبناءً على ذلك، تتولى مديرية أملاك الدولة على المستوى المحلي والولائي والبلديات مسؤولية حماية هذه الأملاك من أي ضرر.

ويحق لمديرية أملاك الدولة أو الولاة أو رؤساء المجالس الشعبية البلدية اللجوء إلى القضاء وفقا لأحكام المادة 10 من القانون 90-30، كما تنص المادة 3 من القانون 02-02 على أن الجمعيات والمنظمات الناشطة في مجال البيئة وحماية الإقليم يمكنها المشاركة في إدارة وتنمية وحماية السواحل.

بناء على هذا الفهم، يجوز للجمعيات الناشطة في مجال حماية البيئة رفع دعاوى قضائية ضد المخالفين لإلزامهم بجبر الضرر الذي يلحق بالساحل، ووفقا للقانون 12-06 المتعلق بالجمعيات[1] فإن الجمعية هي تجمع لأشخاص يشتركون بهدف تعزيز الأنشطة في المجال العلمي والبيئي وغيرها من المجالات، كما يجب أن تندرج مواضيع أنشطتها وأهدافها ضمن الصالح العام.

[1] القانون 12-06، المؤرخ في 12 جانفي 2012، المتعلق بالجمعيات، ج. ر. عدد 02، الصادرة بتاريخ 15 جانفي 2012.

كما أن المادة 17 من نفس القانون تؤكد حق الجمعية في التقاضي واتخاذ الإجراءات القانونية أمام الجهات القضائية، وتعطى الجمعيات الحق في التقاضي لرفع دعاوى تتعلق بالأضرار الخطيرة التي تمس البيئة الساحلية والبحرية، هذا الحق مستمد من المادة 34 من القانون 06-12 التي تحدد شروط الاعتراف بالصالح العام وكيفية تنظيمه.[1]

لا يهمنا عمل الجمعيات التي كانت في إطار قانون 90-31، والتي يجب أن تتوافق مع القانون الجديد في أجل أقصاه سنتان، ابتداءً من تاريخ صدوره، لأن تدخلها يعتبر محتشما وفي غالب الأحيان ترفض دعواها بحجة انعدام الصفة في التقاضي.

أخيرا، أي طلب قضائي يتعلق بإزالة أو تدارك ضرر أو مانع ناتج عن مخالفة أحكام القانون 02-02، يحق لإدارة اللجوء إلى القاضي المدني، ممثلة بمفتش البيئة، وذلك وفقا للمادة 44 من نفس القانون، والمادتين 1 و2 من المرسوم التنفيذي 98-276 الصادر بتاريخ 12 سبتمبر 1998، الذي يؤهل الموظفين الممثلين للإدارة المكلفة بالبيئة أمام المحاكم.

ثانيا: اختصاصات القاضي المدني في الدعاوى المرفوعة

أ- الاختصاص المحلي:

ترفع الدعاوى المتعلقة بالعقارات أو الأعمال العقارية أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها العقار، وبما أن السواحل تعتبر من الأملاك الوطنية العقارية، فإن الاختصاص القضائي بحماية هذه الأملاك يعود للجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها.

[1] القانون 90-30 المتضمن للأملاك الوطنية، ج. عدد 52، مؤرخة في 02 ديسمبر 1990.

ب- الاختصاص النوعي:

بسبب عدم وجود قواعد اختصاص خاصة في قانون 02-02 وقانون الأملاك الوطنية، نعود إلى القواعد العامة المحددة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، كما أن الدعاوى المرفوعة وفقا لقانون 02-02 تهدف إلى جبر الضرر أو إعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية أو الحصول على تعويض عن الضرر الذي لحق بالأملاك.

القانون يمنح القاضي المدني المختص في أصل النزاع وموضوعه صلاحية واسعة، حيث يمكنه اتخاذ بعض الإجراءات والتدابير الخاصة لحماية الأملاك في حالات الخطر المحدق أو الضرر الحاصل بالبيئة الساحلية، غالبا ما تكون هذه التدابير وقائية.

وفقا للمادة 39 من قانون الأملاك الوطنية، يكون قاضي الأمور المستعجلة هو المختص بالفصل في الدعاوى التي ترفعها الجهات المخولة بتمثيل الأملاك الوطنية العمومية، هذه الدعاوى تهدف إلى جبر الضرر أو إعادة الحال إلى ما كانت عليه، أو التعويض عن الضرر سواء كان ذلك بناء على الخطأ أو المسؤولية التقصيرية أو حراسة الشيء.

يؤكد هذا الأمر أيضا في المادة 44 من قانون 02-02، حيث يمنح القاضي، بناء على طلب من الإدارة المختصة، صلاحية إصدار أمر باتخاذ أي إجراء ضروري لتجنب أو تخفيف خطر أو ضرر قد ينتج عن مخالفة الواجبات المنصوص عليها في القانون.

ج- اختصاصات قاضي الأمور المستعجلة:

وفقا للمادة 299 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، يمكن اللجوء إلى قاضي الأمور المستعجلة لطلب اتخاذ تدابير احترازية عند وقوع ضرر أو خطر محدق بالبيئة أو عند الحاجة إلى مواجهة أي من هذه المخاطر دون المساس بأصل الموضوع.

في جميع الحالات يبقى تقدير عنصر الاستعجال من صلاحيات القاضي وقد سهل قانون الإجراءات المدنية والإدارية مهمة قاضي الأمور المستعجلة، حيث نص في المادة 300 على أنه يمكن له الفصل في الموضوع، ويجوز له تجاوز الأمر الصادر في حق الشيء المقضي فيه.[1]

عند التمعن في المادة 29 من القانون 03-10 المتعلق بالمجالات البحرية، نجد أنها تعتبر مناطق خاضعة لأنظمة خاصة لحماية الموقع، الأرض، النباتات، والحيوانات، وقد تم تفصيل ذلك بشكل أكبر في القانون رقم 11-02 الذي يتعامل مع الأضرار البيئية.

كما أن أساس التعويض هنا يركز على الضرر نفسه، وليس على الخطأ، وهذا ما يعرف بمبدأ "الملوث الدافع" الذي نصت عليه المادة 07 من القانون 03-10 تحت عنوان "الأحكام"، ويعني هذا المبدأ أن كل شخص يسبب ضرر بيئي يتحمل مسؤولية تعويض الأضرار الناتجة عن نشاطه.

1- التعويض العيني:

هذا النوع من التعويض هو ما يطالب به المدعي غالبا، وفقا للمادة 691 من القانون المدني ينص القانون على ضرورة إعادة المكان إلى حالته الأصلية ويجوز طلب إزالة الضرر إذا تجاوز الحد المألوف، يأخذ القاضي في الاعتبار العرف وقانون البيئة عند إصدار حكمه بإعادة الوضع إلى ما كان عليه وفي حالة عدم التزام صاحب المنشأة بذلك، يمكن للقاضي إلزامه بتنفيذ الحكم عبر الغرامات التهديدية.

[1] معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن 1924، تم الاطلاع عليها على الموقع الإلكتروني:

www.admiraltylawguide.com

2- التعويض النقدي:

يلجأ إلى هذا النوع من التعويض عندما يستحيل إعادة المكان إلى حالته الأصلية على سبيل المثال، إذا تسببت منشأة صناعية للإسمنت في انبعاث غازات أدت إلى إصابة العديد من المواطنين بأمراض الجهاز التنفسي، وإتلاف المحاصيل الزراعية والساحل، فإن الحل الأمثل هنا هو التعويض النقدي.[1]

في هذه الحالات، لا يمكن إعادة الوضع إلى حالته الأصلية ويمنح القاضي سلطة تقديرية في تحديد مبلغ التعويض ويعتمد في ذلك على تقرير الخبرة في بعض الحالات، يمكن أن يكون التعويض جزء من المسؤولية الجزائية، مما يسمح للمتضرر بالانضمام إلى الدعوى العمومية كطرف مدني للمطالبة بحقه.

ثالثا: الحماية الجزائية للسواحل والبيئة البحرية

على عكس التشريع الفرنسي وبعض التشريعات العربية لم يعرف المشرع الجزائري ما يقصد بـ"الجريمة البيئية"، بل قام بتحديد أركان كل جريمة تقع على البيئة الساحلية والبحرية بشكل منفرد ونتيجة لذلك، هناك مجموعة كبيرة من القوانين التي تتناول الجرائم الواقعة على البيئة الساحلية والبحرية.[2]

[1] محمود جاسم نجم الراشدي: ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2014، ص 16.

[2] سعيدان علي: حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيماوية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008، ص 90 .

هذا التعدد والتشتت في النصوص القانونية أدى في كثير من الأحيان إلى خلط القضاة في الجزائر بين التكييف القانوني والحكم بالعقوبة، كما أنه لا يوجد تنسيق بين القوانين التي لها قواسم مشتركة في متابعة الجرائم الناتجة عن الاعتداءات على البيئة في الساحل والبحر. وفي النهاية، قد ينتهي الأمر بالقاضي الجزائري إما بتبرئة المتهم أو بإدانته على أساس قوانين مختلفة.

وهكذا، تتسم القوانين التي تتناول الجرائم الناتجة عن التعديات على البيئة في السواحل والبحار بعدم وجود قواسم مشتركة بينها، مما يجعل متابعة هذه الجرائم أمر صعب وغالبا ما ينتهي الأمر بالقاضي الجزائري إما بتبرئة المتهم أو بإدانته بناء على قانون لا يتلاءم مع الواقعة، وذلك لعدم وجود نص قانوني محدد أو عقوبة على الفعل الجرمي الذي قام به المعتدي.

لا يمكن التحدث عن موقف المحكمة العليا في هذا الشأن لعدم وجود قرارات مباشرة تتكلم عن البيئة البحرية والساحلية، لكن هناك قرارين يشيران إلى طريقة غير مباشرة للقرارات الأولى وأحد هذه القرارات والصادر من المحكمة العليا، الغرفة الجنائية، بتاريخ 10 أوت 2008، يتعلق بقضية ضد المتهمين بتفريغ مواد ملوثة في البحر.

كما أصدر قضاة المحكمة العليا قرار ينقض الحكم ويستبدل الحكم بالبراءة للمتهم، بناء على أن القانون الذي يحدد حماية البيئة والحكم على مرتكبي الجرائم البيئية، وهو المادة 210 من قانون الملاحة البحرية ونصوص مواد من قانون حماية البيئة، قد ألغيت، وذلك بناء على قرار المحكمة العليا بتبرئة المتهمين.[1]

[1] David Ruzi: Op. cit. p 66.

وبعد استئناف النيابة العامة للحكم، قضت المحكمة العليا بأن المادة 66 من قانون حماية البيئة لا تزال سارية وأن الحكم ببراءة المتهمين كان بناء على أن الفعل ليس مجرد تفريغ للمواد الملوثة في البحر، بل يرتكز على أن المتهمين قاموا بإلقاء نفايات.

كما تمتلك الجزائر حاليا وزارة مختصة بالبيئة والطاقات المتجددة والتنمية المستدامة، مما يعكس اهتمام الدولة المتزايد بهذا القطاع وفي سنة 2012، تم إصدار الأمر رقم 10-31 الذي يعدل قانون العقوبات في مجال الجرائم البحرية ونص هذا الأمر على إنشاء محكمة بحرية جديدة للنظر في المخالفات البحرية، بحيث تتكون من قاضيين مساعدين يتمتعان بخبرة في مجال الملاحة البحرية بالإضافة إلى ثلاثة قضاة محترفين، أما سنة 1990، صدر القانون رقم 90-29 الذي تضمن التعمير البيئي والقانون رقم 05/04 في عام 2004 المتعلق بحماية البيئة، وقد تمت المصادقة عليهما بموجب المرسوم الرئاسي رقم 52 والمرسوم التنفيذي رقم 05-04.

خلاصة الفصل الأول:

من خلال دراسة موضوع الإطار القانوني الدولي والوطني في مواجهة تهديدات الملاحة البحرية تظهر من خلالها أن التشريع الجزائري المتعلق بحماية البيئة الساحلية والبحرية لم يعد كافيًا لمواجهة التهديدات المتزايدة من الملاحة البحرية، وهذا ما يؤكده تأخر صدور قوانين جديدة ومنظمة لهذه التهديدات، وهذا يعكس الحاجة إلى إطار قانوني دولي ووطني أقوى يمكنه التعامل مع الأضرار التي لحقت بالبيئة البحرية نتيجة التلوث بالنفط والغاز والصرف الصحي والنفايات الصلبة والسائلة.

هناك تأخر كبير في إصدار النصوص التنظيمية، وذلك منذ صدور القانون رقم 02-02 في عام 2002، بالإضافة إلى أن القوانين اللاحقة، مثل تلك الصادرة في أعوام 2004، 2006 2008 و2010 لم يتم تنفيذها بشكل كامل ولم يتم إصدار المراسيم التنفيذية اللازمة لتفعيلها وهذا يشكل عقبة أمام جهود الدولة لحماية البيئة البحرية والساحلية.

إن القصور التشريعي في حماية البيئة الساحلية والبحرية يجعل من الصعب تطبيق القوانين بشكل فعال ويؤدي إلى قصور في محاكمة المتهمين بالجرائم البيئية، مما يعزز الحاجة إلى تعاون دولي ووطني أكبر لمواجهة هذه التهديدات.

كما تشكل المخاطر على البيئة البحرية مصدر قلق كبير للمجتمع الدولي، مما يتطلب تضافر الجهود وتعميق التعاون والتضامن لمواجهتها، ويتجلى ذلك في القوانين والتشريعات الوطنية والإقليمية والدولية التي وضعت للتعامل مع هذه المخاطر، لكن بالرغم من التطور في القوانين لا تزال المخاطر التي تسببها الأنشطة البشرية مستمرة، خاصة تلك التي لا يمكن رصدها بسهولة، مما يجعل من الضروري على المجتمع الدولي وضع إجراءات لمراقبة البيئة البحرية وتحديد الضرر الذي يلحق بها

ويؤكد هذا على أهمية تفعيل الإطار القانوني والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية، لضمان حماية الموارد البحرية ومراقبة أي أنشطة قد تضر بها.

واستنادا لكل ما سبق، من الضروري وجود إطار قانوني شامل ومتكامل لحماية البيئة البحرية سواء على المستوى المحلي أو الدولي من خلال الاستفادة من الاتفاقيات والنصوص القانونية وتفعيل دور الهيئات المسؤولة من خلال بذل جهود الوقاية والمكافحة الميدانية، وهو ما سنتطرق إليه لاحقا.

الفصل الثاني: جهود الوقاية والمكافحة الميدانية في مواجهة تهديدات الملاحة البحرية

تمهيد:

شهد التشريع الجزائري في قطاع الملاحة البحرية تطورا ملحوظا في سبيل تعزيز جهود الوقاية والمكافحة الميدانية للمخاطر المختلفة، نظراً للأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لهذا القطاع وما يواجهه من تهديدات وحوادث، سواء ما تعلق بسلامة الأرواح والسفن أو بحماية البيئة البحرية وقد تجسدت هذه الجهود في إطار قانوني وطني متكامل، مستمد في كثير من جوانبه من التزامات الجزائر الدولية لا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والاتفاقيات الدولية المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية ففي مجال السلامة والأمن البحريين يركز التشريع الجزائري على وضع معايير وإجراءات وقائية صارمة، تشمل سلامة الموانئ والمنشآت المينائية والسفن التي ترفع العلم الجزائري وذلك بالاعتماد على المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية وتشتمل جهود الوقاية على تنظيم حركة الملاحة في الحدود البحرية للموانئ، وضمان سلامة التجهيزات والمنشآت، وسن إجراءات خاصة للوقاية من حوادث العمل داخل الموانئ.

أما في مجال المكافحة الميدانية، فقد نص القانون البحري الجزائري على مفهوم "الإسعاف البحري"، الذي يشمل كل نجدة للسفن والأموال الموجودة على متنها في حالة خطر، ما يؤكد على الواجب العملي لتقديم المساعدة في المياه الخاضعة للولاية القضائية الجزائرية. وتظهر الجهود الميدانية أيضا في مواجهة الجرائم المنظمة كتهريب المخدرات والسلاح والإرهاب البحري والقرصنة، حيث تضطلع الهيئات المختصة بمهام الضبط الإداري وتطبيق الرقابة الصارمة في إطار نظام وقائي يتطلب أحيانا الحصول على إذن مسبق لمزاولة بعض الأنشطة المقيدة.

وعلى صعيد مكافحة التلوث البحري، الذي يعد من أبرز المخاطر المهددة للبيئة البحرية الجزائرية بذلت السلطات العمومية جهودا مكثفة ترجمت في سن قواعد قانونية وقائية وردعية، أبرزها في القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة البحرية، والذي يحظر الصب أو الغمر أو الترميد للمواد الضارة داخل المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، ولضمان فعالية المكافحة الميدانية وضعت السلطات مخططات تنفيذية، يتصدرها "مخطط تل البحر" المنشأ بموجب المرسوم التنفيذي رقم 94-279، والذي يحدد تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن الحوادث البحرية أو البرية أو الجوية التي قد تتسبب في إفراغ مكثف للمحروقات أو المواد الخطرة، ما يمثل إطار جاهز للتدخل والإسعاف الفوري للحد من الأضرار الجسيمة بالوسط البحري، هذه الترسانة القانونية والتدابير التنظيمية تعكس وعي المشرع الجزائري بضرورة التوفيق بين تسهيل حركة النقل البحري وضمان سلامتها وأمنها والحفاظ على البيئة البحرية كمورد حيوي من خلال آليات وقائية تهدف إلى منع وقوع المخاطر قبل حدوثها واستراتيجيات مكافحة ميدانية تضمن الاستجابة السريعة والفعالة عند وقوع أي حادث أو تهديد.

وعليه، سنعالج في هذا الفصل كل من الوقاية التقنية والمؤسساتية في (المبحث الأول)، ثم نعرج إلى المواجهة القضائية والعقابية في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الوقاية التقنية والمؤسساتية

يشير مفهوم الوقاية في قطاع الملاحة البحرية في التشريع الجزائري إلى مجموعة متكاملة من الإجراءات والآليات التي تهدف إلى ضمان سلامة السفن والأشخاص والممتلكات المنقولة بحرا وحماية البيئة البحرية والحد من المخاطر والحوادث البحرية، وذلك قبل وقوعها، وتنقسم هذه الوقاية إلى شقين أساسيين هما الوقاية التقنية والوقاية المؤسساتية وكلاهما يعمل بتنسيق لتحقيق الأمن والسلامة البحرية المنشودة.

أما الوقاية التقنية فيقصد بها في القانون الجزائري مجموع الإجراءات والتدابير المتعلقة بالمتطلبات الفنية والمادية التي يجب توفرها في السفينة وعتادها ومعداتها لكي تكون صالحة للإبحار وهو ما سنبرزه في هذا المبحث كالتالي.

المطلب الأول: أنظمة الرقابة والمتابعة البحرية

تعتبر أنظمة الرقابة والمتابعة في قطاع الملاحة البحرية في التشريع الجزائري ركيزة أساسية لضمان سلامة الأرواح في البحر وأمن الملاحة وحماية البيئة البحرية وتحقيق الالتزامات الدولية للجزائر كدولة علم ودولة ميناء ودولة ساحلية، ويستند هذا النظام إلى مجموعة متكاملة من النصوص القانونية في مقدمتها القانون البحري الجزائري والمراسيم التنفيذية المتعلقة بسلامة السفن وتفتيشها بالإضافة إلى الالتزام بالاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، وتتوزع مهام الرقابة بين عدة هيئات وطنية، حيث تضطلع المديرية المكلفة بالبحرية التجارية التي تشمل مديريات فرعية للسلامة والأمن البحريين بدور محوري في وضع أنظمة تسيير واستغلال الموانئ والنشاطات المساعدة وضمان

مراقبتها، والسهر على تنفيذ الاستراتيجية الوطنية لتطبيق آليات المنظمة البحرية الدولية، كما أنها مسؤولة عن تسليم رخص وعناوين الملاحة وشهادات أمن السفن[1].

وفي هذا الإطار، تلعب عملية تفتيش السفن دور حاسم، حيث تنص التشريعات على قواعد تحدد شروط وكيفيات التفتيش وتتم هذه العملية من قبل إدارة التفتيش البحري في كل وقت وفي جميع موانئ الدولة، على السفن الوطنية والأجنبية الموجودة أو المارة بالمياه الإقليمية، لضمان صلاحية السفينة للملاحة ومطابقتها لمقاييس السلامة والأمن، كما تساهم لجان محلية في تنظيم وتسيير عمليات التفتيش، ومن جهة أخرى، تمارس المصلحة الوطنية لحرس السواحل مهام واسعة في مجال الشرطة البحرية والأمن البحري في المجال البحري الخاضع للسيادة والمسؤولية الوطنية[2] من خلال عمل وقائي وردعي يشمل معاينة الجرائم ومتابعة المخالفين، لاسيما في المسائل الجزائية والجمركية والملاحة وحماية البيئة البحرية، كما يخول لأعوانها القيام بالمراقبة على متن جميع السفن في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي، وإلى جانب الرقابة التي تمارسها السلطات الإدارية، يمارس ربان السفينة سلطات مؤقتة ومحددة أثناء الرحلة البحرية، تتضمن سلطات التوثيق والتحقيق وحفظ الأمن والنظام على متن السفينة لضمان سلامة الرحلة وحفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة.

[1] Clémentine Lacrotte, La Piraterie et Le Droit International (Fin XVe –XVIII Siècle), Thèse Pour Obtenir Le Grade De Docteur De L'niversité De Montpellier, En Histoire du droit et des institutions – ecole doctorale 461- droit et science politique, le 10 novembre 2017.

[2] Koffi Eric Konan, Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes, Thèses de Doctorat de Droit Pour l'obtention du grade de Docteur en Droit de L'Université Paris 1, Pantheon-Sorbonne, Discipline : Droit Maritime, présentée et soutenue Le 1ère Décembre 2017

وتسعى الجزائر من خلال هذه الأنظمة إلى تحقيق الأمن الشامل في القطاع البحري والمينائي ومواجهة التحديات المرتبطة بالتلوث والجرائم البحرية، مع السعي المستمر لرقمنة النشاطات البحرية لتعزيز الفعالية والشفافية في الرقابة والمتابعة.

الفرع الأول: أنظمة AIS وVTS والمراقبة الإلكترونية

لقد أصبحت الأنظمة الإلكترونية المتقدمة كنظام التعريف الآلي للسفن (AIS) وخدمات تنظيم حركة السفن (VTS) محاور أساسية لضمان السلامة والأمن والكفاءة في قطاع الملاحة البحرية وتولي التشريعات الجزائرية، كما هو الحال في الدول الملتزمة بالمعايير الدولية، أهمية بالغة لدمج هذه التقنيات. فنظامAIS ، بصفته تقنية اتصالات بحرية تستخدم الإذاعة الراديوية لتبادل المعلومات الحيوية كالموقع والسرعة والاتجاه وهوية السفينة رقم MMSI بين السفن والمحطات الساحلية، يعتبر ركيزة أساسية لتفادي الاصطدامات وتحسين الوعي الظرفي[1]، وتستمد إلزامية تركيب أجهزة AIS من النوع (Class A) للسفن التجارية الكبيرة وسفن الركاب في الجزائر من انضمامها إلى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS) التي تلزم هذه الفئات من السفن بتركيب النظام.

أما خدمات تنظيم حركة السف(VTS)، فهي أنظمة قائمة على الشاطئ تستخدم بيانات AIS والرادارات وغيرها من وسائل المراقبة لمراقبة وتوجيه حركة السفن في المناطق المزدحمة كالموانئ والمضائق[2]، مما يضمن تنظيم تدفق حركة المرور وتقليل مخاطر الحوادث البحرية[3]، لا سيما

[1] Yann Tephany, La lutte contre les activités illicites en mer, Thèse DE Doctorat, Droit et Sciences Politiques, Spécialité : Droit Privé et Sciences Criminelles, COMUE UNIVERSITE Bretagne Loire, L'Universite de Nantes, présentée et soutenue à Nantes, le 18 Juin 2019.

[2] Hugues Eudeline, Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui, Les risques d'une collusion contre-nature, EchoGéo, 10| 2009, p p: 1- 17

[3] Hugues Eudelin, Le terrorisme maritime contemporain, Dans Stratégique, Éditions Institut de Stratégie Comparée, 2012/2 (N° 100-101), p p 269 – 304

في المياه الإقليمية والموانئ الجزائرية وفي إطار سعيها لرقمنة وتحديث منشآتها المينائية شرعت الجزائر في تفعيل وتثبيت نظام معلوماتي متقدم لإدارة حركة السفن والموانئ يعرف بـ(VTMIS)، والذي يشتمل على مكونات متكاملة لأنظمة AIS وVTS، ويهدف هذا النظام إلى التحكم في أمن الموانئ ومراقبة حركة السفن وتخطيطها وذلك بالتنسيق بين وزارة النقل ومجمع تسيير الموانئ الجزائرية "سير بور"، مما يعكس التزام التشريع الجزائري بتكييف نظامه القانوني والإجرائي ليتناسب مع متطلبات الإدارة الإلكترونية الحديثة للموانئ وضمان حماية بيانات الملاحة ومعلومات السلامة من أي خروقات أو قرصنة، وبالتالي تعزيز الأمن القانوني والعملياتي للقطاع البحري.

ومنه، فإن تطبيق هذه الأنظمة الإلكترونية يمثل خطوة حاسمة نحو تحسين السلامة الملاحية وحماية البيئة البحرية، كما أنه يساهم في رفع مستوى أداء الموانئ الجزائرية وكفاءتها في التعامل مع التجارة الدولية من خلال تقليل وقت انتظار السفن وتعزيز سرعة مناولتها.

وعلى الرغم من أن التشريع الجزائري في قطاع الملاحة البحرية يلزم بتطبيق معايير السلامة الدولية، والتي تشمل استخدام أنظمة المراقبة الإلكترونية مثل AIS و VTS، بحكم انضمام الجزائر للاتفاقيات الدولية كـ SOLAS الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، فإن النصوص القانونية الجزائرية المحددة مثل المراسيم التنفيذية أو القرارات الوزارية هي التي تضع الإطار التنظيمي الدقيق لتطبيقها العملي في الموانئ والمياه الوطنية.

أولا: نظام التعريف الآلي Automatic Identification System - AIS

هو نظام إلكتروني للملاحة والسلامة يعمل كجهاز إرسال واستقبال لاسلكي آلي ومستمر يستخدم قنوات الراديو ذات التردد العالي جد، لتبادل المعلومات الملاحية بين السفن المجهزة بالنظام Ship-to-Ship وبين السفن والمحطات الساحلية.[1]

أما عن المعلومات المتبادلة فهي معلومات ثابتة، تشمل هوية السفينة رقم MMSI، علامة النداء، نوع السفينة، الأبعاد وكذا معلومات ديناميكية، بما في ذلك الموقع عبر GPS، السرعة والاتجاه ومعدل الدوران، بالإضافة إلى معلومات متعلقة بالرحلة: وجهة السفينة، وقت الوصول المقدر، حالة الملاحة.[2]

وفي هذا الصدد، يلتزم التشريع الجزائري، بحكم اتفاقية SOLAS الفصل الخامس، القاعدة 19 بفرض تركيب أجهزة AIS Class A على متن جميع السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 300 طن في الرحلات الدولية وجميع سفن الركاب لضمان تحديد هويتها وتتبعها داخل المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة ومنع التصادم، حيث يوفر النظام معلومات فورية للسفن الأخرى، مما يسهل اتخاذ الإجراءات اللازمة لتجنب حوادث التصادم، خاصة في الممرات الملاحية المزدحمة بالبحر المتوسط ومناطق الاقتراب من الموانئ الجزائرية.

[1] Nilasari, Lorna Steele, UNCLOS Definition of Piracy: Is it still Relevant for Modern Piracy? Mulawarman Law Review, Faculty of Law, Mulawarman University, Indonesia, Volume 7 Issue 2, Décembre 2022, ISSN Online: 2527-3485

[2] **الأمن والإنقاذ SAR:** يستخدم حرس السواحل الجزائري بيانات AIS لتحديد وتتبع السفن في حالة الطوارئ، وتسهيل عمليات البحث والإنقاذ SAR وتحديد مواقع الحوادث.

ومن بين خدمات تنظيم حركة السفن نظام Vessel Traffic Services – VTS[1]، تقابلها أنواع الخدمة المتمثلة في:

- **خدمة المعلومات:** تزويد السفن بمعلومات أساسية عن المخاطر الملاحية والطقس وحالة حركة المرور.
- **خدمة المساعدة في الملاحة:** تقديم المشورة والدعم للسفن عند الضرورة، خصوصا في الظروف الصعبة.
- **خدمة تنظيم حركة المرور:** إدارة وتنظيم حركة الملاحة للوقاية من الحوادث وتسهيل التدفق الآمن للسفن كتحديد مواعيد الدخول والخروج، ومسارات السير.

أما عن التطبيقات في التشريع الجزائري:

ثانيا: إدارة الموانئ والأمن

تُعتبر VTS أداة إدارية ورقابية محورية في الموانئ التجارية الكبرى مثل الجزائر، وهران، سكيكدة، حيث تُستخدم لـ تنظيم دخول وخروج السفن وتحديد مناطق رسوها ومناوراتها، مما يقلل من الازدحام والحوادث المينائية، وتعتبر هذه الخدمة جزءاً من مهام سلطات الميناء والإدارة البحرية المحلية.

[1] **التعريف بالنظام VTS:** هو نظام رقابة وإدارة حركة السفن يتم تشغيله من المراكز الساحلية VTS Centres، يهدف إلى تحسين سلامة وكفاءة حركة الملاحة، وحماية البيئة البحرية في مناطق محددة كالموانئ، والمناطق الساحلية المزدحمة، والممرات المائية، يعتمد بشكل كبير على دمج بيانات AIS، والرادار، وكاميرات المراقبة، وأجهزة الاتصال الراديوي.

أ- نظام الإدارة المتكاملة:

تسعى الجزائر إلى تفعيل نظام VTMIS، ونظام معلومات إدارة حركة السفن والموانئ الذي يمثل تطويرا لنظام VTS، حيث يدمج مراقبة حركة السفن مع إدارة العمليات اللوجستية في الميناء، مما يعزز الرقابة الشاملة ويحقق الأمن المينائي.[1]

ب- رقابة السواحل وحماية البيئة:

تستخدم المراكز الساحلية الجزائرية نظام VTS لتحديد أي تجاوزات أو تحركات مشبوهة للسفن في المياه الإقليمية، ورصد أي خطر قد يؤدي إلى تلوث بحري، مما يدعم دور حرس السواحل في تطبيق قوانين الشرطة البحرية وحماية البيئة.[2]

وبالتالي يمكن القول، أن دمج هذه الأنظمة الإلكترونية في التشريع الجزائري يعكس التزام الدولة بمتطلبات السلامة البحرية الحديثة، ويمثل الركيزة التكنولوجية لعمليات الرقابة والمتابعة التي تقوم بها مختلف الهيئات الرسمية.

[1] عبد الغفور بوسنة: القرصنة البحرية في البحر العام (البحر العالي)، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم القانون الدولي العام، تخصص: الفضاءات والموارد، كلية الحقوق – قسم القانون العام-، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 01، السنة الجامعية 2020، 2021.

[2] حنان نايف ملاعب: التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، المجلد 31، العدد 72، السنة 2017، ص ص: 445-508.

الفرع الثاني: الرقابة البيئية في الموانئ

تمثل الموانئ شرايين الاقتصاد الوطني، غير أن كثافة الأنشطة فيها ونقل المحروقات والمخلفات يضع البيئة البحرية والساحلية في مواجهة تهديدات مستمرة لمواجهة هذه الإشكالية، قام المشرع الجزائري بوضع إطار قانوني للرقابة البيئية يمزج بين الالتزامات الدولية والنصوص الداخلية، تعتمد هذه الرقابة على مبدأ الوقاية قبل كل شيء، حيث تضمن القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والقانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه[1]، أحكاما تلزم بضرورة تقييم الأثر البيئي للمشاريع الجديدة والتوسعات المينائية، كما أن انضمام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية ماربول لمنع التلوث الناجم عن السفن يفرض تطبيق معايير صارمة داخل المياه الإقليمية والموانئ خاصة فيما يتعلق بمنع إلقاء الزيوت والمواد الضارة ومخلفات السفن.

ومنه، يعتبر القانون البحري المعدل والمتمم، من النصوص الأساسية التي تنظم المسؤولية المدنية والجزائية لمالكي السفن في حال حدوث تلوث، ويهدف إلى تحقيق الردع وتوفير التعويض عن الأضرار الإيكولوجية، تمارس الرقابة في الموانئ بواسطة هيئات متعددة تشمل مديريات البيئة على المستوى الولائي والتي تشارك في لجان الرقابة وتنفيذ الحملات والمحافظة الوطنية للساحل التي تعنى بحماية الشريط الساحلي، بالإضافة إلى حرس السواحل وسلطات الميناء التي تملك صلاحيات الضبط الإداري وتطبيق الإجراءات الوقائية، ومن ذلك التأكد من توفر مرافق استقبال النفايات في الموانئ وفقا

[1] القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه المؤرخ في 2002/02/05، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج. ر. عدد 10، الصادرة في 2002/02/12.

للمرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها[1]، ورغم هذه الترسانة القانونية تظل فعالية الرقابة مرتبطة بالتطبيق الصارم للنصوص، وتوفير التجهيزات اللازمة لمكافحة التلوث الطارئ وتعزيز التنسيق بين مختلف الهيئات الإدارية والرقابية للوصول إلى بيئة مينائية نظيفة ومستدامة.

المطلب الثاني: التكوين والتدريب في السلامة البحرية

يرتكز التكوين والتدريب في مجال السلامة البحرية على الامتثال للمتطلبات الدولية وأهمها تلك المنبثقة عن الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين المعروفة اختصارا بـ STCW ، هذا التدريب إلزامي لجميع العاملين في البحر، ويهدف إلى ضمان أن يكون البحارة مجهزين بالمعرفة والمهارات اللازمة للتعامل مع حالات الطوارئ والحفاظ على سلامة الأرواح والسفن والبيئة البحرية.

ومنه، فالتدريب الأساسي في السلامة البحرية يشمل عادةً مجموعة من الدورات الرئيسية مثل تقنيات البقاء الشخصي في البحر، حيث يتعلم المتدربون كيفية استخدام معدات الإنقاذ والنجاة بعد التخلي عن السفينة، كما يشمل مكافحة الحرائق والوقاية منها وهي مهارات ضرورية تتضمن استخدام معدات الإطفاء وإجراءات الطوارئ للسيطرة على الحرائق في بيئة السفينة، إلى جانب ذلك، هناك دورة في الإسعافات الأولية الأساسية لتقديم الرعاية الطبية الأولية في الحالات الطارئة على متن السفينة

[1] للمرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، جريدة رسمية عدد 01.

كما يتضمن المسؤوليات الشخصية والسلامة الاجتماعية لضمان فهم قواعد السلامة والعمل الجماعي بفعالية.[1]

بالإضافة إلى التدريب الأساسي توجد دورات متقدمة ومتخصصة حسب رتبة البحار ونوع السفينة ومهامه. هذه الدورات تشمل التدريب المتقدم في مكافحة الحرائق، والكفاءة في قوارب النجاة والإنقاذ السريعة وغير السريعة، وأمن السفن، ونظم الاتصالات العالمية للاستغاثة والسلامة البحرية والخرائط الإلكترونية ونظم المعلومات، كل هذه البرامج تسعى إلى بناء مستوى عالٍ من الوعي والجاهزية والاستجابة للطوارئ، وهي تقدم في مراكز تدريب ومعاهد وأكاديميات بحرية معتمدة من قبل السلطات الوطنية التي تعترف بالمعايير الدولية، كما تخضع هذه الشهادات لإجراءات تجديد دورية لضمان استمرار كفاءة البحارة ومعرفتهم بأحدث الإجراءات والتقنيات.

الفرع الأول: التأهيل المهني للطاقم البحري

ينظم التأهيل المهني للطاقم البحري في الجزائر وفقا لـ القانون البحري الجزائري والتشريعات التنظيمية ذات الصلة مع الالتزام بالمعايير الدولية، وعلى رأسها الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين بصيغتها المعدلة.

وبطبيعة الحال، يهدف هذا التنظيم إلى ضمان أن يكون جميع العاملين على متن السفن، من ربابنة وضباط وبحارة، مؤهلين مهنيا وبدنيا لأداء مهامهم بكفاءة وأمان، حفاظا على سلامة الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية، ويشترط على كل بحار الحصول على شهادات كفاءة بحرية تحدد صلاحيته للعمل في وظيفة معينة.

[1] Hugues Eudeline, Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui, Les risques d'une collusion contre-nature, EchoGéo, 10| 2009, p 17

أولا: عناصر التأهيل المهني للطاقم البحري

أ- شهادات الكفاءة البحرية:

هي وثائق رسمية تصدر عن السلطة البحرية المختصة، وتثبت أن حاملها قد استوفى المتطلبات من حيث التعليم والتدريب والخدمة في البحر والكفاءة البدنية لأداء واجبات محددة على متن السفينة.[1]

وهنا تتطلب كل رتبة أو وظيفة بحرية كربان، ضابط سطح، ضابط مهندس، بحار، شهادة كفاءة خاصة بها، هذه الشهادات تخضع لمعايير اتفاقية STCW الدولية التي صادقت عليها الجزائر وللحصول عليها، يجب على البحار إتمام برامج تعليمية وتدريبية في مؤسسات بحرية معتمدة وقضاء مدة خدمة بحرية إلزامية تتناسب مع الرتبة المطلوبة واجتياز اختبارات الكفاءة النهائية، ويتم تصنيف هذه الشهادات وفق مستويات مختلفة كالضباط ذوي المستوى التشغيلي، المستوى الإداري ...إلخ، كما يجب تجديد هذه الشهادات دوريا لإثبات استمرار الكفاءة.

ب-الشهادة الطبية للياقة البدنية والصحية:

هي شهادة إلزامية تثبت أن البحار لائق بدنيا وصحيا لأداء عمله في البيئة البحرية وهي شرط أساسي للتوظيف والاستمرار في العمل بالبحر، وهنا يفرض التشريع الجزائري، استنادا إلى اتفاقية العمل البحري لعام 2006 التي صادقت عليها الجزائر، ضرورة خضوع البحارة لفحص طبي دوري لدى هياكل صحية وطنية مؤهلة لإثبات توفر اللياقة البدنية والصحية[2]، ويجب أن تكون الشهادة سارية

[1] Organisation Maritime Internationale, Piraterie et vol a main armée en mer

[2] الاتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة ،2006 المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته ال94 بجنيف يوم 23 فيفري 2006، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 260-15، المؤرخ في 07 أكتوبر 2015، ج. ر. ج. ج، العدد 05، الصادر في 31 جانفي 2016.

المفعول وعادة ما تكون لمدة سنتين كحد أقصى وقد تكون لمدة أقل للأحداث أو في حالات طبية معينة، وتؤكد أن البحار لا يعاني من أية أمراض أو حالات صحية قد تشكل خطرا عليه أو على سلامة الطاقم أو السفينة، وهي وثيقة أساسية لا يمكن للبحار العمل دون حيازتها.[1]

الفرع الثاني: برامج التوعية والسلامة الدولية

إن برامج التوعية والسلامة الدولية في قطاع الملاحة البحرية تشكل العمود الفقري لضمان أمن وسلامة الأرواح في البحر وحماية البيئة البحرية، تتمحور هذه البرامج حول منظمة دولية رئيسية هي المنظمة البحرية الدولية التي تضع الاتفاقيات والمعايير الملزمة للدول الأعضاء بما فيها الجزائر.

أولا: الإطار التنظيمي الأساسي: المنظمة البحرية الدولية

تعتبر المنظمة البحرية الدولية، وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، المرجع الأول لبرامج التوعية والسلامة الدولية، ويتم تفعيل هذه البرامج من خلال مجموعة من الاتفاقيات والمدونات الدولية الرئيسية:

- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار: هي أهم اتفاقية دولية تنظم السلامة البحرية، وتضع قواعد مفصلة حول إنشاء السفن ومعداتها وتشغيلها.
- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين: تتناول التأهيل المهني للطاقم البحري وتلزم البحارة بالخضوع لتدريبات إلزامية محددة للحصول على شهادات الكفاءة، مما يضمن كفاءتهم في حالات الطوارئ.[1]

[1] Cordonnier. Isabelle. la; Piraterie en Asie du Sud-est, Revue international et stratégique, Dalloz Automne, 200/3-n43, p.52

- المدونة الدولية لإدارة السلامة: تلزم شركات الملاحة بتطبيق نظام إدارة سلامة موثق على متن السفن وعلى اليابسة، لضمان التشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث.
- المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية: تم وضعها لتعزيز الأمن البحري وتلزم السفن والموانئ بتقييم المخاطر ووضع خطط وإجراءات أمنية لمواجهة التهديدات مثل القرصنة والإرهاب.

ولتحقيق أهداف السلامة والأمن، تعتمد المنظمة البحرية الدولية والدول الأعضاء، على عنصرين رئيسيين من برامج التوعية والتدريب:

ثانيا: التدريب الأساسي الإلزامي للبحارة

هذا التدريب إلزامي بموجب اتفاقية STCW لكل فرد يعمل على متن سفينة ويهدف إلى تزويد الطاقم بالمهارات الأساسية اللازمة للاستجابة السريعة والفعالة لحالات الطوارئ.

ويشمل هذا التدريب حزمة من أربعة مقررات أساسية، لا يسمح للبحار بالعمل دون الحصول على شهاداتها، وهي:

- تقنيات النجاة الشخصية: تعليم كيفية استخدام معدات النجاة والإجراءات الواجب اتباعها عند التخلي عن السفينة.
- مكافحة الحرائق والوقاية منها: التدريب على استخدام مطفآت الحريق والمعدات الأساسية لمكافحة الحرائق على متن السفينة.

[1] أليسوند كبلار وفلاديمير بارانوفسكي والدوناي: ترجمة عمر الأيوبي وحسن وأمين الأيوبي، التعاون الأمني الإقليمي في منطقة الاتحاد السوفييتي السابق، في: التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي، مركز الدراسات العربية، بيروت، الطبعة الأولى، نوفمبر 2007، ص. 265.

- الإسعافات الأولية الأساسية: اكتساب المهارات اللازمة لتقديم الرعاية الطبية الفورية للحوادث والإصابات.
- السلامة الشخصية والمسؤوليات الاجتماعية: التوعية بالعمل الآمن، وعلاقات العمل، والحاجة إلى ثقافة سلامة مشتركة بين أفراد الطاقم.

ثالثا: النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية

هو نظام اتصالات دولي يعتمد على شبكة عالمية من الاتصالات الأرضية والفضائية لضمان إمكانية إرسال واستقبال تنبيهات الاستغاثة والمعلومات المتعلقة بالسلامة البحرية في أي وقت ومن أي مكان في العالم.

يمثل هذا النظام برنامج تكنولوجي وإجرائي متقدم يعزز التوعية بالأمان عبر توفير أدوات اتصال موثوقة، حيث يطلب من السفن التي تغطيها اتفاقية SOLAS حمل أجهزة اتصالات محددة، مثل نظام التعرف الآلي AIS أو نظام تحديد وتتبع السفن بعيد المدى والعمل ضمن إطار GMDSS يضمن هذا النظام:

- الاستجابة السريعة للاستغاثة: تمكين السفن التي تواجه خطرًا من إرسال نداء استغاثة آليا إلى مراكز الإنقاذ والسفن القريبة.
- بث معلومات السلامة البحرية: تزويد السفن بمعلومات حول الطقس والتحذيرات الملاحية وحالة المساعدة الملاحية.[1]

[1] علي بن عبدالله الملحم: جريمة القرصنة البحرية والقانون الدولي في الصومال وبعدها الأمني، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص 80 .

- تدريب مشغلي الراديو: يلتزم ضباط الاتصال بالحصول على شهادات كفاءة خاصة بالنظام GMDSS مثل الشهادة العامة لعمال الراديو، لضمان الاستخدام الصحيح والفعال لمعدات في حالات الطوارئ.

المبحث الثاني: المواجهة القضائية والعقابية

تخضع الملاحة البحرية، باعتبارها عصب التجارة العالمية ونشاط يتسم بالخطورة والتعقيد، لإطار قانوني دولي ووطني صارم يهدف إلى تحقيق التوازن بين حرية الملاحة وضرورة فرض الانضباط والمساءلة، ومن هنا، فإن خصوصية البيئة البحرية، التي غالبا ما تتجاوز الحدود الإقليمية وتجمع بين جنسيات وقوانين مختلفة على متن سفينة واحدة، تجعل من المواجهة القضائية والعقابية في هذا القطاع مسألة دقيقة ومتشابكة، هذه المواجهة تنشأ عادة عندما يتم انتهاك القواعد المنظمة للسلامة والأمن وحماية البيئة البحرية، سواء كان ذلك نتيجة لإهمال فردي من الطاقم أو خطأ جسيم في إدارة الشركة المالكة.

وعلى هذا الأساس، تتخذ آليات المساءلة صور متعددة، تبدأ بالمسؤولية التأديبية والمدنية المتمثلة في التعويض عن الأضرار والخسائر، وصولا إلى المساءلة الجنائية التي تتضمن تطبيق عقوبات سالبة للحرية أو غرامات ضخمة.[1]

وكما عرفنا سابقا، فإن القانون البحري، وبقية القوانين الأخرى تولي اهتمام خاص لتحديد الولاية القضائية المختصة بالنظر في الجرائم والحوادث البحرية، سواء كانت لسفينة ترفع علم الدولة أو لسفينة داخل مياهها الإقليمية، وتطبق عقوبات صارمة على المخالفات المتعلقة بالتلوث البحري أو سوء إدارة السفينة أو الإهمال الذي يؤدي إلى حوادث كارثية، وهكذا، فإن الهدف النهائي من هذه المواجهة ليس

[1] Hugues Eudelin, Le terrorisme maritime contemporain, Dans Stratégique, Éditions Institut de Stratégie Comparée, 2012/2 (N° 100-101), p p 269 – 304

مجرد توقيع العقاب، بل هو الردع الفعال لضمان استمرار الالتزام بالمعايير الدولية لسلامة الأرواح في البحار وحماية البيئة البحرية من أي ضرر وهو ما سنراه في هذا المبحث كالتالي:

المطلب الأول: القضاء البحري وتطبيق القانون

القضاء البحري يمثل نظام قانوني متخصص وضروري لتنظيم النشاط المعقد والمترامي الأطراف للملاحة الدولية والمحلية ويعنى بتسوية المنازعات وتطبيق القانون في كل ما يتعلق بالسفن البحارة، التجارة البحرية، والحوادث البيئية، إن خصوصية هذا القضاء تكمن في طبيعة عمله الذي يتجاوز غالبا حدود السيادة الوطنية[1]، مما يفرض تحديا دائما فيما يتعلق بالاختصاص القضائي وتطبيق القانون الواجب التطبيق.

يعتمد القضاء البحري بشكل كبير على القانون البحري الدولي المتمثل في الاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية IMO، مثل اتفاقيات SOLAS، MARPOL، وSTCW، إلى جانب اتفاقية قانون البحار UNCLOS تقوم الدول، مثل الجزائر، بإدماج هذه المعايير الدولية في تشريعاتها الداخلية، وتنشئ في الغالب محاكم أو أقسام متخصصة للنظر في القضايا البحرية لضمان الخبرة الفنية اللازمة.

وبالتالي، فإن تطبيق القانون في هذا الصدد لا يقتصر على المنازعات التجارية التقليدية كعقود النقل البحري أو تأجير السفن، بل يمتد ليشمل قضايا حيوية تتعلق بالسلامة والبيئة والعمل البحري ففي حوادث التصادم أو الغرق، يتولى القضاء تحديد المسؤولية استنادا إلى قواعد الملاحة الدولية واللوائح المحلية.

[1] أيان أنطوني، ترجمة عمر الأيوبي وحسن وأمين الأيوبي: خفض المخاطر الأمنية بأخذ من امتلاك مواد مدنية واستخدامها في: السلاح والأمن الدولي، مركز الدراسات العربية، بيروت، الطبعة الأولى، نوفمبر 2007، ص 262 .

أما في مجال حماية البيئة البحرية، فيتم تطبيق العقوبات الجنائية والمدنية على السفن ومجهزيها الذين يتسببون في التلوث النفطي أو إلقاء النفايات، مما يعكس تحولا في تركيز القانون البحري من التجارة إلى المسؤولية البيئية، ومنه فالجرائم التي ترتكب على متن سفينة في عرض البحر ترفع علم دولة ما، تخضع في المقام الأول لقانون تلك الدولة، إلا أن قانون الدولة الساحلية يمكن أن يتدخل إذا ما أثرت تلك الجريمة على مصالحها الوطنية أو وقعت في مياهها الإقليمية، مما يتطلب تنسيق قضائي دولي معقد لتحقيق العدالة والردع الفعال.[1]

الفرع الأول: إجراءات التحقيق في الحوادث البحرية

يشكل التحقيق في الحوادث البحرية عملية ذات شقين، أحدهما تحقيق فني وآخر إداري يهدف إلى تحديد الأسباب والعوامل المساهمة لمنع تكرار الحادث وتحقيق قضائي يهدف إلى تحديد المسؤولية الجنائية أو المدنية، وفي ظل غياب نصوص تشريعية تفصيلية حديثة ومنظمة بشكل شامل للتحقيق الفني البحت على غرار بعض التشريعات الدولية، تستند الإجراءات على مزيج من أحكام القانون البحري، قانون الإجراءات الجزائية والمراسيم التنفيذية المتعلقة بمهام الهياكل الإدارية البحرية.

[1] Nilasari, Lorna Steele, UNCLOS Definition of Piracy: Is it still Relevant for Modern Piracy?, MulawarmanLawReview, Faculty of Law, Mulawarman University, Indonesia, Volume 7 Issue 2, Décembre 2022, ISSN Online: 2527-3485

أولا: الإبلاغ الفوري وصلاحيات الربان

يبدأ الإجراء فور وقوع الحادث، حيث يلزم ربان السفينة بالإبلاغ الفوري للسلطات البحرية في أقرب ميناء جزائري أو لأقرب دائرة بحرية[1]، علاوة على ذلك، يتمتع الربان على متن السفينة بصلاحيات ضابط شرطة قضائية وله سلطة التحقيق الأولي في الجرائم والحوادث التي تقع على ظهر السفينة أثناء الرحلة[2] حيث يقوم بـ:

- جمع الأدلة: حماية مسرح الحادث ومحتوياته، بما في ذلك أجهزة التسجيل والمعدات.
- تدوين الأقوال: الاستماع لأقوال الشهود وأفراد الطاقم المعنيين وتدوينها في سجلات السفينة التي تعتبر دليلا هاما.[3]
- حفظ الوثائق: تأمين وحماية كافة الوثائق المتعلقة بالحادث والسفينة وهي من أهم الأدلة الفنية والقانونية.

ثانيا: التحقيق الأولي بواسطة الضبطية القضائية

عند دخول السفينة الميناء أو فور الإبلاغ تنتقل مسؤولية التحقيق إلى الجهات المختصة في الجزائر وعلى رأسها المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ (التابعة لوزارة الدفاع الوطني) وإدارة الجمارك في بعض الجوانب واللتان تتمتعان بصفة الضبطية القضائية في المجال البحري:

---

[1] تنص المادة 775/2 من القانون البحري على أنه "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".

تحول هذا الالتزام الأدبي إلى التزام قانوني في التشريعات الدولية مثل المادة 11 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ لعام 1910 ومثل المادة 8 من اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري.

[2] المادة 557 من القانون البحري، المصدر نفسه.

[3] Shivam Kumar Pandey, Kakati Prashanthi, Defining “Maritime Security”, International Journal of Advance and Applied Research, Vol.4 No.24, July-Aug 2023, p: 123.

- المعاينة المادية: يتولى ضباط الضبطية القضائية معاينة السفينة ومكان الحادث وتحديد الأضرار والآثار الناتجة عن الحادث.
- التحفظ على السفينة والأدلة: قد يصدر أمر بالتحفظ على السفينة ومنعها من الإبحار لحين انتهاء التحقيق ويتم حجز المعدات أو الأجزاء التي قد تفيد في التحقيق.
- سماع الشهود والمشتبه فيهم: يتم سماع أقوال الربان والطاقم وكل من له علاقة بالحادث، تحت إشراف النيابة العامة أو قاضي التحقيق المختص في المحاكم الجزائرية.

ثالثا: التحقيق الفني والإداري

إلى جانب التحقيق القضائي، تجري الإدارة البحرية الممثلة بالوزارة المكلفة بالبحرية التجارية أو الهياكل التابعة لها، تحقيق إداري وفني مستقل، يهدف أساسا إلى تحديد الأسباب التقنية والبشرية التي أدت إلى وقوع الحادث البحري تصادم، جنوح، حريق، تلوث، دون تحديد للمسؤولية الجنائية على غرار المبادئ التوجيهية الدولية:

- تشكيل فريق التحقيق: يتم تشكيل فرق تحقيق من الخبراء الفنيين البحريين والهندسيين.
- تحليل الوثائق: مراجعة وتحليل كافة الوثائق الفنية للسفينة، شهادات السلامة، شهادات الطاقم سجلات الماكينة، والمخططات.[1]
- إصدار التقرير الفني: يختتم التحقيق الفني بإعداد تقرير مفصل يتضمن تسلسل الأحداث تحليل الأسباب والتوصل إلى توصيات السلامة لمنع وقوع حوادث مماثلة في المستقبل وهو ما يمثل الهدف الأسمى من التحقيق الإداري.

[1] أبو الخير أحمد عطية: الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 125.

وفي هذا السياق، يجب الاشارة إلى أن الإجراءات الجنائية والمدنية الناتجة عن الحادث تستمر بشكل منفصل عن هذا التحقيق الفني، وتخضع لقواعد قانون الإجراءات الجزائية والقانون المدني مع الأخذ بالاعتبار القرائن والأدلة التي يجمعها التحقيق الفني والقضائي الأولي.

الفرع الثاني: دور القضاء في ضمان الردع

إن الدور المحوري للقضاء في ضمان الردع، خاصة في قطاع بالغ الأهمية والحساسية كالملاحة البحرية لا ينبع فقط من قدرته على توقيع العقاب، بل من فعاليته في إرساء مبادئ المساءلة والالتزام بالمعايير الدولية، ذلك يضمن القضاء الردع من خلال شقيه الأساسيين وهما الردع العام والردع الخاص.

فمن ناحية الردع الخاص، يتجسد دور القضاء في التعامل بحزم مع الأفراد أو الشركات التي ثبت تقصيرها، فعندما يصدر حكم قضائي بإدانة ربان أو ضابط أو شركة مجهزة نتيجة إهمال أدى إلى حادث بحري، سواء كان الحكم غرامة مالية ضخمة أو عقوبة سالبة للحرية، فإنه يلحق أثر مباشر على المدان يمنعه من تكرار الفعل، كما أن سحب شهادات الكفاءة البحرية من البحارة أو فرض قيود على نشاط الشركات المخالفة يعد إجراء قضائي عقابي يزيل المخالف من المعادلة البحرية مؤقت أو دائم.[1]

[1] في أعقاب الهجمات الإرهابية على الولايات المتحدة الأمريكية في 11 سبتمبر 2001، جرت مراجعة إطار العمل القانوني الدولي الخاص بمحاربة الإرهاب، وكجزء من تلك العملية، حددت اللجنة القانونية للمنظمة الملاحية الدولية التأكيد على التدابير والإجراءات الهادفة إلى منع الأعمال الإرهابية في البحر، بما في ذلك اتفاقية 1988، وفي اجتماعات مبادرة أمن الانتشار، والتي عُقدت في العام 2004، اقترحت الولايات المتحدة الأمريكية إدخال تعديلات في الاتفاقية، وخدمت الاتفاقية أيضًا كمستند للترويج لهذه الاقتراحات ومناقشتها، وتم إقرار التعديلات في 14 أكتوبر 2005، وفتحت الاتفاقية المعدلة أمام التوقيع في 14 فبراير 2006. انظر: بويل وكوفي وويل، ترجمة. عمر أويحيى وحسن، وأمين الأيوبي، معجم المصطلحات في: التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي، مركز الدراسات العربية، بيروت، الطبعة الأولى، نوفمبر 2007، ص. 47.

أما على مستوى الردع العام، فيتجلّى دور القضاء في جعل الأحكام الصادرة بمثابة رسائل واضحة علنية، مفادها أن انتهاك قواعد السلامة والأمن وحماية البيئة أمر لا يمكن التسامح معه فالقرارات القضائية التي تحدد مسؤولية مجهّز سفينة بسبب عدم صيانة معدات السلامة أو بسبب تجاوزات في ساعات عمل الطاقم مخالفة لاتفاقية STCW، تدفع باقي الشركات في القطاع إلى مراجعة وتدقيق إجراءات السلامة الخاصة بها، وفي القضايا البيئية، تساهم الأحكام القاسية ضد التلوث البحري في ترسيخ ثقافة الالتزام البيئي بين المشغلين البحريين، مما يجعل تكلفة المخالفة أعلى بكثير من تكلفة الامتثال القانوني، وبذلك يتحول القضاء من مجرد محقق للعدالة الفردية إلى صانع للمعايير السلوكية التي تضمن أمن وسلامة وحماية قطاع الملاحة البحرية على نطاق واسع.[1]

وبطبيعة الحال، يتجلى دور القضاء في الردع من خلال معالجة الأخطاء البشرية وإهمال الشركات والجرائم البيئية.

أولا: الردع ضد الأخطاء البشرية

يعتبر سحب رخص الملاحة أو إلغاء شهادات الكفاءة العقوبة الأكثر ردعا للبحارة وتطبق غالبا في حالات الإهمال الجسيم، مثل إصابة ضابط نوبة ملاحية ربما يكون جزائري أو يعمل على سفينة ترفع العلم الجزائري يتسبب في حادث تصادم بحري خطير بسبب مخالفة واضحة لقواعد منع التصادم كالنوم أثناء المراقبة أو استخدام الهاتف.[2]

[1] Michel Colomès, Mer Rouge : Le retour des pirates, Les forces européennes qui luttaient contre la piraterie dans le golfe d'Aden sont aujourd'hui mobilisées en Méditerranée en raison de la crise des migrants, publié le 16/03/2017 à 10h36, sur: www.lepoint.fr/editos-du-point/michel-colomes/mer-rouge-le-retour-des-pirates,2112224_55.php?lpme=1704744086, consulte le: 08-01-2025, l'heure: 21:08.

[2] انظر: البند 7 (أ) من قرار مجلس الأمن الدولي (1816)، والبند 10 (أ) من قرار مجلس الأمن الدولي رقم1846.

وهنا الإجراء القضائي الرادع، لا يكتفي القضاء بتحديد المسؤولية المدنية للتعويض عن الأضرار بل يصدر حكم جنائي بسحب أو إلغاء شهادة الكفاءة الملاحية للضابط المعتمدة بموجب اتفاقية STCW، هذا الإجراء يمنع الضابط من العمل في المجال البحري، وهو ردع خاص قوي ويرسل رسالة فورية لكافة ضباط النوبة بضرورة الالتزام التام باليقظة والمراقبة.

ثانيا: الردع ضد إهمال الشركات

تعتبر الشركات هي المالك الفعلي والمشغل للسفن ويتم ردعها من خلال عقوبات مالية صارمة كأن يتم اكتشاف أن الشركة المجهِّزة – مالك السفينة– لم تقم بالصيانة الدورية الإلزامية لمعدات إنقاذ الأرواح أو مكافحة الحرائق على متن سفينة، مما يعد انتهاكا لمتطلبات اتفاقية SOLAS ومدونة ISM وفي حال وقوع حادث نتيجة لهذا الإهمال.

ومنه فالإجراء القضائي الرادع، يفرض القضاء غرامات مالية ضخمة على الشركة المجهزة تكون قيمتها أعلى بكثير من تكلفة الصيانة التي تجنبتها، وفي بعض الحالات، قد يتم حجز السفينة أو إلغاء شهاداتها الإلزامية، مما يوقف نشاطها التجاري، هذا الإجراء الاقتصادي الحاد هو ردع فعال لأنه يضرب هدف الشركة المالي مباشرة ويجبر جميع الشركات الأخرى على إعطاء الأولوية للسلامة على حساب خفض التكاليف.[1]

[1] Mohammed Benamar, Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, Revue maghrébine de droit, n° 5, Tunis, 1997, p.p. 15-21.

ثالثا: الردع ضد التلوث البحري

يمثل التلوث البحري أخطر المخالفات، ويتطلب ردع فوري وعقوبات مشددة نظرا لضخامة الضرر البيئي، كقيام سفينة تجارية سواء كانت ناقلة نفط أو بضائع عمدا أو بإهمال جسيم بإلقاء زيوت ومخلفات في المياه الإقليمية الجزائرية في انتهاك لـ اتفاقية MARPOL.

ومنه، يصدر القضاء أحكاما تتضمن غرامات تعويضية ضخمة تقدر على أساس حجم الضرر البيئي وتكاليف التنظيف، بالإضافة إلى عقوبات جنائية على الشركة والربان وقد يفرض القاضي كإجراء رادع إضافي، مراقبة إضافية صارمة على أسطول الشركة في الموانئ الجزائرية، مما يزيد من الأعباء التشغيلية للشركة المخالفة، هذا التدقيق القضائي يعزز الردع العام من خلال إظهار التزام الدولة بحماية بيئتها البحرية.[1]

وعليه، فآلية القضاء الجزائري في تعزيز الردع، يتم من خلال دمج القواعد الدولية في القانون الوطني، حيث يضمن القضاء:

أ- الشفافية في المساءلة:

تطبيق أحكام صارمة في قضايا التصادم البحري أو التلوث مع الحرص على نشر النتائج القانونية المهمة.

ب- الخبرة الفنية:

الاستعانة بخبراء بحريين في التحقيق الإداري والقضائي لضمان أن الأحكام القضائية مبنية على فهم دقيق للأسباب التقنية للحادث، مما يعزز مصداقية الحكم وقوته الردعية.

[1] محمد خليل الموسى: استخدام القوة في القانون الدولي المعاصر، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص 163

ج- تفعيل الولاية:

ممارسة الولاية القضائية على السفن التي ترفع العلم الجزائري أينما كانت وعلى السفن الأجنبية التي ترتكب مخالفات في المياه الإقليمية أو الموانئ الجزائرية، مما يوسع من نطاق الردع.[1]

المطلب الثاني: العقوبات المقررة لمخالفات الأمن البحري

لا شك أن دخول القانون الدولي لأمن السفن والمرافق المينائية، المعروف بمدونة ISPS، حيز النفاذ في الأول من جويلية 2004، بعد ثمانية عشر شهر من صدوره، يمثل نقطة تحول جوهرية في تنظيم قطاع الملاحة البحرية، خصوصا فيما يتعلق بفرض تدابير وعقوبات رادعة. هذا القانون لم يكتف بتوفير الحماية للسفن والمرافق المينائية من الممارسات الإجرامية التي قد تقع في البحر، بل رسم إطار دولي للتعاون بين الحكومات وأصحاب المصلحة، مما يؤكد على ضرورة وضع خطط وإجراءات أمنية صارمة.

والملاحظ أن المدونة الجديدة تميزت بعنصر مبتكر يتمثل في حماية المرافق المينائية على وجه الخصوص، متجاوزة بذلك القوانين والاتفاقيات السابقة التي لم تكن تشير بشكل كاف إلى حقيقة أن الميناء نفسه يمثل إحدى أكثر النقاط عرضة للخطر، كما أن المدونة قد فصلت في الإجراءات الواجب اتخاذها لضمان الأمن البحري والاستجابة السريعة لأي عمل إرهابي محتمل يستهدف الميناء، بما يتجاوز الحدود الإقليمية المعتادة.[2]

[1] René Rodiere, Traité général de droit maritime, Evénement de mer, 1972, n° 138

[2] أنظر القرار رقم (1814) صادر عن مجلس الأمن الدولي في جلسته رقم (5893) والمعقودة بتاريخ 15 ماي 2008. القرار محمل الملف على الموقع.http://daccess-ods.un.org/TMP/9528872.37071991.html

وفي سياق المسؤولية والالتزام، فإن أي تقصير في استيفاء متطلبات هذا القانون أو عدم القدرة على تطبيقها يؤدي مباشرة إلى فرض عقوبات وإجراءات قسرية على السفينة المعنية، قد تشمل تأخيرها أو حجزها مع ما يترتب على ذلك من خسائر مالية وأضرار تشغيلية يتحملها المتسبب، وهذا التأكيد على الإجراءات الأمنية الواجبة التنفيذ وسريعة المفعول يهدف إلى ترسيخ مفهوم شامل للأمن البحري يوازن بين فعالية العمليات وكفاءة الإجراءات الأمنية، مما يجعل العقوبات جزء لا يتجزأ من منظومة الالتزام بالمعايير الدولية.[1]

الفرع الأول: العقوبات الجزائية المترتبة عن مخالفات الأمن البحري

على الرغم من الثروة الطبيعية التي يتميز بها البحر والساحل الجزائري، إلا أنه يواجه تهديدات خطيرة كالتلوث والاستغلال غير المنظم للموارد، وقد أدى المساس بهذا المرفق العام إلى ضرورة تفعيل آليات الردع القانونية لمواجهة الأفعال التي تصل إلى درجة السرقة والنهب والاعتداء على الساحل والبحر ككل.

ويواجه تنفيذ النصوص العقابية المتعلقة بحماية الساحل والبحر صعوبات في التكييف القانوني الصحيح، رغم وجود نصوص تشريعية أخرى مكمّلة يمكن الاستناد إليها، كقانون المياه رقم 83-17 المعدل والمتمم في 2005[2] وقانون الغابات رقم 84-12[3].

[1] انظر: البند 7 (أ) من قرار مجلس الأمن الدولي (1816)، والبند 10 (أ) من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1846

[2] القانون رقم 05-12، المؤرخ في 2005/08/04، يتعلق بالمياه، ج. ر. عدد 60، مؤرخة في 2005/04/09.

[3] القانون رقم 84-12، المؤرخ في 23 رمضان عام 1404 الموافق ل 23 جوان 1984، الذي يتضمن النظام العام للغابات.

كل هذه القوانين تهدف إلى حماية الأملاك العمومية الساحلية والبحرية وتفرض عقوبات جزائية على المخالفين تتضمن في الغالب غرامات مالية قد تصل إلى مبالغ كبيرة، بالإضافة إلى إمكانية تطبيق عقوبة الحبس أو السجن التي تتناسب مع حجم الاعتداءات والمخاطر المترتبة على تلك الخروقات التي تمسّ الساحل والبحر وأمنه البيئي، ومع ذلك، يبرز تباين في الأحكام القضائية الصادرة في هذا الشأن، وغياب رؤية موحدة على مستوى المحكمة العليا، مما يؤكد الحاجة إلى توحيد المقاربات القانونية في مواجهة الاعتداءات على البيئة والممتلكات البحرية والساحلية.

وفي نفس السياق، واجهت البيئة البحرية والساحلية في الجزائر عدة تحديات وعوائق قانونية تمثلت في تضارب الأحكام القضائية وعدم توحيد الرؤى على مستوى المحكمة العليا بخصوص تكييف الأفعال والجرائم المرتكبة على الساحل والبيئة البحرية، هذا الغموض القضائي شكل عائقا أمام تحقيق الردع الفعّال ضد المخالفات التي تمس الأمن البحري والبيئي.

ولمعالجة هذا الاشكال، تدخل المشرّع الجزائري لوضع إطار تشريعي يعزز من العقوبات الجزائية الرادعة، حيث صدرت قوانين جاءت مكملة للقانون البحري الجزائري رقم 76-80، وأهمها:

- القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، والذي يهدف تحديدا إلى تحديد سبل الحفاظ على المناطق الساحلية، ويضع إطار عقابي لمواجهة التعديات على الملك العمومي البحري والساحلي، بما في ذلك مخالفات الأمن التي تهدد استقرار البيئة البحرية.[1]

[1] محمود قاسم الشمري: القرصنة البحرية، ورقة عمل في ندوة فكرية نظمها المركز البحثي للدراسات التاريخية واستراتيجيات المستقبل، "منارات"، العنوان على الإنترنت.http://www.aleshteraki.net/articles.php?d=1101

- القانون رقم 05-12 المتعلق بالمياه، والمتضمن أحكام جزائية لمكافحة التلوث المائي والاستغلال غير المرخص للموارد المائية، وهي مخالفات ذات تأثير مباشر على سلامة وأمن البيئة البحرية.
- القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات المعدّل والمتمم، والذي يفرض توقيع عقوبات جزائية على أي خرق أو تعدّ يمسّ تنظيم نشاط الصيد أو يؤدي إلى استنزاف غير مشروع للثروة السمكية، مما يمثل جزء حيوي من مفهوم الأمن البحري الاقتصادي والبيئي.

ومنه، تشكل هذه القوانين إلى جانب قانون حماية البيئة والتنمية المستدامة سالف الذكر منظومة متكاملة تهدف إلى تفعيل المسؤولية الجزائية ضد مرتكبي المخالفات البحرية ووضع عقوبات تتناسب مع خطورة التعديات على السلامة والأمن في المناطق البحرية والساحلية.[1]

كما تجدر الإشارة إلى أن الجزائر تطور تشريعي هام لتعزيز الردع الجزائي ضد المخالفات التي تهدد الأمن البيئي والبحري، فبعدما كان القضاء الجزائري يعاني من مشكلة شرعية المتابعات بسبب عدم وضوح النصوص العقابية المتعلقة بالاعتداءات على الساحل والبيئة البحرية، تدخّل المشرّع لأول مرة لوضع سُبل واضحة للحفاظ على المناطق الساحلية والبحرية وأقرّ أحكام جزائية صارمة لردع أي اعتداء أو إخلال بحماية وصيانة هذه المناطق.

[1] Fonzibrain, Pirates, Corsaires et flibustiers du XXIe siècle, 25/06/2010.
http://fonzibrain.wordpress. com/2010/06/25/pirates-corsaires-et-flibustiers-du-xxie-siecle

وفي هذا الشأن، تم تقرير عقوبات جزائية محددة، كان أبرزها:

- القانون الصادر سنة 2002، والذي أرسى ولأول مرة مبدأ الردع وفرض على الإدارة التدخل لحماية وصيانة المناطق الساحلية.
- القانون رقم 11-02 لسنة 2011، المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة.
- حدد هذا القانون أنظمة حماية خاصة للأملاك العمومية البحرية والمناطق الساحلية المحمية وتضمن القانون مجموعة من الجرائم التي تجرّم المسّ بالبيئة الساحلية والبحرية، ويقرر لها عقوبة قد تصل إلى 3 سنوات سجن وهدف هذا التحديد القانوني إلى توفير حماية للحياة الحيوانية والنباتية والأنظمة البيئية البحرية والساحلية.

كما لم يقتصر الإطار الجزائي على المياه الإقليمية، بل امتد ليغطي الالتزامات الدولية لضمان الأمن في أعالي البحار، حيث تجسد ذلك في:

- المرسوم الرئاسي 11-246 الصادر في 10 جويلية 2011، الذي نص على انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالقمع في حالة وقوع حوادث في أعالي البحار، هذا الالتزام يعزز من قدرة الدولة على فرض عقوبات جزائية وتنظيمية على المخالفات التي تقع في المياه الدولية، لضمان أمن الملاحة والبيئة البحرية.[1]

[1] المرسوم الرئاسي رقم 11-246 الصادر في 10 يوليو 2011، والذي يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، والبروتوكول المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1773، وتركز هذه الاتفاقية بشكل خاص على الطرق البديلة للقضاء، وهذا ما يُفهم من ملحق الباب الأول والباب الثاني من الاتفاقية.

وبذلك، عملت الجزائر على تطوير منظومة عقابية صارمة، رغم التحديات الأولية لضمان فعالية المتابعات القضائية، وتحقيق الردع اللازم لحماية أمن وسلامة الساحل والبيئة البحرية.

كما تجب الاشارة إلى أن البحر الأبيض المتوسط، يواجه تدهور بيئي خطير[1]، لاسيما السواحل التي باتت أكثر عرضة للتلوث نتيجة التهديدات التي تجلبها التيارات العميقة نحو شواطئنا وقد أدى استغلال ثرواته الطبيعية من موارده الحية كالأحياء البحرية أو غيرها من مواد كالرمال، بشكل غير منظم إلى تفاقم الأفعال التي تصل إلى درجة السرقة والنهب والاعتداء على الساحل والبحر ككل.

ويواجه القضاء صعوبة في إعطاء التكييف القانوني الصحيح لهذه الجرائم، حيث غالبا ما يتم اللجوء إلى قوانين مكملة كقانون المياه 83-17 وقانون الغابات 84-12، لفرض عقوبات تكون في الغالب غرامات مالية وهنا تكمن المشكلة في أن هذه العقوبة غالبا ما تكون ضئيلة ولا تتناسب مع حجم الاعتداءات والمخاطر المترتبة على الأفعال المرتكبة على الساحل والبحر.

وعلى خلاف المشرّع الفرنسي وبعض التشريعات العربية التي تعرّف الجريمة البيئية بأركانها فإن المشرّع الجزائري لم يعرف جريمة واقعة على البيئة الساحلية والبحرية بصفة منفردة، هذا الغياب القانوني أدى إلى تضارب في الأحكام القضائية وعدم وصول المحكمة العليا إلى رأي موحد بخصوص الأفعال والجرائم المرتكبة، وغالبا ما يختلط لدى القضاء التكييف القانوني والحكم بالعقوبة ولا يتم التفريق بوضوح بين الجريمة الواقعة على البيئة الساحلية والبحرية وغيرها من جرائم.

[1] القانون رقم 01-11، المؤرخ في 2001/06/03، يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج. ر. عدد 36، المؤرخة في 2001/06/08.

وفي ظل وجود قوانين لها قواسم مشتركة في متابعة الاعتداءات على البيئة في الساحل والبحر ينتهي المطاف بالقاضي إلى تبرئة المعتدي على أساس "واقعة غير موجودة في القانون" أو يعاقبه بفرض عقوبة لا تتلاءم مع جسامة الاعتداء على البيئة الساحلية والبحرية، مما يؤكد الحاجة الملحة إلى تدخل تشريعي واضح لتوحيد الرؤى وتحديد عقوبات جزائية صارمة ورادعة لهذه المخالفات.[1]

ومنه يصعب تحديد الموقف الدقيق للمحكمة العليا بهذا الشأن لغياب قرارات منشورة تتناول البيئة البحرية والساحلية مباشرة ومع ذلك، هناك قراران يشيران للموضوع بشكل غير مباشر، يشمل ذلك قرارا صدر بتاريخ 2008/08/10، جاء بعد طعن بالنقض ضد قرار مجلس قضاء البليدة المؤرخ في 2005/12/28، هذا القرار الأخير كان قد ألغى حكما سابقا وأدان المتهم مجددا بتهمة تفريغ مواد ملوثة في البحر، مستندا إلى المادة 210 من القانون البحري والمادتين 48 و66 من قانون حماية البيئة، مع فرض غرامة قدرها 10.000 دج، هذه الإدانة جاءت بعد استئناف النيابة لحكم براءة صادر عن محكمة الشراقة في جنحة تفريغ مواد ملوثة طبقاً للمادة 66 من قانون حماية البيئة، لكن المحكمة العليا قررت نقض وإبطال قرار مجلس قضاء البليدة، مرجعة ذلك إلى أن الوقائع لا تتعلق بمجرد طلاء جزء من الزورق المغمور في الماء، ولا تشكل بالتالي جنحة تفريغ مواد ملوثة في البحر.[2]

[1] أنظر: البند 7 (أ) من القرار (1816) والبند (10) من القرار (1846) الصادران عن مجلس الأمن الدولي، القرارات محملان من الموقع على الإنترنت http://daccess-ods.un.org/TMP/9528872.37071991.htm

[2] انظر البند (9) من القرار (1816) والبند (8) من القرار (1838) والبند (11) من القرار (1846) والبند (10) من القرار (1851) والبند (8) من القرار 189.

الفرع الثاني: الجزاءات المدنية والإدارية المترتبة عن مخالفات الأمن البحري

انطلاقا من المبادئ القانونية المستقرة، يعتبر اللجوء إلى القضاء المدني الوسيلة الأساسية للحصول على تعويض أو جبر الضرر الناجم عن أي اعتداء يلحق بالمناطق الساحلية والبحرية ولا يسمح برفع هذه الدعوى إلا لمن يمتلك صفة ومصلحة وأهلية قانونية.

وهكذا، فقد استقر القانون والقضاء على أن حق اللجوء إلى القضاء المدني للمطالبة بتعويض عن أضرار المناطق الساحلية والبحرية مقصور على الإدارة المعنية بتسيير وحماية السواحل ولا يجوز لغيرها ذلك ما لم تتوفر له الصفة والمصلحة والأهلية.

كما تعتبر السواحل جزء من الأملاك الوطنية العمومية وطبقا للمادة 134 من القانون رقم 30-90 المتعلق بهذه الأملاك سالف الذكر، تخضع إدارتها وتسييرها لوزارة المالية، وتتولى ذلك محليا مديرية أملاك الدولة أو الولايات والبلديات، ومن خلال ذلك، وحسب مقتضيات المادة 10 من نفس القانون، فإن أي اعتداء على سلامة هذه الأملاك يمنح الحق لمديري أملاك الدولة أو الولاة أو رؤساء المجالس الشعبية البلدية في اللجوء إلى القضاء.

وبموجب نص المادة 3 من القانون 02-02، تساهم الجمعيات والمنظمات البيئية الناشطة في حماية الإقليم والسواحل في تنميتها ووقايتها، وينتج عن هذا المفهوم أن للجمعيات البيئية الحق في رفع دعوى قضائية لإلزام المخالف بجبر الأضرار التي لحقت بالساحل.

وتجدر الإشارة إلى أن مخالفة قواعد الأمن البحري والسلامة البيئية يمكن أن تؤدي إلى مسؤولية مدنية تتمثل في المطالبة بالتعويض وجبر الضرر، وبالموازاة مع ذلك، تضطلع الجمعيات والمنظمات الناشطة في مجال البيئة وحماية الإقليم بدور هام، حيث تشارك الإدارة في تنمية ووقاية السواحل

بموجب المادة 3 من القانون 02-02 سالف الذكر، وينتج عن هذا الدور المفهوم الذي يسمح للجمعيات البيئية برفع دعاوى قضائية ضد المخالفين لإلزامهم بجبر الضرر الذي يلحق بالساحل.[1]

وفي هذا السياق، تؤكد المادة 2 من القانون 12-06 المتعلق بالجمعيات، والمادة 17 منه على أن: "الجمعية هي تجمع أشخاص يهدف إلى ترقية الأنشطة في المجال العلمي والبيئي، ويجب أن تندرج نشاطاتها ضمن الصالح العام ويؤكد المشرّع حقها في التقاضي والقيام بكافة الإجراءات أمام الجهات القضائية."

ومن من الناحية الإجرائية، يظل تفعيل دور الجمعيات في اللجوء إلى القضاء لمواجهة الاعتداءات الخطيرة على البيئة الساحلية والملكية البحرية مرهونا، وقد جاء هذا العائق من نص المادة 34 من القانون 12-06 التي أوجبت إصدار نص تنظيمي يحدد شروط وكيفيات حصول الجمعية على الاعتراف بصفة الصالح العام أو المنفعة العمومية وهو النص الذي لم يصدر بعد.

فيما يخص الجمعيات، يجب أن تكون متوافقة مع القانون الجديد في إطار القانون 90-31، ويعتبر تدخلها محتما بعد انقضاء ست سنوات من تاريخ صدوره. وفي الأغلب، ترفض دعاوى هذه الجمعيات بسبب الدفع بانعدام الصفة في التقاضي.

ويمكن القول بأنه في حال وجود أي طلب قضائي يهدف إلى إيقاف أو تدارك خطر أو ضرر أو مانع ناتج عن مخالفة أحكام القانون 02-02، فإنه يحق، وفقا للمادة 44، للإدارة اللجوء

[1] Organisation Maritime Internationale, Piraterie et vol à main armée en mer, g.7309/janvier.2000, Op.cit. p.2.

إلى القاضي المدني ممثلة بالنيابة العامة طبقا لنص المادتين 1 و2 من المرسوم التنفيذي 98-276 المؤرخ في 12/09/1998 وهذا يؤهل الموظفين لتمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة.[1]

أما بخصوص اختصاص القاضي المدني في الدعوى ففي ظل غياب قواعد اختصاص خاصة بقانون 02-02 وقانون الأملاك الوطنية نعود إلى القواعد العامة المحددة بقانون الإجراءات المدنية والإدارية، وفيما يتعلق بالاختصاص المحلي، تنص المادة 40 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في الفقرة الأولى على أن الدعاوى العقارية أو الأشغال المتعلقة بها ترفع أمام المحكمة الواقع العقار في دائرة اختصاصها، وبما أن السواحل تعتبر من الأملاك الوطنية العقارية، فإن جميع الدعاوى المتعلقة بحمايتها يعود الاختصاص فيها إلى الجهة القضائية الواقعة فيها.[2]

طبقاً للفقرة الأولى من المادة 40 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، يُحدد الاختصاص المحلي في الدعاوى المتعلقة بالعقارات أو الأشغال المرتبطة بها للمحكمة التي يقع العقار ضمن نطاق دائرة اختصاصها.

وبما أن الشواطئ تُصنف ضمن الأملاك الوطنية العقارية، فإن القضاء المختص محلياً بالنظر في جميع الدعاوى الرامية لحمايتها هو الجهة القضائية التي تقع هذه الأملاك ضمن نطاقها الجغرافي وبعد ذلك، يتم الانتقال إلى تحديد قواعد الاختصاص النوعي للفصل في طبيعة هذه النزاعات القانونية.

[1] المرسوم التنفيذي 98-276، المؤرخ في 12/09/1998، وهذا يؤهل الموظفين لتمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة.

[2] القانون رقم 08 09، المؤرّخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج. ر. عدد 21، المعدل والمتمم.

وفقا للتدابير المكرسة لحماية السواحل في القانون 02-02، فإن الاختصاص للنظر في الدعاوى الرامية إلى جبر الضرر أو إعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية أو تلك الهادفة إلى التعويض عن الضرر اللاحق بالأملاك يعود إلى القاضي المدني الذي يفصل في أصل النزاع وموضوعه.

لكن عند النظر إلى القانون، نجد أن هناك تدابير وقائية خاصة لحماية الأملاك في حالة الخطر الداهم والضرر القائم بالبيئة الساحلية، هذه التدابير تكون في الأغلب تحفيظية ومؤقتة وينعقد الاختصاص فيها لقاضي الأمور المستعجلة، وذلك عملاً بالمادة 39 من قانون الأملاك الوطنية.

يكون هذا القاضي مختصاً بالفصل في الدعاوى التي ترفعها الجهات المخولة بتمثيل الأملاك الوطنية العمومية بهدف جبر الضرر أو إعادة الحال إلى ما كانت عليه، أو التعويض عن الضرر سواء كان قائماً على أساس الخطأ أو المسؤولية التقصيرية أو مسؤولية متولي الرقابة وحارس الشيء ويُعزز هذا الأمر بالمادة 44 من القانون 02-02، التي خولت للقاضي، بناء على طلب من الإدارة المختصة أن يأمر بأي إجراء ضروري لضمان تجنب أو تقليص خطر أو ضرر أو مانع ينشأ عن مخالفة الالتزامات القانونية.

وفيما يخص قاضي الاستعجال وفقا للمادة 299 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، يتاح اللجوء إلى قاضي الأمور المستعجلة لطلب اتخاذ تدبير وقتي أو تحفظي مستعجل كلما تحقق ضرر وشيك أو خطر حقيقي محدق بالبيئة البحرية أو أحد عناصرها، دون المساس بأصل الحق وفي جميع الأحوال، يظل تقدير مدى توفر عنصر الاستعجال ضمن صلاحيات القاضي، وتجدر الإشارة إلى أن

المادة 300 من القانون ذاته تسند مهمة الفصل الاستعجالي إلى قاضي الاستعجال، كما تتيح له الفصل في الموضوع إذا تضمنه الإجراء الصادر في مواجهة حائز الشيء المتنازع عليه.[1]

وبالنظر إلى المادة 29 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في المجالات البحرية والتي تحدد المناطق الخاضعة لنظام حماية الموارد والأرض والنبات والحيوان، وبتوضيح ما جاء في القانون 11-02، يتضح أن للضرر البيئي طبيعة خاصة، وإذا صح القول بوجود صور متعددة للتعويض عن الضرر البيئي، فإن أساس التعويض يركز هنا على الضرر نفسه وليس على الخطأ، وهو ما يعرف بمبدأ الملوث الدافع.

إن هذا المبدأ منصوص عليه في الباب الأول من قانون 03-10، تحديداً في المادة 7 وينص على أن كل شخص يتحمل بمقتضى نشاطه المتسبب في إلحاق ضرر بالبيئة نفقات كل تدبير وقائي من التلوث أو للحد منه أو لإعادة الأمكنة وإعادتها إلى حالتها الأصلية، هذا المنهج يخدم بشكل أساسي متطلبات حماية الأمن البحري وسلامة البيئة، خاصة وأن الجزائر انضمت إلى اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

ومنه، فإن الإطار القانوني المتمثل في اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري والأضرار الناتجة عن المحروقات المبرمة في 16/02/1976، يهدف بشكل ضمني إلى الحفاظ على سلامة البيئة البحرية التي تعد جزء من الأمن البحري الشامل.[2]

[1] جريمة القرصنة البحرية والقانون الدولي في الصومال وبعدها الأمني، جامعة نايف للعلوم الأمنية، رسالة ماجستير، الرياض، 2010، ص. 80.

[2] أنظر اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري المبرمة في 16/02/1976، المرجع السابق.

أولا: التعويض العيني

غالبا ما يطالب رافع الدعوى بالتعويض العيني، استنادا إلى نص المادة 691 من القانون المدني التي تنص على إعادة الحالة إلى أصلها ويجوز طلب إزالة الضرر إن تجاوز الحد المألوف القاضي هنا يراعي العرف ويكون الهدف هو إعادة الحالة إلى أصلها من خلال إغلاق المنشآت الملوثة أو إعادة تنظيمها بما يتماشى مع متطلبات وقانون البيئة، وإذا تعسف صاحب المنشأة، يمكن للقاضي إرغامه بواسطة الغرامة التهديدية، مما يضمن الالتزام بمعايير الحماية التي تسهم في أمن وسلامة المجال البحري.

ثانيا: التعويض النقدي

يتم اللجوء إلى التعويض النقدي عندما يستحيل إعادة الحالة إلى وضعها الأصلي ومن الأمثلة الواضحة على ذلك الضرر الذي تخلفه المنشآت الصناعية كمعامل الإسمنت، حيث يصاب الكثير من المواطنين بأمراض تنفسية ناتجة عن الغازات المنبعثة، فضلا عن إفساد المحاصيل الزراعية وتلوث الساحل.

هنا، يكون الحل الأمثل هو التعويض النقدي لاستحالة إعادة الحال إلى أصلها، لذا، تبقى للقاضي السلطة التقديرية في تحديد مبلغ التعويض معتمدا في ذلك على تقرير الخبرة، وفي بعض الحالات، حيث يكون التعويض جزء من المسؤولية الجزائية، يمكن للمتضرر تأسيس نفسه كطرف مدني للمطالبة بحقه بما يدعم تطبيق العدالة ويعالج الآثار المدمرة للتلوث الذي يهدد الأمن البيئي والبحري.[1]

[1] الأمم المتحدة، قرار مجلس الأمن رقم 1851 الذي تبناه مجلس الأمن في جلسته 6036 المعقودة في 16 ديسمبر 2008.

وأخيرا، يمكن التأكيد على وجود حماية من الجانب المدني للبيئة الساحلية والبحرية، إلا أن الجانب الأكثر إلحاحا يكمن في تعزيز فعالية آليات الردع الجنائي، لا سيما فيما يتعلق بمخالفات الأمن البحري التي تتجاوز مجرد الإضرار البيئي لتطال سلامة الملاحة والأفراد والمنشآت الحيوية.[1]

وتبرز هنا إشكالية عدم وجود قضاة متخصصين في هذا الجانب، مما يدفع إلى تطبيق قواعد عامة قد لا تفي بخصوصية المنازعات البحرية والبيئية والأمنية، لذا، يجب على السلطة الإسراع في إصدار نص تنظيمي شامل وفعال يمنح الانطلاقة للأقطاب القضائية المتخصصة المنصوص عليها في المادة 32/6 مع إعادة النظر في اختصاصاتها لتشمل توسيع المنازعات المحددة بما يتوافق مع الواقع الحالي، وإضافة منازعات جديدة وعلى رأسها المنازعات البيئية ومنازعات الأمن والسلامة البحرية.

[1] أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 125.

خلاصة الباب الثاني:

يشكل الأمن البحري وحماية الملاحة الدولية تحدي يتطلب تضافر الجهود القانونية والمؤسساتية على جميع المستويات وقد أثبت المجتمع الدولي التزامه بمواجهة التهديدات المتصاعدة كالقرصنة والإرهاب البحري والتهريب بجميع أشكاله والجريمة المنظمة العابرة للحدود والتحديات السيبرانية التي سبق وأن تم الاشارة إليها، وعلى الصعيد القانوني، توفر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الإطار الشامل والأساسي، حيث تنص على ضرورة تعاون الدول في قمع الانتهاكات التي تقع في أعالي البحار ومن ذلك التعاون لمكافحة القرصنة وغيرها من الجرائم، كما صدرت مجموعة من الاتفاقيات الدولية المتخصصة تحت مظلة المنظمة البحرية الدولية، أبرزها اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 والبروتوكولات الملحقة بها، والتي توفر الأساس للدول لفرض ولايتها القضائية على أعمال الإرهاب في البحر والاستيلاء المسلح على السفن إلى جانب أهمية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ضمن اتفاقية سلامة الأرواح في البحار التي تفرض تدابير أمنية إلزامية.[1]

وعلى المستوى المؤسساتي، تضطلع المنظمة البحرية الدولية بدور محوري كوكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، وتعمل على تطوير الأطر القانونية وتعزيز بناء القدرات للدول الساحلية في مجالات الوعي بالنطاق البحري وتبادل المعلومات والتعاون الإقليمي، كما يبرز دور مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة من خلال إصدار قرارات تدعو إلى احترام حرية الملاحة وتعترف بحق الدول في الدفاع عن سفنها في مواجهة التهديدات، إضافة إلى دور المنظمات الأخرى مثل مكتب الأمم

[1] Mohammed Benamar, Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, revue maghrébine de droit, n° 5, Tunis, 1997, p. 15-21.

المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية عبر مشاريعها المتعددة التي تهدف إلى تعزيز الأمن الميناني ومكافحة الجريمة البحرية.

وبالرغم من ذلك، لا تزال هناك حاجة ماسة لتعزيز آليات التنفيذ والتعاون العملي بين السلطات المدنية والعسكرية وتبادل المعلومات ودمج الجهود الوطنية والإقليمية ضمن استراتيجية دولية متكاملة تضمن الحوكمة الفعالة للأمن البحري، لا سيما في مواجهة التهديدات الحديثة مثل الهجمات السيبرانية التي لم تعالجها الأطر القانونية التقليدية بشكل كاف بعد، مما يؤكد أن الأمن البحري المستدام يتطلب التزام مستمر بتطوير التشريعات وتعزيز القدرات الأمنية وضمان سيادة القانون في البحار والمحيطات.

الخاتمـــة

بعد الدراسة المفصلة لمختلف التهديدات التي تمس قطاع الملاحة البحرية وجهود مكافحتها نستنتج أن أمن وسلامة الملاحة البحرية يمثلان مسألة معقدة، تتطلب مقاربة متكاملة تشمل الأبعاد القانونية، المؤسساتية، التقنية، والبيئية، وهنا دراستنا سلطت الدراسة الضوء على الطبيعة المزدوجة للتهديدات التي تواجه هذا القطاع الحيوي، فمن جهة، هناك التهديدات الماسة بسلامة الملاحة، والتي تنبع من الظواهر المناخية والبيئية القاسية وتأثيرات التغيرات المناخية المتزايدة، بالإضافة إلى التهديدات التقنية والهيكلية الناتجة عن أخطاء السفن، استخدام التقنيات القديمة ووقوع حوادث التصادم البحري، ومن جانب آخر، برزت التهديدات الماسة بأمن الملاحة التي تشمل التهديدات البيئية بفعل الإنسان كالتلوث الناتج عن السفن ومسؤوليتها في تلويث البيئة، وكذلك التهديدات الأمنية الخطيرة مثل القرصنة والهجمات المسلحة والتهريب والاتجار غير المشروع عبر البحر إلى جانب التهديدات المستجدة التي تتطلب يقظة مستمرة.

وبالتالي، تعتبر التهديدات الماسة بأمن الملاحة البحرية محور قانوني دقيق يجمع بين حماية البيئة وضمان سلامة الحركة التجارية والبشرية في عرض البحار، حيث تشكل التهديدات البيئية بفعل الإنسان تحدي قانوني بالغ الأهمية ويمثل التلوث الناتج عن السفن انتهاك للمواثيق البيئية الدولية.

كما لا تقتصر هذه المسألة على انبعاثات النفط والمواد الكيميائية وحسب، بل تتعداها إلى التخلص غير المشروع من النفايات الصلبة، مما يقتضي تأسيس مسؤولية السفن في تلويث البيئة وتتجسد هذه المسؤولية في نظام قانوني دولي محكم أبرزته اتفاقيات مثل ماربول التي تفرض تدابير وقائية وعقابية لردع المخالفات وتحديد التعويضات عن الأضرار البيئية، ما يلزم على الدول المتعاقدة دمج هذه الأحكام في تشريعاتها الوطنية وتفعيل آليات الرقابة الساحلية وموانئ الدولة.

وفي سياق آخر، تبرز التهديدات الأمنية كإشكال قانوني وعملياتي يهدد حرية الملاحة كأصل ثابت في القانون الدولي للبحار، فالقرصنة والهجمات المسلحة، وإن كانت تتركز جغرافيا في مناطق محددة، تظل جريمة دولية تبيح للدول ممارسة الولاية القضائية العالمية لضبط مرتكبيها ومحاكمتهم وذلك بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من البروتوكولات المكملة.

هذا إلى جانب ظاهرة التهريب والاتجار غير المشروع عبر البحر، سواء تعلق الأمر بالأسلحة المخدرات أو حتى الهجرة غير الشرعية، والتي تشكل تهديد لسيادة الدول وتستدعي تفعيل صلاحيات التفتيش والملاحقة ضمن المناطق الاقتصادية الخالصة والمياه الإقليمية، والأكثر تعقيدا هي التهديدات المستجدة للملاحة البحرية التي تشمل الجرائم السيبرانية الموجهة ضد أنظمة الملاحة والتحكم واستخدام الطائرات المسيرة في الاعتداءات، الأمر الذي يستوجب تكييف قانوني سريع للأطر الحالية لضمان شمولها لأشكال الإجرام التكنولوجي المستحدثة، مما يجعل من الأمن البحري مسألة ديناميكية تتطلب تحديث مستمر للقواعد القانونية الدولية والوطنية لمواكبة تطور أساليب التهديد.

وفي سياق مواجهة هذه التهديدات، كشفت الدراسة عن أهمية الباب الثاني الذي ركز على الجهود القانونية والمؤسساتية لمكافحة تهديدات الملاحة، حيث تم التأكيد على دور الإطار القانوني الدولي والوطني، متمثلا في الآليات الدولية لحماية الملاحة البحرية من خلال الاتفاقيات الدولية ودور المنظمات البحرية الدولية كركائز أساسية، كما تم تحليل أهمية التشريعات الوطنية ودورها الوقائي مع التركيز على القانون البحري الجزائري وجهود حماية السواحل والبيئة البحرية، إن هذه الأطر القانونية تدعم بجهود الوقاية والمكافحة الميدانية والتي تشمل الوقاية التقنية والمؤسساتية عبر تطبيق أنظمة الرقابة والمتابعة البحرية وتعزيز التكوين والتدريب في السلامة البحرية، ولم يغفل التحليل أهمية

المواجهة القضائية والعقابية، من خلال دور القضاء البحري وتطبيق القانون وفرض العقوبات المقررة لمخالفات الأمن البحري.

واستنادا لكل ما سبق، فإن جهود الوقاية والمكافحة الميدانية لمواجهة تهديدات الملاحة البحرية في التشريع الجزائري تستند إلى إطار قانوني وتنظيمي يسعى لتحقيق التوازن بين السلامة التقنية والردع القضائي، مع إيلاء أهمية خاصة للجزاءات المقررة كأداة فعلية لتطبيق القانون، تبدأ هذه الجهود بالوقاية التقنية والمؤسساتية، حيث تفعل أنظمة الرقابة والمتابعة البحرية التي تهدف إلى تأمين المياه الخاضعة للسيادة والولاية الوطنية وتتجسد هذه الأنظمة في المراقبة الساحلية والموانئ، وتدعم ببرامج التكوين والتدريب في السلامة البحرية، فالمشرع الجزائري يشدد على ضرورة تأهيل الأطقم البحرية وضمان حصولهم على شهادات الكفاءة اللازمة للسلامة والملاحة، ما يعكس التزام بالمعايير الدولية المعروفة، وتسند مهمة التكوين لمؤسسات وطنية عسكرية ومدنية متخصصة تضمن الكفاءة التقنية للملاحين

في مواجهة المخاطر المختلفة، بما في ذلك الحوادث البحرية والتهديدات الأمنية.

أما فيما يخص الشق المتعلق بالمواجهة القضائية والعقابية، فيلعب القضاء البحري دور كبير في ضمان تطبيق القانون، بالرغم من محدودية القضايا في هذا المجال، ما يدل على أن المشرع الجزائري، لا سيما في القانون البحري المعدل والمتمم والنصوص الخاصة بحماية البيئة ومكافحة الجرائم، يحدد العقوبات المقررة لمخالفات الأمن البحري بشكل صارم، وهذا هو بيت القصيد في المسألة، فعلى سبيل المثال، يواجه مرتكبو أعمال القرصنة أو المشاركون فيها عقوبات قاسية قد تصل إلى السجن لمدد طويلة، إلى جانب مصادرة السفينة وجميع الأملاك والوسائل المستخدمة في ارتكاب الجريمة، مما يعكس عزم الدولة على مكافحة هذه الجرائم الخطيرة.

وفي سياق المسؤولية عن التلوث الناتج عن السفن، يتناول القانون الجزائري بما في ذلك قوانين حماية البيئة هذه المخالفات بجزاءات ردعية تجمع بين العقوبات السالبة للحرية والغرامات المالية المرتفعة التي تفرض على الربان أو المسؤول عن الملاحة وتتضاعف هذه الغرامات في حالة العود وقد يتم حجز السفينة كضمان لدفعها.

إن هذا التركيز على الجزاءات المالية والجنائية يهدف إلى تحقيق الردع العام والخاص ويضع على عاتق ربان السفينة وأفراد الطاقم مسؤولية جزائية مباشرة عن الأفعال التي تؤدي إلى تعريض أمن الملاحة أو سلامة البيئة البحرية للخطر، ما يجعل من العقوبات المقررة في التشريع الجزائري آلية فعالة وضرورية لفرض الاحترام على القواعد القانونية والتنظيمية في المجال البحري، وعليه، يتضح أن حماية الملاحة البحرية تتطلب جهد متواصل ومنظم، لا يقتصر على الرد على الحوادث بل يتعداه إلى الوقاية الاستباقية وتحديث الأطر القانونية والتقنية.

إن ضمان ممر بحري آمن ومستدام لخدمة التجارة العالمية والاقتصاد الوطني يستدعي الالتزام الفعلي بالتوصيات المقترحة:

- تعزيز أنظمة الحماية السيبرانية للسفن والبنى التحتية للموانئ وتدريب الأطقم على بروتوكولات الاستجابة للحوادث السيبرانية.
- تطوير إطار عمل دولي موحد للاستجابة السريعة من خلال إنشاء آلية دولية متفق عليها لتنسيق عمليات مكافحة القرصنة والإرهاب والتهديدات العابرة للحدود.
- تعزيز آليات المساءلة ومكافحة الجرائم البيئية، وتشديد الرقابة وتطبيق العقوبات الدولية على أنشطة الصيد غير القانوني وغير المنظم والتهريب البحري للمواد المحظورة.

- بناء القدرات البحرية الوطنية والإقليمية من خلال تقديم الدعم الفني والتدريب للدول النامية لتعزيز قدراتها في المراقبة الساحلية والدوريات البحرية.
- تحسين تبادل المعلومات والذكاء البحري، وإنشاء مراكز إقليمية لتبادل المعلومات البحرية في الوقت الفعلي بين الحكومات والقطاع الخاص.
- تطبيق المعايير الدولية للأمان، وضمان الالتزام الصارم بتنفيذ وتحديث مدونة أمن السفن والمرافق المينائية لتشمل التهديدات الحديثة.
- تفعيل وتوسيع أنظمة الرقابة البحرية بالتقنيات الحديثة، حيث يجب على المشرع الاستثمار المكثف في تحديث وتوسيع شبكة أنظمة الرقابة والمتابعة البحرية الساحلية، باستخدام تقنيات الأقمار الصناعية والطائرات المسيرة والهدف هو ضمان تغطية شاملة للمياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة، مما يسهل الكشف المبكر عن الأنشطة غير المشروعة وتحديد مصدر التلوث بدقة عالية، وبالتالي تفعيل المسؤولية الجنائية والمدنية المقررة في القانون.
- تشديد العقوبات المالية والجنائية على مخالفات التلوث البحري، فينبغي إعادة النظر في مراجعة وتغليظ العقوبات المقررة في القانون البحري وقوانين حماية البيئة، خاصة الغرامات المالية المفروضة على السفن الملوثة، كما يتوجب أن تكون هذه الغرامات رادعة ومتناسبة مع حجم الضرر البيئي ومرتبطة بقيمة الشحنة والسفينة، بالإضافة إلى التطبيق الصارم للعقوبات السالبة للحرية بحق المسؤولين عن التلويث لتعزيز مبدأ الردع الخاص والعام.
- ربط التكوين البحري باحتياجات الأمن والمكافحة من خلال إدماج برامج تدريبية متخصصة ومحدثة ضمن مناهج التكوين والتدريب في السلامة البحرية الوطنية مع التركيز على الجوانب الأمنية ومكافحة الجريمة المنظمة والقرصنة.

- ينبغي تدريب الأطقم البحرية وضباط القضاء البحري على آليات التعرف على التهديدات المستجدة وتطبيق إجراءات الضبط والتحقيق الميداني، لضمان الكفاءة في استخدام الصلاحيات القانونية المنصوص عليها في التشريع الجزائري.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

المراجع العربية

أولا: المعاجم والقواميس:

- المعجم الوجيز: معجم اللغة العربية، دار التحرير للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1980.
- إبراهيم نجار: المعجم القانوني عربي–فرنسي، مكتبة لبنان، الطبعة الثانية، لبنان، 1988.

ثانيا: النصوص التنظيمية والقانونية

أ. المصادر:

- دستور 28 نوفمبر 1996 المعدل، صادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 20–442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية، ج. ر. عدد 82 مؤرخ في 30 ديسمبر 2020.

ب. النصوص القانونية:

- القانون رقم 83–03، المؤرخ في 05 فيفري 1983، والمتعلق بحماية البيئة، المنشور في الجريدة الرسمية عدد 06 لسنة 1983.
- القانون رقم 84–12، المؤرخ في 23 رمضان عام 1404 الموافق ل 23 جوان 1984، الذي يتضمن النظام العام للغابات.
- القانون 90–30 المتضمن للأملاك الوطنية، جريدة رسمية، عدد 52، مؤرخة في 02 ديسمبر 1990.

- القانون رقم 02-02، المؤرخ في 5 فيفري 2002 والمتعلق بحماية السواحل وتهيئة شواطئها، جريدة رسمية، عدد 10، الصادرة في 2002/02/12.
- القانون رقم 03-10، المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية، عدد 43، الصادرة 20 جويلية 2003.
- القانون رقم 05-12، المؤرخ في 2005/08/04، يتعلق بالمياه، جريدة رسمية، عدد 60، مؤرخة في 2005/04/09.
- القانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية، عدد 21، المعدل والمتمم.
- القانون رقم 08-11 المؤرّخ في 25 جوان 2008، المتعلق بشروط دخول الأجانب إلى الجزائر وإقامتهم بها وتنقلهم فيه.
- القانون رقم 10-02 المؤرخ في 29 جوان 2010، يتضمن المصادقة على المخطط الوطني لتهيئة الاقليم، جريدة رسمية، عدد 61، لسنة 2010.
- القانون 12-06، المؤرخ في 12 جانفي 2012، المتعلق بالجمعيات، جريدة رسمية، عدد 02، الصادرة بتاريخ 15 جانفي 2012.

ج. **الأوامر:**

- الأمر رقم 71-29، المتضمن إنشاء الديوان الوطني للموانئ، جريدة رسمية، عدد 41، الصادرة سنة 1971، المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 73-12، المؤرخ في 03 أفريل 1973، يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس السواحل، جريدة رسمية، عدد28، المؤرخة في 06 أفريل 1973.

- الأمر رقم76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، والمتضمن القانون البحري، المنشور في الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 96-05 الصادر في 10 جانفي 1996، يتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ح. **المراسيم:**

- المرسوم رقم 63-403، المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد المياه الإقليمية، جريدة رسمية، عدد 76، الصادرة بتاريخ 15 أكتوبر 1963.
- المرسوم رقم 72-194، المؤرخ في 3 أكتوبر 1972، ينظم مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية، وتوقفها في فترة السلم، جريدة رسمية، عدد 86، الصادرة بتاريخ 27 أكتوبر 1972.
- المرسوم التنفيذي 98-276، المؤرخ في 12/09/1998، وهذا يؤهل الموظفين لتمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة.
- المرسوم التنفيذي رقم 159/99 ممضي في 20 جويلية 1999، الجريدة الرسمية عدد 49، مؤرخة في 25 جويلية 1999، يحدد كيفيات تطبيق إتاوة الحمولة البحرية المتجانسة على المكوث المطول للبواخر في الموانئ.
- المرسوم التنفيذي 99-198 ممضي في 18 غشت 1999، الجريدة الرسمية عدد 57، المؤرخة في 22 أوت 1999، الصفحة 5، يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها.

- المرسوم التنفيذي 200/99 ممضي في 18 غشت 1999، الجريدة الرسمية عدد 57، مؤرخة في 22 أوت 1999، الصفحة 13، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق.
- المرسوم التنفيذي 201/99 ممضي في 18 غشت 1999، الجريدة الرسمية رقم 57، مؤرخة في 22 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط.
- المرسوم التنفيذي 99-202 ممضي في 18 أوت 1999، الجريدة الرسمية رقم 57، مؤرخة في 22 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب.
- المرسوم التنفيذي 01/02 ممضي في 06 جانفي 2002، الجريدة الرسمية، عدد 1، المؤرخة في 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، جريدة رسمية، عدد 01.
- المرسوم الرئاسي رقم 11-246 الصادر في 10 جويلية 2011،

خ. الاتفاقيات الدولية:

- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي بتاريخ 30 ماي 1996، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-123.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بتاريخ 2 رجب 1416 هـ الموافق 22 جانفي 1996، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53.
- اتفاقية لندن لعام 1954 لمكافحة التلوث بالنفط، وقد تم تعديلها سنة 1962 و1969.
- اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط (UNEP/OCA) /MED IG.6/7.

- الاتفاقية الكويتية حول البيئة البحرية للخليج العربي لسنة 1978، تم توقيعها في 1978/4/24، وتم تصديقها في 1978/11/7.
- اتفاقية بروكسل في 29 نوفمبر 1969، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 06 ماي 1975.
- اتفاقية باريس لعام 1960.
- مبادئ مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972، أبرمت بتاريخ 13 نوفمبر عام 1972.

د. القرارات:

- قرار مجلس الأمن الدولي (1816)، والبند 10 (أ) من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1846.
- القرار رقم (1814) صادر عن مجلس الأمن الدولي في جلسته رقم (5893) والمنعقدة بتاريخ 15 ماي 2008.
- قرار مجلس الأمن الدولي (1816)، والبند 10 (أ) من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1846
- القرار (1846) الصادران عن مجلس الأمن الدولي.

قرار مجلس الأمن رقم 1851 الذي تبناه مجلس الأمن في جلسته 6036 المنعقدة في 16 ديسمبر 2008.

ثالثا: المؤلفات

أ. المؤلفات العامة:

- أيان أنطوني، ترجمة عمر الأيوبي وحسن وأمين الأيوبي: خفض المخاطر الأمنية بأخذ من امتلاك مواد مدنية واستخدامها في: السلاح والأمن الدولي، مركز الدراسات العربية، بيروت، الطبعة الأولى، 2007.
- حسان عطية: خليل التنمية الاجتماعية في إطار المتغيرات المحلية والعالمية، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى، مصر، 2012.
- سعيدان علي: حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيماوية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008.
- علاء الدين عفيفي: الإعلام والبيئة، دار المعتز، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2010.
- فرح الحسين: استراتيجيات الجزائر البيئية، دار الأيام للنشر والتوزيع، الأردن، 2023.
- محمود جاسم نجم الراشدي: ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2014.
- محمود شاكر سعيد: خالد بن عبد العزيز العرفج: مفاهيم أمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- نصر الدين مبارك: جريمة تهريب المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دار هومة للطباعة والنشر، 2007.

ب. الكتب المتخصصة:

- أبو الخير أحمد عطية: الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.

- كمال مصطفى: القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، طبعة 2، الإسكندرية، مصر، 2006.
- محمد، نصر محمد: الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة. طبعة 1، مكتبة الملك فهد الوطنية، السعودية، الرياض، 2012.
- محمود محاط: المختصر في القانون البحري الجزائري. طبعة 1، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.

رابعا: الأطروحات والمذكرات الجامعية

أ. الأطروحات:

- بن عواز أسيا: السياسة الجنائية في مكافحة الهجرة غير الشرعية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2018.
- عبد الغفور بوسنة: القرصنة البحرية في البحر العام، أطروحة دكتوراه العلوم القانون الدولي العام، تخصص: الفضاءات والموارد، كلية الحقوق – قسم القانون العام– جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 01 – السنة الجامعية 2020–2021.
- القنوني بن يوسف: الهجرة غير الشرعية: واقع وتشريع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليابس، 2016.

ب. المذكرات:

- بريقة خديجة: السياسات الأمنية الأوروبية في مواجهة الهجرة غير الشرعية، أطروحة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014.

- بن موسى سعيد وخالد بن عبد العزيز الحرفش: مفاهيم أمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- بوعبد الله، سعيد: عقد النقل البحري للبضائع وفقا لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2011-2012.
- جريمة القرصنة البحرية والقانون الدولي في الصومال وبعدها الأمني، جامعة نايف للعلوم الأمنية، رسالة ماجستير، الرياض، 2010.
- جنفوي نسيمة آمال: الحالات المنشئة لمسؤولية الناقل في القانون الجزائري والقانون المقارن، أطروحة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010-2011.
- حمايش عبد المالك: التعاون الأورو-مغاربي في مجال الهجرة غير القانونية، أطروحة ماجستير، جامعة عنابة، 2007.
- حمزة إسحاق زيتون: البحرية الجزائرية وتأثيرها في العلاقات الجزائرية الفرنسية السياسية (1519 - 1800)، أطروحة ماجستير في التاريخ الحديث، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، المركز الجامعي غرداية، 2012.
- خالد عباس: أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، أطروحة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012.
- درسي أمينة: حالات دفع مسؤولية الناقل البحري، أطروحة ماجستير، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007-2008.
- عبد اللاوي جواد: دراسة بعنوان "الحماية الجنائية للبيئة"، أطروحة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004.

- علي بن عبدالله الملحم: جريمة القرصنة البحرية والقانون الدولي في الصومال وبعدها الأمني، أطروحة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- عوض مروة: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، أطروحة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، 2017.

خامسا: المقالات العلمية:

- أحمد، هاشم: الإعلام والهجرة غير المشروعة، المؤتمر العلمي الرابع الموسوم بالقانون والإعلام، كلية القانون، جامعة طنطا، مصر، 23-24 أفريل 2017.
- بلعالية سامية: ظاهرة الهجرة غير الشرعية وانعكاساتها على المجتمع الجزائري، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، المجلد 02، العدد 10، 2018.
- بلغازي نور الدين: "الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017.
- بن عيسى حياة: الهجرة غير الشرعية: الرهانات والجهود لمكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، 2014.
- بوزيان حليمة: ظاهرة الهجرة غير الشرعية ومكافحتها في ظل التحولات الإقليمية والدولية، مجلة البيان للدراسات القانونية، العدد 02، ديسمبر 2023.
- بوقرن سامية: "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2012.
- حنان نايف ملاعب: التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، المجلد 31، العدد 72، السنة 2017.

- خوجة توفيق: مكافحة الهجرة غير الشرعية، استكشاف جماعي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2010.
- رايد علي زايد: القرصنة البحرية في القانون الدولي وتطبيقاته الدول، دراسة حالة الصومال، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 10، العدد 2، ديسمبر 2013.
- عبد الله الطروني: الهجرة غير الشرعية بين الحرص على الأمن القومي والهواجس الإنسانية، المجلة العربية للآداب والدراسات الإنسانية، العدد 03، أبريل 2018.
- عطية خالد وليد: "الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، العدد 01، السنة الخامسة.
- محمد أحمد: "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري". المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، 2013.

سادسا: المداخلات العلمية:

- اسعد منصور: النزاع بين أمريكا والصين في بحر الصين الجنوبي: ما أسبابه؟ وهل نتائجه الحرب؟ 2025/06/03.
- أليسوند كبلار وفلاديمير بارانوفسكي والدوناي: ترجمة عمر الأيوبي وحسن وأمين الأيوبي، التعاون الأمني الإقليمي في منطقة الاتحاد السوفييتي السابق، في: التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي، مركز الدراسات العربية، بيروت، الطبعة الأولى، نوفمبر 2007.
- فردوم أونوها: القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجا، ترجمة الحاج ولد إبراهيم، مركز الجزيرة للدراسات، قطر، 13 ماي 2012.

- فريديوم أوهوا: القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجا، ترجمة: الحاج ولد إبراهيم، مركز الجزيرة للدراسات، قطر، 13 ماي 2012.
- مجد هامل: مداخلة بعنوان "إبرام الصفقات العمومية على ضوء المرسوم الرئاسي 15-247 إضفاء للمرونة أم تعزيز للرقابة"، ألقيت بمناسبة الملتقى الدولي للصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام في ظل المرسوم الرئاسي 15-247 بتاريخ 18 و19 أكتوبر 2016، جامعة المسيلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية.
- محمد فاروق عبد الحميد: التهريب البحري للمخدرات تقنيات المكافحة والتعاون الدولي في تنفيذها، مجلة الفكر الشرطي، الامارات، المجلد 12، العدد 3، 2003.

سابعا: المحاضرات

- بوجعيلة علي: محاضرات القانون البحري، مطبوعة جامعية، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، 2013.

ثامنا: المواقع الالكترونية

- http://daccess-ods.un.org/TMP/9528872.37071991.html
- http://www.aleshteraki.net/articles.php?d=1101
- https://wedocs.unep.org/consolidated_BC95_Ara
- http://www.aleshteraki.net/articles.php?d=1101
- www.sholice.gov.ae/ar/index.htm
- http://www.alraiah.net/index.php/political-analysis/item/
- www.almotamar.net
- http://fonzibrain.wordpress.com/2010/06/25/pirates-corsaires-et-flibustiers-du-xxie-siecle
- www.globalriskinsights.com
- www.Bloomberg.com
- https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p

- www.lepoint.fr/editos-du-point/michel-colomes/mer-rouge-le-retour-des-pirates, 2112224_55.php?lpme=1704744086
- http://daccess-ods.un.org/TMP/9528872.37071991.htm
- www.globalriskinsights.com
- www.Clio.fr
- .www.rand.org
- https://www.erudit.org/revue/cd/1990/v31/n1043002/ar.pdf
- www.rand.org
- www.quesaisje.com
- www.légifrance.gouv.com
- www.légifrance.gouv.com

المراجع الأجنبية:

1. Les lois :

- Ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et son décret d'application n° 2016-86 du 1 février 2016.
- Loi N 93/122 Du 09 janvier 1993, relative à la prévention de la corruption et la transparence de la vie économique et des procédure publiques. J O R F n 25 du 30 janvier 1993, modifié par la loi N 2001/1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes réformes caractère économique et financier.
- D'orientation N 92/125 du 06 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République, N 33 Du 08 février 1992. février 1992.

2. Les ouvrages :

- AbbessaherDjama (2011), the 'phenomenon of piracy off the coast somalia: challenges andsolution of the international community. United nation_the Nippon foundation felleu, new yourk.
- Andrewt.T.H.Tan, the emergence of naval power in the straits of Malacca, defense stadies, associate professor and convener for international studies at the university of australai, 7 jun 2012.
- AUBY JEAN FRANCOIE : la délégation de service public, édition, paris, 1995.
- Barry desker, Re-thinking the safety of navigation in the malacca strait, routledge security in asia series, 2007.

- Belkhir Ikache, Le phare, n°30, 30 octobre 2001 : Quelques réflexions sur l'assurance maritime.
- Bertin-Mourot Édouard, Lelieur Frédéric, Terroir Emmanuel, TERRORISME ET PIRATERIE, des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises, L'Harmattan, Paris, 2005
- Besson Alexandre, Questions maritimes en Asie du sud-est, Déclin et résurgence de la piraterie, Institut de Relations Internationales et Stratégiques, Paris, 2011.
- Boyer, P : Des Pacas Triennaux à la révolution d'Ali Khodja Dey 1571-1817, in(R-H), N : 244, 1970.
- BRAUDEL (Fernand) ‹La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Tome 2, Paris, 1976.
- Catherine zara raymond, piracy in southeast asia: new trends issue responses, institute of defense and strategic studies singapore, october,2005.
- CECILE DE CET BERTIN, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, paris, 2008.
- Chalk Peter, The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States, Rand Corporation, USA, 2008.
- Christopher. j pehrson, string of pearls meeting challenge of china, rising power across, strategic studies institute us army war college cer lisle, july 2006.
- Clark RB Marine pollution, Fourth edition. Clarendon press, oxford 1997.
- CORDONNIER; Isabelle.la; Piraterie en Asie du Sud-est ‹Revue international et stratégique ‹Dalloz Automne.200/3-n43.
- David Ruzie, Droit international public, 15ème edition, Dalloz, 2000.
- Delano H. Kevin, The Gulf of Guinea and its Strategic Center Point: How Nigeria Will Bridge American and African Cooperation, Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, April 2009.
- Fatou Kholle, Navire doubles coques: quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur les transports, 2006.
- Feldt Lutz, Roell Peter, Ralph D. Thiele, Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach, Institut für Strategic, Political, Security and Economic Consultancy, Berlin, April 2013.
- FONZIBRAIN, Pirates, Corsaires et flibustiers du XXIe siècle, 25/06/2010.

- Gnaguenon Amandine (Sous la direction de), Les défis stratégiques africains : la gestion de la conflictualité en Afrique Centrale, Études de l'IRSEM, N°25, 2013.
- Hendun abd Rahman shah, legal analyses of piracy and armed robbery at sea in the straits of malacca: the malaysien perspective, a thesis submitted for the university of birminhan for the degree of doctor of philosophy, february, 2013.
- Hugues Eudelin, Le terrorisme maritime contemporain, Dans Stratégique, Éditions Institut de Stratégie Comparée, 2012/2 (N° 100-101).
- International Labour Organization. C143 - Migrant Workers (Supplementary Provisions) Convention, 1975.
- Jacqueline Sherriff (2012), EUNAVFOR - Disruption of Pirate Logistic Dumps (DPLD) on the Shoreline: A Necessary Action? Briefing paper presented to the Second United Arab Emirates Counter Piracy Conference, held in Dubai in June 2012 (Dubai: the Institute for Near East and Gulf Military Analysis INEGMA.
- James B. Morell, The Law of the Sea: An Historical Analysis of the 1982 Treaty and Its Rejection by the United States, McFarland, Jefferson, NC, 1992.
- Jean-Claude Dakouri, Droit des transports maritimes, L'Harmattan, PARIS, 2011.
- Lafargue François, La guerre mondiale du pétrole : États-Unis, Chine et Inde à la conquête de l'or noir, Ellipses Edition Marketing, Paris, 2008.
- Luntumbue Michel, Piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, Note d'analyse du GRIP, Bruxelles, 3 septembre 2011.
- Major Frederick Chew, Piracy, Maritime Terrorism and Regional Interests, Geddes Papers, Australian Command and Staff College, 2005.
- Michel Colomès, Mer Rouge : le retour des pirates, Les forces européennes qui luttaient contre la piraterie dans le golfe d'Aden sont aujourd'hui mobilisées en Méditerranée en raison de la crise des migrants.
- Mosley Aleeza, The Implementation of the International Maritime Security Instruments in Caricom States, United Nations-Nippon Foundation Fellow, New York, 2009.
- Nations Unies. Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille, résolution de l'Assemblée générale n° 45/158, 18 décembre 1990.

- Nilasari, Lorna Steele, UNCLOS Definition of Piracy: Is it still Relevant for Modern Piracy? Mulawarman Law Review, Faculty of Law, Mulawarman University, Indonesia, Volume 7 Issue 2, Décembre 2022, ISSN Online: 2527-3485
- Noraini Zulkifli, Raja ismail fahm,Raja ibrahim and Otheres, maritime cooperation in the strait of Malacca (2016-2020) challenges and recommend for a new frame work, asian journal of research in education and social sciences, january 2020.
- Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la direction de), Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun : Presses Universitaires d'Afrique, 2010.
- Organisation Maritime Internationale, Piraterie Et Vol À Main Armée En Mer ، g/7309. janvier. 2000.
- Paris : Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire, 2013.
- Pierre Del volve, Le Droit Administratif, Dalloz, Collection connaissance du droit, 1994.
- René Chapus, Le Droit Administratif General, tome 1, 15e, Montchrestien, Paris, 1996.
- Shafiahf muhibat, indonesia's maritime security: ongoing problems and strategic implications, eu-asia dialogue 2014.
- The Global unitiative against transnational organized crime, the economics of piracy in southeas asia, The Global unitiative against transnational organized crime, may 2016.
- Xuke contemporary, maritime piracy in souteast asia, a thesis submitted for the degree of doctor of philosophy south east asian studies programme, national university of singapore, 2006.

3. Les revues:

- Annkoh, piracy Along malacca-singapore straits jump nearly fourfold, bloom berg 27 décembre 2019, At .
- Cecile De Cet Bertin, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, paris, 2008.
- Chalk Peter, The maritime dimension of international security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States, Rand Corporation, Library of Congress Cataloging, USA, 2008.

- Gerald yee and Nazirah k.din, piracy in southeast asia, clyde and collp, At: lexology.com11:41 ,2025/08/09.
- Gruy Lefebvre, L'obligation de navigabilité et transport maritime sous connaissement, Les Cahiers de droit, vol. 31, n°1, 1990.
- Jean François Auby, les services publics locaux, collection Que sais-je ? Paris, 1997.
- Jean-Claude Dakouri, Droit des transports maritimes, L'Harmattan, PARIS, 2011.
- Justin v. hastings, the return of sofisticated maritime piracy to southeast asia, pacific affaires, volume 93, No 1, march 2020.
- Khiari, F : Développements Historique et contradictions de la formation sociale du pachalik d'Alger de 1570 à 1670, Une approche socio-économique à partir de documents internes et inédit, Diplôme de Doctorat, Paris VII, 1990.
- Laura southdat, "southeast asia the new piracy capital, global riskinsights know your world," july, 13, 2015, At: globalriskinsights .com, 09/06/2025, 20:39h.
- Mohammed Benamar, Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, revue maghrébine de droit, n° 5, Tunis, 1997.
- Nikoleta RADIONOV, "Presumption of Shipmaster's Criminal Responsibility for Narcotic Drugs in Ship's Cargo – Maritime Reality Check", Comparative Maritime Law, Vol. 49, Issue 164, 2010.
- Nora, Lafi; « Salvatore, Bono, Corsari nel mediterraeo, Christianie musulmani fra, Guerra, Schiavithu commercio », Revue du, monde musulman et de la méditerranée. Volume 68. N° 01, 1993.
- Peter j rimmer, les detroits de malacca et de singapour: etats cotiers et etats utilisateur etudes internationales, vol 34, no 2, juin 2003.
- Shafiahf muhibat, indonesia's maritime security: ongoing problems and strategic implications, eu-asia dialogue 2014.
- Shivam Kumar Pandey, Kakati Prashanthi, Defining "Maritime Security", International Journal of Advance and Applied Research, Vol.4 No.24, July-Aug 2023.
- Vincent, Xavier Labat; «La course et corso en méditerranée du XVI au XIX siècle», Revue Clio, août. 2002.

4. Les thèse :

- Massey. Anathong shintaro, maritime sucrity cooperation the strait of malacca.calhoun:institutional archive of the naval post graduet school, these, 06/2008.
- Xuke contemporary, maritime piracy in souteast asia, a thesis submitted for the degree of doctor of philosophy south east asian studies programme, national university of singapore, 2006.
- Peter j rimmer, les detroits de malacca et de singapour: etats cotiers et etats utilisateur etudes internationales, vol 34, no 2, juin 2003.
- Hendun abd Rahman shah, legal analyses of piracy and armed robbery at sea in the straits of malacca: the malaysien perspective, a thesis submitted for the university of birminhan for the degree of doctor of philosophy, february, 2013.
- The Global unitiative against transnational organized crime, the economics of piracy in southeas asia, The Global unitiative against transnational organized crime, may 2016.
- Catherine zara raymond, piracy in southeast asia: new trends issue responses, institute of defense and strategic studies singapore, October, 2005.
- Boukhetmi, V. F. Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat d'État en droit, Faculté de droit, Université d'Oran, 2002.
- Nathalie Bouding, La piraterie maritime moderne, mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Université Paul Cézanne III, Aix-Marseille, France, 2008/2009.
- David Peano, La sécurité et la sûreté maritain, Diplôme d'études supérieures en droit maritime et des transports, Université de Droit d'Aix-Marseille.
- Gnanguenon Amandine (sous la direction de), Les défis stratégiques africains: la gestion de la conflictualité en Afrique Centrale, Études de l'IRSEM, N°25, Paris, 2014.
- Massey. Anathong shintaro, maritime sucrity cooperation the strait of malacca.calhoun:institutional archive of the naval post graduet school, thèse, 06/2008.
- Clémentine Lacrotte, La Piraterie et Le Droit International (Fin XVe –XVIII Siècle), Thèse Pour Obtenir Le Grade De Docteur De L'niversité De Montpellier,

En Histoire du droit et des institutions – ecole doctorale 461- droit et science politique, le 10 novembre 2017.

- Koffi Eric Konan, Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes, Thèses de Doctorat de Droit Pour l'obtention du grade de Docteur en Droit de L'Université Paris 1, Pantheon-Sorbonne, Discipline : Droit Maritime, présentée et soutenue Le 1er Décembre 2017.
- Yann Tephany, La lutte contre les activités illicites en mer, Thèse DE Doctorat, Droit et Sciences Politiques, Spécialité : Droit Privé et Sciences Criminelles, COMUE UNIVERSITE Bretagne Loire, L'Universite de Nantes, présentée et soutenue à Nantes, le 18 juin 2019.

5. Les rapports:

- ICC international,maritime bureau, piracy and armed robbery against ships, icc international,maritime bureau, rapport for the period,1 january- 31 march 2021.
- The Global unitiative against transnational organized crime.
- Bjorn Moller, Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy, Report of Danish Institute for International Studies (DIIS), Copenhagen, 2009.
- International Crisis Group, Le Golfe de Guinée, la nouvelle zone à haut risque, Rapport N°195, 12 décembre 2012.
- International Maritime Organization, Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships 2003, London: 27 April 2004.
- ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1 January–31 December 2007), London: January 2008.
- ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1 January – 31 December 2013), London: January 2014.
- UNODC ،"Rapport mondial sur les drogues2015.
- Bijon moller, piracy maritime terrorism and nava strategy, diis report, 02, 2009.
- ICC international, maritime bureau, piracy and armed robbery against ships, icc international, maritime bureau, rapport for the period,1 january- 31 march 2021.

الفهـــرس

الفهرس

الإهـداء .....أ

شكر وتقدير .....ب

قائمة المختصرات .....ا

مقدمة 1

الباب الأول: تهديدات الملاحة البحرية 12

الفصل الأول: التهديدات الماسة بسلامة الملاحة البحرية 14

المبحث الأول: التهديدات الطبيعية 15

المطلب الأول: الظواهر المناخية والبيئية 17

الفرع الأول: العواصف البحرية والتيارات القوية 20

أولا: العواصف البحرية..... 21

ثانيا: التيارات القوية 23

الفرع الثاني: الضباب، المد والجزر، والزلازل البحرية..... 25

أولا: أسباب المد والجزر 26

ثانيا: عوامل أخرى لتغير المد والجزر 28

ثالثا: انتفاخات المد والجزر المتعارضة 30

رابعا: دراسة المد والجزر في المحيط 31

المطلب الثاني: آثار التغيرات المناخية على الملاحة 33

الفرع الأول: ارتفاع منسوب البحار وتأثيره على الموانئ 34

أولا: غرق البنية التحتية وتعطل العمليات 36

ثانيا: مسؤولية قانونية وخسائر تجارية 38

الفرع الثاني: ذوبان الجليد والممرات البحرية الجديدة 41
أولا: التربة الصقيعية 43
ثانيا: الجليد البحري 44
المبحث الثاني: التهديدات التقنية والهيكلية 45
المطلب الأول: أخطاء السفن والتقنيات القديمة 46
الفرع الأول: مشاكل الصيانة والعطل الفني 47
أولا: الصيانة كعامل حاسم في صلاحية السفينة للملاحة 48
ثانيا: العطل الفني كتحقق لتهديدات الملاحة البحرية 51
الفرع الثاني: عيوب في التصميم أو الحمولة الزائدة 53
أولا: المخاطر المتعلقة بالسفينة والبضاعة 54
ثانيا: المخاطر المالية 56
المطلب الثاني: حوادث التصادم البحري 59
الفرع الأول: تعريف التصادم البحري وشروطه 60
أولا: شروط التصادم البحري 61
ثانيا: أنواع التصادم البحري 63
ثالثا: صور التصادم البحري 65
الفرع الثاني: الأسباب التقنية للتصادم البحري 67
أولا: دور العنصر البشري 67
ثانيا: العوامل البيئية وتأثيرها على الأجهزة التقنية 69
خلاصة الفصل الأول 73
الفصل الثاني: التهديدات الماسة بأمن الملاحة البحرية 74

المبحث الأول: التهديدات البيئية بفعل الإنسان 75
المطلب الأول: التلوث الناتج عن السفن 76
الفرع الأول: تسربات النفط والمواد الخطرة 77
الفرع الثاني: إلقاء النفايات والملوثات 82
أولا: تعريف التلوث البحري 83
ثانيا: مصادر التلوث البحري 84
الفرع الثالث: الصيد الجائر 88
المطلب الثاني: مسؤولية السفن في تلويث البيئة 91
الفرع الأول: الإطار القانوني للتلوث البحري 92
أولا: الاتفاقيات الدولية التي وقعت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية 92
ثانيا: جهود الجزائر في مكافحة التلوث البحري 94
الفرع الثاني: آليات الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث 97
أولا: المسؤولية المدنية المترتبة عن المساس بالملاحة البحرية 98
ثانيا: المسؤولية الجزائية المترتبة عن المساس بالبيئة البحرية 102
المبحث الثاني: التهديدات الأمنية 105
المطلب الأول: القرصنة والهجمات المسلحة 106
الفرع الأول: مفهوم القرصنة البحرية 107
أولا: تعريف القرصنة البحرية 107
ثانيا: أركان جريمة القرصنة البحرية 109
الفرع الثاني: الهجمات البحرية المسلحة 111
أولا: تعريف السطو المسلح 112

ثانيا: تعريف الإرهاب البحري 113
المطلب الثاني: التهريب والاتجار غير المشروع عبر البحر 115
الفرع الأول: تهريب البشر والمخدرات..... 116
أولا: جريمة الاتجار بالبشر 116
ثانيا: الأساس القانوني لجريمة الاتجار بالمخدرات..... 119
الفرع الثاني: تهريب الأسلحة 122
الفرع الثالث: الهجرة غير الشرعية 123
أولا: تعرض الهجرة غير الشرعية مع قطاع الملاحة البحرية. 124
ثانيا: تجاوز حدود الملاحة الدولية عبر المراكز النظامية. 125
ثالثا: تجاوز حدود الملاحة الدولية خارج المراكز النظامية. 125
المطلب الثالث: التهديدات المستجدة للملاحة البحرية..... 126
الفرع الأول: الملاحة البحرية في مواجهة التهديدات السيبرانية 127
الفرع الثاني: التهديدات الالكترونية الأخرى 131
خلاصة الباب الأول: 134
الباب الثاني: الجهود القانونية والمؤسساتية لمكافحة تهديدات الملاحة 136
الفصل الأول: الإطار القانوني الدولي والوطني في مواجهة تهديدات الملاحة البحرية..... 138
المبحث الأول: الآليات الدولية لحماية الملاحة البحرية 139
المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية لحماية الملاحة البحرية 140
الفرع الأول: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 141
أولا: قرار مجلس الأمن رقم 1816 لعام 2008 143
ثانيا: القرار رقم 1838 لعام 2008..... 144

ثالثا: القرار في 7 نوفمبر 2017 144
رابعا: القرار رقم 2634 لعام 2022 145
الفرع الثاني: اتفاقيات MARPOL، SOLAS وغيرها 146
المطلب الثاني: دور المنظمات البحرية الدولية في حماية الملاحة البحرية..... 149
الفرع الأول: دور المنظمة البحرية الدولية IMO في حماية الملاحة البحرية 149
أولا: المنظمة البحرية الدولية IMO..... 151
ثانيا: دورها في حماية الملاحة البحرية 154
الفرع الثاني: التعاون الدولي في مراقبة البحار 157
أولا: تبادل المعلومات والعمليات المشتركة بين الدول 157
ثانيا: استخدام التكنولوجيا الحديثة ونظم المراقبة..... 160
ثالثا: دور الجزائر في التعاون الدولي لمراقبة البحار 162
المبحث الثاني: التشريعات الوطنية ودورها الوقائي في حماية الملاحة البحرية 163
المطلب الأول: القانون البحري الجزائري 165
الفرع الأول: مواجهة تهديدات الأمن البحري 166
الفرع الثاني: مواجهة تهديدات السلامة البحرية..... 172
أولا: فيما يخص التلوث البحري 173
ثانيا: فيما يخص الأخطار والحوادث البحرية..... 174
المطلب الثاني: حماية السواحل والبيئة البحرية 174
الفرع الأول: مفهوم البيئة الساحلية..... 175
أولا: المقصود بالبيئة الساحلية..... 175
ثانيا: أهمية البيئة الساحلية..... 178

الفرع الثاني: العقوبات المقررة لحماية السواحل والبيئة البحرية..... 180
أولا: حماية البيئة الساحلية في القضاء المدني 181
ثانيا: اختصاصات القاضي المدني في الدعاوى المرفوعة..... 182
ثالثا: الحماية الجزائية للسواحل والبيئة البحرية..... 185
خلاصة الفصل الأول..... 188
الفصل الثاني: جهود الوقاية والمكافحة الميدانية في مواجهة تهديدات الملاحة البحرية 190
المبحث الأول: الوقاية التقنية والمؤسساتية 192
الفرع الأول: أنظمة AIS وVTS والمراقبة الإلكترونية 194
أولا: نظام التعريف الآلي Automatic Identification System – AIS 196
ثانيا: إدارة الموانئ والأمن..... 197
الفرع الثاني: الرقابة البيئية في الموانئ..... 199
المطلب الثاني: التكوين والتدريب في السلامة البحرية 200
الفرع الأول: التأهيل المهني للطاقم البحري 201
الفرع الثاني: برامج التوعية والسلامة الدولية..... 203
أولا: الإطار التنظيمي الأساسي: المنظمة البحرية الدولية..... 203
ثانيا: التدريب الأساسي الإلزامي للبحارة..... 204
ثالثا: النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية 205
المبحث الثاني: المواجهة القضائية والعقابية..... 206
المطلب الأول: القضاء البحري وتطبيق القانون 207
الفرع الأول: إجراءات التحقيق في الحوادث البحرية 208
أولا: الإبلاغ الفوري وصلاحيات الربان 209

ثانيا: التحقيق الأولي بواسطة الضابطية القضائية 209
ثالثا: التحقيق الفني والإداري 210
الفرع الثاني: دور القضاء في ضمان الردع 211
أولا: الردع ضد الأخطاء البشرية 212
ثانيا: الردع ضد إهمال الشركات 213
ثالثا: الردع ضد التلوث البحري 214
المطلب الثاني: العقوبات المقررة لمخالفات الأمن البحري..... 215
الفرع الأول: العقوبات الجزائية المترتبة عن مخالفات الأمن البحري 216
الفرع الثاني: الجزاءات المدنية والإدارية المترتبة عن مخالفات الأمن البحري 222
أولا: التعويض العيني 227
ثانيا: التعويض النقدي 227
خلاصة الباب الثاني..... 229
الخاتمــة 135
قائمة المراجع والنصوص التنظيمية..... 237
الفهرس 258

تهديدات الملاحة البحرية وجهود مكافحتها

الملخص:

يتطلب الأمن البحري إجراء مقاربة شاملة تجمع بين الوقاية التقنية والردع القضائي في إطار معالجة مسألة تهديدات الملاحة البحرية وجهود مكافحتها، حيث تنقسم هذه التهديدات بين تحديات السلامة وتحديات الأمن، ولمواجهة ذلك، يعتمد المشرع الجزائري على أنظمة الرقابة والمتابعة البحرية وتأهيل الأطقم لضمان السلامة الميدانية وفي شق المواجهة، يضطلع القضاء البحري بتطبيق القانون وفرض عقوبات صارمة لتحقيق الردع ضد الجرائم الأمنية ومخالفات التلوث ولتعزيز الفعالية، ينبغي تحديث التقنيات الرقابية وتشديد العقوبات المالية والجنائية وربط التكوين البحري باحتياجات الأمن والمكافحة.

الكلمات المفتاحية: الأمن البحري– القرصنة– السطو المسلح– التهديدات– الانتهاكات.

Summary:

Maritime security requires a comprehensive approach that combines technical prevention and judicial deterrence, within the framework of addressing the issue of maritime threats and efforts to combat them, where these threats are divided between safety and security challenges. To counter this, the Algerian legislator relies on maritime control and follow-up systems and the rehabilitation of crews to ensure field safety. In the context of confrontation, the maritime judiciary applies the law and imposes strict penalties, to achieve deterrence against security crimes and pollution violations. To enhance effectiveness, control techniques should be updated, financial and criminal sanctions should be tightened, and maritime formation should be linked to security and control needs.

Keywords: Maritime Security - Piracy - Armed Robbery - Threats - Violations.