



جامعة وهران 2

كلية الحقوق و العلوم السياسية

أطروحة

للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم

في القانون البحري

## النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

مقدمة ومناقشة علنا من طرف

السيد : غريبي عطاءالله

### أمام لجنة المناقشة

اللقب والاسم	الرتبة	المؤسسة الأصلية	الصفة
تراري ثاني مصطفى	أستاذ التعليم العالي	جامعة وهران 2	رئيسا
بوخاتي فاطمة	أستاذ التعليم العالي	جامعة وهران 2	مقرا
حدوم كمال	أستاذ التعليم العالي	جامعة بومرداس	مناقشا
قمرابي عز الدين	أستاذ محاضر -أ-	جامعة وهران 2	مناقشا
حيتالة امعمر	أستاذ محاضر -أ-	جامعة مسـتغانم	مناقشا
بسعيد مراد	أستاذ محاضر-أ-	جامعة تلمسان	مناقشا

السنة : 2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قُلْ مَنْ يُنَجِّيكُمْ مِّنْ ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ تَدْعُونَهُ تَضَرُّعًا وَخُفْيَةً لَّيِّنَ أَجْنَانًا مِّنْ هَذِهِ  
لَتَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ ﴿٦٣﴾ قُلِ اللَّهُ يُنَجِّيكُمْ مِّنْهَا وَمِنْ كُلِّ كَرْبٍ ثُمَّ أَنْتُمْ تُشْرِكُونَ ﴿٦٤﴾

( سورة الأنعام )



## إهداء

إلى كل معلم للناس الخير أو طالب للعلم أو محب لها مبتغ بحاله وجه الله ورفعته الوطن  
إلى المفكر الرائد " مالك بن نبي " ، والوطن المجاهد " فلسطين الأبية " .  
إلى سبب وجودي ؛ والدتي رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه ، ووالدي الكريم أطال الله عمره في الخير  
إلى عائلتي الصغيرة : زوجتي العزيزة وولدي " محمد ، لينة " ومن يأتي بعدهما إن شاء الله ، وعائلتي الكبيرة :  
الإخوة والأخوات وأولادهم ، والأصدقاء والطلبة .....

إلى كل هؤلاء ومن نسيت ذكره : أهدي ثواب هذا الجهد راجيا من الله عز وجل  
أن ينفع به في الدنيا والآخرة .

## شكر وعرفان

عملا بقوله تعالى : ( وَأَمَّا بِنِعْمَةِ رَبِّكَ فَحَدِّثْ ﴿١١﴾ ) سورة الضحى

وبقول رسول الله صلى الله عليه وسلم : ( من صنع إليكم معروفا فكافئوه ، فإن لم تجدوا ما تكافئوا به فادعوا له حتى تروا أنكم قد كافئتموه ) رواه أبو داوود وصححه الألباني .

نحمد الله تعالى ونشكره أن وفقنا لإنجاز هذا العمل على النحو المقدم ، وندعوه سبحانه أن يفيد به كل من يطلع عليه ، وبعد ؛

يطيب لي أن أتقدم بخالص الشكر والامتنان للمشرف على الرسالة : الأستاذة الدكتورة " فاطمة بوخاتي " على ما بذلته معي من جهود وتحملته من متاعب لأجل إنجاز هذا العمل وتوجيهه الوجهة الصحيحة ، فاللهم جازها عني وعن طلبة العلم خير الجزاء ووفقها ووفق زوجها وأبنائها إلى خيري الدنيا والآخرة .

والشكر أيضا موصول لأساتذتي الكرام ؛ أعضاء لجنة المناقشة الموقرين ممتنا لهم على النصائح والتوجيهات المقدمة في سبيل تصويب وإثراء هذا الجهد .

كما لا يفوتني أن أتقدم بشكري الجزيل إلى إدارة ميناء أرزيو بوهران ، والقيادة المركزية للمصلحة الوطنية لحراس السواحل ؛ على ما أفادوني به من معطيات عملية دعمت مضمون الرسالة .

غريبي عطاء الله

قائمة المختصرات المستعملة

المختصر	المعنى الكامل للمختصر
SOLAS	الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح البشرية في البحار ( <i>Safety Of Life At Sea ( la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer )</i> )
SUA	الاتفاقية الدولية لمكافحة الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية ( <i>Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Navigation ( la Convention de la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime )</i> )
MARPOL	الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الصادر عن السفن ( <i>Marine Pollution ( la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires )</i> )
STCW	الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر ( <i>Standards of Training Certification and WatchKeeping for Seafarers ( la convention international pour la formation des gens de mer )</i> )
MLC	اتفاقية العمل البحري ( <i>Maritime Labour Convention ( la convention de travail maritime )</i> )
ISPS Code	المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ( <i>International Ship and Port Facility Security Code (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires)</i> )
ISM Code	المدونة الدولية لإدارة السلامة البحرية ( <i>International Safety Management Code (système de gestion de la sécurité en mer et de la protection de l'environnement)</i> )
IMDG Code	المدونة الدولية للمواد الخطرة ( <i>International Maritime Dangerous Goods Code ( code de Transport des marchandises dangereuses )</i> )
GMDSS	النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية ( <i>Global Maritime Distress and safety System ( Système mondial de Détresse et de Sécurité en Mer )</i> )
AIS	نظام التعريف الأتوماتيكي ( <i>Automatic Identification System ( Système automatique d'identification )</i> )
PSO	عون أمن الميناء ( <i>Port Security Officer ( Agents de la sûreté du port )</i> )
SSO	عون أمن السفينة ( <i>Ship Security Officer ( Agent de sûreté du navire )</i> )
CSO	عون أمن الشركة ( <i>company security officer ( Agent de sûreté de la compagnie )</i> )
SP	الخطة الأمنية ( <i>Security Plan ( Plan de sûreté )</i> )
PFSP	مخطط أمن الميناء ( <i>Port Facility Security Plan ( Plan de sûreté de l'installation portuaire )</i> )
SSA	مخطط أمن السفينة ( <i>Ship Security Assesment ( Evaluation de sûreté des navires )</i> )
DoS	الإعلان الأمني ( <i>Declaration of Security ( Déclaration de sûreté )</i> )
UN	الأمم المتحدة ( <i>United Nations ( Nations-Unies )</i> )
AU	الاتحاد الإفريقي ( <i>African Union ( Union Africaine )</i> )
OMI	المنظمة البحرية الدولية ( <i>Organisation maritime internationale ( International Maritime Organization )</i> )

OMCI	المنظمة البحرية الاستشارية ما بين الحكومات International ( Inter-Gouvernemental Maritime Consultative Organisation )
OIT	منظمة العمل الدولية Organisation internationale du travail ( International Labour Organization )
FAO	منظمة الأمم المتحدة للتغذية والزراعة Food and Agriculture Organization of the United Nations ( Fonds des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture )
IHO	المنظمة الهيدروغرافية الدولية International Hydrographic Organization ( Organisation hydrographique internationale )
U.I.T	المنظمة الدولية للاتصالات Union Internationale des Télécommunications ( International Telecommunication Union )
INMARSAT	المنظمة الدولية للاتصالات البحرية اللاسلكية عن طريق الأقمار الصناعية International Maritime Satellite Telecomm Organization ( Organisation Internationale de Télécommunications Maritimes par Satellites )
FAL	تيسير الحركة الدولية Facilitation of International Traffic
BMI / IMB	المكتب البحري الدولي Bureau Maritime International ( International Maritime Bureau )
CMI	اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime International
MSC	لجنة السلامة البحرية Maritime Safety Committee ( comité de la sécurité maritime )
MEPC	اللجنة البحرية لحماية البيئة البحرية Marine Environment Protection Committee ( comité de la protection du milieu marin )
IACS	مؤسسات التصنيف الدولية International Association Classification Society ( Association internationale des sociétés de classification )
AESM	الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية Agence Européenne de Sécurité Maritime ( European Maritime Safety Agency )
PSC	رقابة دولة الميناء Port State Contrôle ( contrôle par l'Etat du port )
CSI	مبادرة أمن الحاويات Container Security Initiative ( initiative de sûreté sur le contrôle des conteneurs )
OPA	قانون مكافحة التلوث بالزيت ( أمريكي ) Oil Pollution Act
USCG	حرس السواحل الأمريكي United States Coast Guard
JORF	الجريدة الرسمية للجمهورية الفرنسية Journal Officiel de la République Française
DMF	القانون البحري الفرنسي Droit Maritime Français
OP. Cite	المرجع السابق Ouvrage Précité ( In the work cited )
Ibid	نفس المرجع ( In the same place )
Idem	نفس المرجع ونفس الصفحة ( the same )
P	Page
ص	الصفحة

تشكل الملاحة البحرية أهم المجالات التي يسعى التشريع لتحقيق أمنها وسلامتها ؛ ليس فقط بسبب اتساع مساحة البحار وحماية النقل البحري كمتحكم بطرق التبادل التجاري الدولي ، ولكن لأن فكرة الأمن والسلامة البحريين تنبع من مبدأ التضامن الإنساني بحماية الأرواح في البحار باعتبار الأمن والسلامة من ضرورات الوجود المتعلقة بكيان الإنسان والمحيط الذي يعيش فيه ، ومن ثم يكون التشريع في هذا الشأن إحدى الصور الراقية المعبرة عن المحبة والتعاون الإيجابي بين الناس .

والحقيقة أن تعدد تقسيمات الأمن والسلامة ؛ إلى بحرية وجوية وبرية ، أو فردية ومجتمعية ، أو دولية ووطنية ... وغيرها من التقسيمات ، هي تقسيمات أكاديمية لأجل تسهيل الدراسة على الباحثين ، حيث أن هذه العناصر تشكل وحدة لا يمكن قيام أحدها إلا ضمن إطار كلي شامل لبقية العناصر ، ولأن الإنسان كائن اجتماعي يفترض أن ينفذ لتنظيم متكامل تتبين فيه الواجبات والحقوق ، غير أن مقتضيات الدراسات الأكاديمية تستدعي حصر جزئيات المواضيع وتناولها بالبحث بغرض الوقوف على إشكالاتها التطبيقية ومعالجتها على أحسن الوجوه ، وبهذا يكون مقصود قولنا " الأمن والسلامة البحريين " **تحديد نطاق موضوع حديثنا** بميدان معين هو المجال البحري ، حيث نتناوله من الناحية القانونية باعتبار تخصصنا ، ومن ثم اخترنا عنوانا جامعا لدراستنا هو : النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين .

ولاشك أن الانشغال بالأمن والسلامة البحريين يعود في أصوله إلى أولى مراحل احتكاك الإنسان بالبحر ومحاولات تحدي مخاطره ، حيث اقترنت بداية تلك المحاولات مع استعمال الأخشاب لعبور السواحل واستمرت مع صنع الآليات البحرية لاخترق آفاق البحر وأعماقه ، وهي محاولات متأخرة عن التنظيم القانوني للأمن والسلامة في المجال البري ، بسبب تأخر تعامل الإنسان مع البحر مقارنة مع البر ، حيث تربط بعض الدراسات بداية الاهتمام بالتوحيد القانوني لأحكام السلامة البحرية بسنة 1889 ميلادية ، والتي تمثل سنة إبرام أول اتفاقية لتوحيد قواعد الطرق البحرية بواشنطن ، وهذا يدل على أن قواعد السلامة البحرية غير التوحيدية ( أي الداخلية ) كانت قبل هذه الفترة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> – Pierre Bonassies , Christian Scapel , *Traité de droit maritime , librairie générale de droit et jurisprudence , EJA , Paris (France) , 2006 , P 23* .

وللمزيد عن التطور التاريخي للأنشطة الإنسانية البحرية ؛ يمكن الإطلاع مثلا على :  
*Daniel Costelle , histoire de la Marine , librairie Larousse , Paris , France , 1979.*

وقد توضح الاهتمام القانوني بموضوع السلامة البحرية على المستوى الدولي بعد حادثة التيتانيك (*Titanic*) سنة 1912 ، التي كانت وراء عقد مؤتمر دولي لإبرام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ؛ المعروفة بمسماها المختصر سولاس (*SOLAS*)<sup>1</sup> ، والتي طال الجدل بشأنها إلى أن حصلت على شبه إجماع سنة 1974<sup>(2)</sup> ، حيث تم التوافق عليها في هذه السنة وتعديلها بعد ذلك عدة مرات وفق ما تفرضه تطورات الصناعة والتجارة البحريتين وبما يعزز أحكامها نحو الشمولية وتعدد الاهتمامات ، وقد أصبحت تشكل دعامة قانونية أساسية تدور في فلكها كل الصكوك الدولية ذات العلاقة ؛ كاتفاقيات التلوث البحري والتصادم وحمولة السفن والعمل البحري ...، وهكذا<sup>3</sup> .

وبالموازاة مع تطور التنظيم القانوني لسلامة الأرواح في البحار ؛ شكلت الجريمة البحرية انشغالا مضافا للقانونيين ، حيث انصب اهتمامهم على مكافحة تهديدات تلك الجرائم لمصالح التجارة البحرية ومواكبة تطوراتها التكنولوجية وارتباطاتها السياسية والاجتماعية ، فبعد أن كانت القرصنة البحرية وتجارة الرقيق أقدم الأفعال المجرمة توسعت قائمة تلك الأفعال لتشمل جرائم البث الإذاعي غير المصرح به ، والتلويث المتعمد للبيئة البحرية ، والتهريب البحري للمخدرات والممنوعات ، واختطاف السفن ، والجريمة المنظمة بكافة أشكالها ... ، فعلى سبيل المثال شملت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بعض الجرائم البحرية المذكورة ، واختصت اتفاقية روما لسنة 1988 بمكافحة الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية ، واتفاقية باليرمو لسنة 2000 بمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ...<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> - *International Convention for the Safety of life at sea (anglais) / convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (français)*.

<sup>2</sup> - أبرمت بلندن في 01 نوفمبر 1974 ، وصادقت عليها الجزائر بالمرسوم رقم 510/83 ، مؤرخ في 27 أوت 1983 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 30 أوت 1983 ، عدد 36 ، ص 2154 ( الملحق 01 من الرسالة ) .

<sup>3</sup> - سنخصص في مضمون الرسالة عناوين مستقلة تتعلق بالتطور التشريعي لأحكام الأمن والسلامة البحريين ، كما نشير إلى عدم تعارض بين ما ذكرناه في الفقرة السابقة ، وما ينقله الباحث ( محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ) بأن أولى مبادرات وضع قواعد قانونية لتحسين عوامل الأمان على متن السفن ظهرت سنة 1857 ، علما بأن هذا الباحث لا يسمي تلك المبادرات ولا يؤرخ لأحداثها ، أنظر ذلك في : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، دور المنظمة البحرية الدولية في تحقيق معايير السلامة البحرية ، مذكرة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، سنة التقديم 2000 ، الإسكندرية ( مصر ) ، ص 10 .

<sup>4</sup> - المواد 99 ، 100 ، 108 ، 109 ، 145 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ، المصادق عليها من طرف الجزائر بالمرسوم الرئاسي 53/96 ، مؤرخ في 22 يناير سنة 1996 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 24 يناير سنة=

وانطلاقاً من الاهتمامات المستحدثة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين لم يعد المفهوم القانوني لمبدأ سلامة الأرواح في البحار يقتصر على السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري ، بل شمل كذلك قواعد مكافحة الإجرام البحري بمختلف صوره ، وهنا تأسست فكرة التمييز في قواعد هذا النظام بين ما يختص بالجانب الإجرامي عن ما يتعلق بالحوادث الاعتيادية ، على أساس إطلاق مصطلح " الأمن البحري " على الجانب المستجد ومصطلح " السلامة البحرية " على الأول ، حيث تذهب إلى هذا التمييز عدة وثائق صادرة بالعربية عن هيئات دولية ؛ على غرار تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم (S/2009/146) الموجه لمجلس الأمن ، والمتعلق بسبل ضمان أمن الملاحة البحرية قبالة السواحل الصومالية ، ورقم (A/55/61) بشأن المحيطات وقانون البحار الموجه للجمعية العامة ، وقرار هذه الأخيرة رقم : (A/RES/67/78) ، وقرارات أخرى<sup>1</sup> .

ومما يكسب موضوع الأمن والسلامة البحريين أهمية بالغة ويحفز على دراسته ؛ أنه بالرغم من استقلال جانب العناية بتأمين الأنشطة البحرية من الحوادث الطبيعية الاعتيادية عن جانب مكافحة الإجرام البحري خاصة من ناحية التنظيم القانوني التأسيسي لكل منهما كما ذكرنا ، إلا أن وحدة مقتضى الجانبين وهو سلامة الأرواح في البحار شاب بنوع من الغموض ملامح التمييز بين السلامة

---

1996 ، العدد 6 ، ص 13 ، كما صادقت الجزائر على اتفاقية روما لسنة 1988 المتعلقة بمكافحة الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية ؛ بالمرسوم الرئاسي 373/97 ، مؤرخ في 30 سبتمبر 1997 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 05 أكتوبر 1997 ، العدد 65 ، ص 03 ، أما اتفاقية باليرمو لسنة 2000 فصادقت عليها بالمرسوم الرئاسي 55/02 ، مؤرخ في 05 فبراير 2002 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 فبراير 2002 ، العدد 09 ، ص 61 .

<sup>1</sup> - أنظر على سبيل المثال : النسخ العربية ؛ لقرارات وتقارير الأمم المتحدة ( متاحة على الموقع الإلكتروني : [www.un.org](http://www.un.org)

أ ) تقارير الأمين العام : رقم (S/2009/146) موجه لمجلس الأمن عملاً بقرار هذا الأخير رقم (1836/2008) والذي طلب فيه من الأمين العام أن يقدم تقريراً بشأن سبل ضمان أمن الملاحة البحرية قبالة سواحل الصومال ، صادر في 16/03/2009 ، ص 1 ما يليها ، وتقاريره بشأن المحيطات وقانون البحار ، موجهة للجمعية العامة للأمم المتحدة ، رقم (A/64/66/Add.1) ، صادر في 25/11/2009 ، ص 26 إلى 31 وص 44 إلى 52 ، ورقم (A/55/61) ، صادر بتاريخ 20/03/2000 ، ص 17 إلى 12 وص 27 ، ورقم (A/63/63) ، مؤرخ في 20/03/2008 ، ص 15 إلى 48 .

ب ) قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (A/RES/63/111) ، بتاريخ 12/02/2009 ، ص 16 إلى 24 ، ورقم (A/RES/67/78) ، بتاريخ 18/03/2013 ، ص 23 إلى 33 ، ورقم (A/RES/64/71) ، بتاريخ 12/03/2010 ، العنصر الثامن ، ص 17 إلى 26 .

## مقدمة

البحرية من جهة والأمن البحري من جهة أخرى ، بل وعزز التشارك بين الجهتين ، فمن المؤكد أن النظام البحري الذي يهتم بالسلامة هو نظام مأمون والعكس صحيح<sup>1</sup> .

ومما قوى مظاهر التداخل بين مجالي السلامة البحرية والأمن البحري ؛ توجيهه عناية التشريعات عموماً نحو تبني المقاربة الأمنية إثر اعتداءات الحادي عشر من سبتمبر سنة 2001 ، حيث أبرزت تداعيات هذه الأخيرة مسألة الأمن والسلامة البحريين كأولوية تركز الاهتمام حول تحقيقها ، وكان من نتائجها تمخض جهود المنظمة البحرية الدولية (OMI) عن إدراج المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية (Code ISPS) سنة 2002 ضمن اتفاقية ( SOLAS/74 ) المعدلة ، بالإضافة إلى تضمين المتطلب الأمني في اتفاقيات دولية أخرى ذات علاقة بسلامة الأرواح في البحار ، كاتفاقية منع التلوث من السفن (MARPOL73/78) المعدلة ، واتفاقية مستويات التدريب وضباط النوبة ( STCW/78 ) المعدلة ، واتفاقية العمل البحري (MLC/2006) لسنة 2006 ... ، وهذا يؤكد ما ذكرناه بشأن وحدة غاية أحكام السلامة والأمن البحريين .

وفي هذا الصدد ؛ أفادت المنظمة البحرية الدولية في قرارها رقم A900(21) الصادر عن الدورة الواحدة والعشرين (21) المنعقدة في نوفمبر سنة 1999 ؛ بأن " أهم أهدافها في القرن الواحد والعشرين ، هو قيام الحكومات والدوائر الصناعية والاقتصادية بتكثيف الجهود الرامية إلى منع وقوع الأعمال غير المشروعة التي تهدد السلامة والأمن البحريين ، وذلك كالأعمال الإرهابية المرتكبة في البحر والقرصنة ولصوصية البحر والاتجار غير المشروع بالمخدرات والهجرة السرية " <sup>2</sup> .

ونلاحظ كثرة تداول مصطلح الأمن والسلامة البحريين في السنوات الأخيرة من طرف عدة هيئات دولية إلى جانب المنظمة البحرية الدولية ، كالأمن المتحدة ( UN ) والاتحاد الإفريقي ( UA ) والاتحاد الأوروبي (UE) وشركات التصنيف البحري ... ، ومن ذلك ما ذكره القرار رقم ( A/RES/63/111 ) الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في الفقرة 53 ؛ بقوله : " تسلّم بأن النظم القانونية التي تحكم السلامة والأمن البحريين قد تكون لها أهدافاً مشتركة يعزز بعضها بعضاً ، وقد تكون مترابطة وقد

<sup>1</sup> - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم (A/63/63) بشأن المحيطات وقانون البحار، مرجع سابق ، ص 15 .

<sup>2</sup> - مشار إليه في تقرير الأمين العام للأمم المتحدة بشأن المحيطات وقانون البحار ، رقم (A/55/61) ، مؤرخ في 20 مارس سنة 2000 ، مقدم للجمعية العامة ، رقم المبيع : 0035183 ، ص 27 .



## مقدمة

يكون من المفيد إيجاد أوجه للتآزر فيما بينها ، وتشجع الدول على أن تضع ذلك في اعتبارها لدى تنفيذها<sup>1</sup> ، كما أن توقيع الميثاق الإفريقي للأمن والسلامة البحريين والتنمية بتاريخ 2016/10/15 يندرج في هذا السياق<sup>2</sup>.

ولأجل ذلك اعتبرت فكرة تحقيق الأمن والسلامة البحريين جزء من إستراتيجية الأمن والسلم الوطنية والإقليمية والدولية ، ذلك أن ضبط الأطر القانونية للسلامة والأمن يدل على توفر أسباب التقدم وحسن التدبير الداخلي للدول والانسجام مع النظام الدولي ، ومن ثم تبذل الدول مساعيها لتنظيم أحكام السلامة والأمن البحريين وتتسابق في الاستجابة لمتطلباتها .

إن موضوع الأمن والسلامة البحريين هو أحد مواضيع الساعة التي تثير عدة إشكالات قانونية تتمحور حول سبل التصدي للتهديدات والحوادث البحرية ، ومن ثم فإن دراسته – إن كانت جادة – ستجيب عن كل أو أهم تلك الإشكاليات ، ليس من باب التوجيه الغربي ( الأمريكي ) لمسار التشريعات الوطنية والدولية في تبني المقاربة الأمنية ، ولكن من أجل تدعيم الصرح القانوني الرامي إلى حماية وتحقيق المصالح الوطنية أولاً وقبل كل شيء .

وإذا أخذنا بعين الاعتبار وضع الجزائر كطرف في الكثير من الاتفاقيات المتعلقة بالسلامة والأمن البحريين ، وكدولة بحرية تمتد على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط ، فإن من حق أهل الاختصاص أن يستفسروا عن موقف المشرع ومدى وكيفية استجابته لمتطلبات القواعد الدولية ومحافظته في أن واحد على المصلحة الوطنية .

وعلى هذا الأساس حاولنا دراسة موضوع النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، حيث تركز اهتمامنا حول الإجابة على عدة تساؤلات تتعلق بتمييز المصطلحات القانونية ، وتحليل الأحكام

---

<sup>1</sup> – القرار A/RES/63/111 ، مؤرخ في 2009/02/12 ، البند الثامن بعنوان : السلامة والأمن البحريين والتنفيذ من قبل دولة العلم ، مرجع سابق ، ص 16 ، وللمزيد يمكن الاطلاع على وثائق أخرى ؛ كالقرار رقم : A/RES/64/71 ، والتقارير رقم A64/66/Add1 ، مرجعين سابقين .

<sup>2</sup> – أنظر : تدخلات المدعوين لمؤتمر الدورة الاستثنائية للاتحاد الإفريقي المنعقدة في لومي ( عاصمة التوغو ) ، أين تم توقيع الميثاق المذكور أعلاه ( متاحة على الموقع التالي : [www.sommetlome2016-sideevents.org](http://www.sommetlome2016-sideevents.org) ) ، أما برنامج المؤتمر فمشار إليه في : الاتحاد الإفريقي ، وثيقة رقم ( SC17971-64/29/24 ) ، صادرة بتاريخ 30 /09/ 2016 ، أديس أبابا ، أثيوبيا ( متاحة على الموقع التالي : [www.uf.org](http://www.uf.org) ) .

وملاحظة مدى توافقها وتناقضها ، وتتبع جوانب الفراغ في مضامين النصوص القانونية والاجتهاد في اقتراح الحلول المناسبة ...، كما حرصت الدراسة على تبيين مواقف المشرع من متطلبات هذا النظام مع المقابلة أحيانا بتشريعات مقارنة ، وتحديد الوسائل والآليات المجسدة لتلك المواقف ، كل ذلك من خلال استجماع التساؤلات المذكورة وأخرى سيكشف عنها البحث في إشكالية رئيسية مفادها : **ما هي القواعد القانونية المحددة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ؟ وما هي الالتزامات التي تفرضها ؟**

أما **المناهج** المعتمدة للإجابة عن الإشكالية المثارة سلفا ، فقد تطلبت الدراسة توظيف ثلاثة مناهج أساسية ، حيث استعنا بالمنهج التاريخي لاستعراض المراحل التاريخية التي مر بها تأسيس وتطور النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، وأفادنا المنهج التحليلي في تدقيق الأحكام واستنباط التصورات التي تتبلور حولها مضامين النصوص القانونية المعنية ، كما استخدمنا المنهج المقارن في موازنة المواقف التشريعية المختلفة ، كما اعتمدنا على مناهج أخرى ثانوية تناسب المسائل التقنية ذات العلاقة .

وبخصوص **الصعوبات** التي صادفت طريق البحث ، فقد تنوعت بين ما يمكن إرجاعه لطبيعة البحث وصعوبة تناوله من الناحية القانونية المحضة ، وبين ما يمكن نسبته لجدة الموضوع وندرة المراجع المتخصصة المتعرضة له ، فمن العراقيل التي تسببت فيها طبيعة البحث ، هي أن بعض أحكام الأمن والسلامة البحريين تتعلق بأمر تقنية ، وكثيرا ما يراعى في تطبيقها اختلاف تسيير وتنظيم الموانئ والأعراف البحرية ، ومن ثم تطلبت الاستعانة بالمراجع الانشغال أحيانا ببحث وفهم مسائل تقنية ومقابلتها بالتطبيقات على مستوى الوطن عن طريق التواصل مع أهل الاختصاص من مستخدمي الموانئ ورجال البحر ، ولئن كان هذا يفيد الباحث في الإحاطة بالأحكام القانونية للمفاهيم ذات الطابع التقني ، إلا أن ذلك كان على حساب الوقت المخصص للبحث وحاد به أحيانا عن ميزته القانونية .

ومن **الصعوبات** التي يمكن أن ننسبها لجدة موضوع الأمن والسلامة البحريين ، انعدام الدراسات المكتوبة بالعربية ، فحسب علمنا لم تطرق الأبحاث الوطنية هذا الموضوع على مستوى الدكتوراه لحد كتابة هذه الدراسة ، كما لم تتناوله الدراسات الأكاديمية العربية التي عثرنا عليها إلا من بعض جوانبه وبغير الوجه الذي نود أن نعالجه به ، ومن ثم لم يحصل لدراستنا شرف الاستفادة من دراسات سابقة

## مقدمة

مكتوبة باللغة العربية ، غير أننا نرجو إن شاء الله أن يشكل مجهودنا قيمة مضافة تدعم سجل الدراسات القانونية النوعية السبابة إلى بحث موضوع الأمن والسلامة البحريين<sup>1</sup> .

وبخلاف ما سبق ، فقد تعددت دراسات الأمن والسلامة البحريين المكتوبة باللغة الأجنبية ( الفرنسية والإنجليزية ) ، حيث أفادتنا في المقارنة وخاصة معرفة التطبيقات المختلفة للقوانين ، كما تم الاعتماد بشكل مباشر على مستندات ( بالعربية وغيرها ) صادرة عن الهيئات ومؤسسات دولية ، كقرارات وتوصيات الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية والمنظمة الدولية للعمل ومؤسسات التصنيف ... .

هذا ؛ وقد بذلنا وسعنا في إخراج دراستنا تجمع ما بين التسلسل المنطقي للأفكار وترتيب العناصر وسلاسة الأسلوب ، حيث سطرنا لذلك خطة منهجية توزعت بين بابين ، يتألف كل منهما فصلين **فالباب الأول** يبرز الإطار القانوني والثاني يوضح الالتزامات القانونية التي يفرضها .

فبالنسبة للبواب الأول أوردناه تحت عنوان : **صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين** ، حيث حاولنا أن نتكلم فيه عن مراحل تأسيس هذا النظام والمفاهيم أو الأفكار التي يعتمد عليها إلى وضعه الحالي ( الفصل الأول ) ، وأن نبين الطابع الدولي المميز لهذا النظام ؛ من خلال الجهود التشريعية للتوحيد الدولي لقواعد الأمن والسلامة البحريين ، وآليات التعاون الدولي المجسدة لهذه الجهود ( الفصل الثاني ) ، أما البواب الثاني فقدمناه تحت عنوان : **التزامات النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين** ؛ حيث نميز بين الالتزامات التقليدية أو الأصلية التي نشأت في ظلها قواعد الأمن والسلامة البحريين ؛ في فصل أول ، وبين الالتزامات السارية حالياً وهي التي نشأت في ظل التوجه الأمني للتشريعات ، كما حاولنا أن نستشرف الآفاق المستقبلية لهذا النظام ، وذلك في فصل ثان بعنوان **المقاربة المستحدثة لقواعد السلامة والأمن البحريين** .

---

<sup>1</sup> - نلفت العناية إلى أننا أثبتنا الاستعانة بمرجعين مسجلين في الجامعات المصرية ؛ الأول عبارة عن رسالة دكتوراه تحت عنوان **الإرهاب البحري** ، حيث ركزت على اتفاقية روما لسنة 1988 وموقفها من القرصنة البحرية ، ولم تتعرض إلا على سبيل الإشارة لمدونة ISPS ، والثاني عبارة عن رسالة ماجستير بعنوان **دور المنظمة البحرية في تحقيق السلامة البحرية** خصص نصفها كدراسة ميدانية محلية ، كما سجل في الجزائر بتاريخ لاحق عن تسجيلنا مشروع رسالة دكتوراه بعنوان **التعاون الدولي في مجال الأمن البحري** ، ولمعرفة المزيد عن عناوين مواضيع الماجستير والدكتوراه المسجلة في الجزائر يمكن الرجوع إلى إحصاءات الجهات الرسمية ، من خلال الموقعين التاليين:

## الباب الأول :

صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام

الأمم والسلامة البحريين

تنظم التشريعات البحرية مختلف أوجه النشاط البحري وما يتعلق به من منازعات وتتفق في سعيها للتصدي للتهديدات والعوائق التي تخل بحسن تسيير الملاحة البحرية وتضر بمصالح التجارة والصناعة البحريتين وحماية البيئة ومبادئ العمل البحري والوقاية من الجريمة.... ، ومن ثم لا تكاد تخلو هذه التشريعات من ارتباط وتداخل فيما ما بينها ، خاصة في ظل دولية أغلب النشاطات البحرية ومميزات الوسط البحري وامتداد التهديدات المحدقة بهما إلى ما وراء الحدود السياسية للدول .

وافترض وجود أحكام قانونية تهدف إلى الحد من المخاطر والتهديدات الماسة بسلامة وأمن الملاحة البحرية ونشاطاتها والمحيط الذي تجري به ، يعني البحث عن النصوص التي تضبط المفاهيم والمصطلحات والوسائل القانونية المشكلة في مجموعها لما يمكن أن نطلق عليه نظاما قانونيا للأمن والسلامة البحريين ، حيث يتجزأ البحث في هذا الباب إلى عنوانين رئيسيين ، يتناول الأول تأصيل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، ويبرز الثاني الخصوصية الدولية أو الجانب التوحيدي والمؤسسي الدولي لهذا النظام .

## الفصل الأول : تأصيل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

ارتبط أصل فكرة الأمن والسلامة البحريين بمعرفة الإنسان بالبحر وسعيه الدائم لإيجاد الطرق الكفيلة بدفع المخاطر البحرية وتأمين الاستغلال البحري ، حيث قطع النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين مراحل زمنية قبل أن يتم تحديد مفهومه وأبعاده المختلفة بالشكل الذي هو عليه الآن ، متبعا في ذلك تغير منحنى وجود وخطورة الحوادث البحرية وتطور أساليب مواجهتها ، ولازالت قواعده تخضع للتحديث بما تتطلبه ضرورات المواجهة ونتائجها .

وقد بررت المراحل التي قطعها مسار النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين مشروعيته ، فضلا عن إثبات وجوده في الواقع الميداني ، كما أصلت معالم يتحدد بها مفهومه وأبعاده ، وهو ما يستدعينا لاستعراض تلك التطورات والمفاهيم في مبحث أول ، ثم تتبع نطاق الاهتمام هذا النظام في المبحث الثاني .

## المبحث الأول: تشكل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

مر على النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين قبل ظهوره بالشكل الحالي قرابة القرن ، عايش خلالها مراحل تطور الملاحة البحرية وما رافقها من حوادث وتهديدات عفوية ومقصودة ، وما ترتب عنها من تداعيات بيئية واقتصادية واجتماعية ...، وهو ما يتطلب منا الوقوف على عوامل نشأة هذا النظام القانوني ( المطلب الأول) ، وعوامل تطوره ( المطلب الثاني ) .

### المطلب الأول : مسار النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

ارتبط تشكل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بتطور الأنشطة البحرية ومخاطر التهديدات التقنية والإجرامية ، حيث أدت حوادث غرق سفن الركاب وناقلات المحروقات إلى خلق ردة فعل قانونية دعت إلى العناية بالجوانب التقنية والفنية المسببة للحوادث والمهددة للبيئة البحرية ، كما دفع ظهور وتقوي الجريمة البحرية كحوادث خطف السفن والأعمال الإرهاب إلى توجيه مسار الاهتمام نحو إدراج العناية بالجوانب الأمنية ضمن قواعد الأمن والسلامة البحريين .

### الفرع الأول : اقتران قواعد الأمن والسلامة البحريين بالنشاط البحري

انشغل الإنسان منذ بداية تعامله مع البحر بتجنب المخاطر البحرية ، ولا يزال يخوض معها ما يشبه معركة البقاء بفعل ازدياد التحديات التي تفرضها تلك المخاطر ، حيث تنوعت أساليب المواجهة مواكبة لتطور الصناعة والتجارة البحريتين وتنامي الظواهر الإجرامية المرافقة لهذا التطور ، وقد بدأت تتجسد فكرة العمل على تحسين عوامل الأمان على متن السفن بصورة مجزأة ومتفرقة ؛ من خلال اتفاق واشنطن سنة 1889 حول أحكام الطرق البحرية ، واتضحت مع أوائل القرن التاسع عشر عند ظهور الثورة الصناعية وتعدد أوجه الاستغلال البحري ، وتبين تهديد وأثر المخاطر البحرية على الأنشطة البحرية<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> — أنظر ذلك في : P 23 , O.P cite , Christian Scapel , Pierre Bonassies , نقلا عن : Gilbert Gidel , le droit international public de la mer , tome 1 , 1932 .

ومن الناحية الزمنية نلاحظ أن الانشغال بتحسين عوامل الأمان والسلامة المتعلقة بالنشاط البحري سبق ظهور التنظيمات البحرية ، وشكل العنصر الأبرز فيها عند نشأتها ، مثلما دل على ذلك الميثاق التأسيسي لأول منظمة بحرية دولية ، وهي المنظمة البحرية الدولية الاستشارية ما بين الحكومات (OMCI) أو (IMCO)<sup>1</sup> التي أسسها مؤتمر جنيف سنة 1948 ، حيث صبغ على مهامها الطابع الاستشاري عملا بتحفظ الدول الاسكندنافية ، والتي تغلب فكرة حرية الملاحة البحرية وعدم التحكم في الشحن البحري "free flow of shipping"<sup>2</sup>.

بدأت (OMCI) مهامها فعليا بعد عشر سنوات من إنشائها ، حيث دخل ميثاق تأسيسها حيز التنفيذ سنة 1958 ، وعمل على تقديم الاستشارات الضرورية لتحقيق سلامة الملاحة البحرية ، حيث تمخض على سبيل المثال عن مؤتمر تعديل معاهدة SOLAS سنة 1960 حوالي 56 قرارا تتعلق بإخضاع تشغيل السفن لمتطلبات تقنية وفنية موحدة ، غير أن الحوادث البحرية وخاصة حوادث التلوث البحري بالمحرقات على غرار حادثة (Torrey Canyon) ، كشفت قصور الوظيفة الاستشارية التقنية عن دفع مخاطر الحوادث والحاجة إلى الاهتمام بالجانب القانوني ، وهو ما أدى لاحقا إلى تأسيس هيئة بديلة أطلق عليها المنظمة البحرية الدولية (OMI)<sup>3</sup>.

تبنت المنظمة البحرية الدولية (OMI)<sup>4</sup> مهمة إعداد وتطوير منظومة قانونية شاملة تسعى لتحقيق سلامة الملاحة البحرية ، كما دل على ذلك ميثاق تأسيسها والتعديلات المدرجة عليه ، حيث أكدت الفقرة الأولى من هذا الأخير أن من أهداف المنظمة البحرية الدولية : "إعداد وتطوير آليات التعاون الدولي القانوني والتقني ذات العلاقة بالسفن الممارسة للتجارة البحرية ، وتدعيم تطبيق معايير السلامة البحرية ، ومكافحة التلوث البحري"<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> — أي الاختصار الفرنسي للعبارة التالية : *Organisation Maritime Consultative internationale* ، وبالإنجليزية : *Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation*

<sup>2</sup> — *Pierre Bonassies , Christian Scapel , O.P cite , P 22 .*

<sup>3</sup> — محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 32 ، وكذلك : *Pierre Bonassies , Christian Scapel , O.P cite , P 22 .*

<sup>4</sup> — اختصار للعبارة الفرنسية : *Organisation maritime internationale* ، ويطلق عليها بالإنجليزية : *International Maritime Organization (IMO)*

<sup>5</sup> — سنفصل لاحقا في مراحل تأسيس المنظمة ، أما بخصوص قرارات تعديل ميثاق المنظمة ، فيمكن على سبيل المثال الرجوع إلى قرارات جمعيتها العامة التالية : *A724/91 , A450/79 , A400/77 , A358/75 , A315/74 , A70/65 , A69/64* =



تتعدد صور النشاطات البحرية ومن ثم الحوادث المتعلقة بها ، والتي عرفتھا الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبیب تلوث زيتي المعتمدة سنة 1969 في المادة الثانية فقرة 1 بقولها : " الحادثة البحرية : هي اصطدام السفن أو جنوحها أو أي حادث من حوادث الملاحة ، أو أي حدث على متن السفينة أو خارجها مما يسفر عن خسارة مادية للسفينة أو لحمولتها أو عن خطر وشيك بذلك ".<sup>1</sup>

وقد عرفت الملاحة البحرية في بداية تطورها حوادث غرق سفن مخصصة لممارسة النشاطات التي مارسها الإنسان في أول علاقته بالبحر كالصيد والتجارة والنزهة ، لكن مع توسع أوجه الاستغلال البحري وتضاعف مخاطره ، وزيادة اعتماد الدول على التجارة البحرية ، وقعت حوادث تلوث بحري كارثية ، وارتكبت جرائم بحرية خطيرة سعت أحيانا إلى تغيير المواقف السياسية للدول ، وهو ما جعل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين يرافق تلك التطورات ، حيث أدرج على رأس انشغالاته قضايا الإجرام البحري بالإضافة إلى تنظيم المتطلبات التقنية للسفن والموانئ والعناية بتكوين العنصر البشري ، وكذا حماية الأوساط البحرية من التلوث<sup>2</sup> .

---

( A735/93 ) ، مشار إلى ذلك في دورية : أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، تصدر عن جامعة النقل البحري والعلوم والتكنولوجيا ، الإسكندرية ، مصر ، عدد يونيو 2006 ، ص 1 ، مرجع إلكتروني على شكل (pdf) محمل بتاريخ 2010/01/05 الساعة 16:00 من الموقع التالي : <http://www.aast.edu/ar>

<sup>1</sup> - مصادق عليها بالمرسوم الرئاسي 246/11 مؤرخ في 10 يوليو 2011 ، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبیب تلوث زيتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1973 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 14 غشت 2011 ، العدد 45 ، ص 3 .

<sup>2</sup> - يعرف الأستاذ أحمد حسني ( من مصر ) الحوادث البحرية بأنها : " الوقائع الضارة التي تحدث بحكم الظروف الطارئة أو الأفعال الخاطئة ، فالحوادث ينطوي دائما على جزء من الاحتمال أو الصدفة لأنه لم يسع إليه " ، أنظر ذلك في : أحمد حسني ، الحوادث البحرية : التصادم والإنقاذ ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، مصر ، طبعة سنة 1997 ، ص 3 .

الفرع الثاني : الدور التأسيسي لحادثة التيتانيك

شهد القرن التاسع عشر من الميلاد ارتفاع عدد ضحايا الحوادث البحرية ، حيث بلغ متوسط عدد الضحايا المفقودين في السنة حوالي 1000 شخص ، وزاد اهتمام المجتمع الدولي وتطلعه لمواجهة الكوارث البحرية إثر كارثة التيتانيك (Titanic) ، وهي سفينة بريطانية تم تخصيصها لنقل الركاب ؛ اشتهرت بأنها السفينة التي لا تغرق ( Unsinkable Ship ) ، بسبب ما تتميز به هذه التحفة المعمارية البحرية من حجم هائل وقدرات تقنية كبيرة بالنسبة لذلك الوقت<sup>1</sup>.

أولا : وقائع الحادثة

كانت سفينة التيتانيك تقوم برحلة اعتيادية بين مينائي كل من ساوثهامبتون البريطاني ونيويورك الأمريكي محملة بمسافرين جلهم أمريكيين ، قبل أن تصطدم في الصباح الباكر من يوم 15 أبريل 1912 بجبل ثلجي وتغرق بكاملها بعد أن غمرت المياه عنابرها ، وتهلك أكثر من ثلاثة أرباع ممن كان على متن السفينة حسب ما تتفق عليه التقارير الرسمية عن الحادثة ، حيث قدر عدد الضحايا بـ 1500 شخص وأنقذ أكثر من 700 شخص بمساعدة سفينة الخطوط المنتظمة كارباثيا (Carpathia) التي التقطت برقية طلب الاستغاثة<sup>2</sup> .

ويذكر التقرير البريطاني عن الحادثة أنه في ذلك الوقت صدرت عدة كتب إرشاد بحري نوهت بخطورة الجبال الثلجية على الإبحار في تلك المنطقة في الفترة من أبريل إلى يونيو من كل سنة ، بل وتم رصد وجود جبال ثلجية شمال خط سير السفينة بخمسة وعشرين ميلا ، وتم إرسال تحذير ملاحي بوجودها للسفينة واستلامه قبل الحادث بثماني وأربعين ساعة ، وأن الربان وطاقمه كانوا على علم

<sup>1</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 10 .

<sup>2</sup> - محمد أحمد السلامي وعلي المغاوري : قرن من تحقيقات الحوادث البحرية والدروس غير المستفادة ؛ دراسة مقارنة لأسباب الحوادث وتحليل لحادثتي تيتانيك 1912 وكوستاكونكورديا 2012 ، مداخلة مشتركة أقيمت في المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات تحت عنوان آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس " رؤية مستقبلية " المنعقد في كلية العلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية (مصر) أيام 17، 18، 19 مارس 2013 ، ص 2 .

بوجود الجبال الثلجية ، وقد دارت بينهم محادثة عن كيفية رؤية الجبال الثلجية في الظروف الجوية المتاحة ، وكانوا متوقعين الوصول للمنطقة قبل منتصف الليل وهو الوقت الذي وقعت فيه الحادثة<sup>1</sup> أما الخطأ المباشر أو القاتل المؤدي إلى واقعة التصادم فهو التصرف بخلاف ما ينبغي عند اكتشاف الجبل الثلجي ، حيث أوقفت الماكينة مع التشغيل بالسرعة القصوى للخلف واستعمال الدفة في نفس الوقت مما أضر استجابة السفينة للدوران ، لقصر المسافة بين الجبل الثلجي ومكان المناورة ، والتي كان يفترض أن لا تقل عن 450 مترا<sup>2</sup> .

ومن الأسباب التي زادت من عدد المفقودين عدم احترام الطاقة الاستيعابية للسفينة وزيادة عدد الركاب والطاقم عن عدد قوارب وسترات النجاة ، حيث أن مجموع سعة استيعاب قوارب النجاة المتوفرة كانت 1178 فردا و3560 سترة نجاة ، في حين كان إجمالي عدد الأفراد على متن السفينة 2201 بواقع 885 فرد من أفراد الطاقم و1316 من الركاب ، كما أن الفقد الحراري قتل العالقين في الماء رغم كونهم طافين بمساعدة سترات النجاة....<sup>3</sup>.

#### ثانيا : التأشير لبداية توحيد أحكام سلامة الأرواح في البحار

رتبت حادثة التيتانيك هبة تضامنية كبيرة على المستوى الدولي ، أدت إلى إنشاء هيئات دولية تعنى بسلامة الملاحة البحرية ، والعمل على إبرام اتفاقيات دولية في هذا المجال ، حيث تحملت (OMI) وقبلها (OMCI) هذه المسؤولية ، وهو ما حصل فعلا بتوقيع الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار المسماة اختصارا "سولاس" (SOLAS) ؛ بتاريخ 20 يناير 1914 من طرف ثلاث عشرة (13) دولة غير أنها لم تدخل حيز النفاذ بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى سنة 1914 ، وفي سنة 1929 وقعت 18 دولة اتفاقية (SOLAS) الثانية التي دخلت حيز النفاذ سنة 1933 واستمر العمل بها إلى غاية سنة 1948 ، وهي السنة التي اتفقت فيها 34 دولة على توقيع اتفاقية (SOLAS) الثالثة ، حيث تطلبت ضرورة مسايرة تطورات الصناعة والتجارة البحريتين ذلك ، ولذات الأسباب أيضا تم استبدال اتفاقية

<sup>1</sup> – التقرير البريطاني عن الحادثة (Report on the loss of the SS Tetanic 1990) ، ص24 ، إلى 29 ، مشار إليه في المرجع السابق ص 2 ، 3 .

<sup>2</sup> – المرجع السابق ، ص 3 نقلا عن التقرير البريطاني المذكور سلفا في الصفحات من 27 إلى 39 .

<sup>3</sup> – المرجع السابق ، ص 3 نقلا عن التقرير البريطاني في الصفحات من 18 إلى 23.

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

(SOLAS) الثالثة بنسخة رابعة وقعت سنة 1960 ، تميزت بأحكامها الصارمة المتعلقة بالسفن النووية وخضعت لعدة تعديلات خلال السنوات اللاحقة لتوقيعها ، مست قواعداً الوقائية من الحرائق والتصدي لها والاتصالات على متن السفن ووسائل إنقاذ الأرواح والحمولة...<sup>1</sup> .

ويبدو أن الالتزام باتفاقية سنة 1960 لم يلب طموح المجتمع الدولي ، لذلك اتفقت 71 دولة على عقد مؤتمر بمدينة لندن خلال الفترة من 21 أكتوبر إلى الفاتح من نوفمبر 1974 أسفر عن توقيع اتفاقية جديدة تضمنت أصل اتفاقية 1960 وتعديلاتها ، بعد النص على إنفاذها في آجال معقولة وبشروط أقل صرامة من سابقتها ، حيث دخلت اتفاقية (SOLAS/74) حيز التنفيذ في 29 ماي 1980 ، وأصبحت أكثر الاتفاقيات انتشاراً وقبولاً بين الدول<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - من بين تعديلات اتفاقية SOLAS لسنة 1960 ما تم خلال السنوات التالية :

- سنة 1966 : مس التعديل الإجراءات الخاصة بالوقاية من الحرائق على سفن الركاب

- سنة 1967 : تمت ست تعديلات اهتمت بإجراءات السلامة والوقاية من الحرائق وترتيبات معدات إنقاذ الأرواح على ناقلات وسفن البضائع ، وإجراءات استخدام التلفون اللاسلكي ذي التردد العالي جدا (VHF) (Very High Frequency) في المناطق المزدحمة بالسفن ، ومتطلبات ما استجد من أنواع السفن ومواصفات إصلاحها وتجهيزها .

- سنة 1967 : أضيفت متطلبات على الباب الخامس ، تخص أجهزة الملاحة للسفن ، ومتطلبات استخدام التوجيه الآلي (الأوتوماتيكي) ، وطلب توفير المطبوعات البحرية على متن السفن .

- سنة 1969 : تعديل شروط معدات إطفاء الحرائق والسلامة الشخصية لسفن البضائع ، ومواصفات أطواق وسترات النجاة وأجهزة راديو السفينة .

- سنة 1971 : تعلق التعديل بشروط تشغيل التلفون والتلغراف اللاسلكي ، والطرق الملاحية للسفن

- سنة 1973 : خص التعديل قواعد معدات إنقاذ الأرواح ، وساعات مناوبة العاملين على التلغراف اللاسلكي وتجهيزات سلام صعود المرشد ، كما أجريت مراجعة شاملة ورئيسية للباب السادس الخاص بنقل الحبوب .

أنظر ذلك في : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 27 ، وكذا : Pierre Bonassies , Christian Scapel , O.P cite , P23 , 24 .

<sup>2</sup> - SOLAS الاختصار الإنجليزي لعبارة : safety of life at sea ، وقد صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية وبعض بروتوكولاتها ، على سبيل المثال مصادقة الجزائر على (SOLAS/74) المعدلة في : مرسوم 510/83 مؤرخ في 27 أوت 1983 ، مرجع سابق ، ومرسوم رئاسي 449/2000 ، مؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 يناير 2001 ، العدد 3 ، ص 4 ( الملحق 01 من الرسالة ) .

الفرع الثالث : مساهمة حوادث التلوث البحري بالمحروقات في تحديد الإطار القانوني

تقع الحوادث البحرية إما بأسباب طبيعية كهيجان البحر وضحالة المياه ورداءة الطقس... ، أو بأسباب بشرية ؛ كالإهمال وعدم كفاءة طواقم السفن ، حيث تتسبب تلك الحوادث في إتلاف الأرواح والممتلكات بالإضافة إلى تلويث البيئة البحرية ، وتزداد الخسائر إذا ارتبط الحادث البحري بالمحروقات .

أولا : نماذج لحوادث كبرى

رغم ما شهدته المراحل الأولى لنشأة النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين من حوادث بحرية إلا أن آثارها لا تقارن بآثار التلوث البحري بالمحروقات والمواد الخطرة ، والتي تصاعدت نسبة وقوعها بعد بروز أهمية النفط وسعة استخدام السفن وسيلة لنقله ، حيث تتميز حوادث التلوث البحري بالمحروقات بأضرارها الممتدة خارج الحدود الإقليمية للدول والمحقة الهلاك على الثروات البحرية والحياة المائية في البحار والمحيطات .

فقد وقعت عدة حوادث تلوث البحري بالمحروقات تركت آثارا بالغة على النظام البيئي ، وغيرت من المواقف القانونية في مجال الأمن والسلامة البحريين ، ومن تلك الكوارث نذكر<sup>1</sup> :

**01** – جنوح الناقله الليبيرية توري كانيون (*Torry Canyon*) : وقعت هذه الحادثة في 18 مارس سنة 1967 بالمنطقة البحرية المسماة بالأحجار السبعة ، عند قدوم هذه السفينة من ميناء الأحمدى الكويتي نحو بلاد الغال ، حيث قدرت كمية النفط المتسرب منها بحوالي 119300.00 طن وبلغ التلوث مسافة 100 كم من السواحل الفرنسية و250 كم من السواحل البريطانية ، وتضررت الأحياء البحرية خاصة

---

<sup>1</sup> – مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (جنيف) : استعراض النقل البحري 2001 ، تقرير مشار إليه بالرمز : (UNCTAD/RMT/2001) ، مقدم من أمانة الأونكتاد ، جنيف 2001 ، ص57 ، 58 ، وأيضا : واعلي جمال ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة تلمسان ، السنة الجامعية 2009/2010 ، هامش ص 21 ، وكذلك الموسوعة الحرة العالمية ، متاحة على الموقع التالي : <https://ar.wikipedia.org/wiki>

الآيلة إلى الزوال (*les mollusques*) وهلكت حوالي ثلاثة (03) ملايين طائر ، وقدرت تكاليف مكافحة التلوث بحوالي (03) ثلاثة ملايين جنيه إسترليني بالنسبة لبريطانيا و42 مليون فرنك بالنسبة لفرنسا .

**02** – حادثة أموكو كاديز (*Amoco Cadiz*) : تحطمت هذه السفينة في رحلتها من إيران نحو هولندا بتاريخ 16 مارس 1978 ، حيث انسكب منها حوالي 228000.00 طن من النفط الخام ، شكل بقعة بلغت السواحل الفرنسية وامتدت إلى مسافة 100 ميل بحري .

**03** – حادثة الناقله اكسون فالديز (*Exxon Faldez*) : وقعت هذه الحادثة في 24 مارس 1989 إثر اصطدام الناقله بالشعاب المرجانية في خليج برنس وليام ساوند قرب سواحل ألاسكا ، حيث تسرب جزء من الحمولة قدر بأكثر من 40000 طن من 172000 طن من النفط ، كما امتدت – بفعل الرياح – بقعة التلوث نحو السواحل الجنوبية للولايات المتحدة الأمريكية .

**04** – حادثة الناقله إريكا (*Erika*) : وقعت هذه الحادثة بالقرب من السواحل الفرنسية في 12 ديسمبر سنة 1999 ، حيث تسبب النفط المتسرب من السفينة المتحطمة في تلويث السواحل الفرنسية والإضرار بالنشاطات الاقتصادية ، كما خلفت هذه الحادثة ردة فعل قانونية إقليمية ودولية هامة .

**05** – حادثة السفينة بريستيج (*Prestige*) : وقعت هذه الحادثة في 19 نوفمبر 2002 في عمق المحيط الأطلسي بالقرب من السواحل الفرنسية والإسبانية والبرتغالية ، حيث تدخل الاتحاد الأوروبي لإزالة آثار الحادث وتعويض المتضررين من التسرب الزيتي

#### ثانيا : التلوث البحري بالمحروقات كمحفز تشريعي

رغم التأثير السلبي لكوارث التلوث البحري بالمحروقات ، إلا أنها مثلت عامل تنبيه وضغط على المشرعين نحو تجديد القواعد السارية ، فكلما وقعت منها اتضح عدم كفاية الأنظمة المتبعة وظهرت ردة فعل قانونية أكثر صرامة من سابقتها ، مما يؤكد ضرورة تطوير الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

وفي إطار تجسيد هذه الآليات تبنت التشريع شعار الملاحة الآمنة في مياه نظيفة<sup>1</sup> ، حيث تعزز دور الدولة – مثلما سنرى لاحقاً – كمتدخل من أجل حماية البيئة وتحقيق السلامة البحرية سواء كدولة علم أو دولة ميناء أو دولة ساحلية إضافة إلى دورها التقليدي في القانون الدولي العام ، كما أثري مفهوم السلامة البحرية بأحكام النظام القانوني لحماية البيئة البحرية ، فأصبح مبدأ حماية البيئة البحرية أحد عناصره الجوهرية ، حيث لا تخلو مضامين هذا الأخير من مصطلحات إدارة المخاطر البحرية ومكافحة العنصر الملوث ، وآليات التعويض البيئي ،... وغير ذلك من مصطلحات النظام البيئي .

فمن الآثار القانونية لتلك الحوادث ، ما أصدره الاتحاد الأوروبي إثر حادثتي (Erika) و (Prestige) من تعليمات تهدف للاستغناء التدريجي عن ناقلات النفط وحيدة البدن ، مثل تنظيم البرلمان الأوروبي رقم 417 لسنة 2002 المؤرخ في 18 فيفري 2002 المتعلق بتسريع العمل بالتعليمات الخاصة بمعايير البدن المزدوج على ناقلات المحروقات ذات البدن العادي وإلغاء التنظيم رقم 2978/94 ، والذي يوجب على ناقلي المحروقات بحرا استعمال السفن ذات البدن المزدوج ، حيث صنفنا ناقلات المحروقات إلى ثلاثة أنواع مرتبطة بعمر السفينة ونوع حمولتها ، ليتم الاستغناء عنها من سنة 2003 إلى سنة 2015 بدءاً بالصنف القديم ثم الذي يليه وهكذا ، كما يتيح للدول الأعضاء صلاحية منع السفن غير المتوفرة على شروط السلامة البحرية من الدخول لموانئها أو توجيهها نحو موانئ للإصلاح ، بالإضافة إلى تركيز رقابة السفن وإصدار تقارير وتقييمات لحالتها وفق تعديلات القاعدة 13 من الملحق الأول لاتفاقية مكافحة التلوث من السفن (MARPOL73/78)<sup>2</sup> ، وخاصة تنسيق نظام تقييم دولة العلم بالنسبة لناقلات الصنف الأول بعد عام 2005 والصنف الثاني بعد عام 2010<sup>(3)</sup> .

<sup>1</sup> - Run Safe in Clean Seas أو Safer Ship and Clean Ocean

<sup>2</sup> - اصطلاح MARPOL هو الاختصار الإنجليزي لعبارة marine pollution أي التلوث البحري .

<sup>3</sup> - le Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du conseil du 18/02/2002 , relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) no 2978/94 du Conseil , journal officiel de l'Union européenne n°L64/5 (FR) du 03/07/2002 , les article 4 ,5 ,8 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

كما أصدر الكونغرس الأمريكي سنة 1990 القانون المتعلق بمكافحة التلوث بالزيت (OPA)<sup>1</sup> بعد حادثة Exxon Faldez على سواحل الولايات المتحدة ، حيث يوجب هذا القانون أن تكون خزانات السفن الجديدة المخصصة لنقل المحروقات ذات بدن مزدوج<sup>2</sup> .

وبدورها ساندت المنظمة البحرية الدولية تشدد التشريعات بعد حوادث التلوث البحري بالمحروقات فأوجبت فكرة البدن المزدوج ، من خلال إدراج تعديلات على القاعدة 13 من الملحق الأول من اتفاقية (MARPOL73/78)<sup>3</sup> ، كما أقرت زيادة نسبة (50%) كحد الأقصى لتعويض المتضررين من التلوث طبقاً لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي (CLC/71) ، وكذلك رفع قيمة تكملة التعويضات وفق اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالزيت (FIPOL/71) إلى حدود 300 مليون أورو<sup>4</sup> .

ونشير إلى أن موقف المنظمة البحرية بخصوص حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات لا ينبني فقط من تأثره بمواقف التشريعات الداخلية والإقليمية بل من مبادرات ومواقف سابقة ، على غرار إدراج مدونة البضائع الخطرة (CODE IMDG)<sup>5</sup> في اتفاقية SOLAS/74 ، والتي تعود فكرة تضمينها إلى توصيات مؤتمر سنة 1960<sup>(6)</sup> ، كما يحكمه الإطار العام للموضوع الذي رسمته المعاهدة العامة لقانون البحار (UNCLOS)<sup>7</sup> المبرمة بمونتيجوباي سنة 1982 ، حيث خصصت الجزء الثاني عشر منها لمسألة حماية البيئة البحرية من التلوث<sup>8</sup> .

<sup>1</sup>- Oil Pollution Act.

<sup>2</sup>- Guy Lengagne et Didier Quentin , la sécurité maritime en Europe , rapport d'Information de la Délégation de l'Assemblée Nationale pour l'Union Européenne sur la sécurité maritime du 04 mars 2003 , N°644 , édition les documents d'Information de l'Assemblée Nationale , P 30.

<sup>3</sup> - MEPC94(46) , MEPC95(46) .

<sup>4</sup> -Guy Lengagne et Didier Quentin , O.P cite , P 35 .

<sup>5</sup> - IMDG code : International Maritime Dangerous Goods.

<sup>6</sup> - في هذا المعنى : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 32 .

<sup>7</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

<sup>8</sup> - خاصة الجزء الثاني عشر من المادة 192 إلى المادة 237 .



الفرع الرابع : ضعف التأثير التشريعي للحوادث البحرية بأفريقيا

بخلاف الاهتمام الدولي بالجرائم البحرية المرتكبة في المناطق البحرية الإفريقية وخاصة القرصنة البحرية في القرن الإفريقي ، فقد سجلت في هذه المناطق حوادث بحرية مقاربة لحادثة التيتانيك ، إلا أن ردة الفعل التشريعية عنها كانت ضعيفة ، وهو ما حصل على سبيل المثال مع غرق سفينتي نقل الركاب ؛ " السلام 98 " و "جولا" ( Joola ) .

أولا : حادثة العبارة " السلام 98 "

ابتداء من سنة 1999 استغل مجهز مصري يدعى " شركة السلام للنقل البحري " عبّارة بحرية أو سفينة ركاب مسجلة تحت العلم البنمي ؛ أطلق عليها تسمية " السلام بوكاشيو98 " ( Al-salam Boccaccio 98 ) وإلى غاية 03 فبراير 2006 ، أين وقع على الساعة الواحدة والنصف فجرا حادث بحري غرقت على إثره "عبارة السلام " عندما كانت في طريقها من ميناء ضبا السعودي إلى سفاجا المصرية ، حيث اندلع حريق بأحد مستودعات السيارات واستمر لأربع ساعات ونصف ، وحصل خلال مدة الإخماد تكاثف للأدخنة ومياه الإطفاء بشكل أثر على توازن السفينة وأغرقها ، مما أدى إلى فقد وهلاك 1027 شخصا من مجموع 1512 راكبا بما فيهم طاقم السفينة<sup>1</sup> .

ولأن الحكومة المصرية تختص قانونا بنظر الحادث وما يترتب عليه بصفتها دولة المجهز والمتضرر الأكبر ، فقد شكلت بتاريخ 2006/02/08 تحت إشراف وزارة النقل لجنة تحقيق ضمت أكاديميين وتقنيين من الهيئات والقطاعات ذات العلاقة إلى جانب ممثلين اثنين عن دولة العلم ( بنما ) ومثلهما عن المنظمة البحرية الدولية ، كما شكل مجلس الشعب المصري لجنة تحقيق برلمانية أصدرت تقريرها في نفس السنة ، وبالمقابل قامت كل من شركة التأمين المؤمن لديها وشركة التصنيف المشرفة على السفينة بتعيين فريق عمل مشترك للبحث في أسباب الحادث<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> — الشبكة العربية لمعلومات حقوق الإنسان ، تقرير عن حادث العبارة السلام 98 ، نقلا عن المرصد المصري للعدالة والقانون ، متاح على الموقع التالي : <http://www.anhri.net/egypt/eojl/2006/pr1206.shtml> ، وكذلك الموسوعة العالمية : <https://ar.wikipedia.org> .

<sup>2</sup> — مشار إلى ذلك في : المرصد المصري للعدالة والقانون ، مرجع سابق ، وأيضا : أحمد سرحان ، مقال بعنوان : الحقائق الغائبة في الأسباب الحقيقية لكارثة غرق العبارة السلام 98 ، منشور بتاريخ 2011/11/04 ، متاح على الموقع التالي : <http://egyptconsultant.blogspot.com/2011/11/98.html>

فبالنسبة للجنة الوزارية وشركتي التأمين والتصنيف كان تحقيقهما فنيا ، حيث خلص إلى أن العبارة صالحة للملاحة من الناحية الإدارية بدليل حيازتها لكل الشهادات والوثائق المطلوبة والتي تثبت استيفائها لشروط الأمن والسلامة البحريين ، كبيانات خضوعها لكافة الفحوص بما في ذلك آخر تفتيش لدولة الميناء ( ميناء ضبا ) ...<sup>1</sup> .

أما اللجنة البرلمانية لتقصي الحقائق فقد بحثت في المسؤولية عن الحادثة ، ونسبتها إلى ثلاث جهات تشترك فيها ؛ وهي : الهيئة المصرية العامة للسلامة البحرية ، وشركة السلام للملاحة البحرية التي تملك وتدير العبارة ، والمسؤولون عن إنقاذ الركاب بعد وقوع الكارثة ، حيث تبدو مسؤولية الجهة الأولى في السكوت على الأفعال المخالفة للمجهز ، وعدم مراجعة مستويات السلامة البحرية الخاصة بالعبارة ، والترخيص لها بالإبحار دون استيفاء متطلباته ؛ كعدم تقييد خط السير الأقصى للعبارة بعشرين ميلا كما حددته الحكومة البنمية ... ، أما مسؤولية شركة السلام ؛ فتظهر في ارتكابها عدة مخالفات ؛ مثل إخفاء تملكها الفعلي للعبارة والتخفي وراء علم ملائمة ، والإبحار بقوارب نجاة منقضية الصلاحية ، وانسداد أغلب بالوعات تصريف المياه في المستودع محل الحريق ، واستغلال النفوذ والسلطة لتحقيق مزايا غير مشروعة كاحتكار النقل البحري للركاب بين الموانئ المصرية وموانئ البحر الأحمر ... ، كما أن هناك أطراف أخرى مسؤولة عن الحادث تتمثل في ربان السفينة سانت كاترين التابعة لنفس المجهز وربان العبارة الغارقة ، حيث امتنع الأول عن القيام بواجب الإنقاذ رغم تلقيه نداء الاستغاثة وقربه سفينته من مكان وقوع الحادثة ، ولم يتمتع الثاني بالمهنية المفترضة أثناء إخماد الحريق وتجنب الخسائر البشرية<sup>2</sup> .

أما المعالجة القضائية لقضية عبارة السلام 98 فيبدو تأثيرها بنتائج ومسار التحقيقات ، حيث تم في جوان 2006 الحكم بالسماح لمالك العبارة بالتصرف في أمواله وحرية السفر مع أفراد أسرته ، بعد أن سدد 330 مليون جنيه مصري ( 57 مليون دولار ) كتعويضات عن الكارثة ، وفي جويلية 2008 برأت محكمة الجناح خمسة من المتهمين الستة ، وقضت بحبس ربان العبارة سانت كاترين لمدة ستة

<sup>1</sup> – المرجعين السابقين .

<sup>2</sup> – السيد عوض ، الفساد والكوارث في مصر ؛ دراسة تحليلية وميدانية لكارثة العبارة السلام 98 ، مقدمة لجمعية الهلال الأحمر بقنا ( مصر ) ، منشورة بتاريخ 2012/03/01 ، ص 23 ، 24 ، 25 ، متاح على الموقع التالي :

( <http://www.svu.edu.eg/arabic/links/camps/qena/art/reports/saidAwad> )

أشهر وغرامة 10000 جنيه بتهمة عدم مساعدة العبارة " السلام 98 " ، أما بتاريخ 11 مارس 2010 فحكمت نفس المحكمة غيابياً بالسجن سبع سنوات مع الأشغال لكل من مالك العبارة ورئيس مجلس إدارة شركة الملاحة ، وثلاث سنوات مع الأشغال لمدير الأسطول البحري للشركة ومدير فرع الشركة ، كما أصدرت المحكمة العليا في أبريل 2010 أحكاماً تأديبية بإدانة 58 موظفاً ومسئولاً بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وقطاع النقل البحري ، يتتوع مضمونها بين الفصل من العمل والإحالة على المعاش والتوقيف المؤقت عن العمل والخصم من الراتب الشهري والغرامة والتأنيب ، وفي جانفي 2014 قضت محكمة الجنايات بانقضاء الدعوى الجنائية في قضية غرق عبارة السلام 98 بمضي المدة ، وقد كانت في ديسمبر 2013 قررت إخلاء سبيل مدير الأسطول البحري لشركة السلام<sup>1</sup> .

ونلاحظ أن التأثير التشريعي للحادثة لا يكاد يذكر على كافة المستويات باستثناء اعتماد لجنة السلامة البحرية (MSC) بالمنظمة البحرية الدولية تعديلات على اتفاقية (SOLAS) لمنع تراكم مياه الحريق في الأماكن المغلقة المخصصة للحمولات<sup>2</sup> ، كما اتخذت الحكومة المصرية إجراءات عملية ؛ مثل الإيقاف المؤقت لرحلات سفن الركاب بين الموانئ المصرية على البحر الأحمر ، وتشكيل فريق عمل دولي بالتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية والجمعية الدولية لهيئات التصنيف (IACS)<sup>3</sup> لمراجعة احترام السفن العاملة في مصر لمتطلبات الأمن والسلامة ورفع كفاءة الهيئات المختصة ، ونشر أنظمة التتبع الآلي للسفن ، وإنشاء هيئة إدارة الأزمات وتحديد التعديلات المطلوبة في التشريعات ذات العلاقة<sup>4</sup>.

#### ثانيا : السفينة جولا ( التيتانيك الإفريقي )

في حدود الساعة الحادية عشر ليلا من يوم 26 سبتمبر 2002 غرقت العبارة السنغالية المسماة جولا (Joola) في المياه الدولية للمحيط الأطلسي بين سواحل كل من غامبيا والسنغال ، أثناء قدومها من ميناء زيغينشور (Ziguinchor) التابع لإقليم كازامانس (Casamance) باتجاه العاصمة دكار ، حيث أسفر الحادث عن مقتل 1863 راكب علما بأنها لا تتسع لأكثر من 550 راكب ، ومنذ ذلك الوقت

<sup>1</sup> – المرجع السابق ، ص 29 ، 30 ، وأيضا جريدة البلد المصرية ، العدد 779635 ليوم 2014/01/14 ، ص 1 ، متاحة على الموقع التالي : (<http://www.elbalad.news/779635>) .

<sup>2</sup> – تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم (A/63/63) بشأن المحيطات وقانون البحار، مرجع سابق ، ص 61 .

<sup>3</sup> – International Association of Classification Societies

<sup>4</sup> – المرصد المصري للعدالة والقانون ، مرجع سابق .

أصبح يطلق على هذه الحادثة تسمية « تايتانيك أفريقيا » لأنها فاقت حادثة التيتانيك ليس فقط بالنظر لعدد الضحايا ولكن بالنظر لوقوعها في القرن الواحد والعشرين ؛ عصر تطور الصناعة البحرية<sup>1</sup> .

وبتاريخ 30 سبتمبر 2002 عينت الحكومة السنغالية لجنة تقنية للتحقيق في الحادثة ، حيث قدمت هذه الأخيرة تقريرها في 4 نوفمبر من نفس السنة ، وقد خلص إلى أن السفينة " جولا " لم تكن يوم الحادثة صالحة للملاحة البحرية ، بسبب تسجيل عدد من النقائص عليها كاستمرارها في العمل دون حيازتها للشهادات المؤهلة للإبحار وعدم احترامها لمتطلبات السلامة البحرية المنصوص عليها في القانون البحري السنغالي والقانون الدولي ، كما ثبتت مسؤولية السلطات السنغالية عن الحادثة باعتراف رئيس الجمهورية بنفسه يوم 01 أكتوبر 2002 في خطاب نقلته وسائل الإعلام ، والذي عرض فيه تعويضات مالية للمتضررين<sup>2</sup> .

ولأن ملكية وتسيير العبارة "جولا" كانت بيد القوات البحرية السنغالية منذ سنة 1995 وإلى غاية غرقها فإن الدعوى القضائية للمتضررين أقيمت ضد سفينة عامة ، وهو صعب إنصافهم بسبب الحصانة القضائية التي تسبغ على السفن العامة وإعفائها من متطلبات سلامة الأرواح في البحار المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية ، ولذلك اقتصر مطالب المتضررين التعويض ورفع حطام السفينة التي بقيت في أعماق البحر ، غير أن قرار النائب العام بقضاء استئناف دكاك الصادر بعد سنة من الحادثة لم يلتفت لتلك المطالب ، حيث توصل إلى أنه " ليس هناك في قانون الإجراءات الجنائية ما يتيح مقاضاة أي من السلطات باعتبار المسؤولية القانونية تقع على ربان السفينة المتوفي"<sup>3</sup> .

وبناء على ما سبق ؛ لجأ المتضررون الفرنسيون وبعض السنغاليين ذوي الجنسية الفرنسية إلى القضاء الفرنسي ، حيث أصدرت المحكمة الابتدائية بإيفري (Evry) مذكرات توقيف دولية بحق تسعة مسؤولين في الحكومة السنغالية على رأسهم الوزير الأول ووزير الدفاع أثناء الحادثة ، لكن اعتبارات المجاملة

<sup>1</sup> - جريدة الشرق الأوسط ، العدد 8706 ، ليوم 2002/09/29 ، الصفحة 01 ، لندن ، تقرير كمال قببسي ، متاحة على الموقع التالي : ( <http://archive.aawsat.com/print.asp?did=127078&issueno=8706> ) ، وأيضا : الموسوعة العالمية ( <https://fr.wikipedia.org/wiki/joola> ) ، ونشير إلى أن هناك تضارب بشأن عدد الضحايا ، حيث تقدرهم المصادر الرسمية ب1220 شخص بينما يصل عدد الضحايا إلى 2000 شخص حسب ممثلي المتضررين والصحافة المتخصصة ، مشار إلى ذلك في : *Martin Ndendé , « le procès du joola : soliloque sur le statut des navires : d'Etat et sur les immunités pénales des autorités étrangères poursuivies en France » , Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports , Janvier 2011 , N°3 , édition – Harmattan (Paris /France) , p.11.*

<sup>2</sup> - Martin Ndendé , op cite , p.11.

<sup>3</sup> - Ibid , p.12.

الدولية وحسن العلاقات أفضت إلى تضييع حقوق المتضررين بعد مجابهة حكم المحكمة الابتدائية بالطعون القضائية والتدخل السياسي ، حيث ذهب قرار الغرفة الجنائية بمحكمة النقض المؤرخ في 19 جانفي 2010 إلى " تأكيد حصانة السلطات العامة السنغالية أمام المحاكم الفرنسية بما في ذلك السلطات المالكة والمجهزة للسفينة جولا والتي كانت تؤدي خدمة عمومية"<sup>1</sup> .

والحقيقة أن السفينة جولا خصصت للقيام بمهمة تجارية تتمثل في نقل الركاب وممارستها فعلا ، ومن ثم كان بالإمكان معاملتها كسفينة خاصة لا تتمتع بأي حصانة قضائية ، استنادا للمادة 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 حول حصانة السفن العامة ، وموافقة لمشروع اتفاقية حصانات الدول وممتلكاتها من الولاية القضائية<sup>2</sup> .

#### الفرع الخامس : تغيير الجريمة البحرية لمسار قواعد الأمن والسلامة البحريين

أشرت أحداث وتطورات ستينيات القرن الماضي لفكرة الأمن البحري ، حيث مثلت تلك الفترة مرحلة تزايد عمليات الاستغلال البحري للمحروقات والتسابق في صناعة المواد الخطرة والنووية ، وانتشار الحركات التحررية ومكافحة الاستعمار ، ومن ثم توجس المجتمع الدولي من أثر أعمال الاستغلال على البيئة البحرية ومن استهداف التنظيمات المسلحة للملاحة البحرية ، غير أن عدم الإجماع بين الدول بخصوص تجريم تهديدات الملاحة وجه الاهتمام نحو مكافحة التلوث البحري ؛ ثم ضاقت دائرة الخلاف ابتداء من الثمانينيات نحو التوافق على مكافحة الأفعال غير المشروعة المهددة لسلامة الملاحة البحرية ، ليرسو رأي المجتمع الدولي بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 على ما عرف بمكافحة الإرهاب البحري<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - Ibid , p.12 et 13 .

<sup>2</sup> - تقرير اللجنة السادسة بالجمعية العامة للأمم المتحدة : اتفاقية حصانات الدول وممتلكاتها من الولاية القضائية ، الدورة 59 ، تحت رمز (A/59/508) ، بتاريخ 2004/11/10 ، ص 12 ، حيث نصت المادة 16 فقرة أولى من المشروع على أنه " ما لم تتفق الدولتان المعنيتان على غير ذلك ؛ لا يجوز لدولة تملك سفينة أو تشغيلها أن تحتج بالحصانة من الولاية القضائية أمام محكمة دولة أخرى ، تكون من جميع الوجوه الأخرى هي المحكمة المختصة ، في دعوى تتصل بتشغيل تلك السفينة إذا كانت السفينة ، وقت نشوء سبب الدعوى ، مستخدمة في غير الأغراض الحكومية غير التجارية.

<sup>3</sup>- Philippe Boisson , «La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime» , Le DMF 640, Septembre 2003, p. 724.

أولاً : قضايا اختطاف السفن

بنتابع عمليات مهاجمة السفن واحتجاز ركابها ، تعالت الأصوات المنادية بإيجاد إطار قانوني موحد لمكافحة الأخطار المهددة للملاحة البحرية ، وفي هذا الصدد يمكن الاستشهاد بالسوابق التالية :

**01** – قضية السفينة سانتا ماريا (*Santa Maria*) : قامت مجموعة من المعارضة البرتغالية في 23 جانفي 1961 باختطاف السفينة الحربية البرتغالية (*Santa Maria*) في منطقة أعالي البحار ، وترتب عن ذلك قتل ضابط وجرح آخرين ، وقد وصفت البرتغال هذا العمل بأنه قرصنة وطلبت من البحرية البريطانية القبض على المختطفين باعتبارهم قراصنة وتحرير السفينة المختطفة ، لكن الطلب البرتغالي قوبل بالتجاهل ، بل منحت البرازيل للمتمردين حق اللجوء السياسي بعد أن سمحت للسفينة بالمغادرة<sup>1</sup>.

**02** – قضية السفينة أنزوتيفي (*Anzoategui*) : في 13 فبراير سنة 1961 اختطفت مجموعة ثورية فنزويلية السفينة الفنزويلية (*Anzoategui*) في أعالي البحار من البحر الكاريبي ، فطلبت حكومة فنزويلا من الدول المشاطئة لمكان الاختطاف بالقبض على السفينة باعتبار هذا الفعل قرصنة بحرية في نظر الدولة الطالبة ، لكن العملية انتهت باستقرار الخاطفين في دولة البرازيل ، حيث منحهم هذه الأخيرة اللجوء السياسي بعد تحريرهم للسفينة المختطفة<sup>2</sup>.

**03** – قضية السفينة أشيل لورو (*Achille lauro*) : بتاريخ 07 أكتوبر سنة 1985 اختطف عدد من الثوار الفلسطينيين السفينة الإيطالية (*Achille lauro*) واقتادوها إلى ميناء الإسكندرية المصري ، كما قتل أثناء العملية مواطن أمريكي ، وقد طالب الخاطفون بتمكينهم من اللجوء إلى سوريا ، وإطلاق سراح المعتقلين الفلسطينيين من سجون الاحتلال الإسرائيلي ، غير أنهم استسلموا للسلطات المصرية التي اعتقلتهم وقررت إرسالهم للمحاكمة في تونس بالاتفاق مع منظمة التحرير الفلسطينية ، وأثناء نقلهم جوا إلى بلد المحاكمة اعترضتهم مقاتلات أمريكية وحولتهم نحو صقلية ، وقد أدان مجلس الأمن اختطاف السفينة ، كما أدت هذه الحادثة إلى حشد التأييد لمعاهدة قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة

<sup>1</sup> – غسان هشام الجندي ، الروائع المدثرة في قانون البحار ، مطبعة التوفيق بعمان ، سنة 1992 ، الأردن ، ص 118

<sup>2</sup> – المرجع السابق ، نفس الصفحة .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

ضد سلامة الملاحة البحرية (SUA)<sup>1</sup> وبروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري الموقعين سنة 1988 في العاشر من مارس<sup>2</sup>.

**04** – قضية السفينة سيتي أوف بروس ( *City of Poros* ) : بتاريخ 11 يوليو 1988 وأثناء توجه السفينة السياحية ( *City of Poros* ) من إيجينا إلى أثينا داخل المياه الإقليمية اليونانية ، نفذ أحد الركاب هجوما مسلحا على السفينة أدى إلى مقتل تسعة أشخاص بينهم ثلاثة فرنسيين إضافة إلى عشرات الجرحى ، وقد اتهمت السلطات اليونانية اثنين من الفرنسيين الذين قتلوا ، مما دفع عائلة أحدهما وهو لوران فينيرون إلى رفع شكوى تنفي فيها التهمة عن المتهم وتطلب كشف الحقيقة ، حيث خلص التحقيق الفرنسي إلى اتهام مجموعة " أبو نضال الفلسطينية " ، إلا أن هذه الأخيرة كذبت ما نسب إليها جملة وتفصيلا<sup>3</sup>.

**05** – قضية المدمرة كول ( *USS Cole* ) : بتاريخ 12 أكتوبر سنة 2000 هاجم قارب ملئ بالمتفجرات المدمرة الأمريكية ( *USS Cole* ) عندما كانت راسية بميناء عدن بجمهورية اليمن بغرض التزود بالوقود على الساعة 11 و18 دقيقة نهارا ، حيث أسفر الهجوم عن إحداث فتحة على جانب الناقل بطول 12 متر ومقتل 17 عنصرا من الملاحين وإصابة 39 آخرين بجروح<sup>4</sup>.

**06** – قضية ناقلة النفط ليمبورغ ( *Limburg* ) : في 06 أكتوبر 2002 تم استهداف ناقلة النفط المسماة ( *Limburg* ) باستعمال طريقة الزوارق المفخخة ، وذلك عندما كانت متواجدة بسواحل عدن اليمنية بغرض التزود بالوقود في رحلتها من إيران إلى ماليزيا ، حيث أن السفينة المذكورة كانت مسجلة تحت العلم الفرنسي وتم استئجارها من قبل شركة المحروقات الماليزية (بتروناس) لنقل حمولة من النفط الخام مقدرة ب 397000 برميل ( 63100 م<sup>3</sup> ) ، وقد أدى الحادث إلى مقتل بحار بلغاري يبلغ من العمر 38 عاما وجرح اثنا عشر (12) آخرين من أفراد الطاقم ، بالإضافة إلى انسكاب حوالي 90000 برميل من الحمولة وتلويث البيئة البحرية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>- *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (anglais) / Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (français)*.

<sup>2</sup> – المرجع السابق ، ص 119 .

<sup>3</sup> – أنظر الموقع الإلكتروني التالي : (<http://www.alrai.com/print.html>) .

<sup>4</sup> – الموسوعة العالمية الحرة : (<https://ar.wikipedia.org/wiki>) .

<sup>5</sup> – المرجع السابق ، ويذكر أن الاتهام في قضيتي ( *USS Cole* ) و ( *Limburg* ) وجه لمنظمة القاعدة ، حيث تمكنت وكالة الاستخبارات الأمريكية في 3 نوفمبر 2002 من اغتيال شخصين يعتقد بأنهما مخططين للقضية الأولى ، كما=

ثانيا : أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001

أثرت أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 الواقعة في الولايات المتحدة الأمريكية في تركيز انشغال المجتمع الدولي على مكافحة الإجرام البحري ، فبدأت إجراءات الأمن والسلامة البحرية متشددة وصارمة إلى درجة مساسها أحيانا بمبادئ حقوق الإنسان ومصالح التجارة البحرية ، حيث أصدرت المنظمة البحرية الدولية في نوفمبر سنة 2001 مدونة تدابير وإجراءات كيفية مواجهة الأفعال الإرهابية المفترض أن تهدد سلامة وأمن السفن والركاب<sup>1</sup>، وفي فيفري سنة 2002 انتهى فوج عمل تابع لهذه المنظمة من إعداد مسودة مدونة أمن السفن والمنشآت المينائية (code ISPS) ، ووافقت عليها لجنة السلامة البحرية (MSC)<sup>2</sup> في شهر ماي من نفس السنة واقترحتها كمشروع تعديل على اتفاقية SOLAS ، ليتم إضافتها للفصل الحادي عشر من اتفاقية (SOLAS) بتاريخ 12 ديسمبر 2002<sup>(3)</sup> .

كما أعدت المنظمة الدولية للعمل (OIT) في مارس 2002 مشروع اتفاقية للتعريف بالبحارة وعمال الموانئ باقتراح نظام تعريفي يعتمد على خصائص بيومترية ومجموعة قواعد بيانات إلكترونية لتسهيل التعامل مع الأشخاص ، وقد جرى التصديق عليها في مؤتمر المنظمة السنوي رقم 91 بتاريخ 19 جوان 2003 لتحل محل الاتفاقية رقم 81 لسنة 1958 ، حيث يفترض أن توفر الاتفاقية الجديدة حماية أحسن للملاحة البحرية ؛ بفضل التطور والصرامة التي يتطلبها نظامها التعريفي ، وبدوره وافق مجلس المنظمة العالمية للجمارك (OMD) في جوان سنة 2002 على قرار التعامل مع حركة البضائع

---

حاكم القضاء الأمريكي شخصا ثالثا عن القضية الثانية وهو مسجون في غوانتانامو منذ سنة 2001 ، غير أن هذا الأخير نفى بالقاعدة والهجوم ودفع بأن معرفته بالمهاجمين أساسها العلاقة المهنية بهم في مجال الصيد البحري ، مشار إلى ذلك في : جريدة الرياض ، المملكة العربية السعودية ، العدد 15642 في 22 أبريل 2011 ، والعدد 15803 في 2011/09/30 ، والعدد 15844 في 2011/11/10 ( الموقع الإلكتروني : [www.alriyadh.com](http://www.alriyadh.com) ) .

<sup>1</sup> – توصية A124/22 مؤرخة في 20 نوفمبر 2001 .

<sup>2</sup> – Maritime Safety Committee

<sup>3</sup> – مدونة ISPS ، النسخة الإنجليزية من إصدارات OMI ، مشار إليها بالرمز : ( CONF/SOLAS/5/34.DOC ) ، سنة الطبع 2003 ، متاح على الموقع التالي : [www.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx](http://www.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx) ، ص2 ، ( الملحق 2 من الرسالة ) ، وأيضا قراري لجنة السلامة البحرية رقم : MSC/17/1 – MSC75/ISWG/WP.1 ، مشار إليهما في



والأشخاص أثناء عبورها من وإلى الدول وفق نظام لوجيستي دولي لمراقبة وتبادل المعلومات المتعلقة بأمن وسلامة عمليات النقل الدولي<sup>1</sup> .

ومن جهة أخرى ؛ انتقل الانشغال بمكافحة الإرهاب البحري إلى مستوى مؤتمرات و قمم رؤساء الدول والحكومات ، حيث قرر أعضاء مجموعة الثمانية (G8) في قمة كناناسكي (Kananaskis) المنعقدة في جوان سنة 2002 تقوية التعاون في مجال السلامة والأمن البحريين ، وهو ما مهد لإعداد مشروع مخطط شامل لمواجهة الإرهاب طبقا للأطر القانونية الدولية تم إقراره في جوان 2003 أثناء انعقاد قمة إيفيان بفرنسا ، كما أبدت لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE) في جويلية 2002 اهتماما بأمن وسلامة النقل البحري وحاويات السفن ، فأخذت على عاتقها دراسة ومراقبة شفافية طرق امتلاك السفن ، حيث نشرت في مارس 2003 أولى دراساتها حول مختلف طرق تسجيل وترقيم السفن ومدى إمكانية التعرف على ملاكها الحقيقيين<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: اختلاف وتداخل الدلالة والعلاقة

كثيرا ما تقرن الوثائق ومستندات الهيئات المختصة بالشؤون البحرية بين مصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية ، فتعبر عنهما بعبارة " الأمن والسلامة البحريين " ، وهو ما يثير مسألة تعريف المصطلحين وتحديد العلاقة بينهما ، والنظر في توحيد الاصطلاح القانوني إن كان يؤدي نفس الغرض والدلالة ، خاصة في ظل تعدد اهتمامات النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين و ثراء مضامينه بالكثير من المبادئ والمفاهيم القانونية ، واكتساء جانب منها طابعا إلزاميا .

### الفرع الأول : تعريف الأمن والسلامة البحريين

إن لفظي الأمن والسلامة من المفاهيم اللغوية الثرية المعاني المتعددة الاستعمال ، إلا أن التوظيف الاصطلاحي لهما يفرض تحديدهما معناهما بدقة توحيدا للمصطلح القانوني وما يرتبه من آثار ، وهو ما يدفعنا للبحث في أصلهما اللغوي ثم الاصطلاحي .

<sup>1</sup>- Philippe Boisson , O,P cite, p. 727

<sup>2</sup>- Idem

أولاً : التعريف اللغوي للأمن والسلامة

01 – الأمن لغة :

يحمل لفظ الأمن في اللغة العربية عدة معانٍ مثل ؛ عدم الخوف ، الطمأنينة ، طلب الحماية ، عدم الخيانة ، التصديق ، الدين ، الثقة ، القوة ، الإجارة ، السلم ، ....، حيث أن تحديد المعنى المراد لكلمة أمن يرتبط بالموقف الأمني ، غير أن ما يجمع معاني كلمة "الأمن" هو عدم الخوف ، مثلما أكد ذلك علماء اللغة كالأصفهاني وابن منظور ومحمد بن أبي بكر الرازي ...<sup>1</sup>

وقد ذكرت كلمة الأمن في القرآن الكريم<sup>2</sup> ، كما في قوله الله تعالى : " الَّذِينَ ءَامَنُوا وَلَمْ يَلْبِسُوا إِيمَانَهُمْ بِظُلْمٍ أُولَئِكَ لَهُمُ الْأَمْنُ وَهُمْ مُهْتَدُونَ " <sup>3</sup> ، وقوله سبحانه : "... وَلِيُبَيِّنَ لَهُمُ الَّذِي آرَتَضَىٰ لَهُمْ وَلِيُبَدِّلَنَّهُم مِّن بَعْدِ خَوْفِهِمْ أَمْنًا " <sup>4</sup> ، كما استعملت السنة المطهرة مصطلح الأمن ، ومن

<sup>1</sup> – قال الأصفهاني : " أصل الأمن طمأنينة النفس وزوال الخوف " ، ( معجم مفردات ألفاظ القرآن الكريم للأصفهاني ، تحقيق صفوان عدنان داودي ، دار القلم بدمشق والدار الشامية ببيروت ، الطبعة 1 ، سنة 1992 ، ص 90 ) ، مشار إلى ذلك في : دليلة بوزغار ؛ نظرية الأمن في الفقه الإسلامي ، رسالة دكتوراه في العلوم الإسلامية ، تخصص فقه وأصول ، مقدمة لكلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية ، جامعة العقيد الحاج لخضر ، باتنة (الجزائر) ، السنة الجامعية 2010/2011 ، ص 85 ، 86 ، 87 ، وقال ابن منظور : الأمان والأمانة بمعنى واحد ، وقد أمنتُ فأنا آمنٌ ، وآمنتُ غيري من الأمان والأمان ، والأمنُ ضدُّ الخوف ، ( لسان العرب لابن منظور ، تحقيق عبد الله علي الكبير وآخرون ، الجزء الأول ، ص 141 ، 144 ) ، وقال محمد بن أبي بكر الرازي : " الأمن ضد الخوف " ، ( مختار الصحاح ، ضبط وتخريج وتعليق : الدكتور مصطفى ديب البغا ، دار الهدى للطباعة والنشر ، عين مليلة ، الجزائر ، الطبعة الرابعة ، سنة 1990 ، ص 25 ) ، كما نقلت عن الأقوال عن الفيروز آبادي ، ( القاموس المحيط ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت ، الطبعة 1 ، سنة 1991 ، الجزء 4 ، ص 281 ) .

<sup>2</sup> – أحصى معجم ألفاظ القرآن الكريم 67 لفظاً قرآنياً مشتقاً من الجذر اللغوي " أ م ن " ، ( تأليف الهيئة العامة للتأليف والنشر ، الطبعة 2 ، سنة 1970 ، مجلد 1 ، ص 55 ) ، مشار إلى ذلك في : دليلة بوزغار ، مرجع سابق ، ص 118 .

<sup>3</sup> – الأنعام آية (82) .

<sup>4</sup> – سورة النور آية (55).

ذلك قول الرسول صلى الله عليه وسلم : " من أصبح منكم آمناً في سربه معافى في بدنه عنده قوت يومه ؛ فكأنما حيزت له الدنيا " وكذا قوله صلى الله عليه وسلم : " اللهم إني أسألك الأمن يوم الوعيد " <sup>1</sup>.

## 02 – السلامة لغة :

يذهب المدلول اللغوي لكلمة السلامة إلى معاني ؛ خلو المحيط من مسببات ومخاطر الحوادث والإصابات كالأمراض والحرائق وغيرها من التهديدات ، وبهذا المدلول استعمل مصطلح السلامة في القرآن الكريم والسنة النبوية الشريفة <sup>2</sup>.

يقول الفقيه اللغوي محمد بن أبي بكر الرازي : " بأن السلامة والسلام بمعنى واحد ، ... السلام هو البراءة من العيوب ... والسليم هو اللديغ ، أي وكأنهم تفاعلوا له بالسلامة" <sup>3</sup> ، كما تعرف الموسوعة العربية العالمية السلامة ؛ بأنها " التدابير الوقائية التي يتخذها الإنسان لمنع الحوادث " <sup>4</sup>.

<sup>1</sup> – الإمام محمد بن عيسى الترميذي : الجامع الصحيح ( سنن الترميذي ) ، كتاب الزهد ، تحقيق محمد شاكر وآخرون ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت (لبنان) ، دون ذكر سنة الطبع ، الجزء 4 ، ص 574 ، بالنسبة للحديث الأول ، والجزء 5 ، ص 482 بالنسبة للحديث الثاني .

<sup>2</sup> – من الأمثلة التي يمكن أن نستدل بها على ذكر لفظ السلامة في القرآن الكريم ؛ قول الله تعالى " وَإِنْ جَنَحُوا لِلسَّلَامِ فَاجْتَنِحْهَا وَتَوَكَّلْ عَلَى اللَّهِ إِنَّهُ هُوَ السَّمِيعُ الْعَلِيمُ " سورة الأنفال آية (61) ، وقوله سبحانه " يَتَأَيَّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَدْخُلُوا فِي السَّلَامِ كَافَّةً وَلَا تَتَّبِعُوا خُطُوَاتِ الشَّيْطَانِ إِنَّهُ لَكُمْ عَدُوٌّ مُّبِينٌ " سورة البقرة (آية 208) ، ونشير إلى أن الإمام الطبري (224هـ – 310هـ) رجح تأويل لفظ السلم في الآية الأخيرة إلى معنى الإسلام ، بعد أن نقل اختلاف أقوال فقهاء الشريعة إلى معاني : الإسلام ، الطاعة ، الصلح ، المسالمة ، أنظر ذلك في : أبي جعفر محمد بن جرير الطبري ، تفسير الطبري : جامع البيان عن تأويل آي القرآن ، تحقيق ومراجعة : محمود محمد شاكر وأحمد محمد شاكر ، مكتبة بن تيمية بالقاهرة ، مصر ، الطبعة الثانية ، ( دون ذكر سنة الطبع ) ، المجلد الرابع ، ص 251 إلى 258 ، وأما ما يمكن يستدل به من السنة الشريفة ، فمنها قول رسول الله صلى الله عليه وسلم " المسلم من سلم المسلمون من لسانه ويده ، والمهاجر من هجر ما نهى الله عنه " .

<sup>3</sup> – محمد بن أبي بكر الرازي ، مصدر سابق ، ص 204 .

<sup>4</sup> - نقل هذا التعريف المديرية العامة للدفاع المدني بالمملكة العربية السعودية وأشارت إليه بالرمز (13/30) متاحة على

الموقع التالي : <http://www.998.gov.sa/Ar/Aviation/AviationSafety/Pages/saftyconcept.aspx>

ونلاحظ أن من الاستعمالات المعروفة اقتران كلمتي الأمن والسلامة ، كما في قول الله تعالى :  
"أَدْخُلُوهَا بِسَلْمٍ ءَامِنِينَ"<sup>1</sup> ، وكذا في قولنا " السلم والأمن الدوليين" ، ... ، وهذا يدل على ارتباط  
المصطلحين وأدائهما لنفس الغرض ، وهو تحقيق الأمان والسلامة من المخاطر والتهديدات<sup>2</sup> .

### ثانيا : التعريف القانوني

بالرغم من أهمية تعريف كل من الأمن والسلامة البحريين ، إلا أن التشريعات ذات العلاقة لم تلتفت  
إلى التعريفات بقدر اهتمامها بوضع الأحكام العملية .

### 01 – النشأة السياسية لمصطلح الأمن البحري

ليس لمصطلح الأمن البحري تعريف متفق عليه كما هو حال مفهوم الأمن القومي ، وإنما يختلف معناه  
باختلاف السياق والاستعمال ، حيث أن معظم التعريفات تربطه بالأمن من الجرائم البحرية كالقرصنة  
والإرهاب البحري والنهب المسلح للسفن والضرر المتعمد بالبيئة البحرية والاستنزاف المتعمد للموارد  
والثروات البحرية<sup>3</sup> .

فبالنسبة لمفهوم الأمن القومي ؛ فقد تأرجح قبل الحرب الباردة بين فكرة الأمن الجماعي للدول القائم  
على التحالفات العسكرية ومسايرة المجموعة الدولية ، وبين اعتباره انعكاسا لمدى استقلال الدول  
وقدرتها على التحرر من تبعيتها لدول أخرى ، أما بعد الحرب الباردة فامتد مفهوم الأمن للأفراد  
واندمج بمعاني المساواة وتحقيق كرامة الإنسان والحفاظ على حياته وحمايته من كل التهديدات<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> – سورة الحجر ، آية 46 .

<sup>2</sup> – يشترك مصطلحي الأمن والسلامة في معاني الطمأنينة والهدوء والسكينة والراحة ... ، فيقال فلان سليم القلب أي  
يخلو قلبه من الأحقاد والحسد والتكبر وغير ذلك من علل القلوب ... ، ويقال كذلك السكان ؛ وهم من سكنت نفوسهم  
وأمنوا على أموالهم وأهلهم في الأرض التي يعيشون عليها ، كما يشترك مصطلحي الأمن والسلامة في أثر غيابهما  
على النفس ، وهو إحداث الخوف والهروب من الخطر أو مواجهته لدفع الضرر .

<sup>3</sup> – تقرير الأمين العام للأمم المتحدة بشأن المحيطات وقانون البحار ، رقم (A/63/63) ، مرجع سابق ، ص 15 .

<sup>4</sup> – تعتبر أعمال البريطاني باري بوزان Barry Buzan رائدة في مجال الدراسات الأمنية ، كما قدمت تعريفات للأمن  
من : السيد كوفي عنان الأمين العام السابق للأمم المتحدة في تقريره لسنة 2000 المعنون بعبارة " نحن البشر" ، وكذلك  
تقرير اللجنة المستقلة (CRDI) حول التدخل وسيادة الدول ، لسنة 2001 ، أنظر ذلك في : العايب أحسن ، البعد =

وبناء على ذلك ؛ نرى أن مفهوم الأمن البحري لا يخرج عن مفهوم الأمن القومي مع التركيز على العنصر البحري ، بسبب ترابط عناصر الأمن القومي واعتبار مكافحة التهديدات البحرية جزءا من جهود مكافحة المترابطة والمتكاملة ، وهذا لا يتناقض مع قولنا بالظهور المتأخر لاصطلاح الأمن البحري مقارنة بمفهوم الأمن القومي ، حيث أشرت الجرائم البحرية الواقعة في ستينيات القرن الماضي للاهتمام المحتشم بموضوع الأمن البحري ، غير أن اصطلاح الأمن البحري ظهر بعد حادثة ( Achille lauro ) سنة 1988 وكثر تداوله بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 ، مثلما تبينه النسخ العربية لمستندات صادرة عن هيئات دولية ، كتقارير الأمين العام للأمم المتحدة الموجهة لمجلس الأمن والجمعية العامة وقرارات هذه الأخيرة ذات العلاقة<sup>1</sup> .

وفي هذا الصدد ، عرف الأمن من طرف التنظيم البرلمان الأوروبي رقم 725 ، المتعلق بتحسين أمن السفن والمنشآت المينائية ، والذي دخل حيز التنفيذ في 20 أبريل 2004 ، بالعبارة التالية :  
( *sûreté maritime : la combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles* )<sup>2</sup>

الأمني لسياسة ودبلوماسية الجزائر الإقليمية منذ 1962 ، رسالة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية والعلاقات الدولية بجامعة الجزائر ، سنة التقديم 1992 ، الجزائر، ص 4 ، 5 ، 6 ، وأيضا : درغوم أسماء ، البعد البيئي في الأمن الإنساني ، رسالة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية والعلاقات الدولية بجامعة منتوري - قسنطينة - ، السنة الجامعية 2009/2008 ، الجزائر، ص 14 إلى 36 .

<sup>1</sup> - أنظر مثلا : تقرير الأمين العام : رقم (S/2009/146) موجه لمجلس الأمن ، بتاريخ 30 نوفمبر 2009 ، ص 1 وما يليها ، وأيضا تقاريره بشأن المحيطات وقانون البحار ، موجهة للجمعية العامة للأمم المتحدة ، رقم (A/64/66/Add.1) ، مرجع سابق ، ص 26 إلى 31 وص 44 إلى 52 ، ورقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 17 إلى 12 وص 27 ، ورقم (A/63/63) ، مرجع سابق ، ص 15 إلى 48 وقرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (A/RES/63/111) ، مرجع سابق ، ص 16 إلى 24 ، ورقم (A/RES/67/78) ، مرجع سابق ، ص 23 إلى 33 ، ورقم (A/RES/64/71) ، مرجع سابق ، ص 17 إلى 26 .

<sup>2</sup> - Article 02 du Règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du conseil du 31/03/2004 , relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires , journal officiel de l'Union européenne n°L129 (FR) du 29/04/2004 .

واستثناسا بما ذكرنا سابقا عن الوثائق الدولية المعربة ، فإن الترجمة الصحيحة لعبارة *sûreté maritime* هي الأمن البحري وليست السلامة البحرية<sup>1</sup> ، ومن ثم تكون ترجمة التعريف الوارد في التنظيمي الأوروبي رقم 725 كالتالي : " الأمن البحري هو جملة الإجراءات الوقائية التي تستهدف حماية النقل البحري والمنشآت المينائية من تهديدات الأفعال المتعمدة غير المشروعة " ، وهو تعريف تتداوله معظم الدراسات ذات العلاقة ، أما المقصود بالأفعال المتعمدة غير المشروعة هي الجرائم التي تهدد السفن والموانئ كالقرصنة البحرية والاعتداء على البحارة ونهب الموارد والثروات البحرية والإرهاب البحري والتخريب البحري للمنوعات والأشخاص...<sup>2</sup> .

## 02 – النشأة القضائية لمصطلح السلامة البحرية

ارتبط الجانب التطبيقي لمصطلح السلامة البحرية بأولى انشغالات التشريع في مجال حماية الأرواح في البحار قبل التوجيه الأمني للتشريع ، حيث ركزت اتفاقية (SOLAS) بداية من سنة 1914 وإلى غاية 1974 قبل تعديلها سنة 2002 على حماية السفن من الحوادث الاعتيادية ومكافحة التلوث ، من خلال ضمان سلامة البضاعة والسفينة والمجال البحري الذي تتواجد به ؛ وخاصة الراكب أو المسافر عبر البحر ، ومن ثم تعنتي السلامة البحرية بالقواعد المتعلقة بامتنال السفن للأنظمة والإجراءات التي تحكم بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار وتفتيشها على فترات مناسبة وضمن أن يكون الربان والضباط وأفراد الطاقم على مستوى من الدراية بالأنظمة الدولية المنطبقة بشأن سلامة الأرواح في البحار وتجنب التصادم والتلوث البحريين<sup>3</sup> .

ويبدو أن عبارة السلامة البحرية استمدت تسميتها من عبارة ضمان الناقل البحري لسلامة الراكب أو المسافر والتي اهتم الفكر القانوني بها ابتداء من القرن 19 ميلادي ، حيث أثار القضاء الفرنسي هذا الالتزام لأول مرة في إطار عقد النقل البحري ، على أساس تضمين المسؤولية العقدية للناقل البحري

<sup>1</sup> – أنظر ترجمة عبارة ( *la sûreté maritime* ) بعبارة ( السلامة البحرية ) في : طاهر شاوش أحمد ، دور الجمارك الجزائرية في ميدان السلامة والأمن البحريين ، مداخلة في الملتقى الوطني حول الأمن والسلامة البحريين ، يومي 26 و27 أبريل 2011 ، المدرسة العليا البحرية ، ( تمنفوست – الجزائر العاصمة ) ، الملخص ، ص50 .

<sup>2</sup> – Kamel Haddoum , « L'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime » , *Revue de droit des transports maritime , aérien et terrestres , trimestre2 ( 2016 )* , Presses Universitaires d'Aix-Marseille (France) , p.66 , et Philippe Boisson , O.P cite P723.

<sup>3</sup> – أنظر على سبيل المثال : تقرير الأمين العام بشأن المحيطات وقانون البحار ، رقم (A/56/58) ، صادر في 2001/03/09 ، موجهة للجمعية العامة للأمم المتحدة ، ص 24 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

الالتزام بسلامة المسافرين وتوصيله سليما معافى إلى الوجهة المقصودة ، وهو ما ذهبت إليه محكمة السين في حكمها الصادر في 13 أبريل 1852 ، غير أنها خالفت إذ ذاك الاتجاه العام السائد في القضاء الفرنسي ، والقاضي باعتبار مسؤولية الناقل عن إصابة المسافرين مسؤولية تقصيرية تستوجب إثبات خطأ الناقل وحدوث الضرر المترتب عليه ، لكون الراكب يسيطر على حركته<sup>1</sup> .

كما أقر القانون البلجيكي الصادر في 25 أوت 1891 بالالتزام الناقل بضمان سلامة الراكب ، واتخذت نفس الموقف آراء فقهية معتبرة ، كالفقيه الفرنسي *Marc Sauzet* والبلجيكي *Sainctelette* والمصري علي البارودي الذي ينقل عنه قوله " بأن الالتزام بضمان سلامة المسافرين لا يحتاج للنص عليه في العقد فمن غير المعقول أن نفترض بأن التزام الناقل يقتصر على نقل جثة المسافر إلى مكان الوصول " <sup>2</sup> .

وابتداء من سنة 1911 رسخت محكمة النقض الفرنسية مبدأ ضمان الناقل البحري لسلامة المسافرين أثناء نقله ، ثم استقر رأيها في القرار المؤرخ في : 1995/01/17 على اعتبار الالتزام بضمان السلامة التزاما عاما يتحمله المعني به في كافة علاقاته سواء تعاقدية أو غير تعاقدية ، وهو الموقف المتبع في قضاء دول أخرى ، حيث انتقل مبدأ السلامة إلى عقود النقل البرية والجوية وعقود أخرى كعقود العمل والمقاوله والعلاج والخدمة والتعليم...<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> — عبد الرحمان خليفاتي : الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية ، صادرة عن كلية الحقوق بجامعة الجزائر ، طبع المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية ، عدد 02 ، سنة 2007 ، الجزائر ، ص 171 أ وأيضا : حسين عامر ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية ، ط1 ، مطبعة مصر ، 1956 ، ص107 .

<sup>2</sup> — عبد الرحمان خليفاتي ، مرجع سابق ، ص 173 .

<sup>3</sup> — أنظر : *P. Jourdain, Produits dangereux, Recueil Dalloz 1995, Jurisprudences, P. 350, Dalloz 1997. P.2* ، وهذا الموقف اتبعه أيضا القضاء المصري ، كما هو الحال في قرار محكمة النقض صادر في 1962/4/26 ( مجموعة المكتب الفني — السنة 13 — مدني — ص522 ) ، ومحكمة الإسكندرية : حكم مؤرخ في 5 فيفري 1955م ، مشار إلى ذلك في : عبد الرحمان خليفاتي ، مرجع سابق ، ص 174

وبدوره تبنى المشرع الجزائري مبدأ ضمان السلامة في القانون البحري في المواد 842 ، 843 ، 847 ، 852<sup>(1)</sup> ، وكذا تشريعات داخلية أخرى ؛ كالقانون التجاري<sup>2</sup> ، والقانون رقم 09/03 المعدل والمتمم المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش<sup>3</sup> ، والمرسوم التنفيذي 359/11 مؤرخ في 19 أكتوبر 2011 ، المتضمن أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه<sup>4</sup> ، كما قضت بهذا المحكمة العليا في عدة قرارات ؛ منها على سبيل المثال القرار الصادر بتاريخ 30 مارس 1983 والقاضي " بوجود أن يضمن ناقل المسافرين سلامة الراكب ولا يجوز إعفاؤه كلياً أو جزئياً من هذه المسؤولية إلا عند إثباته خطأ المضرور أو القوة القاهرة ... " <sup>5</sup> .

### 03 – انعدام تعريف للأمن والسلامة البحريين في التشريع الداخلي

نلاحظ أن التشريع الجزائري خلا من أي تعريف لمصطلحي الأمن والسلامة البحريين ، كما لم يبادر الفقه والقضاء الجزائريين إلى ذلك ، ولعل من أهم الأسباب التي تقف وراء هذا الجمود ، تداخل استعمال المشرع للمصطلحين وقلة البحوث القانونية الوطنية ذات العلاقة بالشؤون البحرية<sup>6</sup> .

<sup>1</sup> – الأمر رقم 80/76 ، مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون 05/98 ، مؤرخ في 25 جوان 1998 ، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 أفريل 1977 ، العدد 29 والجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 27 جوان 1998 ، العدد 47 ، ص 3 .

<sup>2</sup> – المادتين 62 ، 63 ، من الأمر 59/75 ، مؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 ، يتضمن للقانون التجاري المعدل والمتمم ، محمل من الأمانة العامة للحكومة ، طبع سنة 2007 ، موقع الجريدة الرسمية ( www.joradp.dz ) ، حيث نصت المادة 62 على أنه "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد " .

<sup>3</sup> – القانون 09/03 ، مؤرخ في 23 فبراير 2009 ، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 08 مارس 2009 ، العدد 15 ، ص 12 .

<sup>4</sup> – مرسوم تنفيذي رقم 359/11 ، مؤرخ في 19 أكتوبر سنة 2011 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 23 أكتوبر سنة 2011 ، عدد 58 ، ص 04 .

<sup>5</sup> – المحكمة العليا ؛ الغرفة التجارية والبحرية ، قضية رقم 27429 ، مجلة قضائية لسنة 1989 ، عدد 01 ، ص 42 ، 43 ، 44 .

<sup>6</sup> – سنفصل في هذه الملاحظة في الفرع الموالي .



وتجدر الإشارة إلى أن المشرع عرف الأمن في القانون رقم 09/03 المعدل والمتمم المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش<sup>1</sup> ، كما عرف السلامة في المرسوم التنفيذي 359/11 ، المتضمن أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه<sup>2</sup> ، وهما غير الأمن والسلامة البحريين مثلما رأينا .

وكننتيجة لما سبق بشأن مفهوم الأمن والسلامة لغة واصطلاحا ، يمكننا القول أن منظومة الأمن والسلامة البحريين لا تعد إلا أن تكون جزء من منظومة برية وجوية متعددة الوسائط ، يرد مفهومها ضمن المفهوم الكلي أو الجامع لمفهومي الأمن والسلامة باعتباره إطارا عاما يتيح للدارس أن يستنبط منه التعريف الخاص بنوع الأمن و/أو السلامة المتعلق بموضوع اهتمامه ، ومن جانب آخر يصعب أو يستحيل من الناحية الواقعية تحقيق حالة من الأمن والسلامة التامين .

وأیضا نعتقد — دون تكلف — أن المقصود بالأمن والسلامة البحريين ينطبق على وصف لحالة من الطمأنينة والأمان والابتعاد عن الخوف المتحققة نسبيا بإنفاذ الإجراءات والتدابير الوقائية والدفاعية المهمة بالاستعداد والتصدي للمخاطر الواقعة أو المحتمل وقوعها للبيئة والملاحة البحريتين ، وما له علاقة بذلك كالسفن والموانئ ورجال البحر والموارد البحرية ، أما الشق القانوني للأمن والسلامة البحريين فيعرض للتشريعات المتعلقة بتلك الإجراءات والتدابير المتخذة على صعيد الموانئ والسفن والشركات البحرية من أجل حمايتها وحماية البيئة البحرية وتفادي تعرضهما لأي حوادث بحرية سواء كانت طبيعية أو بشرية ، عفوية أو مقصودة .

---

<sup>1</sup> — المادة الثالثة عرفت الأمن بأنه يعني : " البحث عن التوازن الأمثل بين كل العناصر المعنية بهدف تقليل أخطار الإصابات في حدود ما يسمح به العمل " ، وأن سلامة المنتوجات تعني : " غياب كلي أو وجود ، في مستويات مقبولة وبدون خطر في مادة غذائية لملوثات أو مواد مغشوشة أو سموم طبيعية أو مادة أخرى بإمكانها جعل المنتج مضر بالصحة بصورة حادة أو مزمنة " ، كما أن المنتج السليم والنزيه والقابل للتسويق هو " منتج خال من أي نقص و/أو عيب خفي يضمن عدم الإضرار بصحة وسلامة المستهلك/ أو مصالحه المادية والمعنوية " ، القانون رقم 09/03 المعدل والمتمم ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> — المادة الثانية منه السلامة بأنها : " وضعية يكون فيها مستوى الخطر مقبولا " ، وفيما يبدو أن المشرع أراد في الفقرة الثانية من نفس المادة أن يدقق في تعريف سلامة النقل الموجه فنص على أنها تعني : " أهلية منظومة نقل الأشخاص الموجه على القيام بوظائفها دون أن تسبب أضرارا للإنسان ( المساس بسلامة البدن ) أو لمنظومة نقل الأشخاص الموجه نفسها أو لمحيطها ( تدهور أو هدم أو أضرار أو اضطراب ) أثناء استغلالها وصيانتها وفق شروط الاستعمال العادية أو على إثر كل اختلال لمكوناتها أو لمحيطها " ، مرسوم تنفيذي 359/11 ، مؤرخ في 19 أكتوبر 2011 ، مرجع سابق .

الفرع الثاني : العلاقة بين الأمن البحري والسلامة البحرية

إذا كانت قواعد الأمن والسلامة البحريين تشتركان في مقاصد عديدة من أهمها حماية الحياة البشرية من المخاطر ومكافحة التلوث البحري والاهتمام بتحسين ظروف ووسائل العمل البحري المتعلق برجال البحر وعمال الموانئ ، إلا أنه التمييز بين الأمن البحري والسلامة البحرية يكتسي أهمية بالغة لتعيين ما يختص به كل منهما من أحكام والتزامات ، حيث يفترض – مبدئياً – أن لكل منهما اهتمامات وأطر تنظيمية وتطبيقية مستقلة عن نظيره .

أولاً : تباين الترجمة القانونية لمصطلحي الأمن والسلامة البحريين

بمقابلة المدلولين الإنجليزي والفرنسي لمصطلحي الأمن والسلامة ، نلاحظ أن *sûreté* و *sécurité* بالفرنسية تقابلهما على التوالي *safety* و *security* بالإنجليزية ، ومن ثم تطرح مسألة ضبط الترجمة العربية للمصطلحين في التشريع البحري الجزائري

01 – المدلول الفرنسي والإنجليزي للمصطلحين

يدل الاصطلاح القانوني الفرنسي لعبارة ( *la sécurité maritime* ) عن القواعد المقررة لحماية السفن والملاحة البحرية من المخاطر الاعتيادية ، سواء كانت طبيعية كالعواصف والأعاصير والاضطرابات البحرية أو بسبب أخطاء بشرية ؛ كسخط السفن وتصادمها وغرقها وتلويثها العفوي للبحر ...، أما عبارة ( *la sûreté maritime* ) فهي القواعد المهمة بالحماية من تهديدات الإجرام البحري كخطف السفن والإرهاب والقرصنة وتهريب المخدرات والهجرة السرية والتلويث المتعمد للبيئة البحرية ... ، بينما العبارة القانونية الإنجليزية ( *maritime safety* ) تقابلها بالفرنسية ( *la sécurité maritime* ) ، في حين تقابل العبارة الإنجليزية ( *maritime security* ) العبارة الفرنسية ( *la sûreté maritime* ) ، حيث يؤدي كل منهما الغرض المذكور عن الوضع الفرنسي<sup>1</sup> .

وبمقارنة الترجمة العربية لمصطلحي الأمن والسلامة البحريين المعتمدة في وثائق ذات علاقة صادرة عن هيئات دولية نجد أن معنى لفظ ( *la sécurité maritime / maritime safety* ) هو السلامة البحرية

---

<sup>1</sup> – Pierre Bonassies , Christian Scapel , O.P cite , P 26 , et : Philippe Boisson , O.P. cite , P 723 .

أما عبارة ( *la sûreté maritime / maritime security* ) فهي الأمن البحري ، فعلى سبيل المثال جاء في أحد تقارير الأمين للأمم المتحدة العام بشأن البحار والمحيطات ؛ الفقرتين التاليتين : " مصطلح الأمن البحري ليس له تعريف مقبول عموماً ..... ، كما أن معظم التعاريف تشمل في العادة الأمن من الجرائم في البحر ، مثل القرصنة وتعرض السفن للنهب المسلح والأعمال الإرهابية ... ينصب الاهتمام بالدرجة الأولى في السلامة البحرية على كفالة سلامة الأرواح في البحار وحماية وحفظ البيئة ، وصناعة النقل البحري تضلع بدور مهم في هذا الصدد ويجب قبل أن تعتبر السفينة مأمونة للملاحة مراعاة السلامة في البناء ومعاينتها بانتظام وتجهيزها على النحو الملائم ..."<sup>1</sup> .

ونشير إلى أن المشرع المصري طابق موقفه مع ما ذكرناه بخصوص المعنى العربي لمصطلحي الأمن والسلامة البحريين ، حيث يظهر ذلك في عدة قوانين ، كالقانون رقم 232 لسنة 1989 بشأن سلامة السفن ، والذي يتضمن 28 مادة تطرقت لعدة عناصر منها ؛ تحديد السفن الخاضعة للقانون وتعريف الوحدات البحرية ، الجهات المختصة بالتنفيذ أحكام هذا القانون ، مراعاة شروط رفع العلم وشهادات وتراخيص الملاحة وشروط العمل والصحة ، العلاقة بهيئات الإشراف ، الرقابة على السفن ، العقوبات المقررة عن المخالفات .....<sup>2</sup> .

## 02 – غموض موقف التشريع الجزائري

نلاحظ أن معظم نصوص القانون البحري الجزائري تترجم بنفس العبارة الفرنسية مصطلحي السلامة البحرية والأمن البحري ، حيث يعبر عنهما باصطلاح ( *la sécurité maritime* ) وهو مدلول لفظ السلامة البحرية باللغة العربية ، ولم يخرج المشرع البحري عن ترجمته للسلامة والأمن بالعبارة المذكورة إلا في ثلاثة مواضع ؛ الأولى في المادة 420 قانون بحري ، حيث ترجم عبارة سلامة السفينة إلى ( *le salut du navire* ) ، والثانية في المادة 541 قانون بحري عندما ترجم كلمة سلامة إلى ( *la sûreté* ) ، والثالثة في المادة 911 قانون بحري والتي ترجمت بها عبارة سلامة التجهيزات

<sup>1</sup> – التقرير رقم (A/63/63) ، مؤرخ في 20 مارس 2008 ، مرجع سابق ، ص15 ، وللاستزادة يمكن الاطلاع على تقارير وقرارات (بالعربية) للأمم المتحدة : (S/2009/146) ، (A/64/66/Add.1) ، (A/55/61) ، (A/RES/64/71) ، (A/RES/67/78) ، (A/RES/63/111) ، ....

<sup>2</sup> – العدد 52 من الجريدة الرسمية المصرية ، مؤرخة في 28 ديسمبر 1989 ، محملة من الموقع الرسمي للحكومة المصرية (<http://www.egypt.gov.eg/arabic/laws/>)

إلى عبارة (*l'intégrité des ouvrages*) ، وفي هذه الأخيرة تتطابق ترجمة كلمة السلامة مع تلك الواردة في المادتين 79 و182 من قانون العقوبات<sup>1</sup> .

ومن المؤسف عدم اقتصار اضطراب الترجمة الرسمية لدينا في حدود التشريعات الداخلية بل يتعداها إلى نصوص الاتفاقيات الدولية المصادق عليها ، فعلى سبيل المثال عبر المشرع عن مدلول الأمن البحري بعبارة السلامة البحرية ، في قوله " اتفاقية روما لسنة 1988 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ؛ وكذا بروتوكول قمع ... ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري ، وأيضا بالنسبة لاتفاقية سنة 2005 المعدلة للاتفاقية الأولى " ، على الرغم من صحة عبارة الترجمة الفرنسية أي الأمن البحري (*la sûreté maritime*) الواردة في النسخ الفرنسي من الجريدة الرسمية للصكوك المصادق عليها<sup>2</sup>.

#### ثانيا : دمج اتفاقية (SOLAS) بين السلامة البحرية والأمن البحري

تضمنت اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة في الفصل الحادي عشر منها ما يسمى بالمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية (*code ISPS*) ، وهي تدابير وإجراءات تتناول كيفية مواجهة الأفعال الإرهابية المفترض أن تهدد سلامة المسافرين والطاقم وأمن السفن والموانئ ، حيث أشرفت المنظمة البحرية الدولية على إبرام مدونة ISPS بتاريخ 12 من ديسمبر سنة 2002 في مؤتمر لندن المنعقد في الفترة من 9 إلى 12 خلال نفس الفترة على أن يسري ابتداء من الفاتح جويلية سنة 2004<sup>(3)</sup> .

<sup>1</sup> – الأمر 156/66 مؤرخ في 08 يونيو 1966 يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم ، من إصدار الأمانة العامة للحكومة ، رئاسة الجمهورية ، النسخة الإلكترونية لسنة 2015 ، محمل من موقع الجريدة الرسمية ([www.joradp.dz](http://www.joradp.dz))  
<sup>2</sup> – المرسوم الرئاسي 373/97 ، المتضمن مصادقة الجزائر مع التحفظ على اتفاقية (SUA/88) ، مرجع سابق ، وكذا المرسوم الرئاسي 135/06 ، مؤرخ في 10 أبريل 2006 ، المتعلق بالمصادقة على بروتوكول سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري ، الجريدة الرسمية الصادرة في 12 أبريل 2006 ، العدد 23 ، ص 07 ، وأيضا المرسوم الرئاسي 172/10 ، المؤرخ في 03 نوفمبر 2010 ، المتعلق بالمصادقة على اتفاقية (SUA/2005) ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 14 نوفمبر 2010 ، العدد 69 ، ص 4 ( الملحق 3 من الرسالة ) .

<sup>3</sup> – الفقرة الثانية من نص قرار المصادقة على مدونة ISPS ، مشار إليه في الوثيقة رقم : (CONF/SOLAS/5/34.DOC) ، مرجع سابق ، ص 1 ، الملحق 2 من الرسالة ، وللمزيد يمكن الاطلاع على : (A124/22) ، (MSC75/ISWG/WP.1) ، (MSC/17/1) .

01 – ISPS الوجه الأمني ل(SOLAS/74) المعدلة

يبدو أن أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 كانت وراء إدراج مدونة ISPS ضمن اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة بما يشبه عملية زرع عضو غريب عن الجسم ، حيث أن نصوص هذه الاتفاقية تركز على الجانب التقني في حين أن نصوص ISPS تهتم بالجانب الأمني ، ومن ثم يفترض أن الوضع المناسب لهذا الأخير هو الاتفاقيات الأمنية كاتفاقية روما لسنة 1988 المعدلة سنة 2005 الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية .

02 – أسباب إدراج ISPS ضمن (SOLAS/74) المعدلة

نعتمد أن طريقة تمرير مدونة ISPS ضمن اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة كانت مقصودة سعى من خلالها المعدون لها إلى تحقيق هدفين رئيسيين :

أ ) – الهدف الأول يتمثل في تسريع إنفاذ بروتوكول المدونة بالاستفادة من شرط التصديق الضمني<sup>1</sup> المنصوص عليه في المادة الثامنة من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، باعتباره من الأساليب التي جرى العمل على استعمالها لسريان التعديلات على الاتفاقية ، وهذا الهدف لا يمكن تحقيقه إذا ما تصورنا أن code ISPS صدر في اتفاقية مستقلة أو في بروتوكول تابع لاتفاقية ذات طابع أمني ، بسبب طول أجل الإنفاذ وتعقيدات إجراءات مصادقة الدول على الاتفاقيات .

والحقيقة أن المادة الثامنة من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة تحصر استعمال شرط القبول الضمني في التعديلات ذات الطبيعة الفنية دون التعديلات ذات الطابع القانوني ، إلا أن اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة دأبت على اعتماد شرط الموافقة الضمنية في كافة التعديلات .

<sup>1</sup> – التصديق الضمني أو الموافقة الضمنية (l'amendement tacite) أو (acceptation tacite) : هو افتراض قبول الحكومات بالتعديل ما لم تتخذ الدول تصرفا إيجابيا للإعلان عن اعتراضها عليه ، حيث تنص المادة الثامنة من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة على اعتبار التعديلات على الفصول والملاحق – عدا الفصل الأول – والتي تتضمن الشروط الفنية تصبح مقبولة ضمنا بعد سنتان أو في مدة معينة تحدد وقت إجازة التعديل ما لم يتم رفضها خلال تلك المدة من قبل ثلث الحكومات المتعاقدة ، أو من حكومات متعاقدة تمثل أساطيلها مجتمعة ما لا يقل عن 50% من إجمالي الحمولة العالمية ، مشار إلى ذلك في : محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 37 ، وكذلك : Pierre Bonassies , Christian Scapel , O.P cite , P 26 .

ب ) الهدف الرئيسي الثاني يتمثل في توسعة نطاق الالتزام بمدونة ISPS بين أكبر عدد ممكن من الدول و وحدات المجتمع الدولي ، حيث يكاد يحصل الإجماع بين الدول بشأن اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة لغالبية الطابع التقنوقانوني عليها بخلاف الاتفاقيات الأمنية كاتفاقية روما المذكورة ، والسبب في ذلك هو تخوف الدول من الاتفاقيات ذات الطابع الأمني وتحرزها من تأثير ما قد تتضمنه من عناصر قانونية تتعلق بسيادتها واستقلالها .

والخلاصة التي نتوصل إليها ، هي أن هناك دمج لمصطلحي الأمن والسلامة البحريين في نظام قانوني واحد بدا واضحا في اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة وبعض القوانين الداخلية ، وفي هذا الصدد نقترح على التشريعات استبقاء النظام القانوني الجامع لكن يجب تعريف كل مصطلح وتمييز الأحكام الخاصة به بشكل مستقل من جهة ، وتوضيح الأحكام المشتركة بينهما من جهة أخرى .

### الفرع الثالث : المغايرة والتشابه بين السلامة البحرية والأمن البحري

حاولت المنظومة القانونية للأمن والسلامة البحريين مراعاة متطلبات التنافس التجاري ومبادئ سيادة واستقلال الدول وحقوق الإنسان ، فعملت على خلق مجال للتعايش بين مرونة القوانين المتعلقة بتشجيع وتطوير أعمال الاستثمار البحري وتحصيل الثروة البحرية وبين صرامة الإجراءات والتدابير المتعلقة بمكافحة الجريمة وتحقيق الأمن العام ، إلا أن وجودها – أي قواعد الأمن والسلامة البحريين – في هذا الموقع يصطدم أحيانا بما يصعب أو يستحيل معه التوفيق بين هذه المتطلبات ، وخاصة في بالنسبة لحقوق الإنسان وحماية البيئة ، وهو ما يجعل وضعية المشرع البحري أثناء سعيه للتوفيق بين تلك المصالح المتناقضة كمن يود اصطياذ طريدة شاردة ، وهي وضعية يصدق عليها تعبير العميد روديير في عنوان مؤلفه الوارد كالتالي : " *La mer droits des hommes ou Proie des Etats* " <sup>1</sup>، غير أن ذلك يفيد النظام القانوني للسلامة والأمن البحريين – في حال التوصل إلى حلول – من ناحية تعدد روافده وتشعب مضامينه ، مما يكسبه نوعا من التميز والتفرد .

<sup>1</sup>- René Rodière , Martine Rémond Guilloud : *la mer droit des hommes ou proie des états* édition . A. Pedone Paris 1980 .

أولا : إمكانية التمييز الشكلي

يفترض اختلاف أحكام السلامة البحرية عن الأمن البحري على أساس استقلال الاهتمامات ، حيث تتعلق الأولى بالأمر التقنية ( المادية ) ؛ كماصفات بناء وتجهيز السفن والموانئ وإجراءات الوقاية والتدخل لحماية البيئة البحرية من التلوث ، وتأهيل البحارة .... ، وتختص الثانية بالجانب الجنائي للحماية من الجريمة البحرية بصورها المتعددة .

ومن هذا المنظور يمكن تمييز الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية عن نظيرتها المتعلقة بالأمن البحري ، فمن بين اتفاقيات السلامة البحرية نذكر :

- الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن ( *ILL* ) الموقعة بلندن بتاريخ 05 أبريل 1966<sup>(1)</sup> .
- اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر ( *SOLAS/74* ) المعدلة في غير الشق المتضمن مدونة *ISPS* .
- الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر ؛ أو ( *STCW* ) اختصارا ، والمحركة بلندن في 7 يوليو 1978<sup>(2)</sup>
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر ( *MARPOL* ) لسنة 1973<sup>(3)</sup> .
- اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 ، والمعروفة اختصارا ب : *MLC/2006*<sup>4</sup>

<sup>1</sup> — صادق عليها المشرع الجزائري بالمرسوم الرئاسي 448/2000 ، مؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 10 يناير 2001 ، العدد 3 ، ص 4 .

<sup>2</sup> - *Standards of Training , Certification and WatchKeeping for Seafarers (anglais) / convention internationale pour les normes de formation , de brevet et de veille pour les gens de mer (français)*.

وقد صادقت عليها الجزائر بالمرسوم 88/88 مؤرخ في 26 أبريل 1988 الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 27 أبريل 1988 ، عدد 17 ، ص 704 .

<sup>3</sup> — صادق عليها المشرع الجزائري بالمرسوم 108/88 مؤرخ في 31 ماي 1988 ، الجريدة الرسمية الصادرة في : 01 يونيو 1988 ، عدد 22 ، ص 875 .

<sup>4</sup> - *Maritime Labour convention (anglais) / convention internationale du travail maritime (français)*.

صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 260/15 مؤرخ في 07 أكتوبر 2015 يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بجنيف في 23 فبراير 2006 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 31 يناير 2016 ، العدد 05 ، ص 03 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

— الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية ؛ المعتمدة بجنيف بتاريخ 26 أكتوبر 1976<sup>(1)</sup>.

وبالنسبة لاتفاقيات الأمن البحري ، فنذكر منها :

— الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (SUA) (*Suppression of Unlawful Acts*) الموقعة بإيطاليا بتاريخ 10 مارس 1988 المتممة ببروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري ، والمحذر بنفس المكان والتاريخ ، وقد سرت الاتفاقية وبروتوكولها ابتداء من 01/03/1992 ، كما عدلت في 14 أكتوبر 2005 ببروتوكول لندن ، كما صادق المشرع الجزائري على الاتفاقية وبروتوكولاتها .

— اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ، المبرمة في باليرمو بإيطاليا بتاريخ 15 نوفمبر 2000 .

— المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية (*code ISPS*) المتضمنة في الفصل الحادي عشر من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، إذا ما نظرنا إليها بصفة مستقلة عن الاتفاقية الأم والتي في الأصل بأحكام السلامة البحرية .

### ثانيا : تزامن وتداخل قواعد السلامة والأمن البحريين

لقد تشكلت بمرور الزمن ذخيرة قانونية هائلة يستمد منها موضوع الأمن والسلامة البحريين إطاره القانوني المتكامل ، وتكشف مظهرا من مظاهر الذاتية لهذا النظام القانوني ، وليس من باب المبالغة إن قلنا بأن تبعثر وتداخل النصوص القانونية المتعلقة بموضوع الأمن والسلامة البحريين يعيق دراسته وتقويمه بالصورة المطلوبة ، ولا يؤثر ذلك في وجهة نظر البعض بأسبقية اهتمام القانون الدولي بسلامة وأمن الملاحة الجوية مقارنة بنظيرتها البحرية ، غير أن هذا الرأي مردود عليه بأن جهود

<sup>1</sup> — صادق عليها المشرع الجزائري بالمرسوم الرئاسي 134/06 مؤرخ في 10 أبريل 2006 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 12 أبريل 2006 ، العدد 23 ، ص 04 .



## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

توحيد أحكام السلامة البحرية تعود على الأقل إلى سنة 1912 إثر حادثة التيتانيك (*Titanic*) ، وهو وقت لم تصنع فيه الطائرات بعد<sup>1</sup> .

إن نطاق اهتمام النظام القانوني السلامة والأمن البحريين يظهر في كثرة النصوص ذات العلاقة وتشعب اهتماماتها ، فإضافة لانشغالات التشريعات الداخلية يزدحم هذا النظام بعدد وافر من الاتفاقيات والتوصيات والمدونات ومذكرات تفاهم ، كاتفاقية توحيد الإشارات بين السفن سنة 1863 ، واتفاقية تحريم الاتجار بالرقيق سنة 1904 ، واتفاقية منع التصادم البحري سنة 1910 ، وأجبال اتفاقية حماية الأرواح البشرية في البحر (*SOLAS*) بداية من سنة 1914 ، ... كما تم تحديث وتحسين النظام القانوني للسلامة والأمن البحريين بالعديد من المدونات الدولية ، كمدونة إدارة السلامة البحرية (*ISM*) ، ومدونة البضائع الخطرة (*code IMDG*) ، والنظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (*GMDSS*) أو (*SMDSM*) ، ونظام التعريف الأتوماتيكي (*AIS*) ، ونظام خدمات مرور السفن (*VTS*) ،... بل سعت أحكام هذا النظام لموافقة شروط تحسين الأداء والجودة ، حيث شملت على قواعد مطابقة أنظمة الجودة العالمية ، كأنظمة 14000 الخاصة بإدارة البيئة (*EMS*) ، وأنظمة الأيزو 9000 الخاصة بمطابقة النظم الإدارية<sup>2</sup> .

فعلى الرغم من إمكانية التمييز الظاهري أو الشكلي للسلامة البحرية عن الأمن البحري من خلال انفصال مجال الاهتمام كل منهما على النحو الذي ذكرنا ، إلا أن ذلك لا ينفى توافق غاية أو مقصود المصطلحين ، وهي سلامة الأرواح في البحار وحماية السفن والموانئ من كافة أنواع التهديدات القصدية والعفوية ، ومن ثم تشابك أو تداخل المصطلحين من جهة أخرى ، مثلما أكد ذلك تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم (A/63/63) بقوله : "... وإلى وقت قريب فإن النظم القانونية للسلامة والأمن

---

<sup>1</sup> - يحتج هذا الرأي بتاريخ توقيع اتفاقيات سلامة وأمن الملاحة الجوية ؛ كاتفاقية مكافحة الجرائم المرتكبة على متن الطائرات (1963/09/14) ، واتفاقية مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (1970/12/16) ، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني (1971/09/23) المعدلة ببروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات المدنية (1988/02/24) ، غير أن الاستنباط من قواعد الملاحة الجوية كان فقط في مشروع مدونة ISPS وهو ما سنتطرق إليه في الفرع الموالي ، مشار إلى ذلك في: *Philippe Boisson, O.P.cite* , p.723 .

<sup>2</sup> - تمثل هذه الاختصاصات الأحرف الأولى للترجمة الإنجليزية للعبارات التالية :

(*AIS*) : *Automatic Identification System (anglais)*

(*ISM*) : *International safety management (anglais)*

(*GMDSS / SMDSM*) : *Global Maritime of Distress and Safety System (anglais) / Système mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (français)*

(*VTS*) : *Vesel Traffic Service (anglais)*

(*EMS*) : *Environment Management System (anglais)*

البحريين كانت إلى حد كبير توضع مستقلة أحدها عن الآخر ، على أن تلك النظم تتضمن أهدافا مشتركة تتضافر في تعزيز بعضها البعض ، فمن المؤكد أن الحيز البحري المأمون هو حيز أكثر سلامة والنظام البحري الذي يعطي أولوية للسلامة هو نظام أقل تعرضا للنشاط الإجرامي وسائر التهديدات الموجهة للأمن<sup>1</sup> .

#### الفرع الرابع : التوجه نحو إلزامية قواعد الأمن والسلامة البحريين

لم ينسجم تجاوب المجتمع الدولي بشأن توصيف ضابط للأفعال غير المشروعة المهددة للسلامة والأمن البحريين ، بقدر اندفاعه في حشد وسائل المواجهة في مواقف انتقائية ، فإذا استعرضنا موقف التشريع الدولي من تهديدات الصناعة النووية للملاحة البحرية تصادفنا الازدواجية والغموض ، ومن الأدلة على ذلك مرور أكثر من نصف قرن على عدم نفاذ اتفاقية المسؤولية عن استغلال سفن الطاقة الذرية المبرمة ببروكسل بتاريخ 25 ماي 1962<sup>(2)</sup> ، وتقنين احتكار دول النادي النووي حق الاستفادة من الصناعة النووية في اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية الموقعة في فيينا بتاريخ 26 أكتوبر 1979 وتعديلاتها المعتمدة في 08 يوليو 2005<sup>(3)</sup> ، بينما بقي موقف التشريع الدولي يراوح مكانه من ظاهرة القرصنة البحرية — باستثناء الحالة الصومالية — رغم انتشارها في مناطق متفرقة من العالم<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> — تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم (A/63/63) بشأن المحيطات وقانون البحار، مرجع سابق ، ص15 ، أما الأستاذ Pancracio فيرى أن تداخل المصلحين يربط حالة من الغموض والتذبذب المربك لضبطهما ، حيث يقول : *il existe un amalgame des deux concepts qui a généré la plus grande confusion* » Kamel : Haddoum , O.P cite P66.

<sup>2</sup> — سبب عدم نفاذ هذه الاتفاقية هو اشتراطها لذلك توقيع إحدى الدولتين المرخصة لاستغلال السفن الذرية ، أي الولايات المتحدة الأمريكية أو الاتحاد السوفياتي آنذاك ، لكن كلتا الدولتين رفضت التوقيع عليها ، مشار إلى ذلك في : محمود مختار أحمد بريري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية بالقاهرة ( مصر ) ، طبعة سنة 1999 ، ص 209 .

<sup>3</sup> — يراجع القرار 1540(2004) صادر عن مجلس الأمن للأمم المتحدة يسلم بالحاجة الملحة لاتخاذ الدول تدابير فعالة إضافية للحول دون انتشار الأسلحة النووية والبيولوجية والكيميائية ووسائل إيصالها .

<sup>4</sup> — أول تعريف قانوني للقرصنة البحرية كان في اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لسنة 1958 (المادة 14) ، وبعدها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 (المادة 100) ، كما أيد هذا الجهد بعدة قرارات صادر عن (OMI) ؛ مثل القرار A545(13) ، وقرار A683(17) ، وقرار A738(18) ، مشار إلى ذلك في : Philippe Boisson ,O,P cite , p.724

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

وبخلاف ما سبق ؛ كان رد فعل التشريع الدولي فوراً بعد حادثة ( *Achille Lauro* ) ، حيث دعت الأمم المتحدة المنظمة البحرية الدولية ( *OMI* ) إلى دراسة تأثير جرائم الإرهاب على الملاحة البحرية والتدابير الملزمة لمواجهتها ، وأصدرت ( *OMI* ) عدة قرارات وتوصيات استلهمت من قواعد أمن وسلامة الطائرات والمطارات الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني ( *OACI* ) ، كما سببت تلك الحادثة التوقيع على اتفاقية ( *SUA/88* ) وبروتوكول مكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة المقامة في الجرف القاري<sup>1</sup> .

لقد أدى احتمال ارتباط الإرهاب بالتهديدات الماسة بالملاحة البحرية إلى التوجه نحو إكساب الأحكام المتعلقة بالسلامة والأمن البحريين الطابع الإلزامي ، فقد فرضت ( *OMI* ) على أعضائها مبدأ التدقيق للتأكد من امتثالهم للصكوك الصادرة عن المنظمة ، وأشرفت الأمم المتحدة على توقيع عدة اتفاقيات تصب في هذا الاتجاه ؛ كاتفاقية قمع الإرهاب النووي ( 2005/04/13 ) ، واتفاقية قمع التفجيرات الإرهابية ( 1997/12/15 ) ، واتفاقية قمع تمويل الإرهاب ( 1999/12/09 )<sup>2</sup> .

---

<sup>1</sup> - يراجع بالنسبة للأمم المتحدة قرار الجمعية العامة رقم 61/40 المؤرخ في 09 ديسمبر 1985 ، وبالنسبة للمنظمة البحرية الدولية : القرارين ( A.924(22) ، A.584(14) ، والتوصية رقم *MSC/Cir.443* ، المرجع السابق ، ص 725 ، 726 .

<sup>2</sup> - أنظر على سبيل المثال القرار ( A974(24) صادر عن المنظمة البحرية الدولية ، وسنفضل في قاعدة التدقيق لاحقاً في فرع مستقل ، وأيضا القرار 24/59 صادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة

## المبحث الثاني : توسع نطاق النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

توسع نطاق اهتمام النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين وتحددت أبعاده الرئيسية مع تطور الأنشطة البحرية ومخاطر التهديدات المرافقة لها ، حيث ساهمت حوادث التلوث البحري الكبرى وجرائم خطف السفن وتهديد الركاب وإمكانيات ارتباط ذلك بالإرهاب إلى التركيز عن الأمن البحري إلى جانب ضمان سلامة الملاحة البحرية .

وعليه ؛ لا بد من التفصيل في خطورة الجريمة البحرية على الملاحة البحرية ( المطلب الأول ) ، حتى تتحدد أبعاد منظومة السلامة والأمن البحريين ( المطلب الثاني )

### المطلب الأول : الجريمة البحرية كأخطر تحديات الأمن والسلامة البحريين

اختلف تعامل الاتفاقيات الدولية بمناسبة تناولها مسألة التصدي للأعمال الإجرامية الماسة بالأمن والسلامة البحريين ، حيث اكتفت الاتفاقية العامة لقانون البحار (UNCLOS) وقبلها اتفاقية جنيف لسنة 1958 بالتطرق لأنواع معينة من الجرائم<sup>1</sup> ، وفصلت اتفاقية فيينا لسنة 1988 في مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية ، بينما استعرضت اتفاقية (SUA88/2005) وبروتوكولاتها صور أو نماذج ينطبق عليها وصف الجرائم البحرية إذا ما وقعت ، وذهبت اتفاقيات أخرى كاتفاقية SOLAS 74 المعدلة والمتممة<sup>2</sup> ، واتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة...؛ إلى المواجهة المباشرة مع الإجرام البحري دون الخوض في التفاصيل السابقة .

وتتمثل أهم الصور المتداولة للجريمة البحرية في القرصنة البحرية والتهريب البحري للمخدرات والهجرة السرية وجرائم الاحتيال البحري والصيد غير المشروع ...، كما تزايدت مخاطر هذه الجرائم في السنوات الأخيرة بسبب استفادتها من التطورات التقنية وارتباطها بالإرهاب والجريمة الدولية المنظمة ، وهو ما يستدعي استعراضها وتوضيح موقف التشريعين الدولي والوطني منها .

---

<sup>1</sup> - اتفاقية جنيف 1958 مادة 14 إلى 21 واتفاقية مونتيغوباي 1982 المادة 101 إلى المادة 107

<sup>2</sup> - خاصة الفصل الحادي عشر المتعلق بمدونة أمن السفن والمنشآت المينائية Code ISPS

الفرع الأول : الإرهاب البحري ؛ الجريمة البحرية المعقدة

بداية من ستينات القرن الماضي وإثر تنامي ظاهرة الحركات التحررية في الدول المستعمرة ارتكبت بعض الأعمال التي أدت إلى الإخلال بقواعد الأمن والسلامة البحريين ؛ كاختطاف السفن وارتهاق وقتل طواقمها أو الركاب ...، وقد اختلفت مواقف الدول آنذاك في تكييفها ، بين من يعتبرها أفعالاً إرهابية ومن يعتبرها أفعالاً ثورية ، غير أن هذا الاختلاف مال لصالح الرأي الأول بعد نهاية الحرب الباردة ، وخاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001<sup>(1)</sup> .

أولاً : ضرورة تعريف الإرهاب البحري

يكتسي تعريف الإرهاب البحري أهمية بالغة لمعرفة حقيقة الجريمة البحرية الإرهابية وتسهيل مكافحتها والوقاية منها وتمييزها عن أعمال الدفاع المشروع ، ومن ثم تحقيق الأمن البحري وقطع الطريق أمام استغلال دعوى مكافحة الإرهاب لتحقيق مكاسب غير مشروعة<sup>2</sup> .

01 – انعدام تعريف للإرهاب البحري

لم يتحدد مفهوم موحد للإرهاب ، وإنما بذلت عدة محاولات لتعريفه من الناحية القانونية ، ومن ذلك الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب المعتمدة بتاريخ 22 أبريل 1998 المعدلة ، ومعاهدة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي المعتمدة بواغادوغو (بوركينافاسو) سنة 1999 ، واتفاقية منظمة

<sup>1</sup> – أنظر على سبيل المثال : القرارين صادرين عن مجلس الأمن ، رقم 1368(2001) ورقم 1373(2001) ، والذين يظهران الرغبة الدولية في محاربة الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره ، كما يوكلان إلى الدول مسؤولية ذلك ، وكذلك القرارين الصادرين عن الجمعية العامة للأمم المتحدة ، رقم 60/49 ، مؤرخ في 09 ديسمبر 1994 ، حيث تضمن الإدانة القاطعة لجميع أعمال الإرهاب وأساليبه وممارساته ، واعتبرها تهدد العلاقات الدولية وسلامة الدول وأمنها ، ورقم 210/51 ، مؤرخ في 17 ديسمبر 1996 ، يكمل القرار السابق .

<sup>2</sup> – نشير إلى شيوع استعمال مصطلح الإرهاب البحري في بعض وثائق الأمم المتحدة ، منها مثلاً : تقرير الأمين العام الأممي رقم ( A/64/818 ) بشأن المحيطات وقانون البحار ، موجه للجمعية العامة للأمم المتحدة ، مؤرخ في 17 جوان 2010 ، ص 28 ، في قوله : " واضطلعت المنظمة البحرية الدولية بمبادرات إقليمية بالتنسيق مع شركاء ... للأمم المتحدة ، ترمي إلى تعزيز التعاون بين الوكالات ... للتصدي للإرهاب البحري في الإطار الأوسع للأمن البحري ... " .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

الوحدة الإفريقية لمنع الإرهاب ومكافحته المعتمدة في 14 جويلية 1999 والمتممة ببروتوكول أديس أبابا المعتمد سنة 2004 ، والقرار الإطاري رقم 475/2002 للمجموعة لأوروبية<sup>1</sup>.

وتعددت تعريفات الإرهاب ، منها تعريف الاتفاقية العربية المعدلة لمكافحة الإرهاب ؛ بأنه: " كل فعل من أعمال العنف أو التهديد أيا كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر " ، وأضاف التعريف أفعال تمويل الإرهاب والتحريض عليه والإشادة به إذا جرمها القانون الداخلي عليها ، وكذا الجرائم الواردة في الاتفاقيات السارية في الدولة الطرف ، حيث حصرها في ستة اتفاقيات منها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في ما يتعلق بالقرصنة ولم يذكر اتفاقية (SUA88/2005) وبروتوكولاتها ، أما القرار الإطاري الأوروبي 475/2002 فعرف الإرهاب بأنه : " جريمة تنفذ من طرف شخص أو أشخاص ضد دولة أو دول ، أو مؤسسات أو شعوب هذه الدولة أو الدول بغرض ترويعهم والإضرار بالأسس السياسية والاقتصادية والاجتماعية " <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ( 1998 ) ، صادق عليها المشرع بمرسوم رئاسي رقم 413/98 ، مؤرخ في 07 ديسمبر 1998 ، الجريدة الرسمية صادرة بتاريخ 13 ديسمبر 1998 ، العدد 93 ، ص 04 ، وتعديلها الموافق عليه من مجلس وزراء العدل العرب بتاريخ 29 نوفمبر سنة 2006 ومجلس وزراء الداخلية العرب في 30 و31 يناير سنة 2008 ، مصادق عليه بالمرسوم الرئاسي 185/09 ، مؤرخ في 18 ماي سنة 2009 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 24 ماي سنة 2009 ، العدد 31 ، ص 3 ، واتفاقية منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب ( 1999 ) ، مصادق عليها بالمرسوم الرئاسي رقم 282/07 ، مؤرخ في 23 سبتمبر 2007 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 26 سبتمبر 2007 ، العدد 60 ، ص 3 ، واتفاقية الاتحاد الإفريقي لمكافحة الإرهاب (1999) ، مصادق عليها بالمرسوم الرئاسي 181/07 ، مؤرخ في 06 يونيو سنة 2007 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 17 يونيو سنة 2007 ، العدد 39 ، ص 15 ، وبالنسبة للقرار الأوروبي فيراجع : *Décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme, Journal officiel des Communautés européennes, 22 juin 2002, n° L 164, p. 3 et s.*

<sup>2</sup> - الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في المادة الأولى ، وتعديل الفقرة الثالثة من هذه المادة ، حيث حصرت الاتفاقيات المنطبقة في : اتفاقية طوكيو الخاصة بالأفعال والجرائم المرتكبة على متن الطائرات (1963) ، اتفاقية لاهاي بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (1970) ، اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموهة ضد سلامة الطيران المدني وبروتوكولها (1984/1971) ، اتفاقية نيويورك الخاصة بمنع ومعاقبة الجرائم المرتكبة ضد =

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

ومهما تعددت وضبطت التعريفات المقدمة للإرهاب فإنها لا تكتسي أي طابع إلزامي إلا في ما يتعلق بنطاق تطبيقها لفقدانها صفة الشمولية أو العموم وعدم حيازتها الإجماع الدولي<sup>1</sup> ، ومن جهة أخرى يبدو أن محاولات تعريف الإرهاب عموماً صرفها عن الانشغال بما هي فيه عن تعريف الإرهاب البحري ، بل إن هذا الوصف ينطبق على النصوص ذات العلاقة كمدونة *ISPS* واتفاقية *SUA* لسنة 1988 وأيضاً المعدلة لسنة 2005 ، حيث أنه بالرغم من تضمن اتفاقية *SUA/88* لعدة صور من الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية ، وإبرامها في خضم الدعوى إلى مكافحة الإرهاب البحري ، إلا أنها لم تعرف هذا الأخير ؛ كما لم تتطرق في صورتها المعدلة سنة 2005 (*SUA/2005*) إلا على سبيل الإشارة في ديباجتها لاتفاقية (*SOLAS*) أو بالأحرى لمدونة *ISPS* ، والحكم نفسه ينطبق على هذه الأخيرة من ناحية عدم ربطها لأي علاقة مع اتفاقية *SUA/88* وخلوها من تعريف الإرهاب البحري<sup>2</sup>.

وبالرغم من أن كلمة "إرهاب" و"إرهابي" لم تصرح بها اتفاقية (*SUA/2005*) عند التطرق للأفعال الإجرامية المهددة لسلامة الملاحة البحرية بالحصص في المواد 3 ، 3 مكرر ، 3 مكرر 2 أو الإحالة إليها في المادة 7 ، فإننا نستشف بأنها تقصد الأفعال الإرهابية ، حيث ذكرت المادة 3 مكرراً عبارة يتم تداولها في التعريفات المتعلقة بالإرهاب وهي : " 1 – يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية ... بما يأتي: (أ) عندما يكون الغرض من الفعل بحكم طابعه أو سياقه ، تخويف السكان

---

الأشخاص المشمولين بالحماية الدولية بمن فيهم الممثلون الدبلوماسيون (1973) ، اتفاقية اختطاف واحتجاز الرهائن (1979) ، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ما تعلق منها بالقرصنة ، مشار إلى ذلك في المرسوم الرئاسي 185/09 ، مؤرخ في 18 ماي 2009 ، مرجع سابق ، وبشأن القرار الإطار الأوروبي ؛ يراجع : *L'article 02 de la décision-cadre 2002/475/JAI , O.P. cite .*

<sup>1</sup> – نشير إلى أن كل الصكوك والمواثيق الدولية الشاملة ذات العلاقة لا يحتوي على تعريف للإرهاب ، حتى قرار مجلس الأمن 1373 ( 2001 ) .

<sup>2</sup> – جاءت العبارة في ديباجة *SUA/2005* كما يلي : " وإذ تأخذ في الاعتبار أيضاً التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، وأهمية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ( مدونة *ISPS* ) " (الملحق 3 من الرسالة).

أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل ما أو الامتناع عن القيام به : .."، غير أن تكييف هذه الأفعال كجرائم إرهابية تقرره القوانين الداخلية للدول<sup>1</sup> .

## 02 – صمت المشرع الجزائري

لم يخص المشرع الجزائري الإرهاب البحري بتعريف مستقل وإنما عدد الأفعال الإرهابية ، فقد تدرج في توسعة وتقيح هذه الأفعال لتشمل صوراً للإرهاب البحري ، حيث عالج المرسوم التشريعي 03/92 ظاهرة الإرهاب من منظور سياسي فرضته المأساة الوطنية آنذاك ، من خلال مساواة الفعل الإرهابي بالفعل التخريبي وحصره في حالات المساس بأمن الدولة وهيئاتها وسلامتها الترابية واستقرار المؤسسات وسيرها العادي ، ثم ألغى المشرع النص السابق وأدرج مكافحة الإرهاب ضمن قانون العقوبات بعد أن عرف مصطلح " الإرهابي " ووسع دائرة الأفعال الإرهابية وثبت على مساواتها بالأفعال التخريبية في المواد 87 مكرر إلى 87 مكرر 10 من الأمر 156/66 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> – وتجدر الإشارة إلى محاولة تعريف الإرهاب البحري التي قدمها الفريق العامل بمجلس التعاون والأمن في آسيا والمحيط الهادي ، والذي عرفه بأنه " القيام بأعمال غير مشروعة تضر بالبيئة البحرية باستخدام أو ضد السفن أو منصات ثابتة في البحر أو في الميناء أو ضد أي من ركابها العاملين عليها ، كذا ضد المرافق أو المنشآت الساحلية بما في ذلك القرى السياحية ، ومناطق ومدن الميناء " ، غير أن هذا التعريف لا يذكر الغرض السياسي محرك العملية الإرهابية ، ولا يجرم الشريك ولا المساعد ؛ مثل ناقل المجرمين أو المواد الممنوعة إلى المكان المستهدف ، مشار إلى ذلك في : المجلة الإلكترونية ( بنك معلومات النقل البحري المصري ) ، الإصدار 54 ، ديسمبر 2010 ، ص 13 ، نقلا عن الموقع التالي: <http://www.maritimeterrorism.com/definitions/> ، أما موقع تحميل المجلة فهو : [www.emdp.gov.org](http://www.emdp.gov.org)

<sup>2</sup> – المرسوم التشريعي 03/92 المؤرخ في 30 سبتمبر 1992 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 01 أكتوبر 1992 ، العدد 70 ، ص 1817 (ملغى) ، حيث نصت المادة الأولى منه على ما يلي : " يعتبر عملاً تخريبياً أو إرهابياً ، في مفهوم هذا المرسوم التشريعي ، كل مخالفة تستهدف أمن الدولة والسلامة الترابية ، واستقرار المؤسسات وسيرها العادي ، عن طريق أي عمل غرضه ما يأتي :

– بث الرعب في أوساط السكان وخلق جو انعدام الأمن من خلال الاعتداء على الأشخاص أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر ، أو المس بممتلكاتهم ،

– عرقلة حركة المرور أو حرية التنقل في الطرق والساحات العمومية ،

– الاعتداء على المحيط وعلى وسائل المواصلات والنقل والملكيات العمومية والخاصة ، والاستحواذ عليها أو احتلالها دون مسوغ قانوني ، وتدنيس القبور أو الاعتداء على رموز الجمهورية، =



## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

ويعتبر بمثابة إرهابي أي شخص أو أشخاص يرتكبون أو يحاولون ارتكاب الفعل الإرهابي المكيف بهذه الصفة في قانون العقوبات ؛ سواء كفاعل أصلي أو شريك أو مساهم أو مدبر أو مساعد<sup>1</sup> ، أما الأفعال الإرهابية فقد حصرتها المادة 87 مكرر قانون عقوبات بقولها<sup>2</sup> : " يعتبر عملا تخريبيا أو إرهابيا ، في مفهوم هذا الأمر ، كل فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية واستقرار المؤسسات وسيرها العادي عن طريق أي عمل غرضه ما يأتي :

- بث الرعب في أوساط السكان وخلق جو انعدام الأمن من خلال الاعتداء المعنوي أو الجسدي على الأشخاص أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر أو المس بممتلكاتهم،
- عرقلة حركة المرور أو حرية التنقل في الطرق والتجمهر أو الاعتصام في الساحات العمومية،
- الاعتداء على رموز الأمة والجمهورية ونبش أو تدنيس القبور،
- الاعتداء على وسائل المواصلات والنقل والملكيات العمومية والخاصة والاستحواذ عليها أو احتلالها دون مسوغ قانوني،
- الاعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقاءها عليها أو في المياه بما فيها المياه الإقليمية من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر،
- عرقلة عمل السلطات العمومية أو حرية ممارسة العبادة والحريات العامة وسير المؤسسات المساعدة للمرفق العام،
- عرقلة سير المؤسسات العمومية أو الاعتداء على حياة أعوانها أو ممتلكاتهم أو عرقلة تطبيق القوانين والتنظيمات .
- تحويل الطائرات أو السفن أو أي وسيلة أخرى من وسائل النقل،
- إتلاف منشآت الملاحة الجوية أو البحرية أو البرية،
- تخريب أو إتلاف وسائل الاتصال،

---

– عرقلة عمل السلطات العمومية أو حرية ممارسة العبادة والحريات العامة وسير المؤسسات المساعدة للمرفق العام،

– عرقلة سير المؤسسات العمومية أو الاعتداء على حياة أعوانها أو ممتلكاتها، أو عرقلة تطبيق القوانين والتنظيمات .

<sup>1</sup> – المادة 4 معدلة من القانون 01/05 مؤرخ في 06 فبراير 2005 ، يتعلق بالوقاية من تبييض الأموال وتمويل الإرهاب ومكافحته ، المعدل والمتمم ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 09 فبراير 2005 ، العدد 11 ، ص 3 .

<sup>2</sup> – المادة 87 مكرر من الأمر 156/66 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم ، معدلة بالقانون 01/14 مؤرخ في 04/02/2014 يعدل ويتمم الأمر 156/66 مؤرخ في 08 يونيو 1966 والمتضمن قانون العقوبات ، الجريدة الرسمية الصادرة في 16/02/2014 ، عدد 07 ، ص 4 .

— احتجاز الرهائن،

— الإعتداءات باستعمال المتفجرات أو المواد البيولوجية أو الكيميائية أو النووية أو المشعة،

— تمويل إرهابي أو منظمة إرهابية .".

ونلاحظ أن النص السابق لا يطلق على الجرائم تسمياتها القانونية ؛ كالتفجرات مثلا ، ولا يصفها كما تناولتها اتفاقية (SUA88/2005) وبروتوكولاتها ، وإنما يقدم لنا مفهوما سياسيا لفعل إرهابي يشترط لتكيفه هذا التكيف أن يحقق غرضا أو أغراضا معينة ، وكأن المشرع لا يرى الفعل الإرهابي إلا الفعل المستهدف للدولة دون الخواص كالشركات الخاصة والأفراد ... ، وهنا نطرح التساؤل عن تكيف الفعل المطابق لما أحصته المادة 87 مكرر قانون عقوبات لكنه لا يستهدف أمن الدولة ووحدتها الوطنية وسلامتها الإقليمية واستقرار وسير مؤسساتها ، كتحويل السفن بغرض جني المال ( الفدية ) وإلقاء مواد خطيرة أو استعمال متفجرات في البحر بغرض زيادة محصول صيد الأسماك ....

ثانيا : مدى اعتبار اتفاقية (SUA/88/2005) كنموذج قانوني لمكافحة الإرهاب البحري

لم تعرف اتفاقية SUA 1988 ولا بروتوكولها الفعل غير المشروع المهدد للسلامة البحرية ، وإنما أحصيا عددا من الأفعال الإجرامية ، حيث ركز أصل الاتفاقية المكون من 22 مادة على مكافحة الأفعال الإجرامية التي تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة ، وأضيفت أحكاما مشتركة لحماية المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري بموجب البروتوكول المذكور<sup>1</sup> .

**01 — موائمة الفعل غير المشروع الماس بسلامة الملاحة البحري للفعل الإرهابي**

يلاحظ أن بروتوكول (SUA/2005) المصطلح على تسميته بالاتفاقية لم يعتن بتعريف الفعل غير المشروع المهدد للسلامة البحرية ، وإنما حاول موافقة حركة التقنين الدولي التي حدثت بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر سنة 2001 ، حيث وسع من تصورات الفعل غير المشروع وربطها مباشرة بالجهود الدولية في مجال مكافحة الإرهاب ، مثلما أكدته ديباجة الاتفاقية في أكثر من موضع ، منها على سبيل المثال : " إن الدول الأطراف ....وإذ تدرك أن الأعمال الإرهابية تهدد الأمن والسلم الدوليين ، وإذ تضع في اعتبارها قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (A924/22) الذي تطلب فيه

<sup>1</sup> — المادة 3 من اتفاقية SUA/88 والمادة 2 من بروتوكول حماية المنصات الثابتة ( سنعرضهما في الفرع الموالي).

....النظر في التدابير... التي يتعين اتخاذها لمنع وقمع الإرهاب الموجه ضد السفن ...، وقراري مجلس الأمن 1368(2001) و1373(2001) الذين يظهران الرغبة الدولية في محاربة الإرهاب بجميع أشكاله...، وإذ تأخذ في الاعتبار... القرار رقم 24/59 الذي اعتمده الجمعية العامة للأمم المتحدة، والذي يحث الدول على أن تصبح أطرافاً في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وبروتوكولها...، وأهمية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS..<sup>1</sup> ."

ولم تشترط الاتفاقية في الفعل غير المشروع تحقق النتيجة ولا كونه ضد شخص طبيعي، فأدرجت تحت هذا المسمى القتل والجرح والتخويف والتهديد والإلزام بالقيام بفعل أو الامتناع عن القيام به، وانتهاك حق الشخص الطبيعي أو المعنوي على السواء، وسواء كان الاقتراف كاملاً ومباشراً للجناية أو شروعا فيها ولو بشكل غير مباشر؛ كالشراكة والمساهمة والتحريض والدعم أو الإسناد بموقف إيجابي أو سلبي كامتناع، أو نقل لمواد غير مشروعة أو مساعدة الجاني على الإفلات من العقاب، وهو ما ينطبق تماما مع أوصاف الفعل الإرهابي<sup>2</sup>.

كما يظهر تأكيد اتفاقية SUA/2005 على التصدي للأسباب المضاعفة لتهديدات الأفعال غير المشروعة والمقوية من فرص نجاح المآرب الإجرامية، كاستعمال الإجرام للمواد الخطرة مثل المواد النووية والكيميائية والبيولوجية والاستفادة من التكنولوجيا والتقنية العلمية، حيث منعت تمكين الجناة من الحصول أي معدات أو برمجيات أو تكنولوجيا تسهل للجناة تحقيق أغراضهم، وقيدت التعامل مع هذه المواد بمجريات التعامل من إعلام أو إشراف الدولة الطرف في المعاهدة<sup>3</sup>...، كما استعانت الاتفاقية لأجل تكملة أحكامها بالاتفاقيات المشكلة للنظام الدولي لمكافحة الإرهاب من خلال تسعة اتفاقيات أحالت إليها في المادة السابعة، وهي:

— اتفاقية مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (1970/12/16).

<sup>1</sup> — الملحق 3 من الرسالة .

<sup>2</sup> — المواد 3 المعدلة و3 مكرر و3 مكرر ثانيا و3 مكرر ثالثا، ولمطابقتها مع تعريفات الإرهاب؛ أنظر على سبيل المثال: المادة الأولى في كل من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب (1998)، واتفاقية منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب (1999)، والمادة الثالثة في اتفاقية الاتحاد الإفريقي لمكافحة الإرهاب (1999)، مراجع سابقة.

<sup>3</sup> — المادة 3 مكررا، الفقرة 1 (IV) والفقرة 2 من بروتوكول 2005 (الملحق 3 من الرسالة).

- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ( 1971/09/23 ) .
- اتفاقية منع الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المتمتعين بحماية دولية ، بمن فيهم الموظفون الدبلوماسيون والمعاقبة عليها ( 1973/12/14 ) .
- اتفاقية مناهضة أخذ الرهائن ( 1979/12/17 )
- اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية ( 1979/10/26 ) .
- بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في مطارات الطيران المدني المكمل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ( 1988/02/24 ) .
- بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري ( 1988/03/10 ) .
- اتفاقية قمع التفجيرات الإرهابية ( 1997/12/15 ) .
- اتفاقية قمع تمويل الإرهاب ( 1999/12/09 ) .

## 02 – النطاق الممتد لسريان الاتفاقية

حددت اتفاقية SUA/2005 لنفسها نطاق سريان عام أو متسع ، حيث تسري في حال وجود الجاني أو المشتبه به في دولة طرف بغض النظر عن مكان ارتكاب الجرم ، كما تنطبق الاتفاقية على حالات المساس بسلامة الملاحة البحرية الواقعة في أعالي البحار والمياه المحاذية للبحر الإقليمي ، دون أن ينتقص ذلك من حقوق الدولة المقررة لها في القانون الدولي فيما يخص زيارة وتفتيش السفن الأجنبية المشبه بها أثناء وجودها في هذه المناطق<sup>1</sup>

<sup>1</sup> – المادة 9 من الاتفاقية ، وأيضا المادة 4 التي وردت كما يلي:

- 1" – تنطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر أو ترمع الإبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة منفردة أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المتاخمة ، أو عبر تلك المياه أو منها
- 2 – وفي الحالات التي لا تنطبق فيها الاتفاقية حسب الفقرة 1 أعلاه ، فإنها مع ذلك ستطبق ، إذا كان الفاعل أو الظنين موجودا في دولة طرف في الاتفاقية غير الدولة المشار إليها في الفقرة 1 ."

وعليه ، لا يصح حصر تطبيق الاتفاقية على الرحلات البحرية الدولية ، حيث يمكن أن تنفذ على الجرائم المرتكبة في مناطق الملاحة الداخلية إذا وجد الجاني أو المشتبه به في دولة طرف ، بخلاف إذا كان هذا الأخير في نفس المناطق التابعة لدولة غير طرف في الاتفاقية<sup>1</sup> .

أما السفينة الواجب حماية ملاحتها الآمنة من الأخطار فهي في مفهوم الاتفاقية أي مركب مهما كان نوعه غير مثبت تثبيتا دائما بقاع البحر ، بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي والمراكب القابلة للتشغيل المغمور وأي مركب عائم آخر<sup>2</sup> ، ولكن لا ينطبق هذا المفهوم على السفن الحربية والسفن العامة المخصصة لخدمات وأغراض غير تجارية<sup>3</sup> .

### الفرع الثاني : تعدد أنماط الإرهاب البحري

يسعى الإرهاب البحري إلى الإضرار بالملاحة البحرية وبأصحاب المصلحة فيها ، حيث تتعدد صور التعدي ويختلف محل ارتكاب الجرم وتتنوع الجهات والأطراف المتضررة ، ما بين سفن وموانئ ومنصات بحرية وأطقم سفن وركاب وبيئة بحرية وأنظمة إلكترونية ..، بالإضافة إلى التأثيرات اللاحقة بالاقتصاد والصناعة والعلاقات الإنسانية ...

وعلى هذا الأساس أحصت اتفاقية (SUA/88) بعد تعديلها ببروتوكول سنة 2005 (SUA/2005) عددا من الأفعال الإجرامية المشكلة لأغلب صور أو أنماط الإرهاب البحري ، وذلك في المادة 3 المعدلة والمواد 3 مكرر و3 مكرر ثانيا و3 مكرر ثالثا المضافة ، بالإضافة إلى ما أورده المادة 2 من بروتوكول المنصات الثابتة لسنة 1988 المعدل .

### أولا : توصيف جريمة الإرهاب البحري في اتفاقية (SUA/88/2005)

نقصد باتفاقية (SUA/88/2005) مجموع مواد اتفاقية (SUA/88) وكذا مواد بروتوكول سنة 2005 المعدل لها (SUA/2005) ، حيث عدلت المادة 4 من هذا الأخير نص المادة 3 من اتفاقية (SUA/88)

<sup>1</sup> — أنظر الرأي القائل بتطبيق اتفاقية روما لسنة 1988 على سفن الرحلات البحرية الدولية ومناقشة هذا الرأي ، في : محمد عزت ، الإرهاب البحري ، دار النهضة العربية ، طبعة سنة 2013 ، مصر ، ص 72 .

<sup>2</sup> — المادة 1 من الاتفاقية المعدلة بالمادة 2 من بروتوكول 2005 .

<sup>3</sup> — المادة 2 من اتفاقية 88

وأضافت المواد 3 مكرر و3 مكرر ثانيا و3 مكرر ثالثا ، ليلعب عدد أشكال الإرهاب البحري ثلاثة عشر شكلا نتناولها في العناوين التالية<sup>1</sup> :

#### 01 – الإقتراف الشخصي للجرم أو التهديد بارتكابه :

أصبح نص المادة 3 من اتفاقية (SUA/88) بعد تعديله كالتالي : " 1 – يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يأتي: ( أ ) الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة .  
( ب ) ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة .

( ج ) تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة .

( د ) الإقدام ، بأية وسيلة كانت ، على وضع ، أو التسبب في وضع ، نبيطة أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة .

( هـ ) تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة ، إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفن .

( و ) نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنها زائفة ، مما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة .

2 – يرتكب أي شخص جرما أيضا إذا ما قام بالتهديد ، المشروط أو غير المشروط طبقا لما ينص عليه القانون الوطني ، بارتكاب أي من الأفعال الجرمية التي تنص عليها الفقرات الفرعية ( ب ) و ( ج ) و ( هـ ) من الفقرة 1 بهدف إجبار شخص طبيعي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به ، إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض الملاحة الآمنة للسفينة المعنية للخطر . "

<sup>1</sup> – المواد المذكورة أعلاه والمادة 15 من اتفاقية SUA/2005 ( الملحق 3 من الرسالة ) .

02 – اشتراط عدم مشروعية الفعل وتوفر القصد الجنائي :

تعتبر المادة 3 مكرر من بروتوكول 2005 (SUA/2005) الأفعال كجرائم عندما : " 1 – يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعنة وعن عمد بما يأتي :

(أ) عندما يكون الغرض من الفعل ، بحكم طابعه أو سياقه ، تخويف السكان أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل ما أو الامتناع عن القيام به :

(II) استخدم ضد سفينة أو على متنها أو أنزل من سفينة أي مواد متفجرة أو مواد مشعة أو سلاحا بيولوجيا أو كيميائيا أو نوويا بطريقة تسبب أو يرجح أن تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررا بالغا ، أو :

(II) أفرغ من سفينة زيتا أو غازا طبيعيا مسيلا أو مادة خطيرة أو ضارة أخرى ، لا تشملها الفقرة الفرعية (أ) (II) ، بكميات أو تركيز يسبب أو يرجح أن يسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررا بالغا ، أو

(III) استخدم سفينة بطريقة تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررا بالغا ، أو

(IV) هدد ، تهديدا مشروطا أو غير مشروط ، طبقا لما ينص عليه القانون الوطني ، بارتكاب جرم تنص عليه الفقرات الفرعية (أ) (I) أو (II) أو (III) ، أو

(ب) نقل على متن سفينة :

(I) أي مواد متفجرة أو مواد مشعة ، مع العلم بأن القصد منها هو استخدامها للتسبب ، أو التهديد بالتسبب ، المشروط أو غير المشروط ، طبقا لما ينص عليه القانون الوطني ، بالوفاة أو بإصابة جسيمة أو بضرر بالغ لغرض تخويف السكان ، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به ، أو

(II) أي سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي ، مع العلم بأنه سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي على النحو المعرف في المادة 1 ، أو

(III) أي مادة مصدر ، أو مادة خاصة قابلة للانفجار ، أو معدات أو مواد مصممة أو معدة خصيصا لمعالجة أو استخدام أو إنتاج مادة خاصة قابلة للانفجار ، مع العلم بأن القصد هو استخدامها في نشاط نووي تفجيري أو في أي نشاط نووي آخر لا يخضع ل ضمانات وفقا لاتفاق لل ضمانات الشاملة صادر عن الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، أو

(IV) أي معدات أو مواد أو برمجيات أو تكنولوجيا ذات صلة تسهم إسهاما كبيرا في تصميم أو تصنيع أو إيصال سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي ، بقصد استخدامها لهذا الغرض .

2 – ولا يعتبر جرما في مفهوم هذه الاتفاقية القيام بنقل عنصر أو مادة تشملها الفقرة 1 (ب) (III) ، الفقرة 1 (ب) (IV) إلى المدى ذي الصلة بسلاح نووي متفجر آخر ، إذا ما كان يجري نقل هذا العنصر أو هذه المادة من أراضي دولة طرف في معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية أو إليها ، أو إذا ما كان النقل يتم بخلاف ذلك تحت إشراف هذه الدولة :

(أ) إذا لم يتعارض ما ينجم عن ذلك من نقل أو استلام العنصر أو المادة ، بما في ذلك داخل الدولة ، مع واجبات هذه الدولة الطرف بموجب معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية ، و  
(ب) إذا كان العنصر أو المادة مزمعا لمنظومة إيصال سلاح نووي أو جهاز نووي متفجر آخر لدولة طرف في معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية ، ولم تتعارض حيازة هذا السلاح أو الجهاز مع واجبات هذه الدولة الطرف بموجب تلك المعاهدة .

### 03 – تجريم فعل مساعدة الجاني على الإفلات من العقاب

يتحقق مفهوم الجرم في مفهوم المادة 3 مكرر ثانيا من (SUA/2005) عندما : " يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بنقل شخص آخر على متن سفينة بالرغم من أنه يعلم أن ذلك الشخص ارتكب فعلا يشكل جرما منصوصا عليه في المواد 3 و3 مكرر و 3 مكررا ثالثا ، أو جرما تنص عليه أي معاهدة مذكورة في المرفق ، ويعتزم مساعدة ذلك الشخص على الإفلات من المقاضاة الجنائية ."

### 04 – شمول التجريم للأعمال التحضيرية والجريمة غير المحققة

تضيف المادة 3 مكررا ثالثا من (SUA/2005) جرائم أخرى بقولها : " يرتكب أي شخص جرما أيضا في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام : ( أ ) بصورة غير مشروعة وعن عمد بجرح أو قتل أي شخص في سياق ارتكاب أي من الأفعال الجرمية التي تنص عليها الفقرة 1 من المادة 3 أو المادة 3 مكررا أو المادة 3 مكررا ثانيا ، أو

(ب) حاول ارتكاب جرم تنص عليه الفقرة 1 من المادة 3 أو الفقرات الفرعية (أ) (I) أو (II) أو (III) من المادة 3 مكررا أو الفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة ، أو



- (ج) ساهم كشریک في ارتكاب جرم تنص عليه المادة 3 أو المادة 3 مكررا أو المادة 3 مكررا ثانيا أو الفقرتان الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة ، أو
- (د) نظم آخرين أو وجههم بارتكاب جرم تنص عليه المادة 3 أو المادة 3 مكررا أو المادة 3 مكررا ثانيا أو الفقرتان الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة ، أو
- (هـ) أسهم في ارتكاب جرم أو أكثر من الأفعال الجرمية التي تنص عليه المادة 3 أو المادة 3 مكررا أو المادة 3 مكررا ثانيا أو الفقرتان الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة من قبل مجموعة من الأشخاص يعملون من أجل غاية مشتركة وعن عمد إما :
- (I) بهدف تعزيز النشاط الإجرامي أو القصد الجنائي لهذه المجموعة حين ينطوي هذا النشاط أو هذا القصد على ارتكاب جرم تنص عليه المادة 3 أو المادة 3 مكررا أو المادة 3 مكررا ثانيا،
- (II) أو لكونه على اطلاع على نية المجموعة ارتكاب جرم تنص عليه المادة 3 أو المادة 3 مكررا أو المادة 3 مكررا ثانيا.

#### ثانيا : صور الإرهاب البحري في بروتوكول المنصات الثابتة لسنة 1988

حسب نص المادة 2 من بروتوكول المنصات الثابتة الملحق باتفاقية SUA/88 ، يمكن أن تقترب جريمة الإرهاب البحري بشكل مباشر ( فعلي ) أو غير مباشر ( حكمي )

#### 01 – الاعتداء الفعلي

- يعتبر أي شخص مرتكبا لجرم إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يأتي :
- ( أ ) الاستيلاء على منصة ثابتة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة .
- ( ب ) ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر منصة ثابتة إذا كان هذا العمل يمكن أن يعرض للخطر سلامة المنصة الثابتة ، أو .
- ( ج ) تدمير منصة ثابتة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقتها مما يمكن أن يعرض سلامتها للخطر ، أو .
- ( د ) الإقدام ، بأية وسيلة كانت ، على وضع ، أو التسبب في وضع ، نبيطة أو مادة يمكن أن تؤدي إلى تدمير تلك المنصة الثابتة أو تعريض سلامتها للخطر ، أو .

(ه) جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب أي فعل من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (د) .

## 2 – الاعتراف بالحكمي

ويعتبر أيضا نص المادة 2 المذكورة أن أي شخص مرتكبا لجرم إذا قام بالآتي :

(أ) – محاولة ارتكاب أي فعل من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة 1 ، أو  
(ب) – التحريض على ارتكاب مثل هذه الأفعال الجرمية من جانب أي شخص أو مشاركة مقترفها ،  
أو

(ج) التهديد ، المشروط أو غير المشروط طبقا لما ينص عليه القانون الوطني ، بارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) من الفقرة 1 بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به ، إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض للخطر سلامة المنصة الثابتة ."

## الفرع الثالث : اختطاف السفن ؛ الوجه الجديد للقرصنة البحرية

تمثل القرصنة البحرية أقدم الأفعال المجرمة قانونيا ، بدءا بالقانون الإنجليزي لهنري الثامن عام 1816 مروراً باتفاقيات لاهاي لسنتي 1899 و1907 ، ثم اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار (UNCLOS) لسنة 1982 ، والاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 ومعاهدة المؤتمر الإسلامي لمكافحة لإرهاب لسنة 1999<sup>(1)</sup> .

<sup>1</sup> – اتفاقية لاهاي لسنة 1899 ( في المادة 47 ) ، اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 ( في المواد من 14 إلى 22 ) ، اتفاقية قانون البحار (UNCLOS) لسنة 1982 ( في المواد من 100 إلى 107 والمادة 110 ) ، الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 ( في المادة 3 فقرة 1 عنصر (و) ) ، معاهدة منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة لإرهاب لسنة 1999 ( المادة 1 فقرة 4 العنصرين (و،ي) ) ، وللمزيد يمكن الاطلاع مثلا على : حسام الدين الأحمد ، جرائم القرصنة في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، سنة 2010 .

أولا : استقلال القرصنة بإطارها القانوني

يعتقد بعض الباحثين أن اتفاقية SUA/88 تتعرض لجريمة القرصنة البحرية ، حيث ينقل عن علي حسن الشرفي تصريحه : " بأنه جاء في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية الموقعة في روما سنة 1988... بيان في المادة الثالثة منها الأعمال التي تعتبر قرصنة بحرية ... " ، ويذكر عن محي الدين علي العشماوي قوله : " بأن جريمة القرصنة البحرية من بين الأعمال التي جرمتها اتفاقية روما المذكورة " ، بينما ينسب لأبي الخير أحمد عطية حصر مجال تطبيق اتفاقية روما لسنة 1988 على الرحلات البحرية الدولية خارج البحر الإقليمي لدولة علم السفينة ، بحيث تطبق على جميع الأعمال غير المشروعة بما في ذلك القرصنة البحرية المرتكبة في هذا الحيز الجغرافي<sup>1</sup> .

وبالمقابل حاول البعض ممن خالف التوجه السابق كالباحث محمد عزت نفي العلاقة بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الإرهاب البحري على أساس اختلاف طبيعة الجناة وأغراضهم وأساليبهم الإجرامية ونطاق ارتكاب كل من الجريمتين<sup>2</sup> ، غير أنه وإن أصاب في تمييز جريمة القرصنة البحرية عن الإرهاب البحري على أساس القواعد القانونية الخاصة بالقرصنة في القانون الدولي للبحار ، ممثلة في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 (المادة 15) واتفاقية قانون البحار لسنة 1982 (المادة 101) ، نراه غير موفق في قطعه بأن اتفاقية SUA/88 وشكلها المعدل لسنة 2005 تشكل أساسا قانونيا وحيدا لمكافحة جريمة الإرهاب البحري ، لأن هذه الأخيرة لم تصرح بذلك ، كما يمكن ملاحظة عناية أطر قانونية دولية أخرى غير اتفاقية SUA/88/2005 بمكافحة الإرهاب البحري ؛ كمدونة ISPS الملحقة باتفاقية SOLAS والاتفاقيات العامة لمكافحة الإرهاب وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة<sup>3</sup> .

ومن جانبنا نقول بأنه لا يوجد أي حكم صريح يفيد بانطباق وصف القرصنة البحرية على أي من الصور المذكورة في اتفاقية SUA/88 ، وهي تلك المضمنة في المادة 3 بقولها : " 1 – يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يأتي :

<sup>1</sup> – محمد عزت ، مرجع سابق ، ص 66 ، 68 ، 72 ، ونفس الرأي ننقله أيضا عن : حسام الدين الأحمد ، مرجع سابق ، ص 120 .

<sup>2</sup> – محمد عزت ، مرجع سابق ، ص 76 إلى 86 .

<sup>3</sup> – الملحق 3 من الرسالة .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

- ( أ ) الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة
- ( ب ) ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة .
- ( ج ) تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة " .

لقد نظمت اتفاقية قانون البحار (UNCLOS) الأحكام المتعلقة بالقرصنة في المواد من 100 إلى 107 والمادة 110 ، حيث عرفت المادة 101 بأنها " أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ، ويكون موجها في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى ، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو علي متن تلك الطائرة ، أو ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة " ، وهو التعريف ذاته تقريبا الموجود في اتفاقية جنيف لأعالي البحار (1958) ، ومن ثم فإن الإطار القانوني الحالي للقرصنة البحرية هو ما ذكرناه عن اتفاقية (UNCLOS) إلا إذا تلبست بصورة إجرامية أخرى كجريمة الإرهاب فهنا يتغير الإطار القانوني<sup>1</sup> .

### ثانيا : العلاقة التوظيفية بين القرصنة والإرهاب البحري

كثيرا ما تتداخل جرمي القرصنة والإرهاب البحريين من الناحية الواقعية ، رغم التمييز القانوني لجريمة القرصنة بخلاف جريمة الإرهاب البحري التي لم يتضح بعد الأساس القانوني الموحد لمكافحتها ، وهذا ما تضمنته الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لسنة 2010 ، حيث ربطت بين وصف جريمة القرصنة البحرية ووصف الجريمة المنظمة ، بنصها في المادة 14 على أن : " تتعهد كل دولة طرف بأن تتخذ ما يلزم من تدابير في إطار قانونها الداخلي ،

<sup>1</sup> - من أولى محاولات تعريف القرصنة مشروع اتفاقية جامعة هارفارد لسنة 1932 ، وقد عرفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 القرصنة في المادة 15 منها بأنها : " أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو القبط أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب السفينة أو طائرة ويكون موجها في أعالي البحار ضد سفينة " ، مشار إلى التعريف في : غسان هشام الجندي ، مرجع سابق ، ص 122.

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

لتجريم القرصنة البحرية ، عندما تقع من قبل جماعة إجرامية منظمة<sup>1</sup> ، وكذلك الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في صيغتها المعدلة بقولها " ... كما يعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في الاتفاقيات التالية .... : ..... ( و ) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1983 ما تعلق منها بالقرصنة البحرية."<sup>2</sup>

وبخلاف رأينا السابق بشأن عدم دخول جريمة القرصنة البحرية في الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية ( SUA/88 ) ؛ نرى في هذه الحالة بإمكانية إدراج جريمة القرصنة ضمن صور الإرهاب البحري المتضمنة في اتفاقية ( SUA/2005 ) ، دون اعتبار بنص المادة 101 من اتفاقية ( UNCLOS/1982 ) ، حيث أن تعريف هذه الأخيرة للقرصنة تتخلله ثغرات قانونية عديدة من أهمها :  
— عدم شموله للأفعال المشابهة المرتكبة داخل المياه الإقليمية للدولة ، وهي الأكثر وقوعاً وفقاً لإحصائيات المكتب البحري الدولي ( BMI ) ، حيث أن حوالي 80% من هجمات القرصنة تقع في المياه الإقليمية للدول أو في مياهها الداخلية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> — مرسوم رئاسي 251/14 مؤرخ في 08 سبتمبر 2014 ، يتضمن التصديق على الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية ، المحررة بالقاهرة بتاريخ 21 ديسمبر 2010 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 25 سبتمبر 2014 ، عدد 56 ، ص 4 .

<sup>2</sup> — المادة 01 فقرة 03 من تعديل الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ، مصادق عليها بمرسوم رئاسي 185/09 مؤرخ في 12 ماي 2009 ، مرجع سابق ، ونشير أن سنة إبرام اتفاقية قانون البحار هو 1982 وليس 1983 كما ذكره المشرع .

<sup>3</sup> — وقد قدم ( BMI ) مقترحاً بتعريف السطو المسلح يقول فيه بأنه " أي عمل عنف أو احتجاز غير قانوني أو عمل عدائي أثناء الإرساء قبالة الموانئ أو أثناء الإبحار خلال المياه الإقليمية للدولة الساحلية على أنه سطو مسلح على السفن " أما القرصنة فعرفها كالاتي " عملية الصعود أو محاولة الصعود على متن السفينة بغرض ارتكاب سرقة أو أي جريمة أخرى بنية استخدام أو باستخدام القوة لتنفيذ هذا العمل " ، وقد ورد النص الفرنسي لتعريف ( BMI ) للقرصنة كما يلي  
*L'acte de monter à bord d'un navire avec l'intention décommettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention : ou la capacité d'utiliser la force*  
معترف به في القانون الدولي . وللمزيد يمكن الاطلاع على : المجلة الإلكترونية ( بنك معلومات النقل البحري المصري ) ، الإصدار 54 ، مرجع سابق ، ص 14 ، وكذا : فؤاد بوقجوطة ، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي ، ماجستير القانون الدولي والعلاقات الدولية ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1 ، سنة 2012/2013 ، ص 31 ، وهامش ص 102 .

— اعتبار الاتفاقية بالخطرة الدالة على النية الإجرامية ولو كانت لاحقة (تالية) لفعل القرصنة أو لم تؤدي إلى تحقيق الفعل الإجرامي أصلا ، حيث ينطبق وصف القرصان على من تحدثه نفسه بأن يكون كذلك إذا ما استولى على سفينة ، ولو لم يرتكب أي فعل من أفعال القرصنة ، وهو ما تدل عليه المادة 103 بقولها " تعتبر ... سفينة قرصنة ... إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها ... ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101 ... " ، ولعل ذلك يبرر اكتفاء غالبية الفقه بالقصد الجنائي العام لاعتبار الفعل قرصنة ، لأن النية الخاصة أو القصد الجنائي الخاص من شأنه إعفاء بعض الحالات من العقاب مع خطورتها على الملاحة البحرية<sup>1</sup> .

— عدم تعريف الاتفاقية لوسيلة ارتكاب جريمة القرصنة ، والتي تشترط أن تكون سفينة أو طائرة ، ويمكن أن تكون سفينة حربية أو عامة إذا تمرد ركبها أو طاقمها لأجل ارتكاب القرصنة ، ومن ثم يظهر الاختلاف الاستناد إلى الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الداخلية<sup>2</sup> .

#### ثالثا : أي موقف للمشرع ؛ مادة يتيمة

نص القانون البحري مرة واحدة فقط على القرصنة البحرية في المادة 519 ، والتي ورت بنصها : "يعاقب بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة ، مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها ، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة ، أو شارك فيها . تعتبر أعمال قرصنة :

\* كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب، والموجهة:

— ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار،

— ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك الموجودة على متنها في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة

\* كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة، عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة ."

<sup>1</sup>— في هذا المعنى : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 29.

<sup>2</sup>— المواد 102 ، 103 ، 110 من اتفاقية قانون البحار (1982) .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

ونلاحظ أن نص المادة 519 قانون بحري ابتدأ بالتجريم قبل التعريف والمفترض العكس ، كما خلا من عدة عناصر كان يمكن استنباطها من القانون الدولي ؛ كحكم طائرة القرصنة ، والجهة المؤهلة لضبط سفينة القرصنة وكيفيات الضبط ، والمسؤولية عن التوقيف دون مبررات قانونية ، بالإضافة إلى ذلك يصنف المشرع القرصنة البحرية ضمن الجنايات الماسة بنظام الملاحة البحرية مخالفا موقفه بتصنيفها كفعل إرهابي المعبر في الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 ( المادة الأولى ) والتي صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 185/09 المؤرخ في 12 ماي 2009 .

### الفرع الرابع : التهريب البحري للمخدرات والمؤثرات العقلية

تتضاعف مخاطر التهريب البحري للمخدرات والمؤثرات العقلية ، بسبب اتساع المناطق البحرية وخروج أغلبها عن الرقابة والتفتيش ، وانعدام أو عدم كفاية الوسائل التقنية التي تسمح باكتشاف المخدرات في بعض الموانئ ، ومن ثم عمل التشريع الدولي والداخلي على التصدي لهذه الجريمة والحد من انتهاكها لقواعد الأمن والسلامة البحريين .

### أولا – اتفاقية فيينا (1988) كخلاصة للقواعد الموحدة

عمل التشريع الدولي في مختلف مراحل على مكافحة جريمة التهريب البحري للمخدرات ، بدءا باتفاقية جنيف حول مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية المبرمة بتاريخ 19/02/1925 والمعدلة ببروتوكول نيويورك في 11/12/1949 ، ووصولاً إلى اتفاقية فيينا لسنة 1988 الخاصة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية ، حيث عكست هذه الأخيرة خلاصة الاهتمام الدولي بالموضوع في تنسيق مواقفها مع موقفي كل من اتفاقية جنيف لسنة (1958) حول البحر الإقليمي واتفاقية مونتيجوباي لسنة (1982) في أحكامهما بشأن مكافحة تهريب المخدرات بحرا ، من خلال ما يلي :

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

– حث الدول على التعاون في مكافحة التهريب البحري للمخدرات والمؤثرات العقلية ، واتخاذ إجراءات مواجهة السفن المشبوهة ؛ كتوقيف سفن المخدرات ومطاردتها ، والتحقيق الجنائي والمتابعة القضائية للجناة وتسليم المجرمين والمساعدة القضائية المتبادلة ومصادرة عائدات المخدرات ...<sup>1</sup>.

– ضمان عدم استخدام وسائل النقل في تسهيل ارتكاب جرائم المخدرات ، من خلال تدريب العاملين على التعرف على الشحنات المشبوهة والتعاون مع أجهزة مكافحة وتبليغ السلطات المختصة ...، إلى جانب التأكد من سلامة المستندات والكشوفات ومعلومات جهات الاستيراد والتصدير وتوثيق الكميات المسموح بها من المواد الممنوعة ...<sup>2</sup>.

– وجوب مراعاة عدم تهديد سلامة الأرواح في البحار وأمن السفن والبضائع وعدم الإضرار بالمصالح التجارية والقانونية للدول ؛ حيثما تتخذ إجراءات مكافحة التهريب البحري للمخدرات<sup>3</sup>

– حق أي دولة ساحلية في توقيف سفينة المتاجرة بالمخدرات إذا تواجدت ببحرها الإقليمي وبالأحرى بالمياه الداخلية ، ولو لم يتعد أثر الجريمة نطاق السفينة ، حيث أن نقل المخدرات في حد ذاته فعلا مجرما يبرر سلطة الدولة في مواجهة السفينة المعنية<sup>4</sup>.

– حق أي دولة طرف في اتفاقية 1988 في اتخاذ التدابير الملائمة لمكافحة جريمة المتاجرة غير المشروعة بالمخدرات في مواجهة السفينة التي لا ترفع علما ولا تحمل علامات تسجيل تدل على انتمائها لدولة معينة<sup>5</sup> .

---

<sup>1</sup> - المواد 5 إلى 11 من اتفاقية فيينا 1988 ، والمواد 108 إلى 111 من اتفاقية مونتريغوباي 1982 ، حيث وردت المادة 108 كما يلي : "1 – تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية .

2 – لأي دولة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار."

<sup>2</sup> – المادتين 15 ، 16 من اتفاقية فيينا 1988 .

<sup>3</sup> – المادة 17 الفقرة 5 من اتفاقية فيينا 1988 .

<sup>4</sup> – المادتين 3 و4 من اتفاقية فيينا لسنة 1988 ، والمادة 27 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والمادة 19 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي .

<sup>5</sup> – المادة 17 الفقرة 02 من اتفاقية 1988 .



## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

— الأخذ بعين الاعتبار في أي عمل مكافحة ضرورة عدم التدخل حقوق الدول والتزاماتها القانونية واختصاصها القضائي ، حيث لا يجوز زيارة وتفتيش سفينة المتاجرة بالمخدرات الموجودة في أعالي البحار إذا اتضح انتمائها لدولة معينة ، إلا بعد الحصول على إذن دولة علم السفينة ، مع التصرف في حدود الإذن الممنوح<sup>1</sup> .

— حصر مهام الزيارة والتفتيش في أعالي البحار على السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تكمل علامات واضحة ، ويسهل معرفة أداؤها لمهامها الرسمية ، وكذا تحمل الدولة المتدخلة مسؤولية تدخلها المضر في حال ما اتضحت براءة السفينة الموقفة<sup>2</sup>.

— تطبيق الأطراف في مناطق التجارة الحرة وفي الموانئ الحرة تدابير لمنع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لا تقل شدة عن التدابير المطبقة في سائر مناطق الدولة المعنية ، من خلال مراقبة حركة الأشخاص والبضائع وتفتيش السفن والأطقم البحرية ، والتجهيز التقني بوسائل الكشف والرقابة ، إلى جانب التعاون مع مصالح البريد في كشف الإرساليات المشبوهة<sup>3</sup>...

بالإضافة إلى ذلك ، تتمتع السفينة العامة أو الحكومية بالحصانة ولا تخضع إلا لقضائها الوطني مهما كان مكان تواجدها ونوع الجريمة الثابتة في حقها ، وكل ما تملكه الدولة الأجنبية عند ارتكاب السفينة العامة ما يخل بالقوانين والأنظمة البحرية هو أن تأمرها بمغادرة مناطقها البحرية ، لكن ما يجري التعامل به في حال ثبوت تهمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات في حق السفينة العامة ؛ هو أن تبادر دولة السفينة برفع الحصانة عن السفينة العامة حفاظا على سمعتها ومكانتها بين الدول ، ولا يعني ذلك معاقبة الفاعلين وإنما تخويل الدولة الساحلية صلاحية ضبط السفينة العامة فقط ، حيث أن الإقدام على معاقبة الفاعلين يتطلب استصدار إذن آخر منفصل من دولة العلم وفقا للمبادئ الدبلوماسية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> — الفقرات 3، 4، 7 ، 8 من المادة 17 ، وأيضا المادة 110 من اتفاقية مونتيجوباي .

<sup>2</sup> — الفقرتين 6 ، 10 من المادة 17 من اتفاقية 1988 ، وكذلك المادة 110 من اتفاقية مونتيجوباي لقانون البحار .

<sup>3</sup> — المادتين 18 ، 19 من اتفاقية 1988 .

<sup>4</sup> — المادة 1 من اتفاقية جنيف (1926) المتعلقة بحصانة السفن ، والمادة 30 من اتفاقية مونتيجوباي (1982) ، والمادة 23 من اتفاقية جنيف (1958) المتعلقة بالبحر الإقليمي ، والمادة 45 من ميثاق فيينا الدبلوماسي (1961) ، وللمزيد: جيرهارد فان غلان ، القانون بين الأمم ؛ مدخل إلى القانون الدولي العام ، ترجمة : وفيق زهدي ، الطبعة الثانية ، دار الآفاق الجديدة ؛ بيروت ( لبنان ) ، الجزء الثاني ، ( لم تذكر سنة الطبع ) ، ص 98 ، 99 ، ص 164.

وعليه ؛ نقول باستقلالية الإطار القانوني الدولي لمكافحة التهريب البحري للمخدرات والمؤثرات العقلية وفق ما ذكرنا في الفقرات السابقة ، حيث أن اتفاقية (SUA) لسنة 1988 المعدلة والمتممة لم تتطرق لهذه الجريمة ، بنما أحالت الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ( 2010 ) إلى الدول الأطراف اتخاذ التدابير اللازمة لمكافحة التعامل غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية في حال ارتكابها من مجموعة إجرامية منظمة<sup>1</sup> .

### ثانيا : انعدم مصطلح " مخدرات " في القانون البحري

رغم مواكبة التشريع الداخلي نظيره الدولي في مختلف محطات جهود التوحيد الدولي لقواعد مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية<sup>2</sup> ، لم يذكر القانون البحري الجزائري تماما مصطلح مخدرات أو مؤثرات عقلية ، وهذا من الفراغات القانونية المفترض تداركها ، خاصة في ظل الصعوبات العملية المكتتفة لجهود مكافحة جرائم المخدرات والمؤثرات العقلية ، كما في حالات جهل ربابنة السفن باستعمال سفنهم في نقل المخدرات واكتشافهم لها أثناء تفتيش السفينة ، وكذا اتهام سلطات التفتيش بالموانئ للربان بارتكاب جريمة تهريب المخدرات باعتباره هدفا سهلا لتحمل مسؤولية<sup>3</sup>.

غير أن القانون البحري استعمل مصطلح "مواد محظورة " ، وهي جملة مواد ممنوعة من بينها المخدرات والمؤثرات العقلية وتشملها ، حيث أجازت المادة 457 قانون بحري للربان " أن يقوم

<sup>1</sup> - المادة 18 من المرسوم الرئاسي 251/14 مؤرخ في 08 سبتمبر 2014 ، يتضمن التصديق على الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> - أنظر على سبيل المثال : المرسومين رقم 342/63 ورقم 343/63 المؤرخين في 11 سبتمبر 1963 ، المتعلقين على التوالي بالمصادقة على اتفاقية جنيف حول مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية المبرمة بتاريخ 19 فيفري 1925 المعدلة ببروتوكول نيويورك في 11 ديسمبر 1949 ، والاتفاقية الوحيدة لمكافحة المخدرات ، المبرمة في 30 مارس 1961 ، والمرسوم الرئاسي 41/95 مؤرخ في 28 يناير 1995 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الخاصة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية ، المبرمة في فيينا في 20 ديسمبر 1988 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 15 فبراير 1995 ، العدد 07 ، ص 08 .

<sup>3</sup> - ونشير إلى أن BIMCO أعدت سنة 1998 دليل أمن ربابنة السفن للتعامل العملي مع بعض المشاكل الأمنية كمشاكل اكتشاف المخدرات أثناء التفتيش أو قبله بقليل ، أنظر ذلك في : نجلاء الماحي خليفة ؛ نطاق تطبيق قانون علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين ، مذكرة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالاسكندرية ، سنة 1999 ، مصر ، ص 80 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

بنفتيش السفينة عند الاشتباه بوجود مواد محظورة على متنها ، ويتخذ التدابير الملائمة بشأنها ؛ كأن يضعها تحت الحراسة أو يأمر بإتلافها إذا كانت تهدد صحة أو حياة المبحرين أو سلامة السفينة أو حمولتها أو يمكن أن تؤدي إلى فرض عقوبات على السفينة " ، وهنا ننبه إلى أن إتلاف تلك الممنوعات لا يعني طرحها في البحر على حالتها السامة ، وإلا نقلتها الأمواج إلى الشواطئ وأصبحت متاحة لمن لا يحسن التعامل معها وتكوين قاعدة جديدة من المستهلكين<sup>1</sup> .

وتجدر الإشارة إلى وجود تعامل مشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية ، كاستعمالها في المستحضرات الطبية لعلاج بعض الأمراض أو في البحث العلمي ، وفي هذا الصدد نجد على سبيل المثال المرسوم التنفيذي 228/07 المؤرخ في 30 جوان 2007 يحدد كفاءات منح التراخيص من أجل استعمال المخدرات والمؤثرات العقلية لأغراض طبية<sup>2</sup> ، وكذلك تنظيم القرار الوزاري المؤرخ في 18 ديسمبر 2001 المعدل والمتمم للقواعد الخاصة بالتعامل مع الأدوية المصنفة كمخدرات ، والتي يتصور وجودها في صيدلية السفينة ، من حيث إشراف الربان وطبيب السفينة على التداوي...<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> – تمنع المادة 210 قانون بحري الطرح العشوائي للملوثات في البحر .

<sup>2</sup> – المرسوم التنفيذي 228/07 المؤرخ في 30 جوان 2007 ، يحدد كفاءات منح التراخيص من أجل استعمال المخدرات والمؤثرات العقلية لأغراض طبية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 05 أوت 2007 ، العدد 49 ، ص 3

<sup>3</sup> – القرار الوزاري المؤرخ في 18 ديسمبر 2001 يعدل ويتمم القرار الوزاري المؤرخ في 30 ابريل 1986 المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني (المادتين 4 ، 10) ، وللاستزادة حول الموقف القانوني من موضوع المخدرات يمكن الرجوع على : الأمر 09/75 مؤرخ في 17 /02/1975 حول قمع الاتجار والاستهلاك المحظورين للمواد السامة والمخدرات (جريدة رسمية مؤرخة في 21 /02/1975 عدد 15 ، ص226) ، والملغى بالأمر 14/76 مؤرخ في 23/10/1976 يتعلق بتنظيم التعامل مع المواد السامة تطبيقا لقانون الصحة العمومية ، وقرار وزير الصحة ، مؤرخ في 08/07/1984 ، الخاص بحفظ وتسليم المواد المخدرة في المستشفيات والصيديات ، والقانون 05/85 المؤرخ في 16/02/1985 ، يتعلق بحماية الصحة وترقيتها ، والقانون 18/04 ، مؤرخ في 25/12/2004 يتعلق بالوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وقمع الاستعمال والاتجار غير المشروعين بها (العدد 83 من الجريدة الرسمية المؤرخة في 26/12/2004 ) ، والرسوم التنفيذية 212/97 المعدل والمتمم ، مؤرخ في 9 يونيو 1997 ، يتضمن إنشاء الديوان الوطني لمكافحة المخدرات وإدماجها ( الجريدة الرسمية المؤرخة في 15 يونيو 1997 ، العدد 41 ، ص5) ....

## الفرع الخامس : الجريمة البحرية المنظمة

خلقت الأوضاع الاقتصادية السيئة التي تمر بها دول العالم وخاصة الفقيرة منها بيئة مناسبة لبروز وتنامي ظواهر إجرامية كثيرا ما تكتسي طابع الدولية والتنظيم والتداخل فيما ، ومن تلك الجرائم الهجرة السرية وعمليات الصيد غير المشروع والاحتيايل البحري ... وغير ذلك من أشكال الجرائم التي لم تتطرق لها اتفاقية *SUA* 1988 المعدلة والمتممة ، وإنما تضبطها أطر قانونية مستقلة خاصة في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة لسنة 2000 وبروتوكولاتها .

### أولا : التفات اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة للإجرام البحري

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة نموذجا عاما عن مكافحة أشكال الجريمة المنظمة الماسة بصورة مباشرة أو غير مباشرة بالأمن والسلامة البحريين ، بما تضمنته من قواعد لمكافحة جرائم غسل الأموال والفساد والهجرة السرية... ، وما تضمنته بروتوكولاتها المكملة ؛ كبروتوكول قمع ومنع الاتجار بالأشخاص وخاصة النساء والأطفال ، وبروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو<sup>1</sup>.

### 01 – التسليم البحري المراقب كنموذج تحقيق لكشف الإجرام

ضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عدة قواعد هامة ؛ كتحديد المفهوم القانوني لمصطلح "جماعة إجرامية منظمة" ومصطلحات أخرى ، وتجريم المشاركة فيها ، وجرائم غسل عائدات الإجرام ، والفساد ، وعرقلة سير العدالة ، وتأكيد حماية القضاة والشهود...، كما حثت أعضائها على بسط ولايتها القضائية على الأفعال المجرمة بمقتضى نصوص الاتفاقية ، مثل ارتكاب جرم على متن سفينة تابعة لدولة طرف ، وكذا اتخاذ كافة التدابير التي من شأنها متابعة العصابات الإجرامية المنظمة ؛ من تحقيقات مشتركة وأساليب تحر خاصة كالتسليم المراقب ...<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> – قد صادق عليها المشرع بالمرسوم الرئاسي 55/02 ، مؤرخ في 05 فبراير سنة 2002 ، مرجع سابق.

<sup>2</sup> – المواد 5 ، 6 ، 8 ، 19 ، 20 ، 23 ، 24 ، وبشأن تعريفات الاتفاقية ؛ أنظر المادة 2 : مثلا ؛ الفقرة (أ) يقصد بتعبير "جماعة إجرامية منظمة" جماعة ذات هيكل تنظيمي ، مؤلفة من ثلاثة أشخاص أو أكثر ، موجودة لفترة من =

وينظم التسليم المراقب عمليات تعاون دولة اكتشاف جريمة عابرة للحدود مع دولة أو دول مرورها أو انتهائها في استدراج عناصر الشبكة الإجرامية والتظاهر بعدم اكتشافهم من أجل القبض على أكبر عدد منهم ، وهو في شقه البحري يتعلق بعمليات تحكمها التشريعات البحرية ، ولذلك أطلقنا عليه التسليم المراقب البحري ( *La livraison surveillée* ) تمييزا له عن نظيره العام <sup>1</sup> .

وقد نص التشريع الدولي على أسلوب التسليم المراقب ، حيث نجد مثلا اتفاقية فيينا لسنة 1988 حول مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية ، واتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة لسنة 2000 ، والاتفاقية الجزائرية والإيطالية لسنة 1999 المتعلقة بمكافحة الإرهاب والإجرام المنظم الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية والهجرة غير الشرعية ... ، كما تضمن التشريع الداخلي هذا الأسلوب ، ومن ذلك الأمر 06/05 المعدل والمتمم المتعلقة مكافحة التهريب <sup>2</sup> ...

وقد جرى العمل بأسلوب التسليم المراقب في عدة قضايا ، منها على سبيل المثال قضية السفينة اليونانية "ألكسندروس" ، حيث استغلت إحدى العصابات الألمانية هذه السفينة لتهريب 233 كيلوغرام

الزمن وتعمل بصورة متضافرة بهدف ارتكاب واحدة أو أكثر من الجرائم الخطيرة أو الأفعال المجرمة وفقا لهذه الاتفاقية ، من أجل الحصول بشكل مباشر أو غير مباشر، على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى ؛ .....

<sup>1</sup> - حسب المادة 2 فقرة (ط) من اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة ؛ يقصد بتعبير "التسليم المراقب" الأسلوب الذي يسمح لشحنات غير مشروعة أو مشبوهة بالخروج من إقليم دولة أو أكثر أو المرور عبره أو دخوله، بمعرفة سلطاته المختصة وتحت مراقبتها، بغية التحري عن جرم ما وكشف هوية الأشخاص الضالعين في ارتكابه؛ ... وللمزيد أنظر : غريبي عطاء الله ، مقال بعنوان : التسليم المراقب البحري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، تصدر عن مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية ( *LADMAR* ) ، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة وهران 2 محمد بن أحمد (الجزائر) ، العدد 1 ، سنة 2014 ، ص 60 - 83 ، ونشير إلى أن الترجمة الفرنسية للتسليم المراقب ( *La livraison surveillée* ) استمددناها من ترجمة المشرع في المادة 40 من الأمر 06/05 ، المؤرخ في 23 أوت 2005 ، المعدل والمتمم ، يتعلق بمكافحة التهريب ، الجريدة الرسمية الصادرة في 28 أوت 2005 ، العدد 59 ، ص 3 ( النسخة باللغة الفرنسية ) .

<sup>2</sup> - المادة 11 من اتفاقية فيينا لسنة 1988 ، والمادة 2 من اتفاقية باليرمو ، والمادة 01 من الاتفاقية الثنائية بين الجزائر وإيطاليا لسنة 1999 ، والمادة 40 من الأمر 06/05 المؤرخ في 23 أوت 2005 المعدل والمتمم ، مرجع سابق .

من الهروين ابتداء من تايلندا ، غير تعاون سلطات كل من إيطاليا واليونان والولايات المتحدة الأمريكية ومصر ، مكن من توقيف السفينة في مصر وضبط المجرمين في تايلندا<sup>1</sup> .

## 02 – جريمة الاتجار بالبشر

من البروتوكولات المكملة لاتفاقية الجريمة المنظمة ذات العلاقة بالأمن البحري ، بروتوكول منع وقمع الاتجار بالأشخاص ؛ وخاصة الأطفال والنساء ، حيث حرم كافة أشكال الاتجار بالأشخاص سواء بارتكابه أو المشاركة فيه أو الدفع إلى القيام به ، ودعا إلى حماية ضحايا هذه الجريمة ومساعدتهم وتحسين وضعيتهم داخل الدول المستقبلية وتسهيل عودتهم إلى بلدانهم ، وتعزيز قدرات الدول لأجل مكافحة الظاهرة ؛ من خلال تشديد تدابير رقابة وتفتيش الأشخاص والوثائق على الحدود ، مع الأخذ بعين الاعتبار مبادئ القانون الدولي الإنساني والتزامات حقوق الإنسان<sup>2</sup>.

وقد صادق المشرع الجزائري على البروتوكول الخاص بمنع وقمع الاتجار بالأشخاص ؛ وخاصة الأطفال والنساء ، الملحق باتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة بالمرسوم الرئاسي 417/03 المؤرخ في 09 نوفمبر 2003<sup>(3)</sup> ، كما نظم في قانون العقوبات الجزاءات المرتبطة بهذه الجرائم<sup>4</sup> .

## ثانيا : الهجرة غير الشرعية

لم تحافظ الهجرة غير الشرعية على صورتها التقليدية كحالات سفر خفي شبه فردية تتم على متن السفن الرحلات البحرية وإنما أصبحت في صورة جماعية تؤطرها شبكات إجرامية منظمة ، ولذلك خصصت اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة بروتوكولا مستقلا يتعلق بمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو .

<sup>1</sup> – مشار إلى هذه القضية في : غريبي عطاء الله ، مرجع سابق ، ص 65 ، نقلا عن : عبد المنعم محمد داود ، مرجع سابق ، هامش ص 238 .

<sup>2</sup> – المواد 3 ، 5 ، 7 ، 8 ، 11 ، 12 ، 14 من بروتوكول منع وقمع الاتجار بالأشخاص ؛ وخاصة الأطفال والنساء

<sup>3</sup> – الجريدة الرسمية الصادرة في 12 نوفمبر 2003 ، العدد 69 ، ص 9 .

<sup>4</sup> – المواد 303 مكرر 4 إلى 303 مكرر 15 والمواد 314 إلى 320 مكرر قانون عقوبات المعدل والمتمم .

01 – التهريب البحري للمهاجرين

توسع البروتوكول الخاص مكافحة تهريب المهاجرين المذكور في مفهوم السفينة ؛ بأن تكون أي مركب أو وسيلة نقل مائي ، مع استثنائه للسفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض الخدمة العمومية ، كما عدد مختلف صور تهريب الأشخاص عبر البحر ، وأكد على المعاملة الإنسانية للمهاجرين وعدم تحميلهم أية مسؤولية جنائية ، وحق الدول في مراقبة وتوقيف سفن الهجرة السرية ومسؤوليتها عن أعمال التوقيف والمراقبة غير القانونية ، ومراعاة حالات النساء والأطفال وذوي الاحتياجات الخاصة ، وكذا مساعدة المهاجرين على العودة لأوطانهم ، والتعاون التشريعي والتقني لمكافحة الهجرة غير الشرعية ، وتعزيز آليات الرقابة والتفتيش على الحدود...<sup>1</sup>.

وقد صادق المشرع الجزائري على بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو بموجب المرسوم الرئاسي 418/03 مؤرخ في 09 نوفمبر 2003<sup>(2)</sup> ، ومن ثم يكون هذا البروتوكول محل اعتبار حيث يكون لدينا جريمة تهريب للمهاجرين ينطبق عليها القانون الدولي ، أما إذا القانون الواجب التطبيق على نفس الجريمة القانون الداخلي فنكون بصدد القانون 01/09 المعدل والمتمم لقانون العقوبات وبالضبط المادة 175 مكرر 1 من هذا القانون والواردة كما يلي : " دون الإخلال بالأحكام التشريعية الأخرى السارية المفعول ، يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى شهرين إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 20000 دج إلى 60000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين ، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية ، أثناء اجتيازه أحد مراكز الحدود البرية أو البحرية أو الجوية ، وذلك بانتحاله هوية أو استعماله وثائق مزورة أو أي وسيلة احتيالية أخرى للتملص من تقديم الوثائق الرسمية اللازمة أو من القيام بالإجراءات التي توجبها القوانين والأنظمة السارية المفعول .

وتطبق نفس العقوبة على كل شخص يغادر الإقليم الوطني عبر منافذ أو أماكن غير مراكز الحدود.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> – المواد 3 ، 5 ، 7 ، 8 ، 9 ، 10 ، 11 ، 12 ، 14 ، 16 ، 17 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو .

<sup>2</sup> – الجريدة الرسمية الصادرة في 12 نوفمبر 2003 ، العدد 69 ، ص 10 .

<sup>3</sup> – قانون 01/09 مؤرخ في 25 فبراير 2009 ، يعدل ويتمم قانون العقوبات ، الجريدة الرسمية الصادرة في 08 مارس 2009 ، العدد 15 ، ص 03 .

02 – تمييز المشرع بين جريمة تهريب المهاجرين وجريمة الإبحار خفية

لم يعرف كل من القانون البحري الجزائري وبرتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر الجو والبحر والبر الراكب المتسلل إلى السفينة ، بالرغم من قدم وجود هذا الفعل ، بينما عرفت المنظمة البحرية الدولية المهاجر السري عبر البحر بأنه : " كل شخص عثر عليه مختبئاً على متن السفينة أو داخل الحمولة بعد مغادرة السفينة للميناء ؛ ودون موافقة المجهز أو الربان أو أي شخص آخر مسؤول " <sup>1</sup> .

وقد خصص المشرع فصلاً مستقلاً في القانون البحري تحت عنوان : المسافرين خفية ، حيث أجاز للربان نقل الراكب الخفي – بعد اكتشافه – على متن سفينة أخرى نحو الميناء الذي صعد منه ، أو تسليمه إلى سلطات أول ميناء تتوقف فيه السفينة رفقة تصريح موقع من الربان يتضمن كافة المعلومات المتعلقة بالراكب الخفي والسفينة<sup>2</sup> .

وكمثال عن بعض العقوبات ؛ يجب على الراكب الخفي دفع أجرة مضاعفة عن الرحلة التي قطعها وتعويض الأضرار وتحمل المسؤولية الجزائية ، فإضافة للعقوبات البدنية حددت الغرامات من 20000 دج إلى 100000 دج حسب الجرم المقترف ، كما تشمل العقوبة مساعد المهاجر السري ، وهو من يوفر له الغطاء غير القانوني لتحقيق أغراضه ، كأن يقوم بتوصيله أو إدخاله خلسة إلى السفينة<sup>3</sup> .

وبناء على ذلك ، نعتقد أن المادة 545 قانون بحري تنطبق على جريمة الإبحار خلسة أي عند ضبط الجاني متخفياً داخل السفينة ، بينما تنطبق المادة 175 مكرراً القانون 01/09 المعدل والمتمم لقانون العقوبات على جريمة تهريب المهاجرين ، إذا ضبط المهاجر غير الشرعي خارج السفينة ؛ كأن يكون في الميناء أو داخلها لكنه غير متخف كما في حالة التهريب الجماعي للأشخاص ، وبهذا نخالف رأي من يقول بأن المادة 175 مكرراً المذكورة تلغي قضائياً العمل بالمادة 545 قانون بحري ، والتي تنص على " حبس كل شخص يتسرب خلسة لسفينة بنية القيام برحلة من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة من 10000 إلى 50000 دينار جزائري " ، لأن النصين في نفس القوة القانونية والمشرع لم

<sup>1</sup> – قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (20)A.871 الصادر في 27 نوفمبر 1997.

<sup>2</sup> – المواد 857 إلى 859 قانون بحري .

<sup>3</sup> – المواد 543 إلى 545 قانون بحري .



يصرح بذلك في تعديل قانون العقوبات بل كان حريصا على سريان التشريعات الأخرى النافذة بقوله في المادة 175 مكرر 1 " دون الإخلال بالأحكام التشريعية الأخرى السارية المفعول ... " <sup>1</sup>.

وهنا نلفت عناية المشرع البحري الجزائري بأن معاقبة المهاجر السري على مجرد الهجرة دون النظر إلى دوافع قيامه يخرق مبدأ ضمان عدم المتابعة الجزائية للمهاجر غير الشرعي التي ضمنها بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين <sup>2</sup>.

### المطلب الثاني : أبعاد منظومة الأمن والسلامة البحريين

تتنوع أبعاد النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بسبب تنوع مصادره واهتماماته ، فتتعدى المفهوم الضيق المتعلق بحماية الأرواح البشرية على متن السفن ومكافحة الحوادث البحرية والإجرام البحري ، حيث تتداخل مع قضايا البيئة والاقتصاد والسياسة والاجتماع وحقوق الإنسان .

#### الفرع الأول : البعد البيئي

ظلت البيئة البحرية ولأمد بعيد تتمتع بتوازن طبيعي مكنها من احتواء آثار الأنشطة الإنسانية على مر العصور ، لكن تجاوز الضرر البحري حدود التصورات في كثير من الحوادث ضاعف الانشغال

<sup>1</sup> — يرى الباحث محمد زغو عكس ما نرى بقوله : " ونذكر .. بأن القاضي الجزائري في السابق كان يجرم الفعل انطلاقا من المادة 545 من نفس القانون (قانون بحري ) التي تنص على "...." ، ونشير إلى أن صاحب المقال لم يستدل في مقاله على تطبيق قضائي واحد يدعم رأيه ، أنظر ذلك في : محمد زغو ، المعالجة التشريعية لظاهرة الهجرة غير الشرعية في الجزائر ، مجلة الفقه والقانون ، العدد 2 ، دجنبر 2012 ، ص149 ، مجلة إلكترونية مغربية متاحة على الموقع التالي : ([www.majalah.new.ma](http://www.majalah.new.ma)) .

<sup>2</sup> — المادة 05 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين الملحق باتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة ، ونشير إلى أن موقف الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لسنة 2010 ، يتطابق مع اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة لسنة 2002 فيما ذكرنا من أفعال مجرمة ؛ مثل : الاتجار بالأشخاص وبخاصة النساء والأطفال ، انتزاع الأعضاء البشرية والاتجار فيها ، تهريب المهاجرين ، المواد 11 ، 12 ، 13 من المرسوم الرئاسي 251/14 مؤرخ في 08 سبتمبر 2014 ، يتضمن التصديق على الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية ، مرجع سابق .

القانوني بحماية البيئة البحرية مقارنة بنظيرتها البرية والجوية ، من خلال تزامم الاتفاقيات الدولية والمؤتمرات والخطط والتوصيات وغيرها من أنماط التنظير والمتابعة لمشاكل البيئة البحرية ، وذلك بهدف بناء نظام قانوني يوفق بين ضوابط الأمن ومتطلبات التنمية ، ويتعامل بحق مع مخاطر التلوث البحري<sup>1</sup> .

#### أولا : أصالة الالتزام البيئي لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار

من المنطقي أن ينظر إلى الكوارث البيئية – بحرية وبرية وجوية – على أنها إخلال بتوازن النظام الإيكولوجي (*l'équilibre de l'écosystème*) ، وأن يعتبر الحفاظ على البيئة من أهم مبادئ السلم والأمن الدوليين ، خاصة في ظل الاستنزاف اللامسؤول للثروات والموارد الطبيعية واستخدام البحر كمستودع للنفايات الخطيرة وغير ذلك من التهديدات البيئية المستعصية<sup>2</sup>

#### 01 – الالتزام البيئي كأساس للسلامة البحرية

يعتبر مبدأ حماية البيئة البحرية من التلوث أهم مبادئ السلامة البحرية والتي تأسس عليها النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، حيث أن اتفاقية MARPOL 78/73 تبنت كليا هذا المبدأ ، وهو نفس الموقف المنطبق على جل أحكام اتفاقية SOLAS/74 المعدلة ، واتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (FAL/65) المعدلة ، واتفاقية التصادم البحري (COLREG/72) ، واتفاقية خطوط التحميل (ILL/66) المعدلة ، وانتقل الالتزام البيئي إلى اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار من التزام عام بحماية البيئة جسده اتفاقيات مستقلة بذاتها<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> – يقول المفكر والوزير الفرنسي *Robert Poujade* : " إن مبدأ حماية البيئة البحرية يعبر عن فكرة رائدة ، وهي واحدة من تلك الأفكار الهامة النادرة والتي لا تتكرر في كل قرن ، لأنها تدفع المجتمع إلى التساؤل عن أسباب وجوده وحياته والقيم التي ينبغي حمايتها ، وحول قدرته على التحديث والتجديد لمواجهة أعباء الحياة " ، مشار إلى هذا التصريح في : واعلي جمال ، مرجع سابق ، ص 4 .

<sup>2</sup> – في هذا المعنى : أنيسة أكحل العيون ، البيئة بين التدهور والحماية ، دار وليلي للطباعة والنشر مراكش ( المغرب ) ، طبعة سنة 1998 ، ص 34 ، ص 100 .

<sup>3</sup> – حظي موضوع حماية البيئة بعناية قانونية على المستوى الدولي ، ومن ذلك ما أورده الميثاق العالمي لحقوق الإنسان لسنة 1948 وملحقه الرئيسيين لسنة 1966 ، واتفاقيات جنيف الأربع حول قانون البحار لسنة 1958 ، واتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لسنة 1969 المعدلة ، واتفاقية التدخل في أعالي البحار لسنة 1969 ، =

02 – انسحاب الالتزام البيئي على قواعد الأمن البحري

اعتبر الأمن البيئي موجهًا لسياسات الدول والمجموعة الدولية<sup>1</sup>، وانتقل هذا التوجيه للاتفاقيات الأمنية المشكلة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، فعلى سبيل المثال يلاحظ الاهتمام بالبيئة في اتفاقية SUA/88/2005 ، حيث اعتبرت مساسًا بالأمن البحري الأضرار الشديدة اللاحقة بالبيئة ومكوناتها الطبيعية والحيوانية ، كالإصابات البدنية أو التدمير البالغ لأمكنة عامة أو مرافق رسمية أو حكومية أو مرافق البنية التحتية مثل الموانئ وشبكات النقل العام ، وتستثني من هذه الأفعال ما يحصل جراء الأنشطة العسكرية والأعمال الحربية لقوات الدول الأعضاء ، أما الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لسنة 2010 فنصت على جريمة الاعتداء على البيئة ونقل النفايات الخطرة والمواد الضارة وجريمة الاتجار غير المشروع بالنباتات والحيوانات البرية والأحياء البحرية<sup>2</sup>

ومؤتمر ستوكهولم حول الإنسان والبيئة لسنة 1972 ، واتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط لسنة 1976 وبروتوكولاتها ، ووثيقة العمل السياسي المشترك بين الحكومات الصادرة سنة 1982 عن اجتماع اللجنة العالمية للبيئة والتنمية ، ووثيقة " المنظور البيئي حتى سنة 2000 " الصادرة سنة 1987 عن الجمعية العامة للأمم المتحدة ، ومعاهدة قانون البحار لسنة 1982 ، وإعلان ريو الصادر عن قمة الأرض لسنة 1992 ، وكذا اتفاقيات خاصة بالتجارة البحرية ؛ كاتفاقية المسؤولية بشأن المطالبات البحرية الموقعة بلندن سنة 1976 ، واتفاقية نقل المسافرين بحرا وأمتعتهم لسنة 1974 المعدلة ، واتفاقية الحجز التحفظي على السفن لسنة 1999 ... ، وللمزيد عن الإطار القانوني والمؤسساتي للبيئة البحرية ؛ يراجع :

- Boukhatmi Fatima , «La pollution maritime: cadre juridique et institutionnel» , *Revue de laboratoire du droit des transports et des activités portuaires (LADMAR), université Oran2 Mohammed ben Ahmed ( Algérie )* , N° 01 , 2014 , pp.6-38 .

<sup>1</sup> - من بين توجيهات الأمن البيئي لسياسات الدول نذكر ؛ موافقة المجلس الاستشاري لدول الكومنولث سنة 1996 على قانون مبادئ الأمن البيئي ، واعتبار كل من روسيا والولايات المتحدة الأمريكية الأمن البيئي جزء من أمنها القومي والأمن الدولي ، وتبني الحلف الأطلسي مخططا تقنيا يتضمن دراسة الآثار البيئية للمواقع العسكرية واستخدام التقنيات الصديقة للبيئة ، أنظر لك في : درغوم أسماء ، المرجع السابق ، ص 78 ، 79 ، وأيضا : حمدي هاشم ، الأمن البيئي العالمي والدمار الشامل للحروب ، مقال مرفوع بتاريخ 2012/11/23 على الساعة 21 و 36 دقيقة من الموقع الإلكتروني الآتي :

<http://www.feedo.net/Environment/EnvironmentalPrblems/Proble>

<sup>2</sup> - المادة 1 معدلة من اتفاقية (SUA/88) ، والمادتين 2 و 2 مكرر من اتفاقية (SUA/2005) ، والمادتين 16 و 17 من الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لسنة 2010 .

ثانيا : تضمين المشرع للالتزام البيئي في قواعد سلامة الأرواح في البحار

لم يقصر المشرع في تبني الالتزام البيئي وتضمينه في قواعد الأمن والسلامة البحريين ، حيث صادقت الجزائر على جل الاتفاقيات والمواثيق الدولية ذات العلاقة ، كما ظهر هذا التوجه من خلال اندماج المشرع في آليات تعاون أرومتوسطية ومغربية<sup>1</sup> .

## 01 – التنسيق على المستوى الأوروبي والمغربي كنموذج

تطل الجزائر على البحر الأبيض المتوسط بساحل يقارب طوله 1600 كيلومتر ويرتاده سنويا 5000 سفينة ناقلة للمحروقات والمواد الكيميائية ، من مجموع 16000 ألف سفينة ناقلة لنفس المواد تعبر البحر المتوسط<sup>2</sup> ، والذي تصنفه اتفاقية ماربول البحر الأبيض المتوسط كمنطقة خاصة لكونه شبه مغلق واستعمالاته كمر رئيسي للتجارة الدولية<sup>3</sup> .

ففي سياق العمل الأرومتوسطية شكلت اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث إطارا عاما لسياسة الجوار الأوروبي البيئية ، من خلال السعي لتضمين البعد البيئي في كافة المشاريع التنموية وربط تمويل المشاريع بمخططات وبرامج توجيهية<sup>4</sup>، كما اهتم التعاون المغربي بتضمين البعد البيئي

<sup>1</sup> – على سبيل المثال : المرسوم الرئاسي 246/11 ، مؤرخ في 10 يوليو 2011 ، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلويث زيتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر 1973 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 14 غشت 2011 ، العدد 45 ، ص 3 ، ونشير إلى أننا سننتظر لاحقا لمجالات التعاون الدولية الأخرى .

<sup>2</sup> – Boukhatmi Fatima, «La pollution maritime: ... , O.P.cite , p.9

<sup>3</sup> – نشير إلى أن اتفاقية ماربول تصنف البحر الأبيض المتوسط كمنطقة خاصة لكونه شبه مغلق واستعمالاته كمر رئيسي للتجارة الدولية ، وللمزيد عن الخصائص الطبيعية والفيزيائية لهذا البحر ؛ تراجع : سيد فتحي الخولي ، الأبعاد الاقتصادية لأمن الموارد البحرية ، دار النشر للمركز العربي للدراسات بالرياض ، طبعة 1990 ، السعودية ، ص 56 ، 57 .

<sup>4</sup> – من بين المشاريع البيئية الأرومتوسطية : برنامج أفاق 2020 لمعالجة مصادر التلوث وإدارة المياه (http://ec.europa.eu/environment/enlarg/med/horizon\_2020\_en.htm) ، المبادئ التوجيهية لتكامل البيئة والتغير المناخي ( http://www.enpi-info.eu/files/publications/172a\_guidelines\_envintegra%ADtion\_en.pdf ) ، الإدارة=

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

لبعض التشريعات البحرية ذات العلاقة بالأمن والسلامة البحريين ، كاتفاقية رأس لأنوف ( ليبيا ) لسنة 1991 للتعاون البحري المغربي<sup>1</sup>، والميثاق المغربي لحماية البيئة المعتمد سنة 1992 ، ومواثيق أخرى تمت في إطار الالتزام بمعاهدة إنشاء اتحاد المغرب العربي لسنة 1989 ، لكن يبقى التساؤل مطروحا عن مصير هذه الالتزامات في ظل التجميد الفعلي للاتحاد المغربي في السنوات الأخيرة<sup>2</sup> .

### 02 – على المستوى الداخلي

يظهر البعد البيئي لقواعد الأمن والسلامة البحريين في عدة تشريعات داخلية كتلك المتعلقة بالسياحة البحرية وحماية الساحل<sup>3</sup> ، وإنشاء مخططات لمكافحة التلوث البحري والوقاية منه<sup>4</sup> ، وإلزام ربانة

---

البيئة لبلدان الجوار المتوسطي (<http://ec.europa.eu/environment/enlarg/med/index.htm>) ، التقارب البيئي لسياسة الجوار المتوسطي ([http://ec.europa.eu/environment/enlarg/short\\_convergence.htm](http://ec.europa.eu/environment/enlarg/short_convergence.htm)) .

<sup>1</sup> – صادقت عليها الجزائر بمرسوم رئاسي 379/91 مؤرخ في 12 أكتوبر 1991 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 23 أكتوبر 1991 ، العدد 51 ، ص 2005 .

<sup>2</sup> – أنظر على سبيل المثال : المرسوم الرئاسي 54/89 ، مؤرخ في 02 ماي 1989 ، يتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة إنشاء اتحاد المغرب العربي الموقعة بمراكش يوم 17 فبراير 1989 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 03 ماي 1989 ، العدد 18 ، ص 481 .

<sup>3</sup> – على سبيل المثال : المرسوم التنفيذي 113/04 ، مؤرخ في 13/04/2004 ، يتعلق بإنشاء المحافظة الوطنية للساحل ، العدد 25 من الجريدة الرسمية الصادرة في 21/04/2004 ، والقانون 10/03 ، مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003 ، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، العدد 43 من الجريدة الرسمية الصادرة في 20 يوليو سنة 2003 ، والقانون رقم 02/02 ، مؤرخ في 05/02/2002 ، يتعلق بحماية الساحل وتنميته ، العدد 10 من الجريدة الرسمية الصادرة في 12/02/2002 ، ص 24 ، والقوانين 01/03 ، 02/03 ، 03/03 تتعلق على التوالي بالتنمية المستدامة للسياحة ، وتحديد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ ، ومناطق التوسع والمواقع السياحية ، مؤرخة في 17/02/2003 ، العدد 11 من الجريدة الرسمية الصادرة في 19/02/2003 ،...، حيث يسعى المشرع في إطار التسيير المندمج للمناطق الساحلية إلى تنظيم الأنشطة الساحلية والتوفيق بين المتطلبات البيئية والاقتصادية والأمنية...، بما في ذلك تشجيع السياحة البحرية وتنمية الصناعة السياحية الساحلية وحماية أنظمتها الإيكولوجية... ، مشار إلى ذلك في : *Boukhatmi Fatima ; Gestion intégrée des zones côtières (GIZC) , communication présentée au cours d'une journée d'études sur « la protection de l'environnement et les politiques du développement » , organisée par faculté de droit , université de Djilali Liabes, Sidi Bel Abes, 18/03/2014.*

<sup>4</sup> – بواسطة مخططات تدخل استعجالية وطنية وجهوية ومحلية للوقاية من ومكافحة تلوث البحر ( تل البحر ) ، حيث تواجه السواحل الجزائرية التلوث بكافة أنواعه ، والذي تصنف مصادره إلى أربعة ؛ أولها ناتج عن التجمعات السكانية على السواحل ، والثاني ناتج عن الصناعة ويتمثل في الملوثات الكيميائية والملوثات الإشعاعية ، والثالث يتعلق بالزراعة وما يرتبط بها من أسمدة ومخلفات عضوية حيوانية ، والمصدر الرابع يخص الاستغلال البحري وما تطرحه السفن والمنشآت البحرية ، أنظر في ذلك : مرسوم تنفيذي 264/14 ، مؤرخ في 22/09/2014 ، يتعلق بتنظيم =

السفن بالإبلاغ عن حوادث التلوث البحري المهددة للأمن والسلامة البحريين<sup>1</sup> ، وغير ذلك من الاهتمامات التشريعية<sup>2</sup> .

### الفرع الثاني : البعد الاقتصادي

يساهم الاستثمار البحري يساهم في ترقية حياة الأفراد والوصول بها إلى مستوى مقبول من الرفاهية يتحقق معها الأمن الاقتصادي للدول ، غير أن طرق الاستغلال وآثارها العكسية على النظام الإيكولوجي البحري أُنذرت بضرورة الحد من اهتلاك الموارد البحرية<sup>3</sup> .

### أولا : اهتمام قواعد الأمن والسلامة البحريين بحماية الموارد البحرية

اعترف مؤتمر ريو دي جانيرو ( البرازيل ) حول البيئة لسنة 1992 بحق الدول في استغلال مواردها البحرية إلى جانب مسؤوليتها عن عدم تسبب أنشطة الاستغلال بأضرار لدول أخرى ، ودعا إلى التعاون من أجل نظام اقتصادي دولي متوازن يوفق بين جميع المتطلبات<sup>4</sup> .

---

مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك ، الجريدة الرسمية الصادرة في 2014/10/01 ، العدد 58 ، ص 09 .

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 327/08 ، مؤرخ في 2008/10/21 ، يتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2008/11/02 ، العدد 61 ، ص 5 .

<sup>2</sup> - يراجع : *Boukhatmi Fatima, «La pollution maritime: ... , O.P.cite , p.9,10* ، وأيضا: بوكعبان العربي ، البيئة الساحلية في الجزائر بين ضرورة الحماية وضغوط التنمية ، مجلة صادرة عن مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية (LADMAR) ، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة وهران 2 محمد بن أحمد ، الجزائر ، العدد 1 ، سنة 2014 ، ص 17 إلى 27 .

<sup>3</sup> - تقرير الأمم المتحدة حول البرنامج الإنمائي لسنة 1994 ، مشار إليه في : درغوم أسماء ، مرجع سابق ، ص 41 .

<sup>4</sup> - يراجع على سبيل المثال المبادئ 02 ، 03 ، 12 ، كما نذكر بالاتفاقيات المتعلقة بالمحافظة على الموارد البحرية ، ومن بينها : الاتفاقية الدولية لحماية سمك الحوث -واشنطن- لسنة 1946 ، الاتفاقية الخاصة لصيد الأسماك وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار - جنيف - لسنة 1958 ، الاتفاقية الدولية حول التنوع البيولوجي - ريو دي جانيرو - لسنة 1992 ، الاتفاقية الخاصة باحترام الإجراءات الدولية المتعلقة بالحفاظ على موارد الصيد البحري وتسييرها من قبل سفن أعالي البحار لسنة 1993 ، الاتفاقية الدولية حول مخزونات الأسماك التي تنتقل في مختلف الأقاليم البحرية والأسماك المهاجرة الكبرى -نيويورك- لسنة 1995 ، بروتوكول قرطاجنة المتعلق بالسلامة الإحيائية للاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي لسنة 2000 .

01 – بعض مظاهر البعد الاقتصادي لقواعد الأمن والسلامة البحريين

لعبت الأعراف والمبادئ البحرية دورا بارزا في تأسيس وبلورة أحكام قانونية تستند إلى دواع تنمية وترتبط في نفس الوقت بالنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، ومن ذلك أفكار المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وتحديد عرض البحر الإقليمي ....<sup>1</sup> ، حيث يتجلى البعد الاقتصادي للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين في الكثير من الصور ، منها :

– حالات اعتبار مرور السفينة الأجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ، إذا قامت أثناء وجودها في البحر الإقليمي بتحميل أو إنزال أي سلعة أو شخص أو تداول عملة خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الضريبية أو الجمركية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة أو أي عمل من أعمال الصيد غير المشروع<sup>2</sup>

– حالة جواز أن تباشر الدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة وامتدادها القاري حقوق سيادية في ما يخص حمايتها من أشكال التعدي أو اكتشاف واستغلال ثرواتها ، وكذا اعتماد قوانين وأنظمة بشأن المرور عبر البحر الإقليمي تتناول حماية وسائل تسيير الملاحة والمنشآت والمرافق البحرية والكابلات والأنابيب وحفظ الموارد الحية للبحر ومصايد الأسماك والتصدي للتلوث البحري<sup>3</sup>.

– اعتبار الإجرام البحري من أكبر تهديدات التجارة البحرية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> – ونشير إلى أن قاعدة تحديد عرض البحر الإقليمي بثلاثة أميال ارتبطت بمبدأ المحافظة على الأمن القومي للدول حيث استندت إلى فكرة طلقة المدفع (Canon Shot Rule) للفقهاء فان بينكرشوك (Van Bynkershoek) ؛ وهي أقصى مدى كان يمكن أن تصل إليه طلقة مدفع من البحر إلى حدود الشاطئ أو بالاتجاه المعاكس ، حيث حققت – آنذاك – هذه المسافة حماية أمن الدولة من تهديد قذائف السفن المعادية ، ومع تطور الصناعة الحربية زادت منطقة البحر الإقليمي لتصل إلى حدود إثنا عشر ميل بحريا وأضيفت إليها مناطق بحرية .

<sup>2</sup> – المادة 19 الفقرتين ز ، ط من اتفاقية قانون البحار الموقعة بمونتيغويباي سنة 1982 .

<sup>3</sup> – المادة 21 الفقرات ب ، ج ، د ، وكذا المادتين 208 ، 209 من اتفاقية مونتيغويباي 1982

<sup>4</sup> – ورد في ديباجة اتفاقية SUA/2005 قوله " اعتمدت الحكومات المتعاقدة .....على التعاون ... من أجل الكشف عن أي مخاطر ...للحلول دون تعرض السفن والمرافق المستخدمة في التجارة الدولية " ، كما ذهب إلى نفس السياق بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة المكمل لاتفاقية سنة 2001 المتعلقة بمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ، المصادق عليه بالمرسوم الرئاسي 165/04 ، مؤرخ في 08 يونيو سنة 2004 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 09 يونيو 2004 ، العدد 37 ، ص4 ، بقوله في الديباجة " إن الدول الأطراف ..إذ تدرك الحاجة إلى منع ومكافحة ... صنع الأسلحة النارية ...والاتجار بها بصورة=

02 – التوفيق بين المصالح الاقتصادية المختلفة

سبب اختلاف المصالح الاقتصادية للدول والتنافس والتنازع بينها وضعية تداخل للبعد الاقتصادي للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ببقية الأبعاد ، ولعل ما يجري اليوم في مجال الصيد والقرصنة البحريين لخير مثال على ذلك .

ففي مجال الصيد البحري ؛ لم تنفع المناقشات الدولية المنطلقة سنة 1931 حول كيفية التصدي لعمليات الصيد المفرط للحيتان إلا في إنشاء اللجنة الدولية للحيتان عام 1946 ، والتي توقف مسارها أكثر من مرة عند مسائل فرعية ؛ كعدم إدراج الأسماك تحت بند الحيتان بحجة أن هذه الأخيرة ثدييات ، بل أدى تطور صناعة السفن إلى زيادة مهارات الصيادين واتساع نطاق الصيد ومضاعفة محصوله لدرجة أن كثيرا من أنواع الحيتان نفقت أو قاربت على الفناء ، وكانت النتيجة التي لا مفر منها هي ما حذر منه تقرير المعهد الدولي لمراقبة السمك الصادر في يوليو سنة 1994 بقوله : " إن الصناعة السمكية سوف تهلك في معظمها ما لم تتخذ الحكومات إجراءات صارمة ضد الصيد المفرط ، وإن إجراءات زراعة وتربية السمك في أحواض كبرى لا يتوقع أن تعوض مخزون السمك المفقود" <sup>1</sup> .

أما في مجال القرصنة البحرية فأثيرت عدة مسائل وخاصة بعد انتشارها بمحاذاة سواحل الصومال في سنوات 2006 إلى 2009 ، ومن ذلك ارتفاع تكاليف التأمين على حوادث القرصنة إلى عشرة أضعاف الأقساط التي كانت تدفع سابقا على السفن المارة في خليج عدن وقناة السويس ، وكذا تضاعف الخسائر المادية للاقتصاد العالمي بما لا يقل عن 25 مليار دولار كل سنة بسبب ازدياد وقت وتكاليف الرحلات

غير مشروعة نظرا إلى ما لتلك الأنشطة من آثار ضارة بأمن كل دولة و...العالم .. ، مما يعرض للخطر رفاه الشعوب وتطورها الاقتصادي والاجتماعي ... " .

<sup>1</sup> – أنطوني لافتون : " الموارد البحرية من أيام القدماء إلى اليوم " ترجمة عاطف أحمد ، مجلة عالم المعرفة ، مطابع السياسة ، الكويت ، عدد 314 ، ص 95 ، 96 ، ولا يعني ذلك أن المجتمع الدولي بقي مكتوف الأيدي إزاء ظاهرة الصيد البحري غير المشروع ، بل بذل جهودا نراها غير كافية ، ومن ذلك تشبيه وثائق وصكوك دولية إلى الآثار الخطيرة لعمليات الصيد المفرط ونهب الموارد البحرية ، وأثر ذلك على الأمن الغذائي واقتصاديات الدول ، ولاسيما على البلدان النامية ، أنظر على سبيل المثال : القرار رقم A/65/38 صادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة ، مرجع سابق ، وكذلك الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لسنة 2010 في المادة 17 التي نصت على تجريم اهتلاك الأحياء البحرية .



وأسعار الشحن<sup>1</sup> ، كما طرحت مسألة تحديد المستفيدين من القرصنة ، حيث تبين أن القرصنة هم الطرف الأضعف في سلسلة المستفيدين ، مقارنة مع تكاليف التأمين ومصاريف الأمن التي تتطلبها الشركات الأمنية ، بل إن نسبة كبيرة من مبالغ الفديات المدفوعة للقرصنة يشاركون فيها الممولين ورعاة الجريمة والجماعات المحلية<sup>2</sup> .

### ثانيا : منظور التشريع الجزائري

تشارك الجزائر في التجارة البحرية الدولية بثلاثة عشر ميناء منها ثلاثة خاصة بالمحروقات وثمان وثلاثون سفينة تجارية منها ثمان عشرة سفينة خزان ( *navires citernes* ) ، بالإضافة إلى سياحة ساحلية متواضعة ، حيث لم يبلغ عدد الشواطئ المسموح للنزهة خلال موسم الاصطياف لسنة 2002 سوى 275 شاطئاً ، أما الشواطئ الممنوعة فوصل عددها إلى 195 شاطئاً ؛ منها 84 يعود سبب منعه للتلوث البيئي<sup>3</sup> .

ولا ينعزل وضع البعد الاقتصادي لقواعد الأمن والسلامة البحريين بالنسبة للتشريع الجزائري عن السياق المتوسطي ، بالنظر إلى الدور الفاعل الذي يؤديه البحر المتوسط في التجارة الدولية وحجم وأهمية المبادرات التنموية بين البلدان الأورومتوسطية<sup>4</sup> ، حيث ينصب في هذه الجهود البروتوكول

<sup>1</sup> - على سبيل المثال لو غيرت السفن المفترض أن تعبر قناة السويس مسارها عبر طريق رأس الرجاء الصالح ، فإن ذلك سوف يضاعف وقت الرحلة إلى نحو ثلاثة أسابيع ، وأسعار الشحن ما بين 5 و 25 % ويزيد تكلفة استهلاك السفن العملاقة إلى نحو 750 ألف مليون دولار ، في هذا المعنى : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 55 .

<sup>2</sup> - يذكر مثلا أن الميزانية الإضافية في حكومة بونت لاند بلغت سنة 2011 ثلاثين (30) مليون دولار ، ومن الواضح أن العائدات المتأتية من القرصنة عززت الاقتصاد المحلي على الرغم من تضخم أسعار المواد الغذائية والنفط ، مشار إلى ذلك في : بيتر ج ميدلبروك ، اقتصاديات القرصنة ؛ من هم الرابحون ؟ ومن هم الخاسرون ؟ ، المؤتمر الثاني حول مكافحة القرصنة البحرية ، دبي ، دولة الإمارات العربية المتحدة ، يونيو 2012 ، نشر مؤسسة الشرق الأدنى والخليج للتحليل العسكري (إينغما) ، ص 1 إلى 6 ، محملة من الموقع التالي : [www.counterpiracy.ae](http://www.counterpiracy.ae) .

<sup>3</sup> - يراجع : *O.P.cite* , p.9 , «La pollution maritime:... , Boukhatmi Fatima , وأيضاً : كلمة السيد وزير السياحة أمام مجلس الأمة بتاريخ 15 جانفي 2003 في الجلسة المخصصة لمناقشة القانون المتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة ، مشار إليها في : بوكعبان العربي ، مرجع سابق ، ص 17 .

<sup>4</sup> - حيث أن البحر الأبيض المتوسط معبر التجارة الدولية بنحو ربع حركة الملاحة البحرية النفطية في العالم ، وبنسبة مساهمة تساوي 30% من حجم التجارة العالمية ، يشارك فيها أكثر من 450 ما بين ميناء ومرسى ، وهو أحد أهم روافد الصيد البحري الدولي ومقصداً سياحياً بعدد يصل إلى 300 مليون في الموسم السياحي الواحد ، كما تبنت الدول الأوروبية عدة مبادرات وخطط مع بقية بلدان المتوسط ؛ كمشروع سافميد 1 و 2 ( *SAFEMED* ) ، الذي رفع شعار =

الملحق باتفاقية برشلونة 1976 والمتعلق بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في حوض المتوسط (ICZM) الموقع بتاريخ 21 يناير 2008 في مدريد ، كما يتوافق هذا الأخير مع برنامج القرن 21 أو مؤتمر قمة الأرض المنعقد سنة 1992<sup>(1)</sup>.

ومن جانب آخر ؛ أصدر المشرع عدة تشريعات داخلية يتبين فيها البعد الاقتصادي لقواعد الأمن والسلامة البحريين ، كما في ميادين الاستغلال البحري والمينائي والمنجمي والجمارك والتسيير المندمج للمناطق الساحلية (GIZC)<sup>2</sup> ، فعلى سبيل المثال تعتبر المواد المعدنية والمتحجرة المتواجدة في الإقليم البحري ملكا للمجموعة الوطنية ، ولا ينبغي أن يتعارض الاستغلال المنجمي البحري مع حقوق السيادة الكاملة للدولة على هذه المواد<sup>3</sup> ، كما تعتمد فكرة التسيير المندمج للمناطق الساحلية على تدخل عدة فاعلين بريين وبحريين للتوافق مع المتطلبات البيئية والاقتصادية والأمنية ...<sup>4</sup> .

المراقبة المتكاملة من أجل بحار أكثر أمانا وسلامة ، ومشروع التعاون الفني لمكافحة التلوث البحري ومراقبة تحركات السفن ومكافحة الهجرة السرية والمخدرات ؛ والذي تقوده الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) ، وخطط وبرامج حفظ الآثار البحرية ، مشار إلى ذلك في : مفوضية المجتمعات الأوروبية ، وثيقة بعنوان : نحو سياسة بحرية متكاملة لتحقيق إدارة أفضل في حوض البحر الأبيض المتوسط ، مكتب النشر التابع للإتحاد الأوروبي ، لكسمبورغ ، سنة 2010 ، ص 6 ، ص 14.

<sup>1</sup> - أكد برنامج القرن 21 أن المناطق الساحلية تضم موائل متنوعة ومنتجة ذات أهمية بالنسبة للمستوطنات البشرية والتنمية والإعاشة المحلية ، حيث أن أكثر من نصف سكان العالم يعيشون على مساحة يصل عرضها إلى 60 كيلومتر من الشريط الساحلي أغلبهم فقراء ، ويمكن لهذا العدد أن يزداد إلى ثلاثة أرباع بحلول عام 2020 ، أنظر ذلك في : بوكعبان العربي ، مرجع سابق ، ص 13 و 14 ، وللمزيد عن التسيير المتكامل للمناطق الساحلية يرجع إلى :

*Boukhatmi Fatima ; Gestion intégrée des zones côtières (GIZC) , OP cite .*

<sup>2</sup> - على سبيل المثال : المرسوم التنفيذي رقم 01/02 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، مؤرخ في 02/01/2002 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002 ، العدد 01 ، ص 03 ، والمرسوم التنفيذي 02/02 يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البعارة لضمان أمنها ، مؤرخ في 06 يناير 2002 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 06 يناير 2002 ، العدد 01 ، ص 21 ، والمرسوم التنفيذي 199/99 يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، مؤرخ في 18 أوت 1999 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 22 أوت 1999 ، عدد 57 ، ص 6 ، القانون 07/79 ، مؤرخ في 21 يوليو 1979 ، يتضمن قانون الجمارك معدل ومتمم بالقانون 10/98 ، مؤرخ في 22 أوت 1998 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 23 أوت 1998 ، العدد 61 ، ص 3 ، القانون 05/14 ، مؤرخ في 24 فبراير 2014 ، يتضمن قانون المناجم ، الجريدة الرسمية الصادرة في 30 مارس 2014 ، العدد 18 ، ص 3 .

<sup>3</sup> - المادتين 2 ، 156 من القانون 05/14 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> - توطر فكرة التسيير المندمج للمناطق الساحلية تشريعات دولية وأخرى داخلية ، كاتفاقية برشلونة لسنة 1976 وبرتوكولاتها وخاصة بروتوكول (ICZM) المذكور ، واتفاقية التنوع البيولوجي المبرمة لسنة 1992 ، والاتفاقية =

الفرع الثالث : البعد السياسي

من المعلوم أن الدولة تتحمل بصفة أصلية مهام تحقيق الأمن والسلامة بمفهومهما الواسع ، إلا أن مسألة انحصار هذا الالتزام أو تعديه إلى أطراف أخرى مشاركة أو خضوعا يبغي أمرا نسبيا لارتباطه بظروف الدول وموقفها من مبادئ السيادة والاستقلال والشرعية .... وتأثره بمفاهيم النظام الدولي الحالي ، والذي نعت بالجديد ، وما نرى له من جدة سوى أنه شرع منطق الاستعلاء الغربي القائم على نظرة المركزية الذاتية ( *Ego - centric* ) وإقصاء الرأي المخالف ، وبدت ملامحه على مختلف النظم القانونية كمنظومة الأمن والسلامة البحريين<sup>1</sup> .

أولا : مكانة قواعد الأمن والسلامة البحريين في النظام الدولي الحالي

تكمن أهمية البعد السياسي لقواعد الأمن والسلامة البحريين في اعتباره كجزء من الإستراتيجية الوطنية لإدارة قوى الدولة وتنظيم مواردها وحماية حق الإنسان في الأمن والسلامة الجسدية ...، وذلك ضمن الأطر القانونية المراعية لمصالح الجماعة الدولية<sup>2</sup> .

01 – الأمن والسلامة البحريين كجزء من الأمن والسلام الدوليين

كشفت مواثيق دولية متعلقة بالأمن والسلامة البحريين البعد السياسي لقواعدها بما يفيد باعتبار التهديدات المحدقة بها مساسا بالأمن والسلام الدوليين ، فعلى سبيل المثال ذكرت ديباجة اتفاقية SUA/2005 أنها اعتمدت على عدة قرارات ؛ كقرار المنظمة البحرية الدولية رقم A924(22) والذي

---

العامّة لقانون البحار لسنة 1982 ، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ، والقانون العقاري 45/91 المعدل المؤرخ في 23 نوفمبر 1991 ، والقانون 10/03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، مرجع سابق ، والقانون 02/02 مؤرخ في 05 فبراير 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، مرجع سابق ، والمرسوم الرئاسي 232/98 ، مؤرخ في 18 يوليو 1998 ، يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله ، مرجع سابق ، ....، مشار إلى ذلك :

*Boukhatmi Fatima ; Gestion intégrée des zones côtières , OP.cite P11,12,13.*

<sup>1</sup> – أنظر في هذا المعنى : مسعود شعنان ، مقال بعنوان : حقوق الإنسان بين عالمية القيم وخصوصية الثقافات وعلاقة ذلك بالعولمة ، مجلة الفكر ، العدد 08 ، جامعة بسكرة ، الجزائر ص 237 .

<sup>2</sup> – مقتبس عن : تقرير التنمية البشرية لعام 1994 التابع لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ، ترجمة مركز دراسات الوحدة العربية ببيروت ، لبنان ، سنة 1994 ، ص 32 وما بعدها.

يدعو الدول إلى تعديل وتنقيح النظم القانونية التقنية المتعلقة بأمن السفن والموانئ لمواجهة المخاطر الأمنية والإرهاب ، وقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 60/49 المؤرخ في 09 ديسمبر 1994 والمتضمن التأكيد الرسمي على إدانة الإرهاب وخطره على الأمن والسلم الدوليين ، وقراري مجلس الأمن رقم 1368 و1373 لسنة 2001 والمتعلقين بمهام ومسؤوليات الدول في التصدي والاستعداد لمواجهة الهجمات الإرهابية ، وقرار مجلس الأمن أيضا رقم 1540 لسنة 2004 والخاص بحث الدول على اتخاذ تدابير فعالة إضافية للحيلولة دون انتشار الأسلحة النووية والكيميائية والبيولوجية ووسائل إيصالها...<sup>1</sup> .

## 02 – أثر النظام الدولي الجديد على قواعد الأمن والسلامة البحريين

لم يختلف أطراف المجتمع الدولي كثيرا بشأن متطلبات الأمن والسلامة البحريين من خلال سعيهم للالتزام بها ، إلا أن الدول الغربية وخاصة مجموعة حلف الأطلسي تبنت مواقف انفرادية أدت إلى مضاعفة التهديدات ، ومثال ذلك إعلان الولايات المتحدة الأمريكية دعمها للتحالف من أجل استعادة السلام ومكافحة الإرهاب (ARPCT) ، الذي شكله أمراء الحرب ضد اتحاد المحاكم الإسلامية في فيفري سنة 2006 ، فأدى ذلك إلى تزايد أعمال القرصنة وخاصة ضد السفن الأمريكية بدافع الانتقام من الموقف الأمريكي<sup>2</sup> .

لقد تأثر النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بعد الحرب الباردة بتداعيات النظام الدولي الجديد المتمثلة في انهيار مفهوم الدولة القومية وتعاضم مخاطر التهديدات البحرية الطبيعية والإجرامية وتمكنهما من اختراق الحدود السياسية للدول ...، واجتياح مصطلح العولمة عالم السياسة بعد أن نجحت فكرة تسويقه لعالم الاقتصاد بتعميم مبدأ اقتصاد السوق والمنافسة الحرة ، حيث أغرقت الساحة السياسية بمفاهيم التعددية والديمقراطية والحرية الشخصية والحكم الراشد ... ، وهي مصطلحات مرنة

<sup>1</sup> – وأيضا على سبيل المثال العبارة التالية " وفي قرار مجلس الأمن 1874(2009) أعلن المجلس أنه إذ يؤكد ... أن انتشار الأسلحة النووية والكيميائية ... يشكل تهديدا للسلام والأمن الدوليين ، ويدعو الدول إلى اتخاذ التدابير لمنع نقل مثل هذه الأسلحة ...عن طريق البحر " ، أنظر ذلك في إلى تقرير الأمين العام رقم (A/64/66/Add.1) ، موجه للجمعية العامة للأمم المتحدة ، مرجع سابق ، ص 52 ، وكذلك العبارة : " وإذ يقرر أن حوادث القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال ... لا تزال تشكل تهديدا للسلام والأمن الدوليين " ، أنظر ذلك في إلى تقرير الأمين العام رقم (S/2009/146) موجه لمجلس الأمن ، مرجع سابق ، ص 4 .

<sup>2</sup> – مشار إلى ذلك في : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 52.

تم توجيهها لخدمة مصالح القوى الفاعلة في الجماعة الدولية بشكل يحو خصوصيات الأمم المستضعفة ويمكن لهذه القوى من بسط جناح الحماية السياسية والعسكرية على النظام الدولي ككل ، ومن ثم تأطير قواعد الأمن والسلامة البحريين بترتيبات لا تقتصر على سلطة الدولة الوطنية بل بمشاركة أدوات تحتمي بالمظلة الغربية كالأفراد والجمعيات المدنية والتكتلات الأكاديمية والعسكرية ..<sup>1</sup> .

### ثانيا : الاستغلال السياسي لأحكام الأمن والسلامة البحريين

تعتبر الدول المتدخلة في المناطق البحرية التي عرفت مشاكل أمنية المستفيد الوحيد من موافقها ، حيث استطاعت أن تكسب مواقع جديدة وتتحكم عن قرب في الممرات المائية ، وهو ما يثير الشكوك حول ما إذا كانت هذه المواقف تعبر عن استغلال سياسي لمبادئ الأمن والسلامة البحريين ، ووجدت في الأعمال الإجرامية المسوغ لتحقيق مآربها ، ومن ثم ضرورة تبيين موقف المشرع منها

### 01 – تحكم المصالح الفردية للدول

إن المتأمل لمسار ونطاق اهتمام المنظومة القانونية للأمن والسلامة البحريين يدرك أن منطق الإخضاع (*subordination*) فرض نفسه على النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين فأصبح الجميع ملزما بتطبيق قرارات دول النادي البحري وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية ، فقد شهدت الملاحة البحرية أحداثا خطيرة كان يمكن أن تؤرخ لقواعد ثابتة في منظومة الأمن والسلامة البحريين ، لكن تم تجاهلها ومرت كأنها لم تكن ، ومثال ذلك انفجار آبار النفط في الجزء الأمريكي من خليج المكسيك خلال سنة 2010 ، والذي نتج عنه تسرب 16 مليون لتر من النفط ، وخسارة مالية تراوحت بين 2.5 و3 مليار دولار ، وحادثة تلويث إسرائيل أثناء حربها مع حزب الله سنة 2006 للسواحل اللبنانية بأكثر من 19 مليون لتر من النفط<sup>2</sup>، وبالمقابل كان الموقف القانوني مبالغاً فيه بالنسبة لحوادث أخرى كحادثة خطف السفينة (*Achille lauro*) سنة 1985 من طرف ثوار فلسطينيين ، حيث تمخض عنها إصدار معاهدة تجاوزت الأثر السياسي المرتبط بهذه الحادثة ، وهي اتفاقية (SUA/88) وبروتوكولها

<sup>1</sup> – أنظر على سبيل المثال ما قلناه سابقا بخصوص ظروف وطريقة إصدار والمصادقة على المدونة الدولية للأمن والسلامة البحريين (*code ISPS*) ، وكذلك في هذا المعنى : مسعود شعنان ، مرجع سابق ، ص 243.

<sup>2</sup> – أنظر الموقع الإلكتروني التالي : <http://www.euromedcp.eu/index.php? Option=> : مرفوع بتاريخ : 23 يونيو 2010 على الساعة 18 و25 دقيقة. *com\_content&view=article&id=633*

(SUAPORT) ، ونفس الرأي نراه ينطبق على مدونة (ISPS) ، والتي ربط إبرامها بأحداث لا علاقة لها بالملاحة البحرية وهي أحداث الحادي عشر من سبتمبر سنة 2001<sup>(1)</sup>.

## 02 – المشرع بين الانقياد والمشاركة

من خلال مصادقة المشرع الجزائري على الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وانعكاسات السياسة الداخلية المتبعة ؛ يمكن القول أن المشرع حاول أن يساير توجهات النظام الدولي الجديد مع الالتزام قدر الإمكان بمبادئ المحافظة على المصلحة الوطنية واحترام الدستور والعلاقات الحسنة مع جميع الدول واستقلالها بشؤونها الداخلية ، ومع ذلك يطرح التساؤل حول التبرير القانوني والمنطقي من التعاون الدولي في مجال الأمن والسلامة البحريين مع كيانات سياسية تصنف في خانة الأعداء وتمنع القوانين الداخلية التعامل معها ، مثلما هو الحال في مصادقة إسرائيل ودول عربية منها الجزائر على بروتوكول مراقبة السفن الأجنبية الزائرة للموانئ بين الدول المتوسطية والموقع في 11 جويلية سنة 1997 بمالطا<sup>2</sup>.

## الفرع الرابع : البعد الاجتماعي والإنساني

لا ينعزل النشاط الإنساني عن جملة التفاعلات الاجتماعية المتولدة من حركية المجتمعات وعلاقاتها البينية ، فليست الأنشطة البحرية مجرد حركات آلية بواسطة السفن للسلع والأشخاص ولا انتقال عبر سواحل البحر أو غوص في أعماقه فحسب ، وإنما تبادل للأفكار وصهر للثقافات وتلاقح للتقاليد على نطاق واسع ومتشعب بحسب تنوع وتعقيد الأنشطة البحرية ذاتها ، ومن ثم تتجلى أهمية مراعاة النظم القانونية – كقواعد الأمن والسلامة البحريين للظواهر الاجتماعية وخلفياتها .

<sup>1</sup> – بات معروفا أن السياسة الغربية استغلت هجمات الحادي عشر من سبتمبر والأحداث المشابهة في كسب تأييد دولي للحرب على الإرهاب من منظور غربي يعتمد على مقاربة تعاونية ممزوجة بالتبعية والانقياد ؛ تأخذ بعين الاعتبار مصلحة السياسة الغربية وتستعمل أدوات عسكرية منمقة بما تقتضيه الخطط من مؤثرات ناعمة كالتنمية والديمقراطية والحكم الراشد وحقوق الأقليات وما إلى ذلك ، حيث فعل الحلف الأطلسي المادة الخامسة من ميثاق التأسيس ، والمتعلقة باعتبار أي عدوان على إحدى الدول الأعضاء في الحلف يمثل عدوانا على بقية الأعضاء ، ولم تخف الدول الفاعلة في النظام الدولي رغبتها في الهيمنة ورسم سياسات الدول مركزة على دول الجنوب عموما وخاصة الدول العربية ، من خلال استراتيجية " شن الحرب على الإرهاب العالمي " .

<sup>2</sup> – مرسوم رئاسي رقم 58/2000 ، مؤرخ في 13 مارس 2000 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 15 مارس 2000 ، العدد 13 ، ص 10 .

أولاً : الحقوق الاجتماعية والإنسانية لعمال البحر

في خضم تفاعلات العلاقات المرتبطة بالأنشطة البحرية حاول النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين أن يولي العناية اللازمة للجوانب الاجتماعية والإنسانية للمخاطبين بأحكامه ، وبالتوافق مع الأسس التجارية المميزة لمعظم الأنشطة البحرية ودواعي الأمن المفترضة ، إذ لا يمكن تحقيق الأمن والسيادة والاستقلال إلا إذا بضمان حداً أدنى من العدالة الاجتماعية وحقوق الإنسان<sup>1</sup> .

01 – الاهتمام المبكر بحقوق البحارة

ظهر مبكراً اهتمام التشريع البحري بالمطالب الاجتماعية والإنسانية للمتعاملين البحريين ، حيث أنشئ لتحقيق هذا الغرض منظمة العمل البحري (OIT) سنة 1919 ، والتي يرجع لها الفضل في تأسيس نظام حماية اجتماعية لعمال البحر ، من خلال إصدارها لعدة توصيات وقرارات وإشرافها على توقيع اتفاقيات دولية كثيرة صادق على معظمه المشرع الجزائري ؛ كالاتفاقية رقم 9 لسنة 1920 المتعلقة بالتسهيلات لإيجاد أعمال لأطقم السفن ، والاتفاقية رقم 22 لسنة 1926 بشأن عقود استخدام البحارة ، والاتفاقية رقم 29 لسنة 1930 الخاصة بالتصدي للعمل الجبري ، والاتفاقية رقم 55 لسنة 1936 بشأن مسؤولية صاحب السفينة في حالات مرض البحارة أو إصابتهم أو وفاتهم ، والاتفاقية رقم 56 لسنة 1936 بشأن التأمين الصحي للبحارة ، والاتفاقيتين رقم 70 و71 لسنة 1946 المتعلقة على التوالي بالضمان الاجتماعي للبحارة ومعاشاتهم ، والاتفاقية رقم 87 لسنة 1947 بخصوص الحرية النقابية وحماية حق التنظيم ، والاتفاقية رقم 97 لسنة 1949 المتعلقة بالهجرة والعمل ، والاتفاقية رقم 98 لسنة 1949 الخاصة بحق التنظيم والمفاوضة الجماعية ، والاتفاقية رقم 100 لسنة 1951 المتعلقة بحق المساواة في الأجور ، والاتفاقية رقم 143 لسنة 1953 بخصوص حماية العمال المهاجرين ، والاتفاقية رقم 105 لسنة 1957 المتعلقة بإلغاء العمل الجبري ، والاتفاقية رقم 111 لسنة 1958 بخصوص مكافحة التمييز في الاستخدام والمهنة ، والاتفاقية رقم 138 لسنة 1973 المتعلقة بالحد

<sup>1</sup> – يرى غالتونغ *Galtung* أن قضايا الأمن القومي ليست بمعزل عن المؤثرات الاجتماعية التي تخلق حالة من اللاتعاون والتمرد الجماعي العام ، مشار إلى ذلك في : العايب أحسن ، مرجع سابق ، ص 12 ، 13 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

الأدنى لسن العمل ، والاتفاقية رقم 147 لسنة 1976 الخاصة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية ، والاتفاقية رقم 182 لسنة 1999 للتصدي لعمالة الأطفال ، ...<sup>1</sup>.

### 02 – اتفاقية (MLC/2006) ، ميثاق حقوق البحارة

تعتبر اتفاقية العمل البحري (MLC) المترتبة عن الدورة رقم 94 لمؤتمر العمل البحري بتاريخ 08 فبراير 2006 ، من أهم اتفاقيات منظمة العمل الدولية في المجال البحري ، حيث تعرف بـ "ميثاق حقوق البحارة" بسبب تضمينها أكثر من 65 معيار عمل دولي تم تبنيها وتحديثها على مدى ثمانين (80) عاما قبل إبرامها<sup>2</sup>.

تتألف اتفاقية (MLC/2006) من ثلاثة أجزاء هي المواد واللوائح والقانون ، حيث تضع المواد واللوائح الحقوق الأساسية للدول الأطراف في الاتفاقية ، ويبين القانون كيفية تطبيق اللوائح ، والتي تشمل أو تنقسم إلى : الجزء ألف (معايير ملزمة ) والجزء باء (مبادئ توجيهية غير ملزمة ) ، كما أن تغيير المواد واللوائح لا يجوز إلا من المؤتمر وفي إطار المادة 19 من دستور منظمة العمل الدولية ، بينما يمكن تعديل القانون عن طريق إجراء مبسط تقضي به المادة الخامسة عشر من الاتفاقية دون أن يمس التعديل من النطاق العام للمواد واللوائح<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> – يرى الأستاذ "Patrick Chaumette" أن الاتفاقية رقم 147 لسنة 1976 أسست لضمان رقابة اجتماعية على السفن بصرف النظر عن جنسية البحارة والسفينة ( la Convention n°147 de l'OIT assure la naissance de contrôle social ) ، مشار إلى ذلك في :  
- Amour Christian Zinsou , « le Mou d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre » , Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports , Juillet 2009 , N°1 , édition – Harmattan (Paris /France) , p.33.

<sup>2</sup> – أعضاء على اتفاقية العمل البحري لعام 2006 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد يناير 2010 ، ص 2 ، مرجع إلكتروني على شكل (pdf) محمل بتاريخ 2012/04/11 الساعة 10:07 من الموقع التالي : <http://www.aast.edu/ar> ، وللمزيد عن (MLC) لسنة 2006 يراجع : بيني هوارد ، اتفاقية العمل البحري على بعد خطورة واحدة من الحصول على الحقوق ، ترجمة عبد الله عصام ، مقال بمجلة نشرة البحارة ، صادرة عن الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) 49/60 Borough Road , London SE1 1DR , United Kingdom ، عدد 25 ، جانفي سنة 2011 ، ص 31.

<sup>3</sup> – الفقرات 1 ، 2 ، 3 ، 4 من مذكرة تفسيرية بشأن لوائح وقانون اتفاقية العمل البحري لعام 2006 .



## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

هذا ؛ ولخصت الديباجة أهم مبادئ وأسس الاتفاقية ، حيث ذكرت بأنها ؛ جسدت رغبة المجتمع الدولي في وضع صك وحيد ومتسق يدمج قدر الإمكان جميع المعايير في اتفاقيات وتوصيات العمل البحري الدولية القائمة ، وكذلك المبادئ الأساسية الموجودة في اتفاقيات العمل الدولية الأخرى ، ولاسيما <sup>1</sup> :

– اتفاقية مكافحة العمل الجبري لسنة 1930 ( رقم 29 )

– اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم لسنة 1948 ( رقم 87 )

– اتفاقية حق التنظيم والمفاوضة الجماعية لسنة 1949 ( رقم 98 )

– اتفاقية المساواة في الأجور لسنة 1951 ( رقم 100 )

– اتفاقية إلغاء العمل الجبري لسنة 1957 ( رقم 105 )

– اتفاقية عدم التمييز في الاستخدام والمهنة لسنة 1958 ( رقم 111 )

– اتفاقية الحد الأدنى للسنة لسنة 1973 ( رقم 138 )

– اتفاقية أسوأ أشكال عمل الأطفال لسنة 1999 ( رقم 182 )

كما بينت الاتفاقية في موادها الستة عشر أهم الأحكام المتعلقة بموضوعها ، من خلال تخصيص عنوان لكل مادة باستثناء المادتين 11 و12 اللتين ضممتا تحت عنوان واحد ، حيث رتبنا العناوين طبقاً للمواد كالاتي : التزامات عامة ، التعاريف ونطاق التطبيق ، المبادئ والحقوق الأساسية ، حقوق الاستخدام والحقوق الاجتماعية للبحارة ، مسؤولية التنفيذ واحترام الأحكام ، اللوائح والجزاء ألف وباء من القانون ، التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة ، الدخول حيز النفاذ ، النقض ، أثر الدخول حيز النفاذ ، وظائف الإيداع ( المادة 11 والمادة 12 ) ، اللجنة الثلاثية الخاصة ، التعديلات على هذه الاتفاقية ، التعديلات على القانون ، النصوص ذات الحجية .

أما بالنسبة للوائح والقانون ؛ فقد جمعت أحكامهما تحت الأبواب الخمسة التالية :

الباب الأول : الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن

الباب الثاني : شروط الاستخدام

الباب الثالث : أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه والغذاء وتقديم الوجبات

الباب الرابع : الحماية الصحية والرعاية الطبية والرفاهة وحماية الضمان الاجتماعي

الباب الخامس : التقيد والإنفاذ

<sup>1</sup> – هذه الفقرة مقتبسة من ديباجة اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

هذا ؛ ويتضمن كل باب مجموعات من الأحكام تتعلق بحق أو مبدأ معين ( أو تدابير إنفاذ في الباب الخامس ) ، وترقيم المجموعات متناسق في كل باب ، فعلى سبيل المثال تتألف المجموعة الأولى في الباب الأول من اللائحة 1 – 1 والمعيار ألف 1 – 1 والمبدأ التوجيهي باء 1 – 1 وجميعها يتناول الحد الأدنى للسن ، ثم المجموعة الثاني وهكذا بشأن بقية الأبواب<sup>1</sup> ، كما أُرِدفت الاتفاقية بملاحق أشير إليهم بالعناوين التالية : الملحق ألف 5 – أولاً ؛ ويبين ظروف عمل ومعيشة البحارة التي يجب على دولة العلم أن تقوم بالتفتيش عليها وإقرارها قبل الترخيص للسفينة ، الملحق ألف 5 ثانياً تحت عنوان شهادة العمل البحري ؛ وينبه إلى إرفاق هذه الشهادة بإعلان التقيد بشروط العمل البحري ، الملحق ألف 5 ثالثاً بعنوان عناصر عامة تخضع لتفتيش معمق من قبل موظف مخول في دولة الميناء يضطلع بعملية تفتيش برسم المعيار أ – 5 – 2 – 1 ، الملحق باء 5 أولاً بعنوان نموذج لإعلان وطني –

ويذكر أن مجموع الدول المصادقة على اتفاقية (MLC) بلغ إلى غاية سنة 2010 عشرة دول تمثل حمولة أساطيلها %46 من حجم أسطول الشحن البحري العالمي ، حيث يشترط لنفاذها – حسب مادتها الثامنة – مضي 12 شهر من تصديقها من قبل 30 دولة تمثل على الأقل %33 من حجم أسطول الشحن العالمي الإجمالي ، أي أن النصاب النسبي لنفاذ الاتفاقية اكتمل بخلاف النصاب العددي ، ويقدر

<sup>1</sup> – تشير إلى أنه يندرج تحت كل باب عدد من اللوائح على النحو التالي :

في الباب الأول : الحد الأدنى للسن ، الشهادة الطبية ، التدريب والمؤهلات ، التعيين والتوظيف

في الباب الثاني : عقود الاستخدام البحري ، الأجور ، ساعات العمل وساعات الراحة ، الحق في الإجازة ، الإعادة إلى الوطن ، تعويض البحار عند فقد السفينة أو غرقها ، الأطقم ، التطور الوظيفي وتنمية المهارات وفرص الاستخدام للبحارة .

في الباب الثالث : أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه ، الغذاء وتقديم الوجبات

في الباب الرابع : الرعاية الطبية على متن السفن وعلى البر ، مسؤولية ملاك السفن ، حماية الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث ، الوصول إلى مرافق الرعاية على البر ، الضمان الاجتماعي

في الباب الخامس : مسؤوليات دولة العلم ، مبادئ عامة ، اعتماد المنظمات المعترف بها ، شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري ، التفتيش وتنفيذ أحكام الاتفاقية ، إجراءات الشكاوى على متن السفن ، الحوادث البحرية ، مسؤوليات دولة الميناء ، التفتيش في الموانئ ، إجراءات معالجة شكاوى البحارة على البر ، مسؤوليات الممون باليد العاملة

البعض سنة 2012 لدخولها حيز التنفيذ ، خاصة بعد إدراج بعض أحكام اتفاقية العمل لسنة 2006 ضمن قانون الجماعة الأوروبية ، ودعوة الأمم المتحدة الدول للانضمام إليها<sup>1</sup> .

### ثانيا : مدى التوفيق بين المطالب الأمنية والمطالب الاجتماعية والإنسانية

بسبب ظروف وطبيعة النشاطات البحرية يصعب تحقيق الانسجام بين قواعد الأمن والسلامة البحريين من ناحية مراعاتها للجوانب الاجتماعية والإنسانية ، خاصة بمناسبة تنفيذ تشريعات مكافحة الجريمة والإرهاب وما يرافق ذلك من إجراءات أمنية صارمة قد يؤدي تطبيقها بشكل خاطئ إلى تنامي مشاكل الاحتيال البحري والقرصنة والهجرة غير الشرعية وردود الفعل العنصرية<sup>2</sup> .

### 01 — عدم تناسب الحلول الأمنية مع مبادئ التعامل الإنساني

لم يتم التعامل بإنسانية في الكثير من المشاكل الأمنية التي عرفتها الساحة البحرية ، ومن ذلك المواجهة الشرسة لمشاكل الهجرة غير الشرعية ، حيث ترفض الدول تلبية مطالب المهاجرين بعد أن ترحمهم أمواج البحر بل ولا تعاملهم كمنكوبين على الأقل ، فيحشدون في مجتمعات بشرية شبيهة بمعتقلات عسكرية تنعدم فيها أبسط حقوق المعيشة والعلاج والتعلم<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> — بيني هوارد ، مرجع سابق ، ص 31 ، وكذلك ( التوجيه الأوروبي رقم : 2009/13/EC ، صادر في فبراير سنة 2009 ، وقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (A/RES/63/111) ، مشار إلى ذلك في : مكتب العمل الدولي : تقرير رقم : Ar.doc - [2010-03-10]- ILC99-I(A) ، مرجع سابق ، ص 35 .

<sup>2</sup> — أنظر القرار 187/58 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة ، والذي يوجب على الدول أن تضمن خضوع أي تدابير لمكافحة الإرهاب لالتزاماتها بمقتضى القانون الدولي ، ولاسيما القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني والقانون الدولي للاجئين .

<sup>3</sup> — ليس أدل على ما نقول من المأساة التي عاشها في بداية شهر فبراير سنة 2007 ما يقارب 400 مهاجر سري في المياه الدولية قبالة سواحل موريتانيا على متن السفينة بحرية 01 ، والتي عاش ركابها قرابة أسبوع دون غوث يذكر بعد أن حصل عطب في هذه الباخرة الممتلئة بضاعة بشرية ، والسبب أن كل من إسبانيا وموريتانيا كانتا ترفضان إيواء هؤلاء المهاجرين بحجة عدم وقوع هذه المأساة في المياه الخاضعة لاختصاصهما ، إلا إن الحكومة الموريتانية غيرت موقفها مؤقتا بعد أن تلقت دعما ماديا من الحكومة الإسبانية يقدر بـ 650 ألف يورو لإحكام حدودها والتصدي بطريقة أكثر نجاعة للهجرة السرية ، حيث قبلت موريتانيا إيواء هؤلاء المنكوبين لفترة قصيرة قبل أن تتوقف عملية الإغاثة بسبب الظروف القاسية لركاب البحرية 01 على الأراضي الموريتانية ، أنظر : زياد كريشان ، مقال بعنوان الهجرة السرية إلى أوروبا : المعذبون في البحر ، مجلة الإنساني ، تصدر عن اللجنة الدولية للصليب الأحمر الدولي (ICRC) ، القاهرة ، مصر ، ربيع 2007 ، العدد 39 ، ص 35 .

كما نلاحظ أن الحديث عن مكافحة الإجرام البحري اكنفى بتعداد الصور الإجرامية ولم يتطرق لتوحيد وسائل حماية الملاحة البحرية والأطر القانونية لمتابعة المجرمين ومحاكمتهم ، وهو ما كان محل خلاف بين التشريعات الداخلية في تدافع الاختصاص القضائي ، ولجوء الشركات البحرية إلى ابتداع حلول ذاتية للتصدي للجريمة ، كتخصيص مخابئ بالسفن للأشخاص المعرضين للجريمة كالقرصنة وتسليح البحارة والاستعانة بشركات أمنية ....، ومن ثم ترك مسؤولية حماية البحارة للبحارة أنفسهم بل وأحيانا تتحمل عائلاتهم دفع الفدية للمجرمين<sup>1</sup> .

## 02 – مدونة ISPS وحقوق الإنسان

تصدرت المقاربة الأمنية بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 التشريع البحري ، وكان من نتائجها إدراج العامل الأمني في النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، غير أن ذلك طرح مسألة احترام حقوق البحارة الاجتماعية والإنسانية<sup>2</sup>، فعلى سبيل المثال أرفقت الولايات المتحدة الأمريكية تطبيق مدونة ISPS بتدابير أمنية مشددة ؛ تقضي بمنع الطاقم البحري من مغادرة السفن بعد رسوها دون استظهار تأشيرة أو إذن دخول ينمخ من دائرة الهجرة بصفة فردية وحسب جنسية البحار ، وهو ما أتاح التمييز بين أفراد الطاقم متعددي الجنسيات ، وحرّم بعضهم من ملاقاتة ذويهم وكذا عدم استفادتهم من الخدمات المعهودة خارج السفن ؛ كالرعاية الصحية واستعمال الهاتف ... ، ولم تخفف الولايات المتحدة تدابيرها الأمنية إلا بعد ضغط النقابات المهنية والحقوقيين ، حيث وافقت سنة 2010

<sup>1</sup> – ونشير إلى محاولة الأنتربول خلق هيكلية مركزية للتحقيق في القرصنة والتخفيف من معاناة طواقم السفن الذين يتم استدعاؤهم لتقديم شهاداتهم ، وتمسك بعض المحاكم باختصاص ملاحقة القرصنة كمحاكم هولندا والولايات المتحدة وصقلية وكينيا واليمن ، كما نشير أيضا إلى واقعة البحارة الدانمركيين الأربعة ، الذين كانوا على متن السفينة ( دانكيا وايت ) عندما اختطفهم قرصنة صوماليين عام 2007 لمدة 83 يوما ، حيث لم يعد يعمل منهم سوى بحار واحد بينما توفي الثاني وأصيب الثالث بمرض نفسي ، وترك الآخر العمل البحري ، وزاد من سوء وضعيتهم رفض المحكمة الدنمركية عام 2010 مطالبهم بالتعويض... ، أنظر ذلك في : مجلة نشرة البحارة : "مطالبات بإنهاء القرصنة بالإضافة إلى إرشادات علمية للتعامل مع المشكلة" ، مقال من نشر هيئة التحرير ، عدد25 ، جانفي 2011 ، مرجع سابق ، ص 13 إلى 19 .

<sup>2</sup> – يتزايد القلق والاهتمام في المناقشات الدولية الجارية حاليا بشأن الخطر من احتمال وضع تشريعات تقيد حقوق الإنسان بشكل مفرط وواسع النطاق ، لأنه لا يمكن تحقيق العدالة عبر وسائل غير عادلة ، واستمرار الظلم والقهر يبقى على دوافع العنف ، بل يمكن أن يكون أكثر قسوة ... ، أنظر ذلك في : ستيفان تريشسل ، حدود تشريعات مكافحة الإرهاب في القانون الدولي : هجمات الحادي عشر من سبتمبر ، نشرة الأمن والإرهاب ، مركز الخليج للأبحاث ، عدد 2 ، أبريل 2006 ، الإمارات العربية المتحدة ، (موقع المجلة : [www.grc.ae](http://www.grc.ae)) .

على بناء محطات شاطئية لتقديم الرعاية الاجتماعية والصحية التقليدية للبحارة أو تلقيها على متن السفن ودون مقابل<sup>1</sup> .

وبعد أن رأينا بأن تأسيس النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ارتبط بتطور الأنشطة البحرية ومخاطر الحوادث الطبيعية ، إلا أن تهديدات الإجرام البحري وسعت نطاق اهتمامات هذا النظام لتحقيق الأمن البحري مما أثرى مضمونه واستحث في نفس الوقت على الاهتمام بتوحيد القواعد القانونية عبر الإطار الإتفاقي والمؤسسي ، وهو ما سنتناوله في الفصل الموالي .

---

<sup>1</sup> - وفي مواضع أخرى يجري استبدال العمالة الوطنية بأخرى أجنبية رخيصة ، ويجبر الطاقم البحري على القيام بغير مهامه الحقيقية كأعمال الرصيف والتنزيل والتحميل والمناولة ، كما هو حال السفينة الإسبانية أوداكي التي ثبت أن تجهزها يكلف الطاقم بالقيام بأعمال التربيط في بعض الموانئ الأوروبية ، وشركة سيتينا لاينز التي تستخدم بحارة أجانب من الفلبين ، تدفع لكل منهم اثنين (02) أورو عن ساعة عمل ، أنظر ذلك في : مجلة نشرة البحارة ، العدد 25 لسنة 2011 ، مرجع سابق ، ص 32 ، 35 .

## الفصل الثاني : الإطار التوحيدي والمؤسساتي للأمن والسلامة البحريين

تتعرض الأنشطة البحرية وما يرتبط بها من أشخاص ومحيط ووسائل وهيئات إلى تهديدات خطيرة يمتد أثر أغلبها إلى ما وراء حدود المناطق البحرية الواقعة فيها ، وهو ما يفترض العمل على الحد من تلك المخاطر بكافة الإمكانيات القانونية والمادية ، حيث شكلت هذه الخاصية أبرز دوافع تشارك الأسرة الدولية لتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين ، والتي كللت بتشكيل نظام قانوني تجلى فيه الطابع الدولي التوحيدي وساهم في إيجاده ومتابعته مؤسسات وتنظيمات المجتمع الدولي

وبناء عليه ؛ يتطلب الحديث عن الإطار التوحيدي والمؤسساتي للنظام القانوني للأمن والسلامة والأمن البحريين ، استعراض جهود التوحيد الدولية لأحكام الأمن والسلامة البحريين كمبحث أول ، ثم التطرق لآليات المتابعة والتفعيل في المبحث الثاني .

## المبحث الأول: جهود التوحيد الدولي لقواعد الأمن والسلامة البحريين

في ظل تداخل وتكامل العلاقة بين الأمن البحري والسلامة البحرية وتنوع وتعدد اهتمامات وأبعاد النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ؛ اتخذت جهود التوحيد الدولي لقواعد هذا النظام أشكالاً متعددة تبعا لتطور الأنشطة البحرية والمخاطر المصادفة لها ، مما أثرى مضمونها بالكثير من المفاهيم المبادئ العرفية النابعة عن روح التضامن الدولي والشعور بواجب الالتزام بها .

### المطلب الأول : أشكال التوحيد الدولي لأحكام الأمن والسلامة البحريين

مع ما تمثله الاتفاقية العامة لقانون البحار المبرمة بمونتيغوباي في 10 ديسمبر 1982 والتي حازت نفاذا واسعا لدى دول العالم ، حيث تعتبر الإطار القانوني الذي ينبغي أن تنفذ من خلاله جميع صكوك القانون الدولي للبحار ، ومنها المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين ، نلاحظ أن المجتمع الدولي بذل جهودا حثيثة لتوحيد الأحكام القانونية للأمن والسلامة البحريين ، مثلما تبرزه الأشكال المختلفة لهذه الجهود والتي تدرجت ما بين جهود شاملة لمعظم دول ( الفرع الأول ) إلى جهود إقليمية ( الفرع الثاني ) وأخرى ثنائية ( الفرع الثالث ) ، إلى جانب المبادرات الميدانية التي ظهرت في مذكرات التفاهم ( *les Mémoires* ) ( الفرع الرابع ) ، ومواقف التشريعات الداخلية ( الفرع الخامس ) .

### الفرع الأول : الجهود الشاملة

تعتبر الاتفاقيات الشاملة من أهم أشكال التوحيد الدولي لأحكام الأمن والسلامة البحريين ، حيث نلاحظ أن منها ما يختص مباشرة بالموضوع ومنها ما يتناول بعض جوانبه ، ومن أهم تلك الاتفاقيات نذكر<sup>1</sup> :

— اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر ( *SOLAS* ) بتعديلاتها وملاحقها<sup>2</sup>

<sup>1</sup> — ننبه إلى أن هناك اتفاقيات أشرنا سابقا إلى مصادقة المشرع الجزائري عليها ، ومن ثم فلا حاجة إلى الإحالة إلى ذلك مرة ثانية .

<sup>2</sup> — لا يعني عدم مصادقة المشرع على التعديلات أنها لا تنفذ في حق الجزائر ، بل هي نافذة بموجب مبدأ الموافقة الضمنية طبقا للمادة الثامنة من الاتفاقية .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

— اتفاقية مستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر (STCW) لسنة 1978 وتعديلاتها .

— معاهدات حماية البيئة البحرية من التلوث ، وأهمها اتفاقية الوقاية من التلوث الناجم عن السفن (MARPOL) لسنة 1973 وبروتوكولاتها ، واتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت لسنوات (1969 ، 1971 ، 1992 ....) ، واتفاقية بازل بشأن التحكم في النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود وتعديلاتها<sup>1</sup> ....

— اتفاقيات المتطلبات التقنية للسفن والاتصالات البحرية كاتفاقية خطوط الشحن (ILL) لسنة 1966 واتفاقية خطوط الحمولة لسنة 1974 ، واتفاقية المعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية لسنة 1976<sup>2</sup> ، واتفاقية إنشاء المنظمة الدولية للاتصالات البحرية عبر الأقمار الاصطناعية لسنة 1976 (INMARSAT)<sup>3</sup> ، واتفاق التشغيل المتعلق بهذه الأخيرة الموقع في نفس السنة والمعدل سنة 1998<sup>(4)</sup> .

— اتفاقيات مكافحة الجريمة البحرية كاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (SUA) لسنة 1988 المعدلة ، وبروتوكولها المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري لسنة 1988 ، وكذا اتفاقية باليرمو لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 وبروتوكولاتها ، واتفاقية فيينا لسنة 1988 الخاصة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية<sup>5</sup> ....

<sup>1</sup> — صادق المشرع الجزائري على اتفاقية بازل بالمرسوم الرئاسي 158/98 ، مؤرخ في 16 ماي 1998 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 19 ماي 1998 ، العدد 32 ، ص 3 ، كما صادق على مقررات تعديل الاتفاقية المعتمدة في الاجتماع الثالث المنعقد بجنيف في 22 سبتمبر 1995 ؛ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 170/06 مؤرخ في 22 ماي 2006 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 28 ماي 2006 ، العدد 35 ، ص 3 .

<sup>2</sup> — صادق عليها المشرع بالمرسوم الرئاسي 134/06 مؤرخ في 10 أبريل 2006 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 12 أبريل 2006 ، العدد 23 ، ص 04 .

<sup>3</sup> - Organisation Internationale de télécommunications Maritime par Satellites / International Maritime Satellite Telecomm Organisation (INMARSAT).

<sup>4</sup> — صادقت الجزائر على الاتفاقيتين بمرسوم رئاسي 178/90 ، مؤرخ في 16 يونيو 1990 ، وعلى بروتوكولي التعديل الموقعين بلندن في 24 أبريل 1998 ، بمرسوم رئاسي 369/01 مؤرخ في 13 نوفمبر 2001 ، الجريدة الرسمية صادرة بتاريخ 21 نوفمبر 2001 ، عدد 70 ، ص 3 .

<sup>5</sup> — مصادق عليها بتحفظ بموجب مرسوم 41/ 95 ، مرجع سابق .



## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

- معاهدات تنظيم الاستغلال البحري وخاصة ما يتعلق بالمجالات التالية :
- اتفاقيات النقل البحري للأشخاص ؛ كاتفاقية نقل المسافرين بحرا وبروتوكولها الموقعتين ببروكسل في 29 أبريل 1961 ، واتفاقية نقل أمتعة المسافرين بحرا الموقعتين ببروكسل في 27 ماي 1967<sup>(1)</sup>
- اتفاقيات النقل البحري للبضائع : كاتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ
- اتفاقيات الصيد البحري : كاتفاقية حفظ حوتيات البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط والمنطقة الأطلسية المتاخمة ، الموقع بموناكو في 24 نوفمبر 1996<sup>(2)</sup>
- اتفاقيات المنازعات البحرية : كاتفاقية تحديد الديون عن المطالبات البحرية لسنة 1976 ، واتفاقيتي الحجز التحفظي عن السفن ( بروكسل 1952 وجنيف 1999 )
- اتفاقيات للحوادث البحرية كاتفاقية تجنب التصادم البحري لسنة 1972 ، واتفاقية البحث والإنقاذ في البحر<sup>3</sup> .
- اتفاقيات تسهيلات الملاحة البحرية ومراقبة السفن كاتفاقية تيسير الحركة البحرية الدولية<sup>4</sup> ، واتفاقية بروكسل لسنة 1983 المتعلقة بالنظام المنسق لتعيين وترميز البضائع<sup>5</sup> .
- اتفاقيات العمل البحري كالاتفاقية رقم 108 الخاصة ببطاقة التعريف الوطنية للبحارة<sup>6</sup> ، واتفاقية العمل البحري لسنة 2006 ، والاتفاقية رقم 155 بشأن السلامة والصحة المهنتين وبيئة العمل<sup>7</sup> .

---

<sup>1</sup> — مصادق عليهما على التوالي بموجب الأمر 2/73 و الأمر 3/73 ، مؤرخين في 5 يناير 1973 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 30 يناير 1973 ، عدد 9 ، ص 150 ، ص 154 .

<sup>2</sup> — مصادق عليها بالمرسوم الرئاسي 95/07 ، مؤرخ في 19 مارس 2007 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 25 مارس 2007 ، عدد 20 ، ص 3 .

<sup>3</sup> — وقعت بهامبورغ في 27 أبريل 1979 ، وصادق عليها المشرع الجزائري بمرسوم 340/82 مؤرخ في 13 نوفمبر 1982 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 16 نوفمبر 1982 ، العدد 46 ، ص 2045 .

<sup>4</sup> — أبرمت بلندن في 9 أبريل 1965 ، ومصادق عليها بمرسوم 531/83 مؤرخ في 19 سبتمبر 1983 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 20 سبتمبر 1983 ، العدد 39 ، ص 2338 .

<sup>5</sup> — صادقت عليها الجزائر بمرسوم رئاسي 241/91 ، مؤرخ في 20 يوليو 1991 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 31 يوليو 1991 ، العدد 36 ، ص 1345 .

<sup>6</sup> — وافقت عليها المنظمة الدولية للعمل في الدورة 41 المنعقدة بتاريخ 13 ماي 1958 ، ومصادق عليها بمرسوم رئاسي 38/90 مؤرخ في 30 يناير 1990 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 31 يناير 1990 ، العدد 5 ، ص 202 .

<sup>7</sup> — انعقدت بسعي المنظمة الدولية للعمل ، وصادقت عليها الجزائر بمرسوم رئاسي 59/06 مؤرخ في ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 31 يناير 1990 ، العدد 5 ، ص 202 .

الفرع الثاني : الجهود الإقليمية

ينظر التعاون الدولي في مجال الأمن والسلامة البحريين إلى معالجة المسائل ذات الاهتمام المشترك كمكافحة التلوث البحري المتجاوز للحدود السياسية وتسهيل اتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة في القضايا الإجرامية التي تتضمن عناصر أجنبية ، حيث يطرح بعضها على المستوى الإقليمي .

ويصادفنا الكثير من الجهود الدولية الإقليمية المهتمة بموضوع السلامة الأمن البحريين ، وخاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر سنة 2001 وتوقيع اتفاقيات أمنية إقليمية ، كالاتفاقية الإقليمية لرابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي لمنع الإرهاب ، واتفاقية مجلس أوروبا بشأن منع الإرهاب ، واتفاقية البلدان الأمريكية لمكافحة الإرهاب ، والاتفاقية الأوروبية لقمع الإرهاب ، ومعاهدة التعاون فيما بين الدول الأعضاء في كومنولث الدول المستقلة لمكافحة الإرهاب ، واتفاقية رابطة أمم جنوب شرق آسيا لمكافحة الإرهاب<sup>1</sup> ، غير أن الوقوف عند ضوابط دراستنا يجعلنا نقتصر على التمثيل لبعضها على النحو الذي ذكرنا دون إهمال للاتفاقيات الإقليمية ذات العلاقة بوطننا .

وبما أن الروابط الإقليمية للجزائر متنوعة ما بين متوسطة وعربية وإفريقية أو قارية ، فقد أبرمت عدة اتفاقيات على هذا المستوى ، نذكر منها ما يلي :

أ ) – اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976 ، وقعت في مدينة برشلونة الإسبانية بتاريخ 16 فبراير 1976 ، وقد ألحقت بالبروتوكولات التالية<sup>2</sup>:

\* / بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات ، وقد وقع أيضا في برشلونة بتاريخ 16 فبراير 1976<sup>(3)</sup>.

<sup>1</sup> – النصوص الكاملة لهذه الصكوك متاحة في الموقع : [http://www.unodc.org/tldb/en/regional\\_instruments.html](http://www.unodc.org/tldb/en/regional_instruments.html)

<sup>2</sup> – مصادق عليها بالمرسوم رقم 14/80 مؤرخ في 26 يناير 1980 ، الجريدة الرسمية صادرة بتاريخ 29 يناير 1980 ، العدد 5

<sup>3</sup> – مصادق عليه بالمرسوم 02/81 مؤرخ في 17 يناير 1981 ، الجريدة الرسمية صادرة في 20 يناير 1981 ، العدد 3 ، ص 38 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

- \* / البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة ، حيث تم إبرامه بنفس تاريخ ومكان البروتوكول السابق<sup>1</sup> .
- \* / بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية ، وقع بأثينا ( اليونان ) بتاريخ 17 ماي 1980<sup>(2)</sup>.
- \* / بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته التحتية الموقع بمدريد (إسبانيا) في 14 أكتوبر 1994 .
- ب ) – اتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول إتحاد المغرب العربي ، الموقعة يومي 9 و10 مارس 1991 في رأس لأنوف بالجماهيرية الليبية<sup>3</sup>
- ج ) – الاتفاقية الإفريقية حول المحافظة على الطبيعة والموارد الطبيعية<sup>4</sup>.
- د ) – معاهدة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي المعتمدة بواغادوغو (بوركينافاسو) سنة 1999<sup>(5)</sup>.
- هـ ) – بروتوكول اتفاقية منظمة الوحدة الإفريقية لمنع الإرهاب ومكافحته المعتمد بأديس أبابا سنة 2004<sup>(6)</sup>
- و ) – الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 المعدلة<sup>7</sup> .
- ز ) – الميثاق الإفريقي للأمن والسلامة البحريين والتنمية الموقع بعاصمة دولة التوغو لومي ، بتاريخ 2016/10/15<sup>(8)</sup> .

<sup>1</sup> – مصادق عليه بمرسوم 03/81 مؤرخ في 17 يناير 1981 ، نفس الجريدة الرسمية السابقة ، ص 45.

<sup>2</sup> – مصادق عليه بمرسوم 441/82 مؤرخ في 11 ديسمبر 1982 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 11 ديسمبر سنة 1982 ، العدد 51 ، ص 3260 .

<sup>3</sup> – مصادق عليها بمرسوم رئاسي 379/91 ، مؤرخ في 12 أكتوبر 1991 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> – وقعت بتاريخ 15 سبتمبر 1968 ، وصادق عليها المشرع بمرسوم 440/82 مؤرخ في 11 ديسمبر 1982 .

<sup>5</sup> – مرسوم رئاسي رقم 282/07 مؤرخ في 23 سبتمبر سنة 2007 ، مرجع سابق.

<sup>6</sup> – مرسوم رئاسي رقم 181/07 مؤرخ في 06 يونيو 2007 ، مرجع سابق .

<sup>7</sup> – مصادق عليهما بمرسوم رئاسي 413/98 ، ومرسوم رئاسي 185/09 ، مرجعين سابقين.

<sup>8</sup> – حضر اجتماع لومي 43 دولة عضو في الاتحاد الإفريقي من بينها الجزائر ، حيث صادقت على الميثاق 21 دولة ليست من بينها الجزائر ، وهي نسبة لا تؤثر في نفاذه لأنه يشترط توقيع 15 دولة عضو ، أنظر الموقعين التاليين: =

الفرع الثالث : الجهود الثنائية

بما أن الاتفاقات الإقليمية والدولية ليست دائما توفر الأطر المناسبة والمفيدة للتعاون في مجالات التوحيد القانوني التي تنظمها ؛ كحال قواعد الأمن والسلامة البحريين ، فقد تتوفر مبررات للتعاون في هذا المجال تقتصر على دولتين وتتيح خيارات قانونية تنفرد بها عن نظيرتها الدولية والإقليمية ، ونقصد بذلك الاتفاقيات الثنائية للتعاون في مجال السلامة والأمن والبحريين ، حيث أبرمت الجزائر عدة اتفاقيات ثنائية ذات علاقة بهذا الشأن ، نذكر منها على سبيل المثال :

أ ) – اتفاقية تعاون بين الجزائر وإيطاليا في مجال مكافحة الإرهاب والإجرام المنظم والاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية والهجرة غير الشرعية ، الموقع بالجزائر في 22 نوفمبر 1999<sup>(1)</sup>.

ب ) – اتفاقية تعاون بين الجزائر وفرنسا في مجال الأمن ومكافحة الإجرام المنظم ، الموقع بالجزائر بتاريخ 25 أكتوبر 2003<sup>(2)</sup> .

ج ) – اتفاقية بين الجزائر وإسبانيا في مجال الأمن ومكافحة الإرهاب والإجرام المنظم ، موقعة بالجزائر بتاريخ 15 يونيو سنة 2008<sup>(3)</sup>.

---

<http://autogo.tg/le-cameroun-na-aucune-raison-> ، وأيضاً : [www.sommetlome2016-sideevents.org](http://www.sommetlome2016-sideevents.org) ، مرجع سابق ، *de-ne-pas-signer* ، محمل يوم 2016/10/23 الساعة 13:00 .

<sup>1</sup> – صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي 374/07 ، مؤرخ في 01 ديسمبر 2007 ، الجريدة الرسمية صادرة في 09 ديسمبر 2007 ، العدد 77 ، ص3 ، تضمنت عشر (10) مواد من بين أحكامها : الحث على التعاون الإجرائي في مجالات الكشف عن الجرائم وتبادل المعلومات وتنسيق خطط مكافحة واستعمال التحري الخاصة كالتسليم المراقب.. (المادة 1) ، والتشاور بشأن الجريمة وعقد دورات تدريب وتكوين ، ضمان سرية المعلومات الأمنية (المواد 2 ، 5 ، 6) .

<sup>2</sup> – المرسوم الرئاسي 375/07 ، مؤرخ في 01 ديسمبر 2007 ، الجريدة الرسمية صادرة في 09 ديسمبر 2007 ، العدد 77 ، ص 5 ، تضمنت أيضا عشر (10) مواد ، نصت على إدراج التعاون بين البلدين في مجال مكافحة الإرهاب في إطار القرار الأممي 1373 ، وتتقارب أحكامها مع الاتفاقية الأمنية المبرمة مع إيطاليا المذكورة سابقا .

<sup>3</sup> – صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي 427/08 مؤرخ في 28 ديسمبر 2008 ، جريدة رسمية مؤرخة في 21 يناير 2009 ، عدد 5 ، ص4 ، تشمل 14 مادة تنظم من بين عدة أمور : التزام الطرفان بالتعاون في مكافحة الإرهاب والجرائم ضد سلامة الأشخاص والاتجار غير المشروع بالمخدرات والهجرة السرية وتبييض الأموال ...، والتعاون بشأن تبادل المعلومات والمعارف عن الإجرام وتنسيق إجراءات التحقيق وتدابير الأمن ...، والالتزام بضمان سرية المعلومات وإنشاء لجنة مختلطة لمتابعة التعاون الذي تنظمه الاتفاقية ...

- ( د ) – اتفاق تعاون بين الجزائر والبرتغال في مجال النقل البحري التجاري ، الموقع بالجزائر في 22 يناير سنة 2007 (1) .
- ( هـ ) – اتفاق تعاون بين الجزائر والبرازيل في مجال النقل البحري التجاري ، الموقع بالجزائر في 08 أبريل 2006 (2) .
- ( و ) – اتفاق تعاون بين الجزائر وتونس في مجال النقل البحري والملاحة البحرية ، الموقع بالجزائر في 22 أبريل 1993 (3) .
- ( ح ) – اتفاق تعاون بين الجزائر وسوريا في مجال الملاحة البحرية ، الموقع بدمشق في 10 أبريل 2002 (4) .
- ( ط ) – اتفاق التعاون البحري بين الجزائر والكونغو ، الموقع بالجزائر في 27 ماي 2006 (5) .

<sup>1</sup> – صادق عليه المشرع بالمرسوم الرئاسي 353/08 ، مؤرخ في 05 نوفمبر 2008 ، الجريدة الرسمية صادرة في 23 نوفمبر 2008 ، العدد 65 ، ص 3 ، من أهداف الاتفاقية : تنسيق الأنشطة في مجالات مراقبة الملاحة البحرية والبحث والإنقاذ وحماية البيئة البحرية ، والتعاون في تسهيل الإجراءات المطبقة على السفن ورجال البحر ، والتكوين البحري والمينائي ، وتبادل المعلومات لتحسين الأمن والسلامة البحريين وتطوير التشريعات ذات العلاقة ، إلى جانب الاعتراف المتبادل بالشهادات البحرية ، وإعفاء السفن من إعادة قياس الحمولة ، وإشراك المؤسسات البحرية في جهود التعاون ....

<sup>2</sup> – صادق عليه المشرع بالمرسوم الرئاسي 08/10 ، مؤرخ في 11 يناير 2010 ، الجريدة الرسمية صادرة في 20 يناير 2010 ، العدد 05 ، ص 4 ، من بين أحكامها : تطبيق مدونة ISPS على موانئ الطرفين التي ستجري نشاطات النقل البحري بينها لأجل تنفيذ الاتفاق ، اتخاذ كل التدابير لتشجيع النقل البحري وتنفيذ متطلبات الأمن البحري ، والاعتراف المتبادل بشهادات الملاحة ووثائق البحارة ، وإعفاء السفن من إعادة قياس الحمولة ، وتسهيل معاملة السفن بالموانئ والسماح للطاقم بالنزول لتلقي العلاج ، وإنشاء لجنة مشتركة للتعاون ومتابعة التنفيذ ...

<sup>3</sup> – صادق عليه المشرع بالمرسوم 287/93 ، مؤرخ في 28 نوفمبر 1993 ، الجريدة الرسمية صادرة في 01 ديسمبر 1993 ، العدد 79 ، ص 5 ، تطرقت من خلال ثمانية عشرة (18) مادة للعديد من الأحكام منها ؛ التعاون لتحقيق أهداف الاتفاق مثل : مكافحة التلوث البحري وتحسين التكوين البحري والقيام بمهام التفتيش والإرشاد والتدخل في حالات الخطر ... ، وكذا إنشاء لجنة متابعة مشتركة ، الاعتراف المتبادل بشهادات الملاحة وإثبات مؤهلات البحارة ، تسهيل معاملة السفن بالموانئ ...

<sup>4</sup> – صادق عليه المشرع بالمرسوم الرئاسي 162/03 ، مؤرخ في 07 أبريل 2003 ، الجريدة الرسمية صادرة في 09 أبريل 2003 ، العدد 25 ، ص 7 ، حددت نفس أهداف ومضامين الاتفاقية المذكورة مع تونس ، مثل مكافحة التلوث والاعتراف بالشهادات والوثائق البحرية .... ، كما أجازت إخضاع سفن كل طرف أثناء تواجدها في المياه الإقليمية للطرف الآخر لقوانين هذا الأخير المتعلقة بالسلامة والنظام العام للجمارك ...

<sup>5</sup> – صادق عليه المشرع بالمرسوم الرئاسي 285/07 مؤرخ في 24 سبتمبر 2007 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 03 سبتمبر 2007 ، العدد 61 ، ص 4 ، ومن بين بنود الاتفاق : خضوع سفن كل من الطرفين المتعاقدين وطواقمها =

ك ) — اتفاق التعاون بين الجزائر والنرويج حول النقل البحري ، الموقع بأوسلو في 23 يوليو 2015<sup>(1)</sup>.

#### الفرع الرابع : مذكرات التفاهم الاختيارية ( les Mémoires )

بهدف تحقيق متطلبات قواعد الأمن والسلامة البحريين طرحت فكرة التعاون بين الموانئ في معرفة مدى الالتزام بهذه القواعد ، فانضمت الإدارات البحرية برعاية دولها ، حيث أسست مبادرات إقليمية لترتيب الرقابة على السفن على شكل مذكرات تفاهم ( des Mémoires ) تنظم من خلالها طرق الرقابة على عدد أو نسبة معينة من السفن الأجنبية الزائرة لدولة الميناء .

#### أولا : مذكرات التفاهم كإطار للتعاون بين الإدارات البحرية

من أهم مذكرات التفاهم بالنسبة للجزائر ؛ مذكرة الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط ، باعتبار الجزائر طرفا فيها بموجب المرسوم الرئاسي 58/2000 ، مؤرخ في 13 مارس 2000 ، حيث وقعت هذه المذكرة ، وضمت عشرة أقسام ومثلها من الملاحق<sup>2</sup> .

وركابها وحمولتها ، خلال تواجدها في المياه الخاضعة للولاية القانونية الوطنية للطرف المتعاقد الآخر ، لتشريع هذا الطرف الأخير ( المادة 3 ) ، من أهداف الاتفاق : تنسيق أنشطة البلدين في مجال المراقبة والإرشاد والإنقاذ في البحر ، والوقاية والمكافحة ضد تلوث البيئة البحرية وكذا تبادل المعلومات بين البلدين قصد ضمان أحسن ظروف الأمن والسلامة لقطاع الملاحة ولصناعة النقل البحري في كلا البلدين ( المادة 1 ) .

<sup>1</sup> — صادق عليه المشرع بالمرسوم الرئاسي 175/16 مؤرخ في 26 ماي 2016 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 08 يونيو 2016 ، العدد 34 ، ص 4 ، ومن بين بنود الاتفاق : التعاون في خدمات النقل البحري ومنح امتيازات جمركية للشركات البحرية الناشطة في إقليم الطرف المتعاقد ، وتسهيل دخول وعبور البضائع والأشخاص المنقولة على متن السفن التابعة للطرفين المتعاقدين ، وكذا الاعتراف المتبادل بالشهادات البحرية ، ومنح أطقم السفن حق النزول والإقامة المؤقتة في موانئ الطرف المتعاقد مدة بقاء سفنهم بهذه الموانئ ، والالتزام المتبادل بمساعدة وإنقاذ السفن التي في حالة خطر ، عدم المساس بحق الطرفين في تطبيق القوانين والتنظيمات المتعلقة بحماية البيئة البحرية وأمن وسلامة الموانئ والسفن ... ( المواد من 03 إلى 14 ) ، إنشاء لجنة لترقية وتطوير مجالات التعاون المتفق عليها ، وتعزيز التعاون التقني في مسائل التلوث البحري والأمن والسلامة البحريين ( المادة 16 ) .

<sup>2</sup> — مرتبة كالتالي : القسم الأول : الالتزامات ، القسم الثاني : الوثائق والاتفاقيات ذات الصلة ، القسم الثالث : إجراءات التفتيش واستكمال نواحي القصور والاحتجاز أو الإيقاف ، القسم الرابع : توفير المعلومات ، القسم الخامس : مخالفات وانتهاكات التشغيل ، القسم السادس : البرامج التدريبية والحلقات الدراسية ، القسم السابع : التنظيم ، القسم الثامن : آلية التمويل ، القسم التاسع : التعديلات ، القسم العاشر : الأحكام التنفيذية . =

كما ظهرت مذكرات تفاهم أخرى عززت النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، لكنها أقل أهمية بالنسبة للجزائر ، نذكر منها على سبيل المثال : مذكرة تفاهم أبوجا (*le Mou d'Abuja*) ، حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة وسط غرب إفريقيا<sup>1</sup> ، ومذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي<sup>2</sup> ، ومدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن غربي المحيط الهندي وخليج عدن اليمني<sup>3</sup> ، ومذكرة تفاهم باريس الموقعة في الفاتح من يوليو سنة 1982 ، ومذكرة تفاهم دول أمريكا اللاتينية الموقعة في 05 نوفمبر 1992 ، ومذكرة تفاهم طوكيو الموقعة في ديسمبر 1993 ، ومذكرة تفاهم دول الكاريبي الموقعة في فبراير 1996 ، ومذكرة تفاهم دول البحر الأسود الموقعة في 07 أبريل 2000 ، وغير ذلك<sup>4</sup>.

أما الملاحق فهي : الملحق (1) : قائمة الإدارات البحرية للسلطات البحرية ، الملحق (2) : الخطوط الإرشادية للمفتشين البحريين والقائمين بأعمال المعاينات البحرية الواجب مراعاتها عند التفتيش على سفن الملاحة الدولية ، الملحق (3) : الحقائق التي ينظر عليها على أنها أسباب واضحة ، الملحق (4) : معايير المؤهلات المطلوبة للعاملين برقابة الدولة على الميناء ، الملحق (5) : متطلبات البطاقة الشخصية لمفتشي رقابة الدولة على الميناء ، الملحق (6) : نموذجين لتقرير معاينة تفتيش طبقا لمذكرة التفاهم الخاصة بالرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط (نموذج أ ، نموذج ب ) ، الملحق (7) : تبادل الرسائل بين سلطات المنطقة طبقا للقسم (3 - 8) من المذكرة ، الملحق (8) : نظام المعلومات الخاص بالمعاينات ، عمليات التفتيش على السفن ، إضافة للملحق (8) : نموذج للتكس أو الفاكسيميلي عن السفن التي تمت معاينتها ، الملحق (9) : المعايير النوعية للالتزام بالمذكرة بما يتفق والأولويات الإدارية للمذكرة ، الملحق (10) : مشروع ترتيبات التمويل الخاصة بسكرتارية مذكرة التفاهم لرقابة الدولة على الموانئ .

<sup>1</sup> - وقعت في 22 أكتوبر 1999 ، من طرف 16 بلدا من دول الوسط الغربي لإفريقيا ، وللمزيد عن هذه المذكرة ؛

أنظر : . *Amour Christian Zinsou , O.P.cite , p.25- 36* .

<sup>2</sup> - أعدتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ( الإسكوا ) ، ووقعت في دمشق ( سوريا ) في 09 ماي 2005 من طرف عشر (10) دول عربية ، وهي : سوريا ، العراق ، السودان ، فلسطين ، سلطنة عمان ، لبنان ، الأردن ، الإمارات العربية ، السعودية ، اليمن ، وضمنت اثنتين وعشرين (22) مادة تناولت مختلف جوانب رقابة دولة الميناء ، لكن لم يثبت تنفيذها من الناحية العملية ، كما ذكرت في ديباجتها أن من دوافع توقيعها تحقيق الانسجام مع القرار رقم 309 المؤرخ 23 مارس 2005 ، الصادر عن مجلس جامعة الدول العربية على مستوى القمة في دورته السابعة عشرة في الجزائر ، بشأن أهمية وضع إطار قانوني للتعاون العربي في مختلف مجالات النقل البحري .

<sup>3</sup> - أبرمت في جيبوتي بإشراف المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 29 يناير سنة 2009 ، ووقعتها تسعة (09) دول هي : إثيوبيا ، تنزانيا ، جيبوتي ، السيشل ، الصومال ، كينيا ، ملديف ، مدغشقر ، اليمن .

<sup>4</sup> - للمزيد عن مذكرات التفاهم حول رقابة دولة الميناء ، يمكن الرجوع إلى وثائق لجنة آية دولة العلم (*FSI*) بالمنظمة البحرية الدولية ، مثل الوثيقة رقم (*FSI 14/INF8*) .

ثانيا : أثر تعدد مذكرات التفاهم على الجهود التوحيدية

نلاحظ أن تعدد مذكرات التفاهم أثار مشكلة اختلاف الالتزامات التي تفرضها على أطرافها ومن ثم اختلاف معايير السلامة وصلاحيات التشغيل من مذكرة لأخرى ، ولذلك سعت بعض مذكرات التفاهم إلى تحسين وتوحيد أدائها ، فعلى سبيل المثال اعتمد المؤتمر الوزاري الثاني المشترك بين مذكرتي تفاهم باريس وطوكيو لرقابة دولة الميناء ، مدونة الممارسات الجيدة لضباط رقابة دولة الميناء<sup>1</sup> ، كما تنظم بعض المذكرات دورات تدريبية لتطوير أداء المفتشين البحريين ، وتحدث نصوصها للتعامل مع التعديلات الجديدة في مجال الأمن والسلامة البحريين ، فقد قامت مذكرة تفاهم باريس بتكييف نصوصها حتى تمتثل السفن المراقبة لأحكام اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 ، والمبادئ التوجيهية الصادرة عن منظمة العمل البحري سنة 2008 ؛ والخاصة بالموظفين والمفتشين المعنيين برقابة دولة الميناء لتنفيذ نفس الاتفاقية<sup>2</sup>.

ومهما يكن ؛ فإن مساهمة مذكرات التفاهم في توحيد قواعد النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين مسجلة بشكل ملحوظ ، باعتبارها أحد الآليات العملية المجسدة لمتطلبات هذا النظام ، والتي ساهمت في تعزيز رقابة دولة الميناء على متطلبات سلامة الأرواح في البحار ومكافحة التلوث البحري ، فعلى سبيل المثال ذكر التقرير السنوي لسنة 2005 الصادر عن مذكرة تفاهم باريس – والتي تنسق تفتيش السفن الأجنبية في الموانئ الأوروبية وأمريكا الشمالية – أنه تم تنفيذ 21302 عملية تفتيش على سفن ترفع العلم الأجنبي ، مما أسفر عن انخفاض نسبة السفن المحتجزة إلى 4.67% وهو أقل مستوى منذ اثنا عشر عاما ، كما ارتفع عدد الأعلام المسجلة بالقائمة البيضاء نحو 34 علما ، فيما بلغ عدد أعلام القائمة السوداء 18 علما ؛ من بينها سفن كل من الجزائر وسوريا ولبنان ومصر<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> – الوثيقة (FSI 15/8/6) الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، مشار إليها في : مجلة الأكاديمية العربية لعلوم وتكنولوجيا النقل البحري ، بعنوان : تلخيص لأوراق عمل الدورة 5 للجنة الفرعية لآلية دولة العلم (FSI) والتي عقدت في الفترة من 4 إلى 8 يونيو 2007 ، ص 22 –

<sup>2</sup> – مكتب العمل الدولي : تنفيذ برنامج عمل منظمة العمل الدولية للفترة 2008 – 2009 ، مؤتمر العمل الدولي ، الدورة 307 ، تقرير رقم : ILC99-I(A)- [2010-03-10].Ar.doc ، الطبعة الأولى ، سنة 2010 ، ص 35 وص 115 .

<sup>3</sup> – الوثيقة رقم (FSI 15/8/5) صادرة عن المنظمة البحرية الدولية .



الفرع الخامس : التشريعات الداخلية كطرف مساهم في الجهود التوحيدية

تباينت مواقف التشريعات الداخلية ما بين منفردة بقواعد مستقلة وبين مواكبة للجهود التوحيدية لأحكام النظام القانوني للسلامة والأمن البحريين ، ففي مجال السلامة البحرية تميزت تشريعات الدول المواكبة لقواعد مكافحة التلوث البحري بالمحروقات أو ( *CLC State* ) بتبني نفس أحكام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات المقررة في التنظيم الدولي ، مثل اعتماد أساس موحد للمسؤولية يتمثل في فكرة قرينة المسؤولية أو ما يسمى في القواعد الأنجلوأمريكية بالمسؤولية المشددة ، وإقرار التغطية الإجبارية للمسؤولية المدنية مقابل تحديدها ، حيث نجد من بين التشريعات الممثلة لهذا الاتجاه قانون الملاحة التجارية لعام 1995 في المملكة المتحدة (*The UK Merchant Shipping Act*) ، وقانون حماية البحر لعام 2000 في أستراليا (*The Protection of the Sea Amendment Act 2000*)<sup>1</sup> .

وفي نفس الاهتمام تميزت التشريعات الداخلية لدول الاتجاه المتقدم أو ( *non - CLC States* ) بالتشدد في قواعد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، كرفع حدود التعويض وشموله كافة الأضرار الحاصلة والمتوقعة ، وتقلص فرص تحديد المسؤولية والإفلات منها ، ولعل أبرز مثال على التشريعات الممثلة لهذا الاتجاه تشريع الولايات المتحدة الأمريكية ، الذي استقل بمنظومة متكاملة لحماية البيئة البحرية ، يتصدرها قانون مكافحة التلوث بالزيت (*OPA*) لسنة 1990 ، وقانون الصندوق الكبير (*CERCLA*)<sup>2</sup> لسنة 1980 والمتعلق بالمواد الخطرة<sup>3</sup> .

أما في مجال الأمن البحري ، فقد استبقت بعض التشريعات الداخلية التنظيم الدولي لأحكام الأمن والسلامة البحريين ، بحسب ما واجهته دولها من مشاكل أمنية ، ومن أمثلة هذه التشريعات التشريع الجزائري الذي تعزز خلال الأزمة الأمنية في الجزائر في تسعينات القرن الماضي ( 1990 إلى

<sup>1</sup> - نادر محمد إبراهيم ، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتية لسنة 2001 ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية ، مصر ، ص 85 ، 86 .

<sup>2</sup> - *The Comprehensive Environmental Response , Compensation and Liability Act* .

<sup>3</sup> - جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية ، مصر ، طبعة سنة 2001 ، ص 33 إلى 44 ، وأيضا : نادر محمد إبراهيم ، 87 ، 88 .

( 2000 ) بحزمة من التشريعات الأمنية ذات العلاقة بالأمن البحري<sup>1</sup> ، حيث بادر المشرع آنذاك بالتصدي لمشاكل أمنية تدرج في اهتمامات الأمن البحري قبل التطرق لها في المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ( *code ISPS* ) ، يتقدمها المرسوم التشريعي رقم 03/92 مؤرخ في 30 سبتمبر 1992 يتعلق بمكافحة الإرهاب والتخريب<sup>2</sup> ، والقرار الوزاري المشترك بين وزير الدفاع والداخلية ، مؤرخ في 10 فبراير 1992 ، يتضمن التنظيم العام لتدابير الحفاظ على النظام العام في إطار حالة الطوارئ<sup>3</sup> ، ونصوص أخرى كقرار وزير الداخلية والجماعات المحلية والبيئة ، مؤرخ في 27 يوليو 1997 ، يحدد قائمة الموانئ والمطارات المزودة بمحافضة للأمن<sup>4</sup> ، والأمر رقم 24/95 ، مؤرخ في 25 سبتمبر 1995 ، يتعلق بحماية الأملاك العمومية وأمن الأشخاص فيها<sup>5</sup> ، والرسوم التنفيذية رقم 192/95 ، مؤرخ في 10 يوليو سنة 1995 ، يتضمن إنشاء محافظة أمن الميناء أو المطار<sup>6</sup> ، والرسوم التنفيذية 340/94 مؤرخ في 25 أكتوبر 1994 ، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية واللجان المحلية للأمن المينائي<sup>7</sup> ، وتشريعات أخرى .

ومن زاوية أخرى لا تتعلق بالتوجه الأمني ؛ يتميز موقف المشرع الجزائري بمواكبة مواقف النظام الدولي للأمن والسلامة البحريين ، حيث انخرط في معظم الاتفاقيات ذات العلاقة ، وصب بعض التوصيات والقرارات الدولية في التشريع الداخلي ، كما يفترض أنه أوجد الآلية القانونية التي تحدد الخيارات الكبرى للسياسة البحرية الوطنية ، من خلال المجلس الأعلى للبحر المنشأ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 232/98 ، والذي من مهامه " تحديد مجموع الوسائل الضرورية لحفظ أمن الملاحة البحرية وحماية الأرواح البشرية في البحر ووقاية الوسط البحري"<sup>8</sup> ، غير أن هذه الهيئة لم تفعل

<sup>1</sup> — على سبيل المثال : إصابة سبع (07) بحارة تابعين للسفينة *luccina* في حادثة الهجوم على ميناء جيجل الواقعة شرق الجزائر ، مشار إلى ذلك في : *Kamel Haddoum , O.P cite P85*

<sup>2</sup> — الجريدة الرسمية رقم 70 ، مؤرخة في 01 أكتوبر 1992 ، ص 1817 .

<sup>3</sup> — الجريدة الرسمية رقم 11 ، مؤرخة في 11 فبراير 1992 ، ص 298 .

<sup>4</sup> — الجريدة الرسمية رقم 66 ، مؤرخة في 08 أكتوبر 1997 ، ص 14 .

<sup>5</sup> — الجريدة الرسمية رقم 55 ، مؤرخة في 27 سبتمبر 1995 ، ص 03 .

<sup>6</sup> — الجريدة الرسمية رقم 38 ، مؤرخة في 19 يوليو 1995 ، ص 22 .

<sup>7</sup> — الجريدة الرسمية رقم 72 ، مؤرخة في 06 نوفمبر 1994 ، ص 10 .

<sup>8</sup> — المادة 2 من المرسوم الرئاسي 232/98 ، مؤرخ في 18 يوليو 1998 ، يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 19 يوليو 1998 ، العدد 52 ، ص 03 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

عمليا ، ولا تربطها أي علاقة قانونية بأجهزة الأمن والسلامة البحريين التي سنتطرق لها في الباب الثاني من الرسالة<sup>1</sup> .

كما يعتبر التشريع الأمريكي من أبرز التشريعات التي أسست للتوجه الأمني في النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، حيث سنت الولايات المتحدة الأمريكية بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر قوانين صارمة في مجال الأمن البحري تفوق في صرامتها ما تضمنه مدونة *ISPS* ، منها على سبيل المثال<sup>2</sup>:

— العمل بمنشورات حرس السواحل الأمريكي "*US Coast Guard*" في 21 أكتوبر 2002 حول الإجراءات الأمنية المفروضة على متن السفن في الموانئ الأمريكية ، والتي وصلت — قبل إلغائها — إلى حد التمييز بين البحارة حسب أصولهم من أجل الترخيص لهم بالنزول إلى الموانئ المتوقفة بها سفنهم والاستفادة مما جرى العرف أن يقدم لهم من خدمات بصفتهم ضيوف ، كما تم انتداب شعبة إدارية للأمن القومي *Département of Homeland Security* في الفاتح من مارس 2003 للتنسيق بين المحطات الأمنية الفيدرالية ( 22 محطة ) .

— مصادقة الكونغرس في 14 نوفمبر 2002 على قانون أمن النقل البحري رغم وجود تشريع نافذ وهو قانون الأمن المينائي والبحري الصادر في 20 ديسمبر 2001 .

— إطلاق مبادرة أمن الحاويات (*CSI*)<sup>3</sup> في جوان 2002 بين الموانئ الأمريكية والموانئ التي تربطها معاملات معها ؛ للرقابة على الحاويات خلال مختلف مراحل تداولها ، وتدقيق وثائق النقل والأطراف قبل وصول السفن للموانئ بأربع وعشرين ساعة

وقد تسبب تفرد القوانين الداخلية بتنظيم بعض اهتمامات قواعد الأمن والسلامة البحريين في حدوث تنافس ما بينها وبين النظام الدولي الذي تفرره الاتفاقيات الدولية والمدعوم بالقوانين الداخلية المواكبة ، حيث عادت نتائج هذه المنافسة بالإيجاب على المنظومة القانونية للأمن والسلامة البحريين في الكثير من المواقف ؛ ومن ذلك اعتماد لجنة حماية البيئة البحرية (*MEPC*)<sup>4</sup> بالمنظمة البحرية الدولية شرط

<sup>1</sup> — Kamel Haddoum , O.P cite P70 .

<sup>2</sup> — مجلة نشرة البحارة ، العدد 25 لسنة 2011 ، مرجع سابق ، ص32 وأيضا :

- Philippe Boisson , O. P. cite, p727,728.

<sup>3</sup> - Container Security Initiative.

<sup>4</sup> - Marine Environment Protection Committee.

الهيكل المزدوج على السفن ناقلات المحروقات<sup>1</sup> ، والتزام بعض الدول ببناء محطات تقدم الرعاية الاجتماعية والصحية للبحارة خلال مكوث السفن بالموانئ<sup>2</sup> ، والتجاوب الذي حظيت به مبادرة أمن الحاويات (CSI) لدى موانئ العالم ، وخاصة الموانئ الأكثر تعاملًا مع الأمريكية<sup>3</sup> .

### المطلب الثاني : الاتفاقيات المنشئة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

ارتبطت نشأة النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بالحوادث البحرية المتسببة من ظروف طبيعية على غرار حادثة التيتانيك ، ثم توسعت الاهتمامات بعد تنوع أسباب الحوادث وظهور مخاطر الجريمة البحرية ليتدعم الإطار القانوني لهذا النظام باتفاقيات جنائية ، ومن ثم تعتبر الاتفاقيات ذات الطابع التقني الإطار المنشئ للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، وهي الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار (SOLAS/74) ، واتفاقية مكافحة التلوث البحري من السفن (MARPOL/73/78) ، والاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وضباط النوبة (STCW/78) ، واتفاقيتي خطوط التحميل وحمولة السفن (TONNAGE69 و LL66) ، واتفاقية أحكام منع التصادم في البحار (COLREG/72) .

### الفرع الأول : الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار (SOLAS74)

تعتبر اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة هي السارية حاليًا ، حيث دخلت حيز التنفيذ في 29 من ماي سنة 1980 ، وقد اختصرت تسميتها بعبارة (SOLAS/74/78) ؛ إشارة لتعديلين رئيسيين عليها تما بموجب بروتوكولي لندن ، الأول في 17 فبراير 1978 ، والثاني في 11 نوفمبر 1988 ، وهذا لا ينفي أهمية ولا وجود تعديلات أخرى جرت على الاتفاقية سابقة ولاحقة للتعديلين المذكورين<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 146 .

<sup>2</sup> - منها الولايات المتحدة الأمريكية في قانون سنة 2010 ، أنظر ذلك في : مجلة نشرة البحارة ، العدد 25 ، يناير سنة 2011 ، مرجع سابق ، ص 32 .

<sup>3</sup> - Philippe Boisson , O. P. cite, p728.

<sup>4</sup> - هناك عدة تعديلات لاتفاقية (SOLAS/74) سنطرق لها لاحقًا ، كتلك التي تمت خلال سنوات 1987 ، 1994 ، 2000 ، 2001 ،... كما نشير إلى أن بروتوكول 17 فيفري 1978 يتعلق بسلامة الناقلات ومكافحة التلوث ، ودخل حيز التنفيذ في 01 ماي 1981 ، أما بروتوكول 11 نوفمبر 1988 ، فيخص تنظيم إجراءات الزيارة ومنح الشهادات ، ودخل حيز التنفيذ في 03 فيفري 2000 ، وقد صادق عليهما المشرع على التوالي بالمرسوم 510/83 ، مؤرخ في =

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

حصلت اتفاقية (SOLAS/74/78) على الانتشار الواسع بين الدول بفضل ما تتميز به من إجراء الموافقة الضمنية (*acceptation tacite*) الذي يضمن قبول التعديلات خلال فترة وجيزة في حال عدم الاعتراض عليها بموجب المادة الثامنة منها ، وبذلك تدعم محتواها لتصل إلى ثلاثة عشر (13) فصلا مرتبة على النحو التالي :

الفصل الأول : يتضمن الأحكام العامة (*des dispositions générales*) وهي مجموعة من الالتزامات التي تتحملها الدول الأطراف ؛ كإجراءات المصادقة والتعديل .... ، وقواعد استخدام نظام التفتيشات غير المجدولة والمعاينات الإجبارية للسفن قبل وأثناء دخولها الخدمة من أجل التأكد من مطابقتها لمتطلبات السلامة والأمن البحريين وتوفر الوثائق المثبتة لذلك ، كشهادة سلامة الحمولة وشهادة سلامة الوسائل والتجهيزات ..<sup>1</sup>

الفصل الثاني : يهتم باتزان وإنشاء السفن ومعدات الآلية والكهربائية والتقسيم الفرعي لسفن الركاب إلى قواطع مانعة لنفاذ الماء والوقاية من الحرائق والتعامل معها عند وقوعها ، طبقا لقواعد مدونة أنظمة سلامة الحريق (*FSS code*)<sup>2</sup>، المجازة بتعديلات ديسمبر سنة 2000 ، ويتألف هذا الفصل من جزأين ؛ الأول يتعلق ببناء السفن وتقسيماتها الفرعية واتزانها والتجهيزات الكهربائية ووسائل التوجيه والثاني بالوقاية من الحرائق وكشفها وإطفائها<sup>3</sup> .

الفصل الثالث : ويشمل ثلاثة أجزاء : الأول ينظم معدات الإنقاذ وإجراءات الطوارئ والتدريبات الروتينية والجزأين الآخرين يتعلقان بمتطلبات الإنقاذ في سفن الركاب وسفن البضائع ، وقد خضع هذا

---

27 أوت 1983 ، والمرسوم الرئاسي 449/2000 ، مؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، مرجعين سابقين ( الملحق 01 من الرسالة ) .

<sup>1</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 33 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد مارس 2011 ، ص 2 ، ص 5 ، مرجع إلكتروني على شكل (pdf) محمل بتاريخ 2012/02/22 الساعة 15:30 من الموقع التالي : <http://www.aast.edu/ar> ، وأيضا:

Ouhadj Saléha , la mise en œuvre de l'ISM Code par les compagnies maritimes ,mémoire pour l'obtention du D.E.S. S. de droit maritime et des transports , a l'université de droit , d'économie et des sciences d' Aix Marseille , centre de droit maritime et des transports , Dirigé par Christian Scapel , Année 1999 ,France , p 14 .

<sup>2</sup> - International Fire Safety systems

<sup>3</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 34 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، مرجع سابق ، ص 3 ، ص 14 ، وأيضا: Ouhadj Saléha ,o.p.cite.p.14 .

الفصل لعدة تعديلات سنة 1983 والتي أصبحت نافذة في أول جويلية 1986 ، وأخرى أكثر عمقا سنة 1996 فرضتها تطورات التكنولوجيا البحرية ، حيث ظهرت مدونة معدات سلامة الأرواح (LSA) code<sup>1</sup> النافذة وجوبا ابتداء من أول يوليو 1998<sup>(2)</sup>.

الفصل الرابع : يتعلق بالاتصالات البحرية على متن السفن ومناوبتها ، وفق أنظمة موحدة ومستحدثة كنظام السلامة والاستغاثة البحري العالمي (GMDSS) أو (SMDSM) ، وقد وزع هذا الفصل إلى أربعة أجزاء : الأول يخص تجهيزات راديو السفن ، والثاني شروط أداء مناوبة الراديو ، والثالث تجهيزات محدد الاتجاه (D.F) والتلغراف اللاسلكي والراديو النقالي في قوارب النجاة ذات المحرك ، والرابع واجبات ضابط اللاسلكي والتدوين في دفتر أحوال السفينة<sup>3</sup> .

الفصل الخامس : يتعلق بمقتضيات البحث والإنقاذ البحري ، ويتميز بانطباقه على جميع السفن مهما كان حجمها واستخداماتها في الرحلات الدولية أو الداخلية وكونها سفن خاصة أو عامة ، ويأخذ بالخطأ البشري ضمن اعتبارات المسؤولية ، ويحث على التعاون في التجهيز بوسائل المراقبة الملاحية واستعمال خدمات مرور السفن (VTS) ، وتعتبر المدونة الدولية للبحث والإنقاذ البحري والجوي (IAMSAR)<sup>4</sup> من أهم مقتضياته ، ومن بين التعديلات التي أجريت عليه ما كان سنتي 1994 و1995 ، حيث قضت باستخدام نظام إبلاغ السفن ، ونظام تحديد الطرق الملاحية للسفن ، وفرض تزود بعض الأنواع من السفن بتجهيزات للقطر في حالة الطوارئ ، واعتماد قواعد تحسين الرؤية من غرفة القيادة<sup>5</sup> .

<sup>1</sup> - International Life- Saving Appliance

<sup>2</sup> - أنظر في هذا المعنى : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 34 ، 44 ، 45 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، ص 3 ، ص 11 ، 12 ، وأيضا: Ouhadj Saléha ,o.p.cite.p.14

<sup>3</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 35 ، 40 ، 41 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، ص 3 ، ص 7 ، ص 13 ، وأيضا: Ouhadj Saléha ,o.p.cite.p.14

<sup>4</sup> - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue

<sup>5</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 35 ، 42 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، ص 3 ، ص 9 ، ص 11 ، وأيضا: Ouhadj Saléha ,o.p.cite.p.14

الفصل السادس : اهتم في البداية بتطبيق المدونة الدولية للحبوب (*IG code*)<sup>1</sup> ، ثم امتدت اهتماماته بموجب تعديل سنة 1991 إلى كافة أنواع البضائع وزيوت الوقود باستثناء السوائل والغازات السائبة (*les liquides et les gaz en vrac*) ، كما تدعم بمدونتين جديدتين تنظمان : شحنات الخشب التي تنقل على السطح والبضائع الصب الصلبة ، بينما فرضت تعديلات سنة 1994 العمل بمدونة الممارسات الآمنة في تستيف وترتيب البضائع بما في ذلك الحاويات<sup>2</sup> .

الفصل السابع : يضم في مجموعه أربعة أجزاء ، يعالج الجزء الأول التعامل مع المواد الخطرة طبقا لمتطلبات المدونة الدولية للبضائع الخطرة (*IMDG code*) ، ثم أضاف تعديل 1983 الجزئين الثاني والثالث الذين يتعلقان بنوعين من الناقلات المنشأة بعد أول جويلية 1986 ، حيث يلزماتها على التوالي بالمدونة الدولية للكيمياويات السائبة (*IBC code*)<sup>3</sup> المعدلة ، بالنسبة لناقلات المواد الكيماوية السائبة وبالمدونة الدولية لناقلات الغاز (*IGC code*)<sup>4</sup> المعدلة ، بالنسبة لناقلات الغاز المسال ، أما الجزء الرابع ففرض ابتداء من أول ماي 1999 العمل بمدونة النقل الآمن للوقود النووي المشع والمخلفات المشعة (*INF code*)<sup>5</sup> ، بالنسبة لكل السفن حتى التي تقل حمولتها عن 500 طن باستثناء السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة للخدمة العامة<sup>6</sup>.

الفصل الثامن : يتعلق بالمتطلبات الأساسية للسفن النووية ؛ من حيث شروط التعامل مع السفن المسيرة بالوقود الذري للوقاية من أخطار الإشعاعات والتصدي لآثارها السلبية ، ووجوب الاستعانة بما تضمنته مدونة سلامة السفن النووية التجارية ، وطبقا لبروتوكول المواد النووية المبرم في 17 فيفري 1978 والذي دخل حيز التنفيذ في أول ماي 1981<sup>(7)</sup>.

<sup>1</sup> - *International Grain Code*

<sup>2</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 35 ، 41 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على

اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، ص 3 ، ص 7 ، ص 9 ، وأيضاً: *Ouhadj Saléha, o.p.cite.p.14*

<sup>3</sup> - *International Bulk Chemical Code*

<sup>4</sup> - *International Gas Carrier code*

<sup>5</sup> - *Irradiated Nuclear Fuel*

<sup>6</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 36 ، 44 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على

اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، ص 4 ، ص 13 ، وأيضاً: *Ouhadj Saléha, o.p.cite.p.14*

<sup>7</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 36 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية

سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، ص 4 .

الفصل التاسع : كان هذا الفصل قبل توقيع اتفاقية سنة 1974 يتضمن قواعد منع التصادم في البحار المستمدة من اتفاقية (SOLAS) لسنة 1960 ، إلا أنه ضمن في اتفاقية مستقلة سنة 1972 ، وهي الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREG) النافذة سنة 1977 ، أما الفصل الحالي فأضيف سنة 1994 ، ويتعلق بسلامة التشغيل الآمن للسفن والتحقق من الشهادات والمستندات ، طبقاً للمدونة الدولية لإدارة السلامة المعدلة (ISM code)<sup>1</sup> ، حيث أجزت سنة 1993 ، وأصبحت نافذة سنة 1998 على كل من سفن الركاب وناقلات النفط ، وسنة 2002 على سفن البضائع ووحدات التنقيب ذات حمولة 500 طن فأكثر، وقد أضيف للمدونة في ديسمبر سنة 2000 ثلاثة بنود تتعلق بالشهادات المؤقتة ونماذج الشهادات والمستندات وكيفيات التحقق من صحتها<sup>2</sup>.

الفصل العاشر: أضيف سنة 1994 وأصبح نافذاً سنة 1996 ، وقد ورد بعنوان سلامة السفن عالية السرعة ، ومن أهم مقتضياته مدونة سلامة المراكب عالية السرعة (HSC code)<sup>3</sup> ، حيث يفرض العمل بها على هذه الأنواع من السفن ، وهي كثيرة كسفن الرحلات الدولية وبعض الحوامات والقوارب<sup>4</sup>.

الفصل الحادي عشر: ويضم جزئين أصبحا نافذين بموجب الموافقة الضمنية ، حيث أضيف الأول سنة 1994 ، ونفذ سنة 1996 ، وقد ورد بعنوان إجراءات خاصة لتعزيز السلامة البحرية ، ويهتم بتعميم وتفعيل الرقابة على السفن والموانئ ، والاستفادة من نظم الإبلاغ وتجميع المعلومات في البحث والإنقاذ وخدمات مرور السفن وتحسين تقنيات البناء والنقل والمناوبة والرقابة...<sup>5</sup>.

أما الشطر الثاني فأضيف في 2002/12/12 ، وحاز النفاذ ابتداءً من 2004/07/01 ، وقد ورد بعنوان تدابير خاصة لتعزيز الأمن البحري ، حيث يفرض العمل بالمدونة الدولية لأمن السفن

<sup>1</sup> - International Safety Management Code

<sup>2</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 41 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، ص 9 ، ص 14.

<sup>3</sup> - High-Speed Craft Code

<sup>4</sup> - من نماذج السفن عالية السرعة ؛ الحوامات Air-cushion vehicles والحوامات ذات الجوانب القائمة Hover craft وقوارب الهيدروفيل Hydrofoil boats ، أنظر في هذا المعنى : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 41 ، 42 وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، ص 9 .

<sup>5</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 42 .



## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

والمنشآت المرفئية ( *code ISPS* ) ، والتي تتناول واجبات السفن والشركات والمرافق المينائية في التخطيط والتصدي للجرائم البحرية كالإرهاب والقرصنة والمخدرات...<sup>1</sup>

الفصل الثاني عشر : نتج هذا الفصل عن تعديلات نوفمبر سنة 1997 ، وجاء بعنوان إجراءات سلامة إضافية لناقلات البضائع الصب ، وتهدف إلى إضعاف احتمال غرق هذا النوع من السفن بعد تعرضها للحدث وتعزيز قدرتها على الطفو ، بتقوية مقدمتها أو ما يعرف بفرض القاع المزدوج<sup>2</sup> .

الفصل الثالث عشر : نعت هذا الفصل بالجديد بسبب حداثة إدراجه ، حيث اعتمد بموجب القرار رقم *MSC.366(93)* مؤرخ في 22 ماي 2014 ، على أن يسري ابتداء من أول يناير 2016<sup>(3)</sup>. حمل الفصل الجديد عنوان " التحقق من الامتثال " ، حيث استكمل قواعد مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية ، والتي أسسها قرار هذه الأخيرة رقم *A.1067(28)* ، وهذا بغرض التحقق من مدى تقيدها بصكوك دولية معينة تتعلق بسلامة الأرواح في البحار ، وواجب هذه الدول في تيسير القيام بمهام المراجعة<sup>4</sup> .

### الفرع الثاني : الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن (*MARPOL73/78*)<sup>5</sup>

يشكل القانون الدولي للبحار إطارا قانونيا عاما للحماية الدولية للبيئة البحرية كجزء من النظام البيئي المتكامل ، سواء في اتفاقيات جنيف أو اتفاقية مونتيجوباي لسنة 1982 التي خصصت لموضوع مكافحة التلوث البحري جزءا كاملا وهو الجزء الثاني عشر<sup>6</sup> ، أو في الاتفاقيات الأخرى والتي تميزت بتركيزها في البداية على مكافحة التلوث البحري بالنفط باعتباره من أكثر المواد المنقولة بحرا وأخطرها على البيئة البحرية ، ليتوسع الاهتمام تدريجيا إلى ملوثات أخرى كالمواد الكيميائية وقمامات

<sup>1</sup> - أنظر ما نقلناه سابقا ، ص 44 ، وكذلك : *Philippe Boisson ,O.P.cite , p.726* .

<sup>2</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 42 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار *SOLAS 74/78* ، ص 12 .

<sup>3</sup> - المنظمة البحرية الدولية : اتفاقية سولاس ؛ الطبعة الجامعة لسنة 2014 ، ملحق ديسمبر 2015 ، رقم المبيع : *(IF110A)* ، ص 1 ، ص 17 ( متاح على موقع المنظمة ) .

<sup>4</sup> - المرجع السابق ، ص 17 ، 18 .

<sup>5</sup> - صادقت عليها الجزائر بالمرسوم رقم 108/88 ، مرجع سابق .

<sup>6</sup> - من المواد 192 إلى 273 .

السفن ورواكد صابورات السفن ، ووقود المحركات ....، حيث ترسخ الالتزام بمكافحة التلوث البحري كقاعدة عرفية بلغت في تضمينها الاتفاقيات الدولية حد التشعب الذي يصعب معه حصرها في إطار معين ، وشكلت في نفس الوقت عنصر اتفاق تلاقت عنده جهود التوحيد الدولي لأحكام السلامة والأمن البحريين<sup>1</sup> .

وتعتبر اتفاقية منع تلوث مياه البحر بالزيت المبرمة بلندن بتاريخ 15 ماي 1954 النافذة بتاريخ 26 جويلية 1958 ؛ أول أداة قانونية دولية اهتمت بصورة جدية بمشكلة التلوث البحري ، حيث حظيت بالتعديل في سنوات 1962 ، 1969 ، 1971 ، وتضمنت عدة قواعد هامة ؛ مثل إنشاء مناطق محظورة في البحر ، وتحفيز الدول الأعضاء على إنشاء مستقبلات للمواد الملوثة ... ، غير أن تلك المزايا لا تخفي عيوب الاتفاقية المتمثلة أساسا في كثرة وعدم مبرر الاستثناءات المرتبطة بها واقتصارها على البترول كمصدر وحيد للتلوث البحري ، بالإضافة إلى عدم مواكبتها للتطورات الحاصلة في مجال الملاحة البحرية ومشاكل البيئة ، وهو ما دفع الدول على إبرام معاهدة جديدة تتمثل في الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن البواخر ، والتي أطلق عليها تسمية ( *MARPOL* )<sup>2</sup> .

تم إبرام معاهدة ( *MARPOL* ) في 02 نوفمبر 1973 ، وحازت النفاذ في 02 نوفمبر 1983 ، وهو نفس التاريخ الذي دخل فيه حيز التنفيذ البروتوكول المعدل للاتفاقية المبرم سنة 1978 ، حيث أنه عند توقيع هذا البروتوكول لم تكن معاهدة 1973 قد دخلت حيز التنفيذ ، ولهذا تم ضم أحكامه لأحكام الاتفاقية واعتبرا بمثابة نص موحد أطلق عليه ( *MARPOL73/78* )<sup>3</sup> .

تحتل اتفاقية ( *MARPOL73/78* ) المرتبة التالية لاتفاقية *SOLAS74* من حيث الأهمية في تحقيق أغراض المنظمة البحرية الدولية ، نظرا لمعالجتها كافة أنواع الملوثات البحرية ، ومنحها الدول المتعاقدة حق

<sup>1</sup> — يعتبر الفقه الدولي مؤتمر واشنطن عام 1926 وما تمخض عنه اتفاقية فاتحة الجهود الدولية الرامية إلى مواجهة التلوث البحري بالمواد البترولية ، بالرغم من فشل المؤتمر وعدم سريان الاتفاقية ، إلا أنه يحمده فضل تنبيه العالم إلى مخاطر التلوث البحري بالنفط وفرض التزام أدبي بما تضمنه على اتحادات ملاك السفن في بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية والنرويج والسويد وبلجيكا وهولندا ، أنظر : صلاح هاشم ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، دار القاهرة ، طبعة سنة 1991 ، مصر ، ص 200 .

<sup>2</sup> — في هذا المعنى : مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، طبعة سنة 1991 ، مصر ، ص 385 إلى 390 .

<sup>3</sup> — مدحت حافظ إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 391 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

معاينة السفن المسببة للتلوث الواقع في مياهها الإقليمية وسواحلها بصرف النظر عن انتماء السفينة لدولة طرف من عدمه ، حيث أُلحِق بالاتفاقية أثناء وبعد إبرامها ستة (6) ملاحق ؛ الأول والثاني والسادس إجبارية والباقي اختيارية ، موزعة على النحو التالي<sup>1</sup> :

### الملحق الأول : التلوث بالزيت

تطرق هذا الملحق في 26 قاعدة لمكافحة التلوث بالزيت ، من أهم ما تضمنته ؛ تعريف الزيت بشكل موسع ، وتحديد الكميات المسموح بها بسكبها في البحر ، ومنع الإلقاء في المناطق الخاصة ، والنص على الشروط التقنية لتجهيز وبناء السفن ؛ كحجم وموقع صهاريج الحمولة ، ووسائل تنقية رواسب ومخلفات الصهاريج ووقود المحركات وصابورة المياه ، وكذا حث الدول الأطراف على تشييد مستقبلات الملوثات بالموانئ ...

### الملحق الثاني : التلوث بالمواد السائلة الضارة المحمولة صبا

قارب تعداد المواد المندرجة تحت هذا الملحق 250 مادة تم حصرها في قائمة مرفقة ، حيث وزعت إلى أربعة مجموعات تبعا لدرجة خطورتها على البيئة البحرية ، تضمنت أهم التعليمات الخاصة ببناء السفن الناقلة لهذه المواد ، بالإضافة إلى ضوابط تفريغ الرواسب في مخازن الاستقبال بالموانئ ، وإلقاء الكميات المسموح بها في البحر .

### الملحق الثالث : التلوث بالمواد المؤذية المعبأة المنقولة بحرا

يستعرض هذا الملحق مختلف المواد الضارة المنقولة عن طريق البحر في أوعية كالعربات والحاويات والصهاريج .... ، باستثناء المواد الخطرة المنظمة بمدونة ( Code IMDG ) ، حيث يوصي بالاستناد إلى نظام ( GHS )<sup>2</sup> لتحديد معايير التعرف على المواد المندرجة تحت أحكامه ، كما ينظم مقتضيات التعامل مع هذه المواد ؛ مثل كفاءات التعبئة والترميز والوزن وتبادل الإشعارات ، ... .

<sup>1</sup> — أضواء على التعديلات المدخلة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL 73/78 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد يونيو 2011 ، ص 2 إلى ص 5 ، مرجع إلكتروني على شكل (pdf) محمل بتاريخ 2012/12/07 الساعة 14:50 من الموقع التالي : <http://www.aast.edu/ar> ، وأيضا : مدحت حافظ إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 393 ، 394 ، 395 .

<sup>2</sup> — يعرف هذا النظام ؛ بنظام الأمم المتحدة لتصنيف ووسم المواد الكيميائية ، أنظر ذلك في : المنظمة البحرية الدولية : ماربول الطبعة الجامعة 2011 ، ملحق سبتمبر 2015 ، رقم المبيع (ID520A) ، قرار لجنة البيئة البحرية رقم MEPC 257(57) ، مؤرخ في 17 أكتوبر 2014 ، المرفق 2 ، هامش ص 39 .

الملحق الرابع : التلوث من الصرف الصحي للسفن

ينظم هذا الملحق عمليات التخلص غير الملوثة للبيئة من بقايا الصرف الصحي للسفن مثل تفريغها في وسائل أو تجهيزات مخصصة لها على مستوى الموانئ ، أو سكبها في أماكن بعيدة عن السواحل بعد معالجتها بما يناسبها من سحق أو حرق أو تطهير...

الملحق الخامس : التلوث من القمامة

يتطرق هذا الملحق لأنواع فضلات السفن ، ويقترح طرائق معينة للتخلص منها ، ويحدد مسافات وأعماق ومناطق البحر المسموح فيها بالإلقاء ، بالإضافة إلى ذلك يتميز بأنه يمنع طرح مختلف أنواع البلاستيك في البحر .

الملحق السادس : تلوث الجو من السفن

أضيف هذا الملحق لاتفاقية (MARPOL73/78) سنة 1997 بموجب القرار MEPC176(58) ، ودخل حيز التنفيذ في الفاتح من يوليو سنة 2010 ، ومن أهم ما تضمنه المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين المعتمدة سنة 2008 بالقرار MEPC177(58) والنافذة في نفس تاريخ نفاذ الملحق<sup>1</sup> ، ويهدف إلى تنظيم طرح أبخرة السفن كأكاسيد النتروجين وأكاسيد الكبريت والمواد المستنفذة للأوزون ، ومنع تأثيرها السلبي على الهواء بإتاحة بدائل نظيفة .

الفرع الثالث : الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وضباط النوبة ( STCW/78 )

لا يكفي لتأمين مخاطر العمل البحري الاقتصار على إنشاء وتجهيز السفن والموانئ من الناحية التقنية دون الاهتمام بالعنصر البشري ، ذلك أن تحقيق هذا الهدف مرهون بمدى قدرة الأطقم البحرية وعمال الموانئ على تقييم المخاطر المواجهة لعملهم والتصدي لها بأنجع الطرق ، ومن ثم يفترض أن يحاط علما كل مشغل بالعمل البحري والمينائي بقواعد الأمن والسلامة البحريين وأن يكون التعليم في هذا المسائل متجددا ومستمرا ومرافقا للمعنيين في ميادين عملهم .

---

<sup>1</sup> - قرار لجنة حماية البيئة البحرية رقم MEPC.251(66) معتمد في 4 أبريل 2014 ، متاح في : المنظمة البحرية الدولية : ماربول الطبعة الجامعة 2011 ، مرجع سابق ، ص 24 .

وفي هذا الصدد ارتبطت فكرة التكوين البحري بتطور الملاحة البحرية وما تعرضت له من المخاطر في مختلف مراحل تطورها ، حيث كان التأهيل البحري يعبر عن الخبرة المتوارثة في العمل البحري قبل أن تحتكره أنظمة التعليم في الدول العظمى باعتبارها المتحكمة في التجارة البحرية نهاية خمسينيات القرن الماضي ، فمثلا هناك النظام الإنجليزي والنظام الألماني والنظام الروسي والنظام الفرنسي والنظام الأمريكي ، غير أن مطلب التكوين البحري لم يلبث أن انتشر في نظم التعليم الدول النامية بل ونافس تعليم الدول المتقدمة ، وخاصة بعد إبحام مواطني هذه الأخيرة عن العمل البحري بسبب الخطورة وتدني الأجور وتحول العديد من شركاتها الملاحية إلى رفع أعلام الملاحة على سفنها طلبا للعمالة الأجنبية الرخيصة الرائجة في الدول النامية وهروبا من الضرائب والتأمينات<sup>1</sup> .

ونظرا لكثرة معاهد التكوين البحري وتفاوت مستويات خريجها ، لوحظ اختلاف أساليب التعامل مع المخاطر البحرية بصورة أكدت مساهمة العامل البشري في رفع عدد الحوادث إلى أكثر من ثلاثة أرباع النسبة الكلية ، حيث جاء في نشرة المنظمة البحرية الدولية (Focus in IMO (Mar 1996) أن ما يقارب 80% من الكوارث البحرية يرجع إلى العامل البشري ( أفراد أطقم السفن ) ، كما ذكرت دراسة صادرة عن هيئة التصنيف البحري البلجيكية (DNV) لعينة من 5455 حادثة بحرية في الفترة ما بين سنة 1981 و1996 ؛ أن حوالي 77% من نسبة تلك الحوادث سببها أخطاء بشرية ارتكبت على مستوى السفن والإدارات البحرية ، أما بقية الحوادث البحرية ونسبتها حوالي 23% فمردها الظروف الطبيعية والأخطاء التقنية ، وعند دراسة وتحليل أسباب الحوادث المنسوبة إلى العامل البشري وجد أنها – حسب الدراساتين – جملة من العوامل أهمها الجهل بالمهام والتهاون في أدائها ونقص التكوين وانعدام الخبرة ، بالإضافة إلى الانعكاسات السلبية للظروف الخارجية كتأثيرات الوضعية المهنية والاجتماعية السيئة وضعف الأجور واختلاف لغات العمال وصعوبة العمل...<sup>2</sup> .

وعليه ، شكل مستوى تدريب عمال السفن والموانئ مصدر قلق للهيئات والتنظيمات ذات العلاقة وعلى رأسها المنظمة البحرية الدولية ، وخاصة مع اطراد وتعقد التكنولوجيا وتطور تقنيات تشغيل وصيانة السفن والأجهزة المينائية وحاجتها للكوادر المدربة عالية الكفاءة ، ولذلك انعقد اجتماع أعضاء المنظمة البحرية الدولية عام 1978 تحت بند توحيد قوانين مستويات التكوين البحري وأنماط التدريب

<sup>1</sup> – أنظر في هذا المعنى : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 50 ، ص 52 .

<sup>2</sup> - DNV , Research and Development , Years 1981-1996 , 5455 Accidents

مشار إلى ذلك في : المرجع السابق ، ص 51 و 55 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

والشهادات المثبتة لذلك ، حيث انبثق عنه في نفس السنة الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبة (STCW/78) ، والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1984<sup>(1)</sup>

توالت التعديلات على اتفاقية (STCW/78) غير أن أهم مراجعة لها حصلت سنة 1995 ، حيث ضمت عددا من التعديلات الرئيسية نوجزها في ما يلي<sup>2</sup> :

01 – تغيير مضمون بعض التعريفات وإضافة أخرى جديدة ، وكذا نموذج الشهادات البحرية وحصر اعتمادها لسفن الدول الأطراف في الاتفاقية ، والتأكيد على استيفاء متطلبات التطبيق الآمن .

02 – إضافة قواعد جديدة تلزم كل طرف يحقق في عدم كفاءة أو إهمال من يحمل شهادات صادرة عن الاتفاقية بأن يحدد الإجراءات المتبعة والعقوبات المطابقة عند ثبوت المخالفة ، وكذلك بأن تتبع الدول برامج واضحة ومعلنة بشأن التدريب والتقييم ، وأن تتعاون مع بعضها ومع المنظمة البحرية الدولية في تبادل المعلومات المحققة لأغراض الاتفاقية ، للتأكد من سفن الدول المستوفية للمتطلبات إدراجها ضمن قائمة يطلق عليها القائمة البيضاء (White Liste)

03 – إضافة أبواب جديدة تتعلق ب :

أ – قواعد منح وتسجيل الشهادات التابعة للاتفاقية والشهادات البديلة ، وخضوع أنشطة التدريب وتقييم الكفاءة للمتابعة المستمرة وتوافقها مع أنظمة معايير الجودة العالمية ، ووجوب استخدام أجهزة المحاكاة في التدريبات .

ب – تحديد قواعد اللياقة الطبية للعاملين بالبحر ، ومبادئ نوبة الملاحظة ، ووجوب حضور ربانة السفن ومشغلي الراديو دورات تدريبية كل خمس 5 سنوات على الأقل ، وتحمل الشركات مسؤولية تأهيل عمال البحر التابعين لها والتأكد من استيفائهم متطلبات الاتفاقية .

<sup>1</sup> – أنظر في هذا المعنى : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص52 ، وكذلك : أضواء على مسودة التعديلات الجديدة لاتفاقية ومدونة STCW/78 المعدلة عام 1995 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد مارس 2010 ، ص (أ) ، ، مرجع إلكتروني على شكل (pdf) محمل بتاريخ 2011/11/25 الساعة 15:43 من الموقع التالي : <http://www.aast.edu/ar>

<sup>2</sup> – أنظر في هذا المعنى : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 58 إلى 65.

أما في سنتي 1997 و1998 فأضيفت أحكام تتعلق بأدنى المتطلبات الإجبارية لتأهيل العاملين على متن سفن الركاب غير سفن الدرجة (RO-RO) ، وكذا قواعد تحسين كفاءة العاملين في مجال تربيط البضائع وشحن وتفريغ ناقلات البضائع الصب .

ورغم أهمية التحديثات السابقة إلا أن ما رافق أحداث الحادي عشر سبتمبر من تداعيات تشريعية وجه مسار تحديث الاتفاقية نحو المقاربة الأمنية ومواكبة مستجدات الأمن والعمل البحريين ، وهو ما شكل أحد أهداف مؤتمر مانيل (عاصمة الفلبين) المنعقد من 21 إلى 25 يونيو 2010 بإشراف المنظمة البحرية الدولية ، حيث تمخض عنه جملة تعديلات دخلت حيز النفاذ اعتبارا من 1 يناير 2012 بموجب مبدأ الموافقة الضمنية ، ولا شك أنها تسري في حق الجزائر ، باعتبارها طرفا في اتفاقية (STCW/78) المعدلة ، ولأنها ( أي الجزائر ) لم تسجل على الاتفاقية الجديدة أي تحفظات قانونية قبل انقضاء مهلة الموافقة الضمنية<sup>1</sup>.

اهتم مشروع اتفاقية (STCW/2010) بمراعاة العامل الأمني ، فشكل العنصر الأبرز لجملة تعديلات مست جل أبواب الاتفاقية ركزت في مجموعها على عدة نقاط من أهمها<sup>2</sup>:

أ – استيفاء متطلبات الأمن البحري ، من خلال إدراج قواعد جديدة تتعلق بالتدريب على حماية أمن وسلامة الأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية وتقييم القدرة على مجابهة تهديدات الإجرام البحري .

ب – مسؤولية الشركات الملاحية على مطابقة وثائق كفاءة أطقم السفن وبالأخص تلك التي تتطلب عناية خاصة كسفن الركاب وناقلات المواد الخطرة ، وتعزيز سلطات الدول في الرقابة على تنفيذ هذا الالتزام .

ج – الحث على استغلال مزايا التكنولوجيا الحديثة في التكوين البحري والعمل الميداني في مجالات الهندسة البحرية وعلم الخرائط ودراسة المسافات ، ومعرفة خصائص وتفاعلات مياه البحر...<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> – المرسوم 88/88 مؤرخ في 26 أبريل 1988 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 27 أبريل 1988 ، عدد 17 ، ص704

<sup>2</sup> – أنظر في هذا المعنى : أضواء على مسودة التعديلات الجديدة لاتفاقية ومدونة STCW/78 المعدلة ، مرجع سابق ، ص1 إلى 16.

<sup>3</sup> – أنظر على سبيل المثال منشورات المنظمة البحرية الدولية رقم : SN.1/Circ.207/Rev.1 بشأن الاختلافات بين نظم عرض الخرائط بنمط Raster Chart Display System (RCDS) ونمط Electronic Chart Display and (ECDIS)

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

د – الإلزام بتطبيق التوصيات والتعليمات بشأن العمل البحري كتلك المنظمة لأوقات العمل وأوقات الراحة وتطوير المعايير اللياقة البدنية ، وتشجيع ممارسة النساء للأنشطة البحرية ، وكذا مراجعة القواعد المتعلقة بالمخدرات والمشروبات الكحولية .

لم تخرج اتفاقية (STCW/2010) عن الشكل العام للاتفاقية السابقة إلا من ناحية إضافة التعديلات المذكورة مضمنة فيها ، حيث نظمت في أصل وملحق ، فأما الأصل فيتألف من سبعة عشر (17) مادة تشمل : الالتزامات العامة المترتبة على أطراف الاتفاقية ، وتعريفات لبعض المصطلحات الواردة في المضمون ، وكيفية التطبيق ، وطرق إبلاغ المعلومات للمنظمة البحرية الدولية ، وعلاقة الاتفاقية بالمعاهدات الأخرى وتفسيراتها ، والشهادات المطلوبة ومعادلتها ، والأحكام الانتقالية ، والانسحاب من الاتفاقية ، وكيفية الإيداع والتسجيل واللغات المعتمدة<sup>1</sup> .

أما ملحق الاتفاقية فيتألف من ثمانية أبواب ، حيث يندرج تحت كل باب عددا من القواعد الاختيارية والقواعد الإجبارية ، وذلك على النحو التالي :

الباب الأول : أحكام عامة ، وجاءت مرتبة على شكل عناوين جمعت في خمسة عشر قاعدة تناولت بعض التعريفات ، وإصدار الشهادات واعتمادها ، ومبادئ الرحلات القريبة من الساحل ، وإجراءات الرقابة ، والأحكام الوطنية ، والتدريب والتقييم ، ومعايير الجودة ، وتجديد الشهادات والاعتراف بسريانها ، وأجهزة المحاكاة ، ومسؤولية الشركات .

الباب الثاني : الربان وقسم السطح ، ويتعلق بالمتطلبات الدنيا للحصول على شهادة الأهلية للربانة وبحارة السطح والضباط المكلفين بأعمال النوبة على السفن ذات الحمولة 500 طن فأكثر .

الباب الثالث : قسم الماكينات ، ويحدد متطلبات الحصول على شهادة الأهلية للضباط المكلفين بأعمال النوبة الهندسية في غرف الآلات ، والمهندسين العاملين على السفن ذات قدرة تفوق 750 كيلو وات .

---

*Information System* ، وكذا رقم : : SN.1/Circ.266 بشأن صيانة برنامج نظام عرض الخرائط والمعلومات بالطرق الإلكترونية .

<sup>1</sup> – المرجع السابق ، ص 1 إلى 16 ، وأيضا : المرسوم 88/88 ، مؤرخ في 26 أبريل 1988 ، مرجع سابق .



## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

الباب الرابع : الاتصالات اللاسلكية ومشغلي الراديو ، ويحث على العمل بمدونة ISMAR بشأن البحث والإنقاذ البحري والجوي ، والتدريب على نظام GMDSS ، وشهادات الأهلية لمشغلي الراديو .

الباب الخامس : متطلبات خاصة بالعاملين على أنواع معينة الناقلات ، ويتعلق بمتطلبات تأهيل العاملين على متن السفن التي تستدعي عناية خاصة ؛ كسفن الركاب وناقلات المواد الخطرة والكيماويات وسفن الغاز المسال (GNL)

الباب السادس : وظائف الطوارئ والسلامة المهنية والرعاية الطبية والحفاظ على الحياة ، حيث يحدد متطلبات شهادة تأهيل المكلفين بهذه الوظائف ، وتعليمهم وتدريبهم على النواحي الأمنية .

الباب السابع : الشهادات البديلة ، وينص على قواعد إصدار الشهادات ومطابقتها ، والاعتراف بالشهادات البديلة بين الدول الأطراف

الباب الثامن : أعمال النوبة ، وتهتم بالاشتراطات الصحية والأمنية والبيئية التي ينبغي على عمال نوبة الملاحظة مراعاتها ؛ كعدم الإفراط في تناول الكحول واحترام الحدود المسموح بها من العقاقير المهدئة واحترام فترات الراحة ...

### الفرع الرابع : اتفاقيتي خطوط التحميل وحمولة السفن

تتميز اتفاقيتي خطوط التحميل وحمولة السفن بأنهما يتعلقان بتوازن السفينة والمحافظة على طفوها وحمايتها من الغرق بسبب التحميل غير القانوني ، ومن ثم اهتمت الاتفاقية الأولى بطفو السفينة حسب نوعية حمولتها وظروف الشحن ، بينما اقتصت الثانية بتوحيد القواعد القانونية التي على أساسها تحتسب حمولات السفن .

### أولا : اتفاقية خطوط التحميل لسنة 1966 (LL66)

عندما راجت التجارة البحرية خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ؛ كثرت حوادث غرق السفن بسبب فقدانها للتوازن نتيجة شحنها بأكثر من طاقتها التحميلية ، فظهرت حركة كبرى في المملكة المتحدة تزعمها النائب الإنجليزي (بليمسول) PLIMSOL طالبت بتقنين خاص بعلامات خطوط الشحن يكبح جشع ربانها وملاك السفن الذين يبالغون في شحن سفنهم ، واستجابت الحكومة البريطانية

فأصدرت سنة 1876 قانون أطلق عليه قانون بليمسول ، فرض على أي مالك سفينة تفوق حمولتها الكلية 80 طنا ؛ بأن يحدد لها خطا للشحن لا يتعداه غاطس السفينة طوال رحلتها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ، كما دعت حكومة المملكة المتحدة سنة 1930 إلى عقد مؤتمر دولي بلندن لبحث مسألة تحميل السفن ، أثمر عنه وضع معاهدة دولية خاصة بخطوط الشحن ، جرى استبدالها بمعاهدة أخرى وقعت بلندن في 05 أفريل 1966 ، وبقيت نافذة إلى الوقت الراهن ؛ مع تحيينها في مناسبات لاحقة<sup>1</sup> .

انضمت الجزائر إلى اتفاقية خطوط الشحن الأولى لسنة 1930 والثانية لسنة 1966<sup>(2)</sup> ، حيث دخلت الأخيرة حيز النفاذ في 21 يوليو 1968 ، وعدلت بعد ذلك بعدة قرارات صادرة عن المنظمة البحرية الدولية في 12 أكتوبر 1971 و12 نوفمبر 1975 و15 نوفمبر 1979 و17 نوفمبر 1983 و23 نوفمبر 1995 ، غير أن تلك التعديلات لم تتفد إلى أن أدمجت في بروتوكول أبرم في 11 نوفمبر 1988 ودخل حيز التنفيذ في 03 فبراير 2000 ، وهو أهم بروتوكول عدل متطلبات الاتفاقية بنظيرتها في اتفاقيتي SOLAS و MARPOL ، كما خضع بروتوكول 1988 لعدة تعديلات لاحقة ، منها تعديلات 05 يونيو 2003 المعتمدة بالقرار MSC143(77) ، وتعديلات سنة 2004 التي دخلت حيز النفاذ في الفاتح من يوليو 2006 بموجب مبدأ القبول الضمني ، وتعديلي سنة 2012 الساريين سنة 2014<sup>(3)</sup> .

تتكون اتفاقية خطوط التحميل الحالية من مجموعة مواد وثلاثة ملاحق ، حيث يبلغ عدد مواد أصل الاتفاقية 34 مادة تتناول المبادئ الرئيسية التي تتأسس عليها الاتفاقية كالتزامات العامة والتعريفات ونطاق التطبيق وحالاته والاستثناءات والعلاقة بالاتفاقيات الأخرى وشروط التعديل والانضمام والانسحاب ولغات لاتفاقية ...

<sup>1</sup> - أنظر في هذا المعنى : ربان مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، مطبعة الشنهازي للطباعة والنشر بالإسكندرية ، طبعة سنة 1993 ، مصر ، ص 67 .

<sup>2</sup> - صادقت الجزائر على الاتفاقيتين على التوالي بموجب المرسوم 73/64 مؤرخ في 02 مارس 1964 ، والمرسوم الرئاسي 448/2000 ، مصدرين سابقين .

<sup>3</sup> - خطوط التحميل : الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966 ، وبروتوكول سنة 1988 في صيغته المعدلة لسنتي 2003 و2004 ، منشورات المنظمة البحرية الدولية ، رقم المبيع (IB701A) ، الطبعة الجامعة لسنة 2005 ، ص iii ، وأيضا : نفس رقم المبيع لسنة 2013 ، ص1 ، متاحة على موقع المنظمة [www.imo.org](http://www.imo.org) .

أما مرفقات الاتفاقية فموزعة كما يلي<sup>1</sup> :

مرفق 01 : لوائح وخطوط التحميل ، ويضم 45 لائحة أو قاعدة منظمة في أربعة فصول

– الفصل الأول : قواعد تحديد خطوط الشحن ( من اللائحة 1 إلى 9 )

– الفصل الثاني : شروط تعيين العائم ( من اللائحة 10 إلى 26 )

– الفصل الثالث : عوائم السفن ( من اللائحة 27 إلى 40 ) ، وقد عدلت اللائحة 27 بشأن أنواع

السفن في دورة المنظمة البحرية الدولية رقم 91 المنعقدة في 30 نوفمبر 2012 ، حيث أصبح التعديل

نافذا ابتداء من أول يوليو سنة 2014<sup>(2)</sup> .

– الفصل الرابع : المتطلبات الخاصة للسفن التي عينت لها عوائم للشحنات الخشبية ( من اللائحة 41

إلى اللائحة 45 )

مرفق 02 : المناطق والجهات والفترات الموسمية ( من اللائحة 46 إلى اللائحة 52 ) ، وقد عدلت

اللائحة 47 المتعلقة بالمنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية ، في الدورة رقم 90 المنعقدة في 24 ماي

2012 ، حيث سرى التعديل ابتداء من الفاتح يناير 2014<sup>(3)</sup> .

مرفق 03 : الشهادات ، وينظم نموذج الشهادة الدولية لخطوط التحميل ونموذج شهادة الإعفاء الدولية

المتعلقة بخطوط التحميل .

### ثانيا : اتفاقية قياس الحمولة لسنة 1969 (TONNAGE69)

تتمحور فكرة توحيد قواعد قياس حمولة السفن حول مسعى تحقيق مساواة معاملة السفن المتكافئة

الحمولة فيما تكون به الحمولة محل اعتبار من حقوق وواجبات قانونية ، حيث تفترض اتفاقية

(SOLAS/74/78) قاعدة عامة مفادها تعلق أحكامها بالسفن التي حمولتها تساوي أو تفوق خمسمائة طن

، والأمر نفسه بالنسبة لاتفاقية (MARPOL 73/78) ، وغير ذلك من الصور التي يعتبر فيها التشريع

البحري حمولة السفينة ضابطا للمخاطبة ببعض أحكام السلامة والأمن البحريين ، كالإلزام بالإبحار في

---

<sup>1</sup> – خطوط التحميل ، مرجع سابق ، ص VI ، وأيضاً : إصدار سنة 2013 ، ص 2 ، ص 3 .

<sup>2</sup> – قرار لجنة السلامة البحرية رقم (91) MSC345 .

<sup>3</sup> – قرار لجنة السلامة البحرية رقم (90) MSC329 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

مناطق معينة وإتباع خطوط سير محددة ، أو فرض شروط إضافية للتجهيز البحري للسفينة ، بسبب التخوف من تهديدات الكوارث والإجرام ، وتجسيد مبدأ حماية الأرواح في البحار ...

كما تلعب حمولة السفينة دورا رئيسيا في تحديد الأعباء المادية المفروضة على السفن كأقساط التأمين ورسوم وتعريفات الموانئ والضرائب وتكاليف الإرشاد وتحديد نطاق عقود الاستغلال وإقرار المستحقات المرتبطة وغير ذلك من المصاريف والتكاليف ، كما تتخذ الحمولة أساسا لإحصاء وترتيب الأساطيل البحرية ، وليس عدد السفن .

وبناء على ذلك ، توافقت الجهود الدولية على وضع قواعد موحدة لقياس حمولات السفن ، فوِّقت بلندن في 23 يونيو 1969 الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن (*TONNAGE*) ، بعد أن تم استبعاد قاعدة سطح الالتجاء (*Shelter deck*) التي كانت تؤدي إلى اختلاف قياس حمولة السفن ذاتها من دولة إلى أخرى ، وقد دخلت الاتفاقية المذكورة حيز التنفيذ في 18 يوليو 1982<sup>(1)</sup> .

تتضمن اتفاقية قياس حمولة السفن (*TONNAGE*) ، اثنتين وعشرين ( 22 ) مادة معنونة كما يلي :

الأحكام عامة ( المادة 1 ) ، التعاريف ( المادة 2 ) ، نطاق التطبيق ( المادة 3 ) ، الاستثناءات ( المادة 4 ) ، حالة القوة القاهرة ( المادة 5 ) ، تحديد الحمولات ( المادة 6 ) ، إصدار الشهادات ( المادة 7 ) ، إصدار الشهادات من قبل حكومة أخرى ( المادة 8 ) ، نموذج الشهادة ( المادة 9 ) ، إلغاء الشهادة ( المادة 10 ) ، قبول الشهادة ( المادة 11 ) ، التفتيش ( المادة 12 ) ، الامتيازات ( المادة 13 ) ، المعاهدات والاتفاقيات والترتيبات السابقة ( المادة 14 ) ، إرسال المعلومات ( المادة 15 ) ، التوقيع والقبول والانضمام ( المادة 16 ) ، النفاذ ( المادة 17 ) ، التعديلات ( المادة 18 ) ، الانسحاب ( المادة 19 ) ، الأقاليم ( المادة 20 ) ، الإيداع والتسجيل ( المادة 21 ) ، اللغات ( المادة 22 ) .

<sup>1</sup> - في هذا المعنى : ربان مدحت عباس خلوصي ، مرجع سابق ، ص10 ، ص11 .

الفرع الخامس : اتفاقية أحكام منع التصادم في البحار لعام 1972 (COLREG72)

يرتبط تاريخ هذه الاتفاقية بأجيال (SOLAS) لسنوات 1929 و1948 و1960 ، والتي أدرجت بها أحكام تتعلق بمنع التصادم في البحار ، حيث بدأ سريان قواعد منع التصادم لسنة 1960 اعتباراً من الفاتح سبتمبر 1965 بالنسبة للدول التي صدقت عليها ، وقد سرت على ما نحو 80 % من الأسطول البحري العالمي ، وتضمنت 31 قاعدة وملحق يتعلق بالاستعانة بالرادار لتجنب المصادمات البحرية<sup>1</sup> .

غير أن الوضع تغير ابتداء من سنة 1972 ، حيث انعقد في الفترة الممتدة من 04 إلى 20 أكتوبر سنة 1972 مؤتمر لندن ، وقرر جمع الأحكام الخاصة بالوقاية من حوادث التصادم في اتفاقية مستقلة اختصرت في عبارة (COLREG72)<sup>2</sup>، وقد دخلت حيز التنفيذ في 05/07/1977<sup>(3)</sup>.

تتضمن الاتفاقية مجموعة من القواعد وأربعة ملاحق ؛ يتعلق الأول من هذه الأخيرة بمواقع ومواصفات الأنوار والأشكال ، والثاني بالإشارات الإضافية التي تستخدمها سفن الصيد الممارسة للصيد على مقربة من بعضها ، والثالث بالمواصفات الفنية لأجهزة الإشارات الصوتية ، والرابع بإشارات الخطر ، أما القواعد فيبلغ عددها ثمانية وثلاثون (38) قاعدة ، تم توزيعها إلى خمسة أجزاء مرتبة ترتيباً أبجدياً كما يلي<sup>4</sup> :

الجزء (أ) أو (A) : المبادئ العامة

الجزء (ب) أو (B) : قواعد السير والمناورات

الجزء (ج) أو (C) : قواعد تتعلق بالأنوار وعلامات أو أشكال الملاحة

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، الحوادث البحرية ، مرجع سابق ، ص 3 ، 4 ، 5 .

<sup>2</sup> - Collision régulation , Règlement pour prévenir les abordages en mer .

<sup>3</sup> - أحمد حسني ، مرجع سابق ، ص 4 ، ونشير إلى أن الفقرة الأولى من المادة الرابعة من اتفاقية (COLREG72) تشترط لنهاذ هذه الأخيرة ؛ مرور سنة كاملة من تاريخ انضمام خمس عشرة دولة تشكل أساطيلها التجارية 65% من سفن العالم ذات حمولة تساوي أو تفوق 100 طن.

<sup>4</sup> - أحمد حسني ، مرجع سابق ، ص 5 ، ونشير إلى أنه يطبق التشريع البحري على الإشارات المتعلقة بالتجهيزات والمنشآت المستعملة في النشاطات المنجمية البحرية ، وكذا على الإشارات الموجودة في مناطق الأمن المحيطة بهذه المنشآت والتجهيزات ، يراجع ذلك في المواد 161 ، 163 ، 167 ، 172 قانون رقم 05/14 ، مؤرخ في 24 فبراير سنة 2014 ، يتضمن قانون المناجم ، مرجع سابق .

الجزء (د) أو (D) : قواعد خاصة بالإشارات الضوئية والصوتية  
الجزء (هـ) أو (E) : قاعدة الاستثناءات الواردة على تنفيذ القواعد السابقة .

### المطلب الثالث : التضامن الدولي بتحقيق الأمن والسلامة البحريين

إزاء عدم تمييز الكوارث البحرية بين أشخاص ووسائل الملاحة البحرية ، وتخطيها الحدود الجغرافية والسياسية للأوطان ؛ تولدت مبادئ التعاون الدولي نحو مد يد العون لكل من تهدده مخاطر الكوارث البحرية ، حيث اكتست هذه المبادئ في عهدها الأولى طابع التضامن الإنساني ، غير أن تطور الأنشطة البحرية — خاصة في جانبها المادي وتعاطم المخاطر المرافقة لها وتلبسها أحيانا بالإجرام — بدل قواعد المواجهة ، من نطاق مهام النبل الإنساني إلى طائفة الواجبات القانونية المرتبطة بخدمات ذات قيم مادية ( الفرع الأول ) ، كما توسعت مجالات التعاون في مكافحة الإجرام البحري لتشمل ميادين التعاون القضائي ( الفرع الثاني ) ، والمبادرات العسكرية ( الفرع ثالث ) ، وكذا التعاون الفني لتعزيز القدرات الذاتية للدول ( الفرع الرابع ) .

### الفرع الأول : النزعة الأخلاقية للالتزام بتحقيق الأمن والسلامة البحريين

ظل الالتزام بدفع المخاطر البحرية لمدة زمنية طويلة مندرجا ضمن أطر الواجبات الأخلاقية النابعة من مبادئ التعاون الإنساني ، التي انطبعت بها الفطر السليمة ورسختها الشرائع السماوية الصحيحة وخاصة الشريعة الإسلامية<sup>1</sup> ، لكن تطورات الحياة وارتباطها المادية لبس الصفة الأخلاقية لطبيعة الالتزام بدفع المخاطر البحرية وتحقيق الأمن والسلامة البحريين ، فتلبست من هذا الوجه صفة الواجبات القانونية الشكلية المجردة من النزعة الإنسانية ، دون تأثير في روح وجوه النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، مثلما يتجلى ذلك في مجالي حماية الأرواح البشرية في البحار ومكافحة التلوث البحري .

<sup>1</sup> — توسع بعض الفقهاء المسلمين في قاعدة الضمان إلى هذا التطبيق ، حيث ورد في إرشاد السالك وهو من كتب المالكية ( ج 67/3 ) أن : " من أمكنه إنقاذ نفس أو مال من مهلكة ، فلم يفعل ضمن كإتلافه عمدا أو خطأ ) ، مشار إلى ذلك صلاح الدين عبد اللطيف الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار المهد للنشر والتوزيع بعمان ، الطبعة الأولى لسنة 1982 ، الأردن ، ص 265 .

أولا : حماية الأرواح البشرية في البحار

نشأ الالتزام بحماية الأرواح البشرية في البحار كواجب إنساني لا تقابله قيمة مادية ، وقد تبناه التشريع البحري من حيث المبدأ من هذا المنظور ، حيث فرضت المادة 11 من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد الإسعاف والإنقاذ في البحار " على كل ربان أن يقدم المساعدة إلى أي شخص مهدد بالغرق في البحر ولو كان عدوا على أن لا تتعرض سفينته والركاب إلى خطر جدي " ، وأضافت المادة 09 من نفس الاتفاقية أنه " لا يجب أي جعل ( أي مكافأة ) على الأشخاص المنقذين شريطة عدم الإخلال بالقوانين المحلية ، كما تأكدت الأحكام السابقة في الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 في المادة 98 منها وكذا في اتفاقية SOLAS74/78 ، حيث نصت القاعدة 10 من بروتوكول 1978 الملحق باتفاقية SOLAS74/78 على أنه " يجب على كل ربان سفينة في البحر عند تلقيه إشارة صادرة من أي سفينة أو طائرة مائية أو قارب تابع لأي منهما أو شخص في حالة خطر ؛ أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدة الأشخاص المعرضين للكارثة ..."

وإلى جانب إلزامية مساعدة الأشخاص المعرضين في البحر لخطر الهلاك وطواعيتها بالنسبة للأموال في غير حالة التصادم ، والتي تكون فيها المساعدة إلزامية للأشخاص والأموال ، يفترض أن تجري المساعدة طبقا لإرشادات المدونة الدولية المتعلقة بالبحث والإنقاذ البحري<sup>1</sup> ، كما يشمل واجب تقديم المساعدة الأعداء إذا أؤتمن شرفهم من جانب السفينة والركاب ، وهم من ينخرطون في القوات المسلحة لدولة محاربة أو من يساهمون في جهودها الحربية ، كأن يقوموا بمهام التجسس والتضليل وإثارة الفتن الداخلية والأعمال العدوانية ... ، وهو ما يتفق مع المبادئ الإنسانية التي تحكم الحروب<sup>2</sup>.

ومن جهة أخرى لا يعني استبعاد فرض مقابل مادي على المساعدة المقدمة للأشخاص المعرضين للخطر البحري ، عدم جواز اقتران تقديم المساعدة بمكافأة كتحفيز يستحق عن المبادرة بالغوث فضلا عن نجاح المهام ، مثلما دعت إلى ذلك اتفاقية الإنقاذ البحري لسنة 1989 والتي تضمنت أحكاما تتعلق بتعزيز منح مكافحة الإنقاذ على اعتبار مجهودات المنقذين لمنع أو تقليل الضرر البيئي ، وكذا موافقة

<sup>1</sup> — دعت إلى استخدامها الاتفاقيات الدولية كاتفاقية هامبورغ لسنة 1979 المتعلقة بالنقل البحري.

<sup>2</sup> — نجد على سبيل المثال اتفاقية لاهاي الثالثة لسنة 1899 ؛ خصصت جزءا منها بعنوان : " كيفية تطبيق المبادئ الإنسانية على الحرب البحرية " ، فحظرت في المادتين 01 و03 مهاجمة سفن المستشفيات المستعملة لإغاثة الجرحى .

لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها السابعة والسبعين (77) على مشاريع التعديلات المتعلقة بالفصل الخامس من اتفاقية (SOLAS/74/78) ، واتفاقية البحث والإنقاذ السابقة لاعتمادها سنة 2004 ، حيث تستوجب مشاريع التعديلات المقررة من حكومات الدول المتعاقدة التنسيق والتعاون لإعفاء ربابنة السفن من أثر إضافة أدنى انحراف للمسار المقرر للسفينة ، إذا كان المبرر تقديم مساعدة للأشخاص المستغيثين في البحر وحملهم على متن السفينة إلى مكان آمن<sup>1</sup>.

### ثانيا : حماية البيئة البحرية من التلوث

ترتد علاقة الإنسان بالبيئة عموما إلى أصل تطوره الحضاري عبر التاريخ ، ومن الطبيعي أن يدفعه الشعور بتهديد المحيط البحري إلى التضامن في دفع المخاطر<sup>2</sup> ، غير أن استكشاف الإنسان لمخاطر التلوث البحري خلقت نوعا مميزا من التضامن الإنساني فرضته طبيعة الخطر المتصف بالفتك والشمول وتعدد مصادر التلوث ، ومن هذا المنطلق نبعت عدة مبادئ بيئية ، كاعتبار البيئة البحرية تراثا مشتركا للإنسانية ، والحق في البيئة السليمة ، والربط بين السلام والبيئة والاقتصاد<sup>3</sup> ...

وقد عكست الاتفاقيات ذات العلاقة بجهود التوحيد الدولي لأحكام السلامة والأمن البحريين صور التضامن الإنساني للمحافظة على البيئة البحرية ، سواء من خلال اتفاقيات جنيف أو اتفاقية مونتيجوباي لسنة 1982<sup>(4)</sup> ، أو في اتفاقيات التلوث البحري بالنفط باعتباره أكثر المواد المنقولة بحرا وأخطرها على البيئة ، والتي توسع نطاق عنايتها إلى ملوثات أخرى كالمواد الكيميائية وقمامات السفن ورواكد صابورات السفن<sup>5</sup> ... ، كما ترسخ مبدأ مكافحة التلوث البحري كقاعدة إلزامية تلاقت عندها جهود

<sup>1</sup> - أنظر ذلك في تقرير الأمين العام الأممي رقم (A/58/65/Add1) مقدم إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة في الدورة 58 ، مؤرخ في 29 أوت 2003 ، ص 19 ، وأيضا وثيقة لجنة السلامة البحرية المذكورة رقم (MSC77/W.P.14) .

<sup>2</sup> - تعتبر الحضارة اليونانية علاقة الإنسان بالمحيط الذي يعيش فيه علاقة ملكية وسيطرة ، ولذلك قال سقراط " قدر الإنسان أنه ملك للعالم الذي يحيط به " ، مشار إلى ذلك في أنيسة أكل العيون ، مرجع سابق ، ص 13 .

<sup>3</sup> - التوصية 2398 الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 03 ديسمبر 1968 ، المبدأ 1 من إعلان ستوكهولم لسنة 1972 ، إعلان قمة الأرض لسنة 1992

<sup>4</sup> - خصصت اتفاقية مونتيجوباي (1982) لموضوع مكافحة التلوث البحري جزءا كاملا وهو الجزء الثاني عشر من المواد 192 إلى 273.

<sup>5</sup> - يعتبر الفقه الدولي مؤتمر واشنطن عام 1926 وما تمخض عنه اتفاقية فاتحة الجهود الدولية الرامية إلى مواجهة التلوث البحري بالمواد البترولية ، بالرغم من فشل المؤتمر وعدم سريان الاتفاقية ، إلا أنه يحمده له فضل تنبيه العالم =



التوحيد في مجالات أخرى ، وهو ما يظهر سيطرة اتجاه أخلقة القانون ( *la moralisation de la règle* ) على طبيعة الالتزام البيئي ، ويدعم الاعتقاد بأن تلك المبادئ والقيم لم تتبع عن خوف من تبعات قانونية أو السعي لتحقيق مصالح سياسية أو اقتصادية ..، وإنما عن ضمير إنساني وواجب أخلاقي نحو المحيط المشترك وحقوق الأجيال القادمة ، حيث ثبت قصور أفكار القانون حول مكافحة التلوث البحري على المستوى العملي ، فلا صرامة المسؤولية ولا توسيع نطاقها ، ولا تنويع الأطر القانونية ورفع مبالغ التعويض قضى على مشكلة تلوث البحري<sup>1</sup> .

وفي هذا السياق ؛ تضامن المشرع مع جهود حماية البيئة البحرية ، حيث يشكل القانون البيئي الداخلي جانبا من هذا التضامن ، ومن ذلك إصدار القانون 10/03 ، مؤرخ في 19 يوليو 2003 ، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، والقانون 02/02 ، مؤرخ في 05 فبراير 2002 ، يتعلق بحماية الساحل وتنميته ، كما جسد القضاء الجزائري موقف المشرع في عدة مناسبات ، فعلى سبيل المثال أحسن مضمون قرار مجلس قضاء البليدة المؤرخ في 2005/12/28 عندما قضى بإدانة المتهم بجنحة تفريغ مواد ملوثة في البحر طبقا للمادة 210 قانون بحري والمادتين 68 و66 من قانون حماية البيئة (03/83) ، لكن المحكمة العليا نقضت هذا القرار بحجة خلوه من إبراز العناصر اللازمة لتكوين الجنحة المنسوبة للمتهم طبقا لمقتضيات المادتين المذكورتين في قانون حماية البيئة ، غير أن كلا القرارين تأسس على القانون (03/83) وهو ملغى بالقانون 10/03 ( المادة 113 ) المذكور أعلاه<sup>2</sup> .

---

إلى مخاطر التلوث البحري بالنفط وفرض التزام أدبي بما تضمنه على اتحادات ملاك السفن في بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية والنرويج والسويد وبلجيكا وهولندا ، أنظر : صلاح هاشم ، مرجع سابق ، ص 200 .

<sup>1</sup> — يدل على ذلك إحصاء اتفاقيات التلوث البحري والاتفاقيات المتضمنة للالتزام البيئي ، والتغيير المتتابع لحدود التعويض في الأنظمة القانونية للمسؤولية المدنية عن التلوث البحري ( *CLC/ Civil Liability Convention* ) ، وصناديق التعويض ( *FIPOL/ The Fund Convention* ) خلال سنوات 1969 ، 1971 ، 1984 ، 1992 ، 2001 ....

<sup>2</sup> — مجلة المحكمة العليا ؛ غرفة الجرح والمخالفات ، ملف رقم 438619 ، قرار بتاريخ 2008/10/08 ، العدد الأول لسنة 2009 ، ص 377 إلى 380 .

الفرع الثاني : تسليم مرتكبي الجرائم البحرية

بالنظر إلى وجود مصالح مشتركة تربط الإنسانية جمعاء ناتجة عن علاقاتها الاجتماعية والاقتصادية والسياسية فإن واجب حماية تلك المصالح يقع على عاتق كافة الدول ، ذلك أن الاعتداء عليها ينم عن تهكم على سيادة الدول وانتهاك لمبادئ القانون الطبيعي والقيم العالمية ، ولذلك وجدت عدة أفكار لتجسيد التضامن بين الدول من أجل مكافحة الجرائم الواقعة في حق المصلحة الإنسانية المشتركة ، ومن أولى تلك الأفكار فكرة تسليم المجرمين (Extradition) التي تعني إجراء معيناً تقبل بمقتضاه دولة تسمى المطلوبة أن تسلم شخصاً موجوداً في إقليمها يكون متهماً أو محكوماً عليه في جريمة لدولة أخرى تسمى الطالبة وذلك لمحاكمته أو تنفيذ العقاب عليه<sup>1</sup> .

وترجع قاعدة تسليم المجرمين إلى فكرة تبادل المجرمين أو تسليم المطلوبين المعمول بها قديماً في مجال التعاون الدولي لمعاقبة الفارين من العدالة ، والتي تحولت إلى واجب قانوني بعد أن أنشأ أعضاء أسرة الأمم سلسلة واسعة من المعاهدات الثنائية لتسليم المطلوبين خاصة السياسيين ، حيث كان القسم القديم من المعاهدات يتضمن تعيين المخالفات التي يمكن تسليم المجرم الفار بموجبها ، ثم انتقل العمل به إلى القانون الدولي وفي كافة الجرائم كواجب متى قضت بذلك المعاهدات ذات الشأن ، مع جواز أن تقرر الدولة التسليم التلقائي لمطلوب فار من العدالة من غير حاجة إلى معاهدة<sup>2</sup> .

وبناء على ذلك شمل مبدأ تسليم المجرمين جل الأفعال الإجرامية المتفق على اعتبارها تهدد المصلحة الإنسانية المشتركة ، كالجرائم ضد الإنسانية ، والاسترقاق ، واختطاف الأشخاص كرهائن ، والمتاجرة بالبشر، وتهريب المخدرات والمؤثرات العقلية ، والتعامل غير المشروع بالمواد النووية والمواد الخطرة عموماً ، والجريمة المنظمة ، والارتزاق ...، كما أصبح الالتزام بمبدأ تسليم المجرمين التزاماً

<sup>1</sup> - للاطلاع أكثر على تعريف " تسليم المجرمين " والموضوع ككل ؛ يمكن الرجوع على سبيل المثال إلى : جندي عبد المالك ، الموسوعة الجنائية ، الجزء الثاني ، مطبعة دار الكتب المصرية بالقاهرة ، طبعة سنة 1932 ، ص 590 .

<sup>2</sup> - جيرهارد فان غلان ، القانون بين الأمم : مدخل إلى القانون الدولي العام ، تعريب عباس العمر ، منشورات دار الآفاق الجديدة ، بيروت ( لبنان ) ، الجزء الأول ، طبعة سنة 1970 ، ص 267، 268.

مزدوجا يوجب على الدولة المطلوبة الاختيار بين تسليم الجاني وبين محاكمة الجاني ، بما أطلق عليه مبدأ التسليم أو المحاكمة<sup>1</sup>.

ومن جهتها تضمنت الاتفاقيات ذات العلاقة بالأمن البحري مبدأ تسليم المجرمين ، حيث احتوت أكثرها على حكم يقضي باعتبارها أساسا قانونيا لتسليم أي مجرم يرتكب جريمة تنص عليها بنود الاتفاقية دون حاجة للاستناد لأساس قانوني آخر لتسليم المجرمين بين دولة الاستلام ودولة التسليم ، وكذا تعهد الدول الأطراف على إدراج الأفعال المجرمة التي تنص عليها تلك المعاهدات في اتفاقيات تسليم المجرمين التي تبرمها ، فقد أوردت على بسيل المثال الفقرة 1 من المادة 10 من بروتوكول 2005 لاتفاقية (SUA/1988) بقولها : " تعتبر الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد 3 و3 مكررا و3 مكررا ثانيا و3 مكررا ثالثا مشمولة في عداد الأفعال الجرمية التي تسوغ تسليم المجرمين بأي معاهدة لتسليم المجرمين قائمة بين أي من الدول الأطراف ، وتتعهد الدول الأطراف بأن تدرج هذه الأفعال الجرمية بوصفها جرائم تسوغ تسليم المجرمين في كل معاهدة لتسليم المجرمين تبرم فيما بينها " <sup>2</sup>.

وفي هذا السياق ، لم يعد القانون الدولي يتكلم عن محظورات التسليم في مثل الجرائم العسكرية والجرائم السياسية ، بل حذفت أي إشارة إلى استثناء عدم تسليم المطلوبين من المعاهدات الجنائية المبرمة ما سنوات بين 1970 و1991 ، حيث قضت المادة 11 مكرر من بروتوكول 2005 المعدل لاتفاقية روما (SUA/1988) ؛ بعدم جواز رفض طلب تسليم مجرمين أو تقديم مساعدة قانونية متبادلة استنادا للطابع السياسي للجريمة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مكتب الأمم المتحدة المعني بمكافحة المخدرات والجريمة : دليل تشريعي للاتفاقيات والبروتوكولات العالمية لمكافحة الإرهاب ، *United Nations Publication , ISBN(xxx) , V.03-85625* ، ص 80 إلى 85 ، وأيضا : تقرير لجنة القانون الدولي (A/CN.4/571) ، مرجع سابق ، ص 04 وما بعدها .

<sup>2</sup> - من بين الاتفاقيات التي تضمنت نفس الحكم ؛ اتفاقية فيينا المتعلقة بمكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988 في المادة 06 .

<sup>3</sup> - نشير إلى أن اتفاقية مكافحة الهجمات الإرهابية لسنة 1997 تضمنت مادتين تشترطان عدم صحة أي دفع أو تبرير يستند إلى الطابع السياسي للجريمة ، مشار إلى ذلك في : الدليل تشريعي للاتفاقيات والبروتوكولات العالمية لمكافحة الإرهاب (V.03-85625) ، مرجع سابق ، ص 43 ، 44 .

غير أن الالتزام بمبدأ تسليم المجرمين لا يكون معمولاً به في كل الأحوال ، حيث يبقى تسليم الدولة ذات السيادة الكاملة لمواطنيها أمراً مخالفاً للقوانين ومجريات التعامل<sup>1</sup>، وكذا تسليمها لشخص تقوم لديها دواعٍ وجيهة بأن معاقبته ترتبط بأسباب منبوذة ؛ حيث أكدت المادة 11 مكرراً ثانياً التالية حفظ حق الدولة الموجه إليها طلب تسليم المجرمين أو تقديم المساعدة القانونية المتبادلة أن ترفض ذلك ، إذا كان لديها أسباب وجيهة للاعتقاد بأن الغرض من الطلب المقدم لها هو ملاحقة الشخص أو معاقبته بسبب جنسه أو دينه أو جنسيته أو أصله العرقي أو آرائه السياسية أو نوع جنسه ، وكذا إذا كانت ترى أن تلبية الطلب ستلحق ضرراً بوضعية ذلك الشخص لأي سبب من تلك الأسباب ، كما لا يزال واضحاً تأثير إفرزات العلاقات السياسية الدولية على نظام تسليم المجرمين ، والتي ما فتئت تترنح ما بين اعتبار مبدأ تسليم المجرمين عرفاً دولياً تفرضه قواعد المجاملة والدبلوماسية دونما حاجة لمعاهدة بين أطرافه ، وبين تقييد مقتضاه بمعاهدة دولية نافذة خاصة به أو نص من معاهدة يجيزه<sup>2</sup>.

ومما يثار بشأن العمل بمبدأ تسليم المجرمين مسألة اختلاف الأشكال التي يتم بها التسليم ، مما يمكن أن ينال من ضمانات المحافظة على حقوق المتهمين في المعاملة العادلة ، وهو ما يؤكد أهمية توحيد آليات إنفاذ تسليم المجرمين كجزء من الحلول المقترحة ، وعلى هذا الأساس اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة معاهدة نموذجية لتسليم المجرمين بتاريخ 14 ديسمبر 1990 و عدلتها سنة 1997 ، حيث جاء في حيثيات قرار الاعتماد " أن الجمعية العامة تدرك أن الكثير من الترتيبات الثنائية حالياً بشأن تسليم المجرمين قد تجاوزها الزمن ، ويجب أن تحل محلها ترتيبات تراعي تطورات القانون الجنائي الدولي ...، وأنها تسلّم بأهمية وضع معاهدة نموذجية لتسليم المجرمين باعتبارها وسيلة فعالة لمعالجة الجوانب

<sup>1</sup> - تمنع المادة 698 ق . إ . ج تسليم الجاني الجزائري لقضاء أجنبي ولو كان تجنسه قبل ارتكاب الجريمة .

<sup>2</sup> - ذهبت محكمة العدل الدولية في رأيها المؤرخ في 14 أبريل 1992 المتعلق بتفسير اتفاقية مونتريال لسنة 1972 وتطبيقها عن النزاع في حادثة لوكربي بين ليبيا وبين كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية ، إلى التأكيد أن حق ليبيا في عدم إجبارها على تسليم أحد مواطنيها هو من الحقوق السيادية بمقتضى القانون الدولي العام ، لكن بعض قضاة المحكمة مثل "برامنستري" و"رانجيفا" وصفا قاعدة التسليم أو المحاكمة بأنها " أحد مبادئ القانون الدولي العرفي " ، مما يدل على توافق الالتزام بها واستقلالها عن عناصر السيادة والاستقلال ...، أنظر ذلك في :

ICJ , Questions of interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the aerial Incident at Lockerbie , Libyan Jamahiriya v. United Kingdom . Provisional Measurers , Order of the 14 April 1992 , p690 , p720 .

مشار إلى ذلك في : محمد عزت ، مرجع سابق ، هامش ص 770.

المعقدة والخطيرة للجريمة ولاسيما في صورها الجديدة...<sup>1</sup> ، كما أدرجت لجنة القانون الدولي بالأمم المتحدة في بعض دوراتها مبدأ التسليم أو المقاضاة في برنامج عملها الطويل الأجل<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري صادق على عدة اتفاقيات تتعلق بتسليم المجرمين، وقيد العمل بالتسليم بشرط أورده في الدستور يقضي بوجوب النص على ذلك<sup>3</sup> ، وخصص لتنظيم التعاون القضائي الدولي في مجال تسليم المجرمين بابا كاملا في قانون الإجراءات الجزائية هو الباب الأول من الكتاب السابع<sup>4</sup>، حيث يخضع تسليم المجرمين من النواحي الإجرائية والموضوعية الابتدائية لقضاء الغرفة الجنائية بالمحكمة العليا ، أما الإذن بالتسليم والإجراءات الموالية له فتختص به السلطة التنفيذية ممثلة في وزير العدل<sup>5</sup> ، كما نذكر بأن ما يعرف بالإنابة القضائية الدولية ، والتي تهدف إلى استكمال التحريات والبحث عما يوصل القضاء إلى الحقيقة ، لا تخرج عن سياق نظام تسليم المجرمين<sup>6</sup>.

### الفرع الثالث : التعاون القضائي

فرضت عوامل تطور الجريمة وامتداداتها الدولية بما في ذلك الإجرام البحري ، تأهيل أكبر عدد ممكن من المحاكم الجنائية الوطنية في الدول الأطراف لمقاضاة المجرمين واجتتاب توفير ملاذات آمنة لهم ، وعدم الاكتفاء بإحصاء الأفعال غير المشروعة ، حيث ابتدع الفكر القانوني للمجتمع الدولي آليات

<sup>1</sup> - أنظر : قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (A/RES/45/166) في 14/12/1990 في الجلسة 68 ، وقرارها رقم (1997/88/52) ، بند التعاون الدولي في المسائل الجنائية ، المرفق رقم 7 . .

<sup>2</sup> - أنظر وثائق الجمعية العامة للأمم المتحدة الدورتين 59 و60 على سبيل المثال : (A/60/10) ، (A/59/10) ، وأيضا : تقرير لجنة القانون الدولي (A/CN.4/571) ، مرجع سابق ، ص 3 ، ص 4 .

<sup>3</sup> - وقعت عليها الجزائر عدة اتفاقيات تسليم المجرمين سواء في إطار متعدد أو ثنائي ، أنظر على سبيل المثال : اتفاقية اتحاد المغرب العربي الكبير لسنة 1991 ، واتفاقيات ثنائية مع كل من المغرب وتونس سنة 1963 ، ومع مصر وفرنسا سنة 1965 ، ومع كوبا سنة 1990 ،... وبخصوص الشرط الدستوري تراجع المادة 132 من المرسوم الرئاسي رقم 438/96 ، مؤرخ في 07 ديسمبر سنة 1996 يتضمن الدستور ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 08 ديسمبر سنة 1996 ، عدد 76 ، ص 6 ، معدل ومنمم بالقانون 03/02 مؤرخ في 10 أبريل سنة 2002 ، جريدة رسمية رقم 25 صادرة في 14 أبريل 2002 .

<sup>4</sup> - المواد من 694 إلى 720 قانون إجراءات جزائية .

<sup>5</sup> - المادة 711 من قانون إجراءات جزائية .

<sup>6</sup> - أنظر على سبيل المثال الاتفاقية التونسية الجزائرية المؤرخة في 26 جويلية 1963 والمتعلقة بالتعاون القضائي ، حيث صادق عليها المشرع التونسي بموجب قانون رقم 15 لسنة 1966 المؤرخ في 16 مارس 1966 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

متابعة ومحاكمة تضمن تحقق هذه الأهداف وتعكس التضامن الدولي في مكافحة الجريمة البحرية ذات الامتداد الدولي ، وذلك في إطار نظام عالمية حق العقاب " *l'universalité du droit de punir* " أو ما يسمى أيضا بنظام القمع العالمي " *systeme de la répression universelle* " .

ولا ينبغي اعتبار مفهوم مبدأ عالمية القمع معادلا لمبدأ عالمية الولاية القضائية أو عالمية الاختصاص القضائي ، حيث يفيد مبدأ عالمية القمع عدم وجود مكان يمكن فيه للجاني أن يتجنب المسؤولية الجنائية أو أن يجد ما يسمى "بالملاذ الآمن" ، بينما ينصرف مدلول الاختصاص العالمي إلى حق أي دولة في عقد ولايتها القضائية لنظر الجرم المعني دون الالتزام بالتسليم<sup>1</sup> .

وتختلف صور التعاون القضائي المجسدة لنظام القمع العالمي من أجل مكافحة الإجرام البحري المهددة لمصلحة المجتمع الدولي ، حيث تكلف بعض الاتفاقيات الدولية أطرافها بإنشاء ولاية قضائية تشمل التصرفات الموصوفة بتهديد مصالح المجموعة الدولية ، دون الاهتمام بوجود علاقة للجناية أو الجاني بدولة المحكمة بالنسبة للاختصاص القضائي ، ومن ثم يختلف نطاق ممارسة هذه الولاية وشروطها تبعاً لما تقرره التشريعات الأصلية والمحال إليها ، فنجد مبدأ الاختصاص العالمي " *le principe de la compétence universelle* " ، ومبدأ التسليم أو المحاكمة " *aut dedere aut judicare* " ، بالإضافة إلى الإنابة القضائية " *la commission rogatoire* " ، وهكذا .

ويعرف الاختصاص العالمي بأنه : " تأهيل أو اعتراف من القانون الدولي للمحاكم الجنائية الوطنية بممارسة ولايتها القضائية في متابعة ومحاكمة المتهم بارتكاب جريمة تهدد مصالح الجماعة الدولية بغض النظر عن جنسية المتهم ومكان ارتكابه للجريمة " ، غير أن الاتفاقيات الدولية تميز في إقرارها للاختصاص العالمي ما بين إطلاق سلطة الدولة في ممارسته وذلك في حالة القرصنة البحرية ، وبين تقييدها بأحد الخيارين ؛ إما محاكمة الجناة أو تسليمهم لدول تختص بمحاكمتهم ، عملاً بمبدأ " إما التسليم وإما المحاكمة " ( *aut dedere aut judicare* )<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - أنظر في هذا المعنى : تقرير لجنة القانون الدولي (A/CN.4/571) ، الدورة 58 جنيف ، من 1 ماي إلى 9 يونيو ، ومن 3 يوليو إلى 11 أغسطس 2006 ، بعنوان الالتزام بالتسليم أو المقاضاة ( *aut dedere aut judicare* ) ، ص 6 ، 7 ، 19 ، وأيضاً : تقرير الأمين العام للأمم المتحدة ، مقدم للدورة 65 للجمعية العامة للأمم المتحدة ، وثيقة رقم (A/65/181) ، مؤرخة في 29 جويلية 2010 ، ص 7 .

<sup>2</sup> - وثيقة رقم (A/65/181) ، مرجع سابق ، ص 7 وما بعدها ، وكذلك =

واللفظ الأجنبي (*aut dedere aut judicare*) هو عبارة لاتينية تناقلتها عدد من معاهدات التعاون الدولي الجنائي ، تعود في أصولها إلى اصطلاح منقح لعبارة " التسليم أو المعاقبة " التي استخدمها الفقيه غروتوس في مؤلفه (*De Jure Belli ac Pacis*) للدلالة على فكرة الحق في العقاب من أجل التصدي للجرائم التي تمس بقانون الشعوب ، مع مراعاة الاكتفاء بالحاكمة أو المتابعة القضائية دون الالتزام بإنزال العقاب<sup>1</sup> .

أما الإنابة القضائية الدولية فتقوم على أساس طلب السلطات القضائية الوطنية لنظيرتها الأجنبية متابعة إجراءات قضائية متعلقة بدعوى قيد النظر نظرا لوجود عناصر الاتهام أو إثبات الدعوى في الدولة المطلوبة ، أي خارج نطاق اختصاص محاكم الدولة الطالبة ، وذلك بشروط تحددها الاتفاقيات والتشريعات المنظمة لهذه الإنابة القضائية<sup>2</sup> .

وقد تتوسع بعض الصكوك الدولية في أشكال التعاون القضائي الجنائي ليأخذ صورا متعددة إضافة إلى الإنابة القضائية ، مثل تبادل ملفات التحقيق ونقل أدلة الاتهام وتقديم الأحكام القضائية واستحضار الشهود والخبراء ...، حيث فرضت اتفاقية (*SUA*) المعدلة على أطرافها أن تقدم لبعضها أقصى ما يمكن من المساعدة لمتابعة الأفعال الجرمية التي تنص عليها ، وما قيل عن اتفاقية (*SUA*) يصدق عن اتفاقيات أخرى كالاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب لسنة 1999 ، وقرار مجلس الأمن رقم 1373 لسنة 2001 ، بل واتجه التعاون الدولي إلى مشاركة السلطات التنفيذية جهود تعزيز قواعد الأمن البحري خاصة<sup>3</sup> .

---

*Donnedieu de Vabres Henri , le système de la répression universelle ses origines historiques , ses formes contemporaines ; Ponthéon assas , Paris , P 533 est suiv.*

<sup>1</sup> - تقرير لجنة القانون الدولي (*A/CN.4/571*) ، مرجع سابق ، ص 03 ، 04 ، وأيضا :

*Gilbert Guillaume , la cour international de justice a l'aube du XXIème siècle (le regard d'un juge) , édition ; A Pedone , Paris (France) , 2003 , P 223 .*

<sup>2</sup> - قد تكون الإنابة القضائية داخلية أو دولية ، كما قد تتعلق بالمسائل المدنية أيضا ، حيث نظم قانون الإجراءات المدنية والإدارية الإنابة القضائية في المواد 108 إلى 124 ، بينما تطرق قانون الإجراءات الجزائية للإنابة القضائية الداخلية في المادتين 138 ، 139 ، وللإنابة القضائية الدولية - وهي ما يعنينا - في المواد من 721 إلى 724 ، أما بالنسبة للتشريع الدولي فنظمت هذه الأخيرة في عدة اتفاقيات كالاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 ، واتفاقية منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب لعام 1999 .

<sup>3</sup> - على سبيل المثال : المواد 11 ، 12 مكرر ، 13 معدلة ، 14 معدلة من اتفاقية (*SUA*) لسنة 2005 ، والمادة 12 من الاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب لسنة 1999 ، والقرار المذكور لمجلس الأمن 1373 ، والمعاهدة النموذجية=

الفرع الرابع : الالتزام الطبيعي بالمساعدة الإجرائية

تراهن الصكوك الدولية ذات العلاقة بالسلامة والأمن البحريين على التضامن الدولي للتصدي للتهديدات والمخاطر المحدقة بالملاحة البحرية ، ومن أجل ذلك حثت على تقديم المساعدة التقنية والمالية للدول التي هي في حاجة إليها ؛ كالدول النامية ودول عبور البضائع والأشخاص<sup>1</sup> ، ذلك أن الجريمة البحرية تمر أحيانا بأكثر من دولة فتتسبب لها خلايا إجرامية في أماكن عبورها ، أو تستغل التأخر التقني في بعض الموانئ قبل أن تصل إلى محطاتها النهائية ، مثلما يحصل في الهجرة السرية والمتاجرة غير المشروعة بالمخدرات ، ومن ثم فقطع حلقة من سلسلة الإجرام البحري سواء في دول العبور أو في الدول النامية يعد بمثابة استئصال للشرايين التي تتغذى منها الجريمة .

وفي إطار تعزيز قدرات الشرطة في متابعة الجرائم الماسة بالأمن والسلامة البحريين ؛ أوجدت الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة آليات للتعاون الشرطي بين أجهزة الأمن في الدول الأطراف ، سواء في الإعلام وتبادل المعلومات الأمنية أو في التحري والقبض عن الجناة ، دون الإخلال بمبدأ احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية ، حيث يخضع إنفاذ هذه الوسائل لإجازة الدول المعنية ، والتي يمكنها أن ترفض التعاون أو تعلقه بشروط بما تراه محققا لمصالحها الوطنية<sup>2</sup> .

ومن أهم الأجهزة الدولية للتعاون الشرطي ؛ المنظمة الدولية للشرطة الجنائية المعروفة اختصارا بالإنتربول ( INTERPOL ) ، التي حازت انتشارا واسعا في أنحاء العالم ولقيت طريقة تعاملها في مكافحة الإجرام قبولا من طرف معظم الدول ، بفضل تجنبها الشؤون الداخلية للدول وعدم تسييس مواقفها ، حيث تشترط المادة الثالثة من ميثاق إنشاء المنظمة لإدراج شخص ما في النشرة الحمراء —

لتبادل المساعدة في المسائل الجنائية ، مذكورة في مرفق قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 117/45 ؛ رقم المبيع E.96.IV.2 .

<sup>1</sup> — المادة 10 من اتفاقية فيينا لسنة 1988 المتعلقة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية .

<sup>2</sup> — أنظر على سبيل المثال : المادة 8 مكرر من تعديل 2005 لاتفاقية (SUA) ، والمادة 13 من اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة لسنة 2000 ، والمادة 26 من الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية .



أي اعتباره مطلوباً للعدالة – أن لا يؤدي ذلك إلى تدخل المنظمة في الشؤون السياسية أو العسكرية أو الدينية للدول الأعضاء<sup>1</sup> .

وعلى غرار الأنتربول أنشأت بعض التكتلات الإقليمية منظمات مشابهة ، مثل المنظمة الدولية العربية للدفاع الاجتماعي ، التي أنشئت الأولى بموجب اتفاقية وقرار جامعة الدول العربية المؤرخ في 1960/04/10 ، وتتوزع مهامها بين ثلاث مكاتب أو مقرات تقع في كل من دمشق وبغداد والقاهرة تماثل من حيث التصور عمل الأنتربول ، إلا أنها من الناحية الواقعية معدومة النشاط<sup>2</sup> ، كما بادر عدد كبير من الدول الإفريقية بتأسيس الشرطة الجنائية الإفريقية الأفريبول (AFRIPOL) ، حيث جرى يوم الأحد 13 ديسمبر 2015 تدشين مقر الأفريبول بالعاصمة الجزائرية خلال ندوة قادة الشرطة الأفارقة يمثلون أربعين (40) دولة ، تجسيدا لفكرة الإنشاء التي تعود إلى الندوة الجهوية الإفريقية رقم 22 للأنتربول المنعقدة من 10 إلى 12 سبتمبر 2013 بوهران ، بحضور وموافقة واحد وأربعين (41) قائد شرطة إفريقي<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> – أنشئت الأنتربول سنة 1923 ، ويقع مركز إدارتها الرئيسي بالعاصمة الفرنسية باريس ، وتتبعها عدة مكاتب في معظم الدول ، أما أمانتها العامة فتضم أربعة أقسام ، أهمها قسم التعاون الشرطي الذي يشمل أقساماً فرعية ؛ كقسم التجارة غير المشروعة بالمخدرات ، وقسم جرائم التزيف والتزوير ،... كما تصدر الأمانة العامة للمنظمة نشرات خاصة بالجرائم تستعين بها أجهزة الشرطة في الدول الأعضاء ، بالإضافة إلى النشرة الحمراء الخاصة بالأشخاص المطلوبين ؛ والتي تعتبر بمثابة أمر دولي بالقبض على من أدرج فيها ، حيث تتحرك فروع المنظمة للقبض على الجناة عند تواجدهم في إقليم الدول الأعضاء ، وطبقاً لمقتضيات قوانينها الداخلية ، أنظر ذلك في الصفحة الرئيسية للأنتربول (www.intrpol.org).

<sup>2</sup> - تقضي المادة 22 من اتفاقية المنظمة الدولية العربية للدفاع الاجتماعي بما يلي : " الغرض من إنشاء هذا المنظمة تامين وتنمية التعاون المتبادل إلى أقصى حد ممكن بين مختلف إدارات الشرطة الجنائية في بلاد الدول الأعضاء على مكافحة الجريمة في نطاق القوانين المعمول بها... مع استبعاد ما له طابع ديني أو سياسي أو عنصري " .

<sup>3</sup> - عقد الأفريبول بالجزائر اجتماعاً أيام 14 إلى 16 ماي 2017 من تنظيم المديرية العامة للأمن الوطني ، لكن ينبغي الانتباه إلى أن الأفريبول لا يزال في مرحلة التأسيس ، أنظر ذلك في : وكالة الأنباء الجزائرية ، مقال بعنوان : أفريبول ستضمن التنسيق بين أجهزة الشرطة الإفريقية لمكافحة أفات الإرهاب والجريمة المنظمة ، متاح على الموقع الإلكتروني التالي : (http://www.aps.dz) ، منقول بتاريخ : 2015/12/13 الساعة 10 و 18 دقيقة .

كما تتعدد أساليب التحري عن الجرائم التي يمكن أن يتم في إطارها التعاون الشرطي بين أجهزة الأمن لتفكيك الشبكات الإجرامية الموزعة على بلدان متعددة ، ومن ذلك ؛ التسرب واعتراض المراسلات والتحريض البوليسي واقتفاء الأثر والتسليم المراقب ...<sup>1</sup> .

ونلاحظ أن الاتفاقيات الدولية المشكلة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين حرصت على تضمين واجب المساعدة المتبادلة بين الأطراف في المسائل الجنائية ، ومن ذلك نص كل من اتفاقية روما المعدلة حول مكافحة الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية (SUA/88/2005) ، واتفاقية مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية (فيينا 1988) ؛ على مراقبة حركة البضائع والأشخاص والسفن في مناطق التجارة الحرة وفي الموانئ المفتوحة ، وتجهيزها بالوسائل التقنية التي تميز البضائع المشبوهة ، بالإضافة إلى تحمل الدول الأطراف مسؤولية تكوين رابطة السفن على أساليب اكتشاف الجرائم البحرية والتعامل معها وهو الالتزام ذاته – تقريبا – الذي ينقل عن اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لسنة 1970<sup>(2)</sup>.

كما وسعت تلك الاتفاقيات من دائرة التضامن في مكافحة الإجرام البحري بعد رواج أنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات وخاصة في مجال التجارة البحرية ، حيث أيدت مسعى الأنظمة الدولية لمراقبة صحة الوثائق وقانونية أنشطة التجار المتجاوزة للحدود ؛ كسندات الشحن وفواتير البضائع وآليات فتح الاعتمادات المالية وتبادل الأموال وتحويلها<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> – المادة 65 مكرر من القانون 22/06 المؤرخ في 20/ 12/ 2006 يعدل ويتمم قانون الإجراءات الجزائية ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 24 ديسمبر 2006 ، العدد 84 ، ص 4 ، والمادة 3 الفقرة (و) من بروتوكول 2001 المتعلق بمكافحة الاتجار غير المشروع بالأسلحة الملحق باتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة لسنة 2000 ، والمادة 11 من اتفاقية فيينا لسنة 1988 المتعلقة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية.

<sup>2</sup> - المادة ، 8 و 8 مكرر و 12 من تعديل 2005 لاتفاقية روما (SUA/1988) ، والمادتين 15 و 18 من اتفاقية فيينا 1988 ، وللمزيد يمكن الرجوع إلى : مكتب الأمم المتحدة المعني بمكافحة المخدرات والجريمة : دليل تشريعي للاتفاقيات والبروتوكولات العالمية لمكافحة الإرهاب ، *United Nations Publication , ISBN(xxx) , V .03-85625* ، نيويورك ، سنة 2003 ، ص 42 .

<sup>3</sup> – أنظر على سبيل المثال المادة 12 من اتفاقية فيينا لسنة 1988 المتعلقة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية ، ونشير إلى أن قواعد روتردام استحدثت نظام السجلات الإلكترونية الخاص بالنقل البحري المتعدد الوسائط إلى جانب مستندات النقل الورقية ونظمت بياناتها وتوقيعها وقابليتها للتداول (أنظر المادة 1 من هذه الاتفاقية على سبيل المثال) ، كما بذلت جهود في هذا الصدد من طرف اللجنة الاقتصادية للاتحاد الأوروبي ، والغرفة الدولية للنقل البحري ، والمنظمة البحرية الدولية التي جمعت البيانات الإلكترونية للتخليص الجمركي للسفينة ، وتبنت اللجنة=

غير أن مبدأ التعاون الإجرائي في مجال مكافحة الإجرام بما في ذلك الجريمة البحرية يخضع مثلما ذكرنا لاختيار الدول ، حيث تترك الاتفاقيات ذات العلاقة لأطرافها حرية تقدير قبول أو رفض المساعدة الإجرائية والعوامل المرتبطة بذلك ، وهو ما يصنف الالتزام بهذا المبدأ في خانة الالتزام الطبيعي ويرهنه بمواقف أو ظروف تحد من جدواه .

#### الفرع الخامس : التعاون العسكري

تأكيدا لمقتضيات التعاون الدولي في مجال تحقيق الأمن والسلامة البحريين ، قامت مبادرات عسكرية رفعت شعار مكافحة الأفعال غير المشروعة الماسة بالسلامة والأمن البحريين ، وتركزت بصورة خاصة في السواحل الصومالية بمنطقة القرن الإفريقي التي سجلت بها حوادث قرصنة بحرية خلال السنوات الفارطة ، حيث اقتصت بقيادة أهم تلك العمليات تحالفات تضم الدول الغربية وعلى رأسها الحلف الأطلسي ، والذي لم تكن تأمين نشاطات الاستغلال البحري ونقل المحروقات للدول الأعضاء تندرج ضمن مهامه التأسيسية وإنما وجد في القيام بها الفرصة المناسبة لإقناع حلفائه وخاصة الأوروبيين منهم بضرورة بقاء الحلف وتوسيعه لمواجهة التحديات الأمنية الجديدة بعد انتهاء الحرب الباردة ، مثلما تؤكد الوثائق الداخلية للحلف<sup>1</sup> .

ويبدو أن أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 شكلت دافعا لحلف الأطلسي للاستجابة لمطلب الأمين العام للأمم المتحدة الصادر بتاريخ 2008/10/09 والمتعلق بمكافحة القرصنة البحرية وتأمين الحماية لبرنامج المساعدات الإنسانية الموجهة للصومال (PAM) التابع لمنظمة (FAW) ، وهو ما جعل الحلف يعلن عن تأسيس مبادرة عسكرية بحرية أطلق عليها " تحالف حماة السفن"<sup>2</sup> ، لكنه سلم تلك المهام

---

البحرية الدولية (CMI) نظام تبادل البيانات الإلكتروني (EDI) في مؤتمر باريس سنة 1990 (CMI, Paris II, XXXIV) *conférence internationale de comite maritime international, paris, 24-27 Juin 1990, Annuaire CNUDCI, vol. XXII, 1991, p 418-419.* ، أنظر ذلك في مراد بسعيد : قواعد روتردام لسنة 2008 أسس جديدة للنقل البحري ، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني ، صادرة عن جامعة عبد الرحمان ميرة ( بجاية ) الجزائر ، المجلد 6 عدد 2 لسنة 2012 ، ص 368 ، 369 .

<sup>1</sup> - في هذا المعنى : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 95 .

<sup>2</sup> - جاءت هذه العملية استجابة لقرارات مجلس الأمن رقم 1838 ، 1816 ، 1814 بشأن مكافحة القرصنة في سواحل الصومال ، وكذا طلب الأمين العام للأمم المتحدة الموجه لحلف الأطلسي والمؤرخ في 2008/09/25 ، حيث قام الحلف في هذه العملية بنشر خمس سفن تابعة للفريق الأول (SNMGI) وسفینتين أمانيتين وطائرتين ، كما=

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

لقوات الإتحاد الأوروبي ، التي أسست بتاريخ 2008/12/02 مبادرة سمتها عملية أتلانتا (Atlanta Operation) لأجل تأمين العبور الجماعي لسفن الإتحاد (Group Transit Concept)<sup>1</sup> .

كما أطلقت الدول الغربية عدة مبادرات منها تأسيس عملية درع المحيط (Operation Ocean Shield) في أوت 2009 بقيادة حلف الأطلسي<sup>2</sup> ، وتشكيل الولايات المتحدة الأمريكية وبعض حلفائها الأوروبيين قوة المهام المشتركة (CTF150) تحت قيادة الأسطول الخامس الأمريكي<sup>3</sup> ، والقوة (CTF151) المختصة بمكافحة القرصنة البحرية<sup>4</sup>، وتزعمت الإدارة الأمريكية سنة 2003 مبادرة أمن الانتشار (PSI) ، التي اهتمت بالتعاون في مجالات فرض القانون ، كإعلان الاعتراض الصادر سنة 2003 ، بغرض اعتراض ومصادرة أسلحة الدمار الشامل غير المشروعة وتكنولوجيا الصواريخ والمواد ذات العلاقة أثناء عبورها بمختلف الأشكال ، حيث لقي هذا الإعلان تجاوب نحو سبعين (70) دولة ، وكانت اجتماعات المبادرة سنة 2004 ، فرصة لعرض اقتراحات الإدارة الأمريكية تعديل اتفاقية (SUA) لسنة 1988<sup>(5)</sup>

استطاعت خطة التحالف أن توفر في الفترة من 10/24 إلى 12/12 من سنة 2008 الحماية الكاملة لحوالي 30000 طن من المساعدات الإنسانية الموجهة للصومال (PAM) ، في هذا المعنى : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 95 .  
<sup>1</sup> - شارك في هذه العملية ثمانية دول ألمانيا بلجيكا إسبانيا فرنسا واليونان وهولندا وبريطانيا والسويد وتتخذ من " نورث وود " شمال لندن مقرا لها ، فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 98 .

<sup>2</sup> - كانت هذه العملية تحت قيادة المجموعة الثانية للناطو (SNMG2) ، لتعزيز قدرات تحقيق الأمن لقوات الحكومات المشاركة ، حيث قامت بالمهام الميدانية مجموعة مؤلفة من الفرقاطة البريطانية كورنوال (HMS Cornwall) والسفينة الإيطالية لبيتشيو (ITS Libeccio) والفرقاطة اليونانية نافارينون (HS Navarion) وحاملة الطائرات الأمريكية (USS Laboon) والفرقاطة التركية غدير (TCG Gediz) ، في هذا المعنى : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 95 .

<sup>3</sup> - (CTF150) Combined Task Force 150 ، مقرها قاعدة الجفير بمملكة البحرين ، أنشأت سنة 2002 وبدأت العمل سنة 2006 ، وهي قوة بحرية قوامها 30 سفينة تابعة لخمسة عشر دولة ، وتهدف إلى مكافحة جرائم الأمن البحري وتأمين الممر الملاحي الرابط بين الخليج العربي عبر مضيق هرمز مروراً بخليج عدن عبر مضيق باب المندب فبالبحر الأحمر ثم قناة السويس .

<sup>4</sup> - استنتجت القوة (TF 150) من مهامها مكافحة القرصنة البحرية ، وكلفت بها القوة (TF 151) ابتداء من 22 جانفي 2009 ، وهي قوة مشتركة موسعة يقع مركز إدارتها بالبحرين (NAVCENT) ، وضمت إلى جانب الدول المشكلة للقوة (TF 150) دولاً أخرى كالإيونان ، إيطاليا ، هولندا ، باكستان ، المملكة السعودية ، كوريا الجنوبية ، تركيا ، اليمن ... ، كما انضمت إليها قوات من حرس السواحل الأمريكية ومنفذي القوانين والمفازز (LEDETs) .

<sup>5</sup> - يبلغ عدد الدول المنشئة للمبادرة إحدى عشرة (11) دولة ؛ وهي : الولايات المتحدة الأمريكية ، المملكة المتحدة ، أستراليا ، فرنسا ، ألمانيا ، إيطاليا ، اليابان ، هولندا ، بولندا ، البرتغال ، إسبانيا ، أنظر في : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 68 ، 69 ، نقلاً عن : نن بوديل وكوني وول ، معجم المصطلحات في التسليح ونزع السلاح والأمن =

بالإضافة إلى ذلك ظهرت عدة مبادرات عسكرية أخرى وقادتها دول بصفة منفردة كروسيا واليابان والهند والصين وإيران وكوريا الجنوبية وباكستان ، وأطلقت تسميات على مهامها كخطة " الوعي المشترك " التي تعني التنسيق بينها وبين مخططات الحلف الأطلسي في القرن الإفريقي ، وعملية العين في السماء *L'opération yeux dans le ciel* ، والتي أطلقتها كل من سنغافورة وماليزيا وإندونيسيا وتايلاند... ودول أخرى تقع بالقرب من مضيق ملقا لتحسين الأمن البحري بمناطقها البحرية<sup>1</sup>.

---

الدولي ، ترجمة : عمر الأيوبي ، حسن حسن ، أمين الأيوبي ، مركز الدراسات العربية ، بيروت ( لبنان ) ، الطبعة الأولى ، سنة 2007 ، ص 47 .

<sup>1</sup> – وللمزيد يراجع فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 94 إلى 97 .

## المبحث الثاني : انخراط مؤسسات دولية في الجهود التوحيدية

احتل موضوع السلامة والأمن البحريين حيزا هاما في الساحة الدولية بفضل تطور الأفكار المبررة لمشروعية النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، وانخراط عدد من وسائل وآليات المرافقة والتنفيذ في الجهود التوحيدية لأحكامه ، والتي رسخت العمل به وأثبتت جدواه في الميدان ، وجعلته يجمع ما بين الصفتين النظرية والتطبيقية .

وتعتبر المنظمة البحرية الدولية (OMI) أهم هيئة متخصصة بمسائل الملاحة البحرية عموما ، تساندها في ذلك منظمات دولية أخرى أبرزها الأمم المتحدة ، إلى جانب تنظيمات تقنية غير حكومية . نستعرضها في المطالب الثالث الموالية

### المطلب الأول : المنظمة البحرية الدولية (OMI)

استبق ظهور النقل البحري والتعامل به نظيره الجوي قبل تطور هذا الأخير وتوسع نطاق استعماله بالوصف الحالي ، حيث اتسع نطاق الاستغلال البحري بشكل لافت في القرن التاسع عشر إثر ظهور الحركة الاستعمارية وقيام الثورة الصناعية ، فتضاعفت الرحلات البحرية بين الدول الاستعمارية ومستعمراتها وازدادت معها خطورة وعدد الحوادث البحرية ، ويذكر أنه سجل في عام واحد فقط وهو عام 1863 للميلاد فقد أكثر من 2200 روحا بشرية وضياع ثلاثة عشر سفينة ، ولذلك تذكر بعض المصادر أن فكرة وضع قواعد موحدة لتحسين عوامل الأمان على السفن برزت سنة 1857<sup>(1)</sup>.

ومن باب الاستنتاج المنطقي ، فلا بد من أن الدول الداعية والداعمة للفكرة المثارة سلفا كانت لديها على المستويات الداخلية الهياكل الفنية أو الإدارية المؤطرة لقواعد الأمان على السفن ، وهو ما يطرح التساؤل حول تاريخ نشأة ما يقابل تلك الهياكل على المستوى الدولي .

---

<sup>1</sup> - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ص 10 .

الفرع الأول : تأسيس المنظمة البحرية الدولية

يلاحظ أن انشغال عصابة الأمم بوصفها أول منظمة دولية شاملة بمعالجة آثار الحروب والخلافات السياسية العالمية صرفها عن المبادرة بتأسيس تنظيم بحري دولي ، وإنما تأخر ذلك إلى ما بعد الحرب العالمية الثانية سنة 1945 ، حيث نجح مؤتمر جنيف المنعقد في 06 مارس سنة 1948 في إنشاء أول هيئة دولية بحرية تابعة للأمم المتحدة ؛ أطلق عليها المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات (OMCI) أو (IMCO) ، والتي بدأت أعمالها بعد اكتمال النصاب القانوني لدخول اتفاقية إنشائها حيز التنفيذ بتاريخ 17 مارس سنة 1958 ، حيث عقدت أولى اجتماعاتها في لندن (بريطانيا) في 6 يناير 1959 ، إلا أن عدة دول شككت في أداء (OMCI) وقدرتها على تحقيق السلامة البحرية وتصويب مسار النقل البحري خاصة في ظل ازدياد نسبة الاستغلال البحري وخطورة الحوادث والتهديدات المرافقة<sup>1</sup>.

وعليه ، بات من الواضح الحاجة إلى إنشاء منظمة جديدة تطبق طرق فنية حديثة تجمع فيها القواعد المتعلقة بالمصالح الجوهرية للملاحة البحرية ما بين الصفة الإلزامية ومرونة التنفيذ ، وهو ما حصل بتاريخ 22 مارس 1972 أين تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية (OMI) ، وفي سنة 1979 تغير اسم (OMCI) إلى (OMI) ، حيث بلغ عدد أعضائها سنة 2000 (158) دولة وعضوين منتسبين ، وسنة 2006 مائة وستة وستين (166) دولة وثلاثة منتسبين ، وسنة 2009 (169) وثلاثة منتسبين<sup>2</sup> .

يتشكل الهيكل التنظيمي للمنظمة البحرية الدولية (OMI) إلى جانب السكرتارية (الرئاسة) من جمعية عامة ، ومجلس تنفيذي ؛ فبخصوص الجمعية العامة فهي تضم كل الدول الأعضاء ، وغالبا ما تعقد اجتماعات منتظمة مرة كل سنتين في مقرها بمدينة لندن عاصمة المملكة المتحدة ، ومن أهم مهامها إعداد خطط العمل ودراسة الاتفاقيات الدولية وإصدار التوصيات والتوجيهات بشأن اعتمادها وإنفاذها وتعديلها... وإقرار الميزانية وانتخاب المجلس التنفيذي ، فعلى سبيل المثال انعقدت الجلسة رقم 26

<sup>1</sup> — محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ص 10 ، 11 ، وأيضا : Pierre Bonassies , Christian Scapel , O.P cite , P 21 , 22 .

<sup>2</sup> — المرجعين السابقين ، نفس رقم الصفحات.

في الفترة من 23 نوفمبر إلى 2 ديسمبر 2009 بمشاركة 169 دولة عضو وثلاثة اتحادات وكذا منظمات غير حكومية ( بلغ عدد الحضور المشاركين 1200 ) ، وكذا اعتماد الجمعية العامة القرار رقم A.913(22) في 29 نوفمبر 2001 المتضمن خطوطا توجيهية بشأن إنفاذ المدونة الدولية لإدارة السلامة من قبل الإدارات البحرية<sup>1</sup>.

أما المجلس التنفيذي فنتخبه الجمعية العامة لمدة سنتين ، ويتكون من 40 عضوا يشكل ربع (¼) عدده دول تملك أكبر أسطول بحري ، ومثلها لدول المرتبة الأولى في التجارة البحرية ، والباقي أي النصف لبقية الدول مع مراعاة التوزيع الجغرافي ، فمن بين دول المجموعة الأولى : ليبيريا ، بنما ، المملكة المتحدة ، الاتحاد الروسي ، اليونان ، اليابان ،...، ومن دول المجموعة الثانية مثلا : فرنسا ، إسبانيا ، البرازيل ، الهند ، ... ومن دول المجموعة الثالثة : الجزائر ، مصر ،...، ويعقد المجلس التأسيسي اجتماعات دورية مرتين كل سنة لتحقيق مهامه ، والتي منها ؛ تسطير ومتابعة تنفيذ السياسة العامة للمنظمة والتصويت على الميزانية ، وتنظيم عمل المنظمة وتمثيل التعاون مع الجهات الأخرى وعقد المؤتمرات وعرض الاقتراحات ومشاريع القرارات على الجمعية العامة وتعيين سكرتارية المنظمة بعد موافقة الجمعية العامة<sup>2</sup>

وبالنسبة للسكرتارية فيرأسها سكرتير عام منتخب من طرف الجمعية العامة ومعين من طرف المجلس التنفيذي ، ويساعده موظفون في حدود 300 شخص ، والسكرتير العام هو من يمثل المنظمة ويتحدث باسمها ويشرف على المؤتمرات والندوات ، كما تسهر السكرتارية العامة على التحضير للاجتماعات وإعداد المستندات وإصدار البيانات والمقالات الدورية وتجهيز الإدارات وتسهيل أعمال المنظمة ولجانها وتطبيق برامج التعاون مع أطراف خارجية وتنسيق مساهمات الحكومات والهيئات المانحة ، حيث تدفع الدول الأعضاء مساهماتها بحسب حجم الحمولة التي تملكها في الأسطول التجاري<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر في هذا المعنى : أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، يونيو 2006 ، مرجع سابق ، ص1.

<sup>2</sup> - في هذا المعنى ، المرجع سابق ص 13 و 14 ، وأيضا : *Pierre Bonassies , Christian Scapel , O.P cite , P 23* .

<sup>3</sup> - وقد بلغت قيمة ميزانية المنظمة لعامي 2000 و 2001 ما يعادل 59.3 مليون دولار أمريكي ، مشار إلى ذلك في : أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، يونيو 2006 ، مرجع سابق ، ص 25 ، 26 .



الفرع الثاني : العلاقات التعاونية للمنظمة

أسست المنظمة البحرية الدولية عملها على مبدأ المشاركة والتعاون مع مختلف الفاعلين في الشؤون البحرية كالحكومات وتنظيمات الناقلين والمجهزين والشركات البحرية وهيئات التأمين ومؤسسات التصنيف والجودة ..... ، حيث ينسق لتلك العلاقة لجان رئيسية مختصة تتبع المنظمة ، وتضم ممثلين عن كل الدول ، وهي لجنة السلامة البحرية (MSC) ، واللجنة القانونية (LEG) الموروثتان عن (OMCI) ، ولجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) ، ولجنة التعاون التقني (TCC) ، ولجنة التسهيلات (FAL) ، المشكلة خلال سنوات 1975 ، 1984 ، 1991 على التوالي ، كما ينبثق عن تلك اللجان الرئيسية لجان فرعية بعضها مشترك بين أكثر من واحدة<sup>1</sup> .

وتعتبر لجنة السلامة البحرية من أهم اللجان المعنية بالسلامة والأمن البحريين ، حيث تضمنت البنود من 1 إلى 28 من اتفاقية إنشاء المنظمة مجالات الاهتمام التي تسعى لتحقيقها من خلال وضع ومتابعة رفع مستويات السلامة البحرية وتصميم معدات السفن وكفاءة البحارة وتجنب الحوادث البحرية وترتيب عمليات تداول البضائع وتنقل المسافرين وتنظيم السجلات والاتصالات ..... ، كما أكدت قرارات أخرى دور اللجنة في بناء وإعداد الخطط والدراسات والإحصائيات المهمة بتحقيق الأمن البحري ومكافحة القرصنة والإرهاب حث الدول على تنفيذ الاتفاقيات والتوصيات ذات العلاقة ، وتعمل تحت ظل لجنة السلامة البحرية لجان فرعية هي<sup>2</sup> :

– اللجنة الفرعية لشحن البضائع الخطرة والبضائع الصلبة والحاويات (DSC)<sup>3</sup>

– اللجنة الفرعية للوقاية من الحرائق (FP)<sup>4</sup>

– اللجنة الفرعية لسلامة الملاحة (NAV)<sup>5</sup>

– اللجنة الفرعية لتصميم السفينة ومعدات لها (DE)<sup>6</sup>

<sup>1</sup> – Pierre Bonassies , Christian Scapel , O.P cite , P 23 .

<sup>2</sup> – في هذا المعنى : أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، يونيو 2006 ، مرجع سابق ، ص 15 ، وكذلك المرجع السابق ، نفس رقم الصفحة .

<sup>3</sup> – sub-committee on Carriage of Dangerous Good , Solid Cargoes and Containers.

<sup>4</sup> – sub-committee on Fire Protection.

<sup>5</sup> – sub-committee on Safety of Navigation.

<sup>6</sup> – sub-committee on Ship Design and Equipment.

- اللجنة الفرعية لتطبيقات دولة العلم (FSI)<sup>1</sup>
- اللجنة الفرعية للسوائل والغازات الصب (BLG)<sup>2</sup>
- اللجنة الفرعية لمستويات التدريب والنوبة (STW)<sup>3</sup>
- اللجنة الفرعية للاتصالات بالراديو والبحث والإنقاذ (COMSAR)<sup>4</sup>

وتكثر نقاط تقاطع أهداف لجنة السلامة البحرية مع أهداف بقية لجان المنظمة البحرية ، حيث نجد منها على سبيل المثال :

— تكليف لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) بتفعيل وتقويم اتفاقيات حماية البيئة البحرية من التلوث ومتابعة تطبيق المدونة الدولية لإدارة السلامة (code ISM) ، واختبار دور العامل البشري في حوادث التلوث البحري<sup>5</sup> .

— إشراف لجنة التعاون الفني (TCC) على تجسيد البرنامج المتكامل للتعاون الفني (ITCP)<sup>6</sup> الذي يهدف إلى مساعدة الدول النامية في تقوية أجهزتها القانونية والإدارية والعلمية والفنية للتطبيق الصحيح لأنظمة السلامة البحرية وحماية البيئة ومكافحة الجريمة البحرية وتشجيع تنمية الموارد البشرية المتعلقة بالعمل البحري وخاصة مساهمة المرأة في الأنشطة البحرية والموانئ ، وهي أيضا من مجالات تعاون المنظمة البحرية الدولية (OMI) مع مساعي منظمة التجارة الدولية والأمم المتحدة وقرارات مؤتمرات دولية كمؤتمر بكين لسنة 1995 وأطراف أخرى<sup>7</sup> .

ولا شك أن مبدأ التعاون والمشاركة ينعكس إيجابيا على تحقيق المنظمة البحرية لأهدافها والمتمثلة اختصارا في توحيد المعايير التقنية والأطر القانونية المتعلقة بحماية الأرواح في البحار والمحافظة

<sup>1</sup> — sub-committee on Flag State Implementation.

<sup>2</sup> — sub-committee on Bulk Liquids and Gases .

<sup>3</sup> — sub-committee on Standards of Training and Watch keeping .

<sup>4</sup> — sub-committee on Radio Communication and Search and Rescue .

<sup>5</sup> — أنظر في هذا المعنى: أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، يونيو 2006 ، مرجع سابق ، ص 20 .

<sup>6</sup> — Integrated Technical Co-operation Program .

<sup>7</sup> — يراجع قراري الجمعية العامة للأمم المتحدة 211/44 و 199/74 وقرار المنظمة البحرية الدولية رقم A90I(21) لسنة 2000 ، وقراري لجنة التعاون الفني رقم TCI(39) ورقم TC2(39) ، وأيضا المرجع السابق ص 22 إلى 24 .

على البيئة البحرية ، وتنظيم التجارة البحرية ومكافحة الجريمة البحرية وتطوير الموانئ .....، ويبقى لنا أن نعرف مدى مساهمتها في تحقيق السلامة والأمن البحريين من خلال العنصر الموالي .

### الفرع الثالث : مدى مساهمة المنظمة في تحقيق الأمن والسلامة البحريين

إن إثبات مدى مساهمة المنظمة البحرية الدولية في تحقيق الأمن والسلامة البحريين يكفي فيه القول بأن توقيع اتفاقيتي SOLAS/74 و MARPOL 73/78 ناجم عن جهود المنظمة ، فضلا عن بقية الاتفاقيات وبروتوكولات التعديل والقرارات والتوصيات والمدونات الإرشادية والإحصائيات والمؤتمرات وحلقات التدريب ...، وهذا إنما يدل على ما أولته المنظمة للأمن والسلامة البحريين من اهتمام تجلى في مختلف مراحل نشأتها حتى لا تكاد تعرف إلا بهما ، حيث لا يخل تاريخ المنظمة من قضايا حماية الأرواح في البحار المرتبطة بقصة Titanic ، ومشاكل الإرهاب البحري المرتبطة بقضية Achille lauro ، وقضايا التلوث البحري المرتبطة بأحداث Erica و Torrey Canyon و Amoco - cadiz ...، دون أن ننسى توجه اهتمام المنظمة البحرية الدولية لدراسة الأشكال المستحدثة للجريمة المنظمة وأنظمة الجودة وحقوق الإنسان وتنمية الموارد البشرية وعمل المرأة ، ومشاكل التغير المناخي ... .

إن علاقات المنظمة البحرية الدولية في المجال القانوني كبيرة جدا ، حيث ساهمت في الإعداد لأغلب الاتفاقيات الدولية البحرية ، وأصدرت الكثير من القرارات والإرشادات ذات الارتباط بالأمن والسلامة البحريين ، فعلى سبيل المثال قامت بما يلي<sup>1</sup> :

— اعتماد المدونة الدولية لإدارة السلامة (code ISM) في 04 نوفمبر 1993 ، وقد تم تعديلها وإصدار توصيات وتوجيهات للإدارات البحرية بشأن تطبيقها تطبيقا صحيحا ، وهي مدونة يشمل نطاق تطبيقها السفن والموانئ ، حيث تقدم معيارا دوليا موحدًا لإدارة وتشغيل السفن على نحو آمن ولمنع التلوث ودور السلطات البحرية في ذلك<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - نحيل إلى مما ذكرنا بعضه آنفا خاصة في المبحث السابق .

<sup>2</sup> - مشار إلى ذلك في مقدمة قرار الجمعية العامة للمنظمة رقم A.913(22) المعتمد في 29 نوفمبر 2001 ، والمتضمن خطوط توجيهية بشأن تطبيق مدونة (ISM) من طرف الإدارات ، ونشير مثلا إلى أنه في الدورة رقم 26 لسنة 2009 تم تعديل وتحديث مدونة إنشاء معدات وحدات الحفر الغير شاطئية المتحركة والتي تم اعتمادها في 1989 بمقتضى القرار (A649/16) ، وكذلك تحديث مدونة أجهزة التنبيه والإشارات المعتمدة عام 1995 بالقرار (A830/19) ، وقرار =

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

— الإهتمام بتعليم وتأهيل عمال البحر ، وربط مستواهم العلمي والمهني بتقدم التكنولوجيا البحرية والتطورات الاقتصادية والجاهزية للكوارث الطبيعية والحوادث الإجرامية المعقدة ، حيث شاركت المنظمة في رفع مستوى التعليم الذي يتلقاه طالبي العمل البحري ومتابعته بدورات تدريبية ، كما قدمت العون لإنشاء الاتحاد الدولي للجامعات البحرية لتوحيد مستويات التأهيل والتكوين ، وأصدرت مناهج نمطية تشمل جل مجالات التعليم البحري ، وبذلك تحملت المنظمة جزء هاماً من متطلبات اتفاقية *STCW* ، ووفرت على العاملين وأرباب العمل عبء تحمل التكاليف المادية للتكوين ، إلى جانب الاستفادة من الكفاءات المتخصصة<sup>1</sup> .

— مساندة المنظمة البحرية الدولية لمساعي منظمة العمل الدولية (*OIT*) من أجل تحسين الوضعية الاجتماعية لعمال البحر وحمايتهم من أشكال التعسف والانتهاك الممارس عليهم ، حيث دعت إلى المعاملة العادلة للبحارة ، وتعويضهم عن وضعيات الإهمال والتخلي والأضرار المترتبة عن تنفيذ الالتزامات التعاقدية وحالات الوفيات ...<sup>2</sup> .

— تحديث منظومة الاتصالات البحرية ، بما يعزز سلامة الملاحة ويحمي البيئة ويتصدى لأشكال الجريمة البحرية ، من خلال التعاون مع الهيئات المتخصصة في بناء شبكات اتصال رقمية واعتماد نظم إلكترونية لتغطية الرحلات البحرية وأنشطة الموانئ ورسم الخرائط الملاحية وتسجيل والبيانات والتبليغ عن المشاكل... ، إضافة إلى إصدار المنظمة لتدابير وقرارات تتعلق بمنع الأعمال غير المشروعة المهددة لسلامة الملاحة البحرية كالفقرنة والإرهاب والسطو المسلح ...، منها على سبيل

---

(20)A871 بشأن حالات التهرب من دفع الغرامات ، وهناك الكثير جدا من القرارات الصادرة عن المنظمة ، كالقرار (19)A788 عن الدورة 19 المنعقدة بين 13 و23 نوفمبر 1995 ، والملغى اعتباراً من 01 يوليو 2002 بالقرار (22)A.913 لسنة 2001 ، إضافة إلى قرارات لجنة السلامة البحرية (73)MSC66 ، (73)MSC99 ، (73)MSC104 ...

<sup>1</sup> — يذكر أن الاتحاد الدولي للجامعات البحرية يتألف من ست جامعات رئيسية تمثل كل منها إحدى قارات العالم ، إضافة إلى الجامعة البحرية الدولية في مالمو (*Malmö*) بالسويد والتي تمثل المنظمة ذاتها ، كما يتم اختبار جامعات أخرى عبر العالم وإضافتها للاتحاد ، مشار إلى ذلك في محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص65 و137 ، وللمزيد يراجع على سبيل المثال : *STCW.7(Cir.12)* .

<sup>2</sup> — القرار (25)A1002 ، وكذلك على سبيل المثال القرارات: (24)A987 يتعلق بدليل المعاملة العادلة للبحارة في حال الحوادث البحرية والقرارين (22)A930 ، (22)A931 يتضمنان المبادئ التوجيهية بشأن توفير ضمان مالي في حالات التخلي عن البحارة ، والمبادئ التوجيهية بشأن مسؤولية ملاك السفن عن المطالبات التعاقدية عن الأضرار الشخصية التي تلحق بالبحارة أو حالة وفاتهم ، ونشير إلى منظمة العمل الدولية (*OIT*) وافقت على هذه المبادئ في الدورة رقم 282 في نوفمبر 2001 ، ودخلت حيز التنفيذ في 01 جانفي 2004 .

المثال تكفل لجنة السلامة المنظمة البحرية الدولية بتلقي طلبات الدول وتبليغات السفن عن الجرائم البحرية وإصدارها تقارير دورية وإرشادات وتوصيات عن كيفية مواجهتها ، وتشكيل المنظمة البحرية سنة 1980 مجموعة عمل مؤلفة من ممثلي 18 دولة وعن منظمات أخرى لمناقشة مشاكل القرصنة البحرية ، وترحيبها بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 1897 الصادر في 2007/11/30 والمتضمن تمديد التفويض الممنوح للدول بدخول المياه الصومالية لأجل مكافحة القرصنة لمدة اثنا عشر (12) شهرا<sup>1</sup>.

إضافة إلى ذلك ، تحملت المنظمة واجب التأكد من فعالية ومدى تنفيذ الدول الأعضاء للصكوك الصادرة عنها ، حيث اعتمدت في الفاتح من ديسمبر 2005 القرار (24)A973 المتضمن العمل بنظام تدقيق الدول الأعضاء (*Audit Schème*) الذي بدأ اختياريًا قبل أن يصبح إجباريًا ، حيث أن المنظمة البحرية الدولية وافقت في الدورة رقم 26 المنعقدة في الفترة من 23 نوفمبر إلى 2 ديسمبر 2009 على جعل نظام المراجعة التي تقوم بها الدول الأعضاء بالمنظمة إلزاميًا بمقتضى القرار (26)A1018 ، وطبقا لخطة سيتم من خلالها اعتماد تعديلات على الاتفاقيات الإلزامية ذات الصلة في عام 2013 لتدخل حيز النفاذ في يناير عام 2015<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> – يراجع على سبيل المثال قرارات جمعية العامة : (22)A916 ، (22)A917 المعتمدان في نوفمبر 2001، وأيضا الوثيقة رقم MEPC46/INF.35 المتعلقة بمشاريع شراكة مع الجهات المختصة تهدف إلى إقامة شبكة إقليمية لخرائط ملاحية إلكترونية لتعزيز سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية تطبيقا لقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 12/56 بشأن البحار والمحيطات ، وأيضا قرارات المنظمة : (14)A/584 ، (443)MSC/Cir. ، وكذا القرار (75)MSC/Cir. بشأن أمن العبارات البحرية المستخدمة لنقل المسافرين ، ورقم MSC.1/Circ.1334 بشأن إرشادات لمالكي السفن مستغليها والربابنة وأفراد الطاقم من أجل منع وقوع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن، ورقم (87)MSC.305 معتمد في 17 ماي 2010 يتضمن الخطوط التوجيهية بشأن تعميم المعلومات عن السلامة البحرية في ما يتعلق بمكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ، وإرسال نسخ من هذا القرار إلى جميع حكومات الدول الأعضاء ، والمنظمة الدولية للاتصالات الساتلية المتنقلة (IMSO) والمنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO) واللجنة الفرعية التابعة لها المختصة بالخدمة العالمية للتحذيرات الملاحية (WWNWS) وقيادات القوات البحرية والعسكرية التي كانت تتشغل آنذاك بعمليات مكافحة القرصنة .

<sup>2</sup> – نظام تدقيق الدول الأعضاء (*Audit Schème*) : هو تقييم قدرات الإدارات البحرية على تنفيذ القواعد الدولية المقررة من طرف المنظمة البحرية الدولية ، للتعرف على مواطن الخلل والاحتياجات ومساعدة الإدارات في التطبيق الصحيح لتلك القواعد ، أنظر ذلك في : أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، عدد يونيو 2006 ، مرجع سابق ، ص 4 .

وبناء على ما سبق ، نقول بأن جهود المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن والسلامة البحريين واضحة للعيان ، وإصداراتها في هذا الشأن بلغت الآلاف ما بين قرارات ودوريات وتوصيات ولوائح ومدونات ...، وهذا العدد نستقله على الجهات المخاطبة بأحكامها ، ونرى فيه مبررا معقولا للتراخي في تنفيذها ، خاصة بالنسبة لمن لا يملك الإمكانيات المادية والبشرية ، ومن ثم نعتقد أنه سيكون التعامل مع جهود المنظمة البحرية الدولية أحسن ، إذا سخرت الدولة هيئة وطنية مختصة ( أكاديمية ومهنية ) تعنى بتلقي وجمع وتفسير وترجمة كافة إصدارات المنظمة ، ثم تضمينها في التشريعات الداخلية ومدونات مختصرة ومبسطة توجه للمعنيين .

### المطلب الثاني : التنظيم الدولي الحكومي

ما كانت لترى النور جهود المنظمة البحرية الدولية في مجال توحيد قواعد النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين لولا المؤازرة التي وجدتها من منظمات دولية أخرى ، أبرزها الأمم المتحدة ومنظمة العمل الدولي والمنظمات الدولية الإقليمية السياسية منها والتقنية ، وهو ما نتناوله فيما يلي .

#### الفرع الأول : الأمم المتحدة (UN)

أثبتت الحوادث البحرية الطبيعية والبشرية التي وقعت طيلة السنوات الماضية عظم المخاطر التي تواجه البيئة البحرية والتعاملات الاقتصادية واستهدافها لعناصر الحياة على وجه الأرض ، خاصة في ظل تأكد التأثير السلبي لمخلفات الصناعة البحرية على الاستعمال المشروع للبحار والمحيطات وتحالف الإجرام بما في ذلك الإجرام البحري واكتسائه الطابع التنظيمي العابر للحدود<sup>1</sup> .

ومن هذا المنطلق يتوجب تدخل الأمم المتحدة لتحقيق الأمن والسلامة البحريين وحمايتهما من كافة التهديدات باعتبارها مساسا بالأمن والسلم الدوليين ، وبمقتضى مسؤولياتها المستتبطة من القانون الدولي والمتمثلة في المحافظة على المصالح المشتركة لوحدات المجتمع الدولي ، وخاصة ما تعلق منها بحماية خطوط النقل البحري وتعزيز السلامة والأمن وحماية البيئة في المناطق البحرية المختلفة ،

<sup>1</sup> — على سبيل المثال ثبت امتلاك قرصنة البحر لأسلحة نوعية كدفاعات القنابل وسلاح (AK-45) والزوارق السريعة والأجهزة الإلكترونية الحديثة ، إضافة للدراية الواسعة بنقاط ضعف العدو والتخطيط المحكم ، مشار إلى ذلك في : فواد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 53 .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

والمحافظة على أسس ومبادئ التعامل الدولي الاقتصادي والإنساني عموماً المبنية على أفكار الثقة والأمان والبعد عن مظاهر الاحتيايل والإجرام ، حيث صرحت بذلك اتفاقية مكافحة الأعمال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية (SUA) لسنة 1988 ، في قولها : " وإذ تأخذ (أي الدول الأطراف) في اعتبارها غايات ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة الرامية إلى الحفاظ على السلام والأمن الدوليين .... وإذ تعتبر أن الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية تلحق الضرر بسلامة الأفراد والممتلكات ... " ، وكذا ما تضمنته ديباجة بروتوكول 2005 المعدل لها ، بنصها : " وإذ تدرك أن الأعمال الإرهابية تهدد الأمن والسلم الدوليين " <sup>1</sup> .

لقد شكل الالتزام بمقتضيات النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين أبرز الثوابت التي استظهرتها متضمنات وثائق الأمم المتحدة ، والتي نبهت إلى أهمية ربط التشريعات الداخلية بين النظم القانونية التي تحكم السلامة البحرية والأمن البحري بالنظر لأهدافهما المشتركة ، واستحدثت الدول إلى الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وتسريع إنفاذ التعديلات الجارية عليها ، كتعديلات مدونتي ISM و ISPS على اتفاقية (SOLAS/74/78) ، وتعديلات مانيفلا على اتفاقية STCW لسنة 2010 ، وتعديلات سنة 2010 على اتفاقية النقل البحري للمواد الخطرة لسنة 1996 ، واتفاقيات العمل البحري ؛ كاتفاقية واثائق هوية البحارة لسنة 2003 ، والاتفاقية الجامعة لسنة 2006 ، واتفاقيات الصيد البحري ، وتعديلات سنة 2005 على اتفاقية (SUA) لسنة 1988 ، وغير ذلك من الاتفاقيات <sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - يمكننا الاستدلال على سبيل المثال بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة المشار إليه بالرمز A/RES/64/71 الصادر عن الدورة 64 ، مؤرخ في 2010/03/12 ، العنصر الثامن ، ص 17 إلى 26 ، وأيضاً قرارها المشار إليه بالرمز A/RES/67/78 ، العنصر التاسع ، مرجع سابق ، ص 21 إلى 33 ، بنصهما على الفقرات التالية :  
" - تسلم ( أي الجمعية العامة ) بأن بعض أنشطة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية تهدد أوجه الاستعمال المشروع للمحيطات وتعرض حياة الناس في البحر للخطر ؛  
- تلاحظ أن أنشطة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية متنوعة و...متشابهة ، و..قادرة على التكيف والاستفادة من مواطن الضعف لدى الدول ، ولا سيما الدول الساحلية والدول ..النامية في مناطق العبور،....  
- تعترف بأهمية ... التعاون الدولي ..لمكافحة ... الجريمة المنظمة ... ، بما فيها الاتجار غير المشروع بالمخدرات....وتهريب المهاجرين والاتجار بالأشخاص والأنشطة الإجرامية في البحر التي تدرج في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية " .

<sup>2</sup> - أيضاً يمكننا الاستدلال على سبيل المثال بقراري الجمعية العامة للأمم المتحدة ( A/RES/64/71 و A/RES/67/78 ) المشار إليهما سابقاً ، نفس رقم الصفحات ، بنصهما على الفقرات التالية :  
" - تشجع الدول على التصديق على الاتفاقات الدولية التي تعالج مسألة سلامة وأمن الملاحة والعمل البحري أو الانضمام إليها وعلى اتخاذ ما يلزم من تدابير وفقاً...والصكوك الدولية المعنية... =

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

كما انصب تحرك الأمم المتحدة على متابعة قضايا مكافحة الإجرام البحري من خلال القرارات والتوصيات الصادرة من جميع تشكيلاتها ؛ على غرار قرار الجمعية العامة رقم 61/40 الصادر في 9 ديسمبر 1985 والذي دعت فيه المنظمة البحرية الدولية إلى دراسة مشاكل الإرهاب على متن السفن أو ضدها بغية اتخاذ توصيات بالتدابير الملائمة " ، وقرارها رقم 24/59 الذي تحث فيه الدول على أن تتخذ التدابير الكفيلة لاعتماد التشريعات الهادفة لتعزيز وسائل مكافحة حوادث السطو المسلح والأعمال الإرهابية التي تقع في عرض البحر<sup>1</sup> .

وتعتبر قرارات مجلس الأمن بخصوص مكافحة القرصنة في السواحل الصومالية ، من أكثر الصور المعبرة عن تدخل الأمم المتحدة في مسائل الأمن البحري الداخلي لدولة ذات سيادة ، حيث تميزت بصورها تحت البند السابع من ميثاق الأمم المتحدة ؛ والذي يتيح استخدام القوة في القضايا المهددة للسلم والأمن الدوليين ، وإذنها في ملاحقة القرصنة داخل الصومال ، دون أن يعتبر ذلك قانونا أو عرفا ساريا في غير الحالة الصومالية<sup>2</sup>.

- تدعو الدول التي لم تصدق بعد على ...اتفاقية العمل البحري لعام 2006 ، واتفاقية العمل في صيد الأسماك لعام 2007 ، واتفاقية وثائق هوية البحارة لعام 2003 ... إلى القيام بذلك ، وإلى التنفيذ الفعال لتلك الاتفاقيات .....

- تشجع على ... التعاون بين أطراف ...اتفاقية بازل المتعلقة بمراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود وبالتخلص منها والمنظمة البحرية الدولية بشأن الأنظمة المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن السفن؛=

- تهييب بالدول ... أن تشارك في مؤتمر ...عام 2010 بشأن وضع بروتوكول لاتفاقية ...المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر لعام 1996؛

- تهييب بالدول التي قبلت تعديلات البند الحادي عشر-6/1 من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام 1974 تنفيذ مدونة المعايير الدولية والممارسات الموصى بها لإجراء تحقيق يتعلق بالسلامة عند وقوع إصابة بحرية أو حادث بحري ، التي سيبدأ العمل بها في 1 كانون الثاني/يناير 2010؛

- تدعو الدول التي لم تصبح بعد أطرافا في اتفاقية نيروبي ... المتعلقة بإزالة الحطام لعام 2007 إلى ... القيام بذلك؛

- تهييب بالدول أن تكفل اتخاذ ربانة السفن التي ترفع علمها الخطوات ... لتقديم المساعدة إلى الأشخاص المعرضين للخطر في عرض البحر، وتحث ... على التعاون .... لضمان التنفيذ ... للتعديلات ...على اتفاقية ...للبحث والإنقاذ في البحر وعلى اتفاقية ... حماية الأرواح ... بشأن نقل الأشخاص الذين يتم إنقاذهم ... إلى مكان آمن .... "

<sup>1</sup> - مشار إلى القرار رقم 24/59 في ديباجة بروتوكول 2005 المعدل لاتفاقية (SUA) لسنة 1988 ، وأيضا

قراري الجمعية العامة (A/RES/64/71 ، A/RES/67/78 ) ، مرجع سابق ، نفس رقم الصفحة .

<sup>2</sup> - أنظر قرارات مجلس الأمن التالية :

- قرار 1816 في 02 ماي 2008 ( الجلسة 5902 الرمز : S/SER/1816(2008) )

- قرار 1838 في 07 أكتوبر 2008 ( الجلسة 5987 الرمز : S/SER/1838(2008) )

- قرار 1846 في 02 ديسمبر 2008 ( الجلسة 6026 الرمز : S/SER/1846(2008) )=



الفرع الثاني : منظمة العمل الدولية (OIT)

ظهر النشاط التنظيمي العمالي على المستوى الدولي في القرن التاسع عشر ، مع إنشاء "الجمعية الدولية للحماية القانونية للعمال" بمدينة بال في سويسرا سنة 1901 ؛ حيث كان لجهودها أثرا حسنا في نشر الوعي العالمي بشؤون العمال ، وأسهمت في التوقيع على أول معاهدة دولية ثنائية في مجال العمل بين فرنسا وإيطاليا سنة 1904 ، والمعاهدة الجماعية الموقعة في برن سنة 1905 والمتعلقة بمنع تشغيل النساء ليلا ، وتخصيص جزء من معاهدات الصلح المبرمة بفرساي لمطالب العمال والنص على إنشاء منظمة العمل الدولية (OIT) ، والتي تأسست سنة 1919 كجهاز تابع لعصبة الأمم ثم أصبحت تابعة للأمم المتحدة بعد إنشائها سنة 1946 ، وتتكون من جهازين رئيسيين هما مؤتمر العمل الدولي ومكتب العمل الدولي<sup>1</sup> .

تعتبر منظمة العمل الدولية أعرق المنظمات المنشئة والمطورة لأسس العمل البحري ، حيث رافقت تطور اتفاقية (SOLAS) وشاركتها جانبا من انشغالات النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، من خلال تنظيم الأحكام المتعلقة بتحسين ظروف عمل البحارة كالعناية الصحية والاجتماعية برجال البحر وأسره والترفيه عنهم وتكوينهم ومعاملتهم بشكل لائق ...؛ كما تبنت المقاربة الأمنية المنتهجة من طرف المشرع الدولي بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 ، فركزت على قواعد أمن البحارة وحمايتهم من الاسترقاق ومكافحة الإرهاب البحري والجريمة المنظمة والدعوة إلى احترام حقوق الإنسان .....

ومن البديهي أن يغلب الطابع الاجتماعي على القرارات والتوصيات والاتفاقيات الدولية الصادرة عن منظمة العمل الدولية<sup>2</sup> ، كالاتفاقية رقم 9 بشأن تسهيل تشغيل البحارة (1920/6/15) ، والاتفاقية رقم 22 بشأن عقود استخدام البحارة (1926/6/24) ، والاتفاقية رقم 55 بشأن مسؤولية مالك السفينة في

— قرار 1851 في 16 ديسمبر 2008 ( الجلسة 5902 الرمز : S/SER/1851(2008) )

— قرار 1918 في 27 نيسان 2010 ( الجلسة 6316 الرمز : S/SER/1918(2010) )

<sup>1</sup> — مدحت حافظ إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 34 ، 35 .

<sup>2</sup> — مما تركز عليه اتفاقيات العمل البحري ذات الطابع الاجتماعي : أمن وسلامة محيط العمل ، المعاملة العادلة والإنسانية للبحارة ، وتحسين ظروف عملهم ومعيشتهم ؛ كالسكن ووسائل الرفاهية ، والراتب المناسب ، والحماية الاجتماعية والصحية لهم ولأسره ، إرجاع البحار إلى وطنه عند انتهاء علاقة العمل في الخارج ، .....

حالات مرض البحارة أو إصابتهم أو وفاتهم (1936/10/24) ، والاتفاقية رقم 56 بشأن التأمين الصحي للبحارة (1936/10/24) ، والاتفاقية رقم 70 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة بما لا يقل عن امتيازات عمال الصناعة (1946/6/28) ، والاتفاقية رقم 71 بشأن معاشات البحارة ...، (1946/6/28)

وقد شكلت اتفاقية العمل البحري (MLC/2006) – أو ما يعرف بميثاق حقوق البحار – خاتمة هذا النوع من الاتفاقيات ، من خلال ضمها لأهم معايير اتفاقيات وتوصيات العمل البحري السارية ، واقتضائها كذلك توحيد معايير سلامة وإدارة السفن والأمن البشري المنصوص عليها في اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 بصيغتها المعدلة ، بالإضافة إلى تضمينها بعض مبادئ كفاءة وتأهيل البحارة الواردة في اتفاقية (STCW/78) المعدلة<sup>1</sup> .

وإلى جانب انشغال منظمة العمل الدولية بالعمل البحري ؛ اهتمت – في إطار تخصصها – بالقضايا المطروحة في شؤون السياسة والاقتصاد والبيئة والصحة ... ؛ فدعمت رصيد النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بعدد من المساهمات تتعلق بأمور تقنية وأمنية ، كما ناقشتها للمعايير الواجب مراعاتها في السفن التجارية الاتفاقية رقم 147 لسنة 1976 ، واجتهادها في تقديم مقترحات المقدمة لمؤتمر الأمن البحري المنظم من طرف المنظمة البحرية الدولية سنة 2002<sup>2</sup> ، حيث مثل مكتب العمل الدولي فريق عمل شكله قبل أشهر من دعوة المؤتمر ، والذي طرح عدة أفكار أبرزها ؛ تضمين اتفاقيات العمل البحري ذات الصلة ؛ شرط حمل البحارة وثائق لتحديد هوياتهم بطريقة إيجابية يمكن

<sup>1</sup> – أضواء على اتفاقية العمل البحري لعام 2006 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد يناير 2010 ، ص 2 ، ، مرجع إلكتروني على شكل (pdf) محمل بتاريخ 2011/08/05 الساعة 14:00 من الموقع التالي : <http://www.aast.edu/ar> ، وللمزيد عن (MLC) لسنة 2006 يراجع : بيني هوارد ، مرجع سابق ، ص 30 ، 31 ، 32 .

<sup>2</sup> – انعقد هذا المؤتمر في الفترة من 4 إلى 13 ديسمبر 2002 ، بناء على قرار الجمعية المنظمة البحرية الدولية رقم A924(22) المتخذ في الدورة 22 المنعقدة بين 19 إلى 29 نوفمبر 2001 ، حيث حمل عنوان : " استعراض التدابير والإجراءات لمنع أعمال الإرهاب التي تهدد أمن المسافرين والأطقم وسلامة السفن " ، وقد توصل إلى ضرورة مراجعة الصكوك ذات الصلة لتعزيز الأمن البحري مع الأخذ بعين الاعتبار أعمال منظمات دولية أخرى تشتغل بتطوير معايير السلامة والأمن المتصلين بالنقل البري والجوي والبحري وكذا منظمات الصناعيين ، أنظر ذلك في :

– مكتب العمل الدولي : وضع نظام أكثر أمنا في تحديد هوية البحارة ، وثيقة مشار إليها بالرمز : CONFREPVII(1) DOC.9b-7-02 ، التقرير السابع ؛ مقدم للمؤتمر العمل الدولي بمنظمة ال (OIT) ، الدورة 91 ، منعقدة سنة 2003 بجنيف ( سويسرا ) ، الطبعة الأولى لسنة 2002 ، ص 1 .

التحقق منها<sup>1</sup> ، وهو ما استجابت له المنظمة البحرية الدولية مراسلة بشأنه منظمة العمل الدولية<sup>2</sup> التي أدرجته في الاتفاقية رقم 108 لسنة 1958 الخاصة بوثائق هوية البحارة ، بعد أن سجلته ضمن جدول أعمال تحضير الدورة رقم 91 لمؤتمرها العام في يونيو 2003 ، وحددت لإدراجه إطارا زمنيا مستعجلا ينتهي بإعداد بروتوكول ملحق بالاتفاقية رقم 108 يعتمد خلال نفس الدورة<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث : النموذج الأوروبي والإفريقي كمساهمة دولية إقليمية

شكل الجهد الأوروبي علامة بارزة في مسار التوحيد الدولي لقواعد النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بفضل التنظيم المحكم لآلية الإتحاد الأوروبي ، فيما كشفت المساعي الإفريقية عن طموح ورؤية مستقبلية لما يفترض أن تكون عليه قواعد التوحيد الدولي لهذا النظام .

#### أولا : الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (AESM) أو (EMSA)<sup>4</sup>

بذلت الدول الأوروبية منفردة وجماعية جهودا معتبرة من أجل تحقيق أهداف النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، فأسست الكثير من الاستراتيجيات الإقليمية المجسدة لسياستها المسطرة في هذا المجال والتي لم تقتصر على دول المجموعة الأوروبية بل امتدت لدول الجوار الأوروبي ، وانتهجت لذلك أسلوب التعاون الفني والتقني المقترن بالتمويل المالي ، معتمدة على ما يوفره الإتحاد الأوروبي من

<sup>1</sup> - تعني إيجابية أن يكون حامل الوثيقة هو نفسه الذي صدرت له تلك الوثيقة ، كما تعني " يمكن التحقق منها " المصادقة على حجية الوثيقة بالرجوع إلى مصدر ذو صلاحية ، مشار إلى ذلك في الوثيقة : CONFREPVII(1)-9b-7-02.DOC ، مرجع سابق ، ص 1.

<sup>2</sup> - تجدر الإشارة إلى أن المراسلة المذكورة سببها توجه الولايات المتحدة الأمريكية بمراسلة للمنظمة البحرية الدولية في اجتماعها المنعقد في الفترة ما بين 11 إلى 15 فبراير 2002 تتضمن اقتراحات بتدابير لتحسين الأمن البحري من بينها ؛ تضمين اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة اشتراطا يقضي بالتثبت من هوية البحار ، إلا أن فريق الأمن البحري التابع للجنة السلامة البحرية ارتأى أن موضع الاقتراح الأمريكي هو اتفاقية منظمة العمل البحري رقم 108 لسنة 1958 ، ولذلك راسل الأمين العام لمنظمة العمل الدولية ملتصقا منه تعديل اتفاقية 108 وإدراج الشرط المذكور فيها ، كما استعد لفرضية رفض مطلب التعديل فأعد مشروع تعديل مشابه على الفصل الحادي عشر من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، أنظر ذلك في تقرير لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية ، مشار إليه بالرمز : MSC 75/17/34 ، مضاف كمرفق للتقرير المذكور سابقا ، ص 100 ، 101 ، 102.

<sup>3</sup> - تقرير مكتب العمل الدولي رقم (CONFREPVII(1)-9b-7-02.DOC) ، مرجع سابق ، ص 1.

<sup>4</sup> - Agence Européenne de Sécurité Maritime (français) / European Maritime Safety Agency (anglais) .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

أُطر قانونية سطرتهها معاهدة إنشاء الاتحاد المبرمة بـ ماستريخت (هولندا ) في 07 فبراير 1992 ،  
ورسختها صكوك أخرى تعدل وتوجه مسار التوجهات الأوروبية<sup>1</sup>.

وقد مثلت السياسة التعاونية للاتحاد الأوروبي نموذجا إقليميا متقدما لدعم جهود المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن والسلامة البحريين ، مما كان له انعكاسات بارزة على المستوى الدولي ، باتجاه تحسين نوعية الأسطول البحري العالمي والاهتمام بالبيئة البحرية والتصدي للإجرام البحري ، حيث دفعت حوادث بريستيج وإيركا الدول الأوروبية إلى إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية سنة 2003 وتعيين مقرها في العاصمة البرتغالية لشبونة ، كما حددت ثلاثة أولويات رئيسية تسعى الوكالة لتحقيقها ، وهي العناية بالبيئة البحرية ، ومساعدة المفوضية الأوروبية في فرض الامتثال لمتطلبات السلامة البحرية ، وتطوير مؤهلات العناصر البشري في الجوانب القانونية والتقنية ذات العلاقة<sup>2</sup> .

تعتبر (AESM) إحدى الوكالات المكلفة بمهام ذات طابع تقني ، فهي تستعين في ممارسة اختصاصها بالخبرات المهنية والفنية المتواجدة في البلدان الأوروبية ، والتي بفضلها تمكنت (AESM) من تأسيس منهاج موحد لمعالجة المعطيات وتجنب المخاطر المرتبطة بالسلامة والأمن البحريين ، إضافة إلى تخفيف الأعباء المالية المترتبة عن القيام بهذه المهام عما ستكلفه لو تمت في إطار انفرادي ، ومن بين الوظائف التي تؤديها الوكالة نذكر<sup>3</sup> :

— تقديم الاقتراحات والآراء المتعلقة بمسائل السلامة والأمن البحريين للمفوضية الأوروبية والدول والهيئات المعنية .

— تدقيق تنفيذ الإدارات البحرية لنظام رقابة دولة الميناء ، وأنظمة تتبع السفن ، ومطابقة الشهادات ...، وتنظيم دورات تكوينية في هذا الخصوص وتوفير المعلومات المتعلقة بذلك<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> — أنظر مثلا : مفوضية المجتمعات الأوروبية ، وثيقة بعنوان : نحو سياسة بحرية متكاملة لتحقيق إدارة أفضل في حوض المتوسط ، نشر مكتب الإتحاد الأوروبي ، لكسمبورغ ، سنة 2010 ، (ISBN 978-92-79-14364-9) ، متاحة

على الموقع: <http://ec.europa.eu/Fisheries>

<sup>2</sup> - Colloque ISEMAR (Institut Supérieur d'Economie Maritime), Cité des Congrès de Nantes(France) - Jeudi 04 Mars 2004 : Sécurité et Sécurité, Quels enjeux économiques pour les industries maritimes ? : Intervention de : Jacob TIERLING : Les nouvelles règles européennes et mondiales ,P20 .

<sup>3</sup> - Colloque ISEMAR , Jacob TIERLING , OP cite ,P21,22 .

<sup>4</sup> — نذكر من ذلك على سبيل المثال تنظيم (AESM) في مقرها بلشبونة سنة 2007 ندوة لشرح اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 بالتعاون مع منظمة العمل الدولية ، ( أنظر الموقع : <http://bahreya.com/bb3/viewtopic.php?f=> ) =

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

– تبليغ المفوضية عن حالات تهديد السلامة والأمن البحريين ، والوقوف على تنفيذ الحلول والتدابير المتخذة لذلك .

– فرض التوجيهات والقرارات الأوروبية الموحدة المتعلقة بالتجهيز التقني للسفن والموانئ ، والتأطير بالكفاءات البشرية ، مثل السهر على احترام مراحل سحب السفن الأحادية البدن من مجال النشاطات المؤثرة على البيئة كنقل المواد الخطرة ، وكذا إعداد الوكالة قائمة سوداء تتضمن السفن والموانئ غير المطابقة للمواصفات القياسية ، وقائمة بيضاء للسفن المطابقة ، حيث تحملت الوكالة مسؤولية إعلان المشغلين ذوي السجلات السيئة للسفن التي لديها مشاكل تتعلق بالسلامة لمنعها من دخول مياه الإتحاد الأوروبي ، وفق نظام تسجيل على الأنترنت متجدد يوميا أدخلته المفوضية الأوروبية للعمل ابتداء من الفاتح من يناير سنة 2011 ويطلق عليه (*Thetis*)<sup>1</sup> .

– رقابة وتوجيه أداء مؤسسات التصنيف ، حيث تراقب الوكالة حوالي 12 مؤسسة تصنيف تنشط على مستوى القارة الأوروبية

– مشاركة برامج ومشاريع أخرى أوروبية ممولة من الإتحاد الأوروبي وموجهة لتنسيق العمل مع دول الجوار الأوروبي ، من أجل تحقيق أغراضها وتكامل مهام التنفيذ ؛ وذلك كمشروع سافميد (*SAFEMED*) للتعاون الفني مع بلدان الجوار الأوروبي في مجال السلامة والأمن البحريين ، والذي يجري تنفيذه على ثلاث مراحل لحد الآن<sup>2</sup> ، وخطة العمل الإقليمية للنقل (*RTAP*)<sup>1</sup>...، حيث تتعدد

وكذلك إخضاع المدرسة الوطنية العليا للبحرية ببوسماعيل (تبيازة / الجزائر) يومي 23 و 24 سبتمبر 2014 لتدقيق الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ، بهدف المحافظة على مكانة الجزائر في القائمة البيضاء لهذه الوكالة و الاعتراف بمعايير التكوين المطبقة في المؤسسة" ، حيث تكال عملية التدقيق بشهادة " المطابقة للمعاهدة الدولية المحددة لمعايير تكوين رجال البحر" ، ويسمح بفرص أحسن لتمثيل الأسطول البحري الوطني في المحافل الدولية . نقلا عن وكالة الأنباء الجزائرية (-<http://www.aps.dz/ar/breves-algerie/4486>) .

<sup>1</sup> – الموقع التالي : (<http://www.ifw.net.com>) ، مشارا إلى ذلك في بنك معلومات النقل البحري المصري ، مجلة إلكترونية ، الإصدار رقم 51 ، سبتمبر 2010 ، ص 15 ، متاحة على الموقع التالي : <http://emdb.gov.eg> .

<sup>2</sup> – وصل عدد دول الجوار الأوروبي المستفيدة من برنامج سافميد إلى عشر دول ، وهي الجزائر، المغرب ، تونس ، ليبيا ، مصر، الأردن، لبنان، سوريا ، السلطة الفلسطينية ، إسرائيل ، حيث حددت ل"سيفميد 1" خمسة مجالات عمل للفترة 2006-2008 ، وهي تطبيق دولة العلم ، والسلامة الملاحية ، وحماية البيئة البحرية ، والعنصر البشري ، والأمن ، ووسع نطاق عمل "سيفميد 2" الممتد من 2009 إلى 2012 إلى مراقبة دولة الميناء، وشراء المعدات ،=

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

وتتنوع الأنظمة والمراكز الأوروبية البحرية التي يستعان بها لإنجاح تلك المشاريع ، كالمنظومة الأوروبية لرصد التلوث البحري بواسطة المحروقات ومتابعة السفن الملوثة (*Clean Sea Net*) ، ومنصة البيانات الإلكترونية الأوروبية لتبادل المعلومات البحرية (*Safe Sea Net*)<sup>2</sup>.

ولا تخلو مهام (*AESM*) من روابط تشريعية ، رغم كونها هيئة تقنية من حيث الأصل ، حيث تسعى (*AESM*) لتحقيق التوافق بين التشريعات الأوروبية الموحدة المتعلقة بالسلامة والأمن البحريين والتشريعات الوطنية لدول الاتحاد الأوروبي ودول الجوار في المجالات المعنية بالشراكة ، وهذا يندرج في سياق تحقيق غايات السياسة الخارجية للاتحاد الأوروبي ، بل إن طموح (*AESM*) امتد إلى التأثير على توجهات التوحيد الدولي لقواعد السلامة والأمن البحريين نحو مسايرة المعايير الأوروبية والمشاركة الفعالة في صنع قرارات المنظمة البحرية الدولية والمنظمة الدولية للعمل .. وغيرها من

والتركيز أكثر على الأمن البحري ، أما سيفميد3 فامتد من 2013 إلى 2016 واهتم بالمحاور السابقة ، وقد خصص لتمويل سيفميد 1 مبلغ 4 مليون يورو ، و5.5 مليون يورو لسافميد 2 ، بينما اعتمدت 3 مليون أورو كميزانية لسافميد 3 ميزانية ، أنظر ذلك في الموقع الإلكتروني : [www.safemedproject.org](http://www.safemedproject.org).

<sup>1</sup> – عبارة عن خارطة طريق للتعاون الأوروبي متوسطي في قطاعات النقل المختلفة ، جاءت استجابة لطلب المؤتمر الوزاري الأوروبي متوسطي المنعقد بمراكش (المغرب) في ديسمبر 2005 ، حيث اعتمدت حزمة إجراءات وإصلاحات لتغطية الفترة الزمنية من 2007 إلى 2013 ، تتألف من ستة فصول تتضمن إضافة إلى الأحكام العامة وسياق الخطة ومبررات تأسيسها ، التأكيد على ضمان التأطير القانوني والآليات التنظيمية المستهدفة لتعزيز نظام نقل أوروبي متوسطي متكامل ومتربط ، من خلال إصلاح البنية التحتية واستحداث التشريعات وتدعيم دور المؤسسات والهيئات المتخصصة في مهام التخطيط والتنفيذ ، كما تستخدم لتطبيقها عددا من وكالات ومشاريع التعاون التقني الأوروبي كوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ، ومشروع سافميد ، ومشروع الممرات الملاحية السريعة (*MSS*) *Motorways of the Sea* ، ومشروع نظم الملاحة العالمية بالأقمار الصناعية (*GNSS*) ، ومشروع الطيران الأوروبي متوسطي ...، إضافة إلى برامج التعاون الثنائي .

<sup>2</sup> – (*CleanSeaNet*) هي آلية للتبادل السريع للبيانات والمعلومات بشأن السفن التي تدخل إلى الموانئ الأوروبية العضو في هذا النظام ، من خلال صور الأقمار الصناعية لمراقبة ورصد حالات التفريغ غير القانونية لهذه السفن ، والتنبيه عن حالات التلوث البحري المحتملة ، لأجل اتخاذ التدابير المناسبة لذلك ، أما (*SafeSeaNet*) فهي عبارة عن قواعد بيانات إلكترونية بحرية وضعتها البلدان الأوروبية الأعضاء بتجميع معلومات مستنبطة من أنظمة مراقبة ومرور بحرية كنظام التعريف الآلي (*AIS*) ، ونظام الكشف والتعقب بعيد المدى (*LRIT*) ، ونظم تقسيم حركة المرور وطرق السفن (*DST*) *dispositifs de séparation du trafic* ، حيث يقوم مركز عمليات الدعم البحري (*MSS*) *Maritime Support Services Operations Centre* ، باستقبال طلبات تشغيل نظام (*SafeSeaNet*) والمساعدة على الوصول إليها وتبليغ الأطراف عن التغييرات والتحديثات التي تجري على النظام ، ويعمل هذا المركز بالدوام المستمر (24/24) ، ويوجد مقره بمقر الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية . للمزيد يرجى الإطلاع على توجيه الاتحاد الأوروبي : *Directive*

2005/35

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

الهيئات المختصة ، ومثال ذلك تأسيس المنظمة البحرية الدولية سنة 1976 المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط (REMPEC) ، وذلك في إطار أنشطة التعاون الإقليمي لخطة عمل البحر المتوسط (UNEP/MAP) ، والذي تستضيفه حكومة مالطا ، حيث يساعد المركز الدول الساحلية المتوسطة على تنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة حماية البيئة البحرية ، ويشارك الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (AESM) في تنفيذ عدة أنشطة ومشاريع كمشروع سامفيد ومشروع مياه الصابورة العالمي (GEF/UNDP/IMO) التابع للمنظمة البحرية الدولية<sup>1</sup> .

### ثانيا : الاتحاد الإفريقي

تجري الأنشطة البحرية في أفريقيا على خلفية المظاهر الإجرامية والآثار المتفاقمة عن الاستعمار الأجنبي جراء انعدام الأمن وسوء المعيشة وتدهور الأوضاع السياسية للأنظمة الحاكمة... ، إضافة إلى ما تعانيه القارة الإفريقية من كوارث طبيعية ؛ يصادف العمل بقوانين الأمن والسلامة البحريين في إفريقيا الكثير من العوائق نذكر منها<sup>2</sup> :

(\* ) - انتشار الجريمة بما في ذلك الجريمة المنظمة العابرة للمجال البحري الإفريقي : كغسيل الأموال والاتجار غير المشروع بالأسلحة والمخدرات والقرصنة وسرقة الثروات والموارد البحرية الإفريقية والاتجار بالبشر والهجرة السرية ....

(\* ) - الصيد البحري غير القانوني والتعدي على البيئة البحرية

(\* ) - المشاكل المترتبة عن التخلف التقني والصناعي كغياب مهام المسح الهيدروغرافي ، والخرائط الملاحية وتقنيات الاتصال وعصرنة الأساطيل البحرية

(\* ) - ضعف الإطار القانوني بسبب إهمال دور المتخصصين في قضايا الأمن والسلامة البحريين

(\* ) - تغاضي الدول المتقدمة عن دورها في تقديم المساعدات الواجبة للدول الإفريقية

<sup>1</sup> - Colloque ISEMAR , Jacob TIERLING , OP cite ,P22 .

<sup>2</sup> - تعاني القارة الإفريقية من مشاكل الجريمة والفقر ...، وتعتمد كلية على الواردات ، وتبلغ المبادلات البحرية نسبة 90% ، بالرغم من أن القارة تتمتع بثراء طبيعي هائل ، حيث أن مجموع المناطق الاقتصادية الخالصة يقارب 13 مليون كيلومتر مربع ، وتصل نسبة الموارد المائية العالمية للمياه العذبة بالقارة إلى 17%...، أنظر مداخلات المؤتمرين لتوقيع ميثاق الأمن والسلامة البحريين والتنمية في إفريقيا ، ( الموقع التالي : [www.sommetlome2016-sideevents.org](http://www.sommetlome2016-sideevents.org) ) ، مرجع سابق .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

ويبدو أن تطوير وتنسيق السياسات والاستراتيجيات المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين في إفريقيا شكل أحد مبادئ الاتحاد الأفريقي المتضمنة في قانونه التأسيسي ، بمقتضى ما دلت عليه المادتين 3 و4 من هذا القانون ، وتأکید القانون التأسيسي لمجلس السلم والأمن الإفريقي بأن الأهداف التي أنشئ من أجلها المجلس يجب أن تشمل إعداد سياسة مشتركة للدفاع والأمن بأفريقيا (CADSP)<sup>1</sup>، وربطت وثائق أخرى للاتحاد الإفريقي هذا المبدأ بإطار تبادل المعلومات والتعاون والمشاركة ... وتحقيق التنمية والتكامل بين البلدان الإفريقية ، مثلما قضى بذلك صراحة الميثاق الإفريقي للنقل البحري (AMTC) المعتمد سنة 1994<sup>(2)</sup>، في الباب التاسع الوارد بعنوان تطوير السلامة والأمن البحري ، والذي نصت مواده الأربعة على التعاون الإقليمي والدولي في مجال الأمن والسلامة البحريين<sup>3</sup>، ودعم هذا الباب بنصوص أخرى تتعلق بمختلف أبعاد الموضوع السياسية والاجتماعية والبيئية...<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> – أنظر المادتين 3 و4 من البروتوكول المتعلق بإنشاء مجلس السلم والأمن الإفريقي ، علما بأن هذا الأخير دخل حيز التنفيذ في 26 ديسمبر 2003 ، حيث كان مؤتمر ديربان المنعقد في 09 أكتوبر 2002 قرر إنشاء هذا المجلس .

<sup>2</sup> – الاتحاد الأفريقي : الميثاق الإفريقي للنقل البحري لسنة 1994 ، IE 593 ، أديسبابا ( أثيوبيا ) ، صادرة في جوان 2009 ، وثيقة متاحة على الموقع التالي : [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org) ، وتجدر الإشارة إلى أن القرار رقم EX.CL/DEC.358 (XI) الصادر عن مؤتمر الاتحاد الأفريقي أجاز خطة عمل النقل البحري في أفريقيا وخاصة البند 1 المتعلق بتحديث ميثاق النقل البحري الإفريقي المعتمد في عام 1994 ، مشار إلى ذلك في نفس المصدر ، ص 2 ، 3 .

<sup>3</sup> – حثت المواد المذكورة (المادة 23 إلى المادة 27 ) بأن تتعاون الدول الأعضاء في إصدار وتنفيذ ومراجعة التشريعات المتعلقة بالنقل البحري والممرات المائية .. ، وعمليات الموانئ ، وتسعى – أي الدول – إلى ... التشاور مع .. الهيئات الدولية في مجال النقل البحري ... ( المادة 23 ) ، والانضمام للمعاهدات الدولية المتعلقة ... بالسلامة والأمن البحريين (المادة 26 ) ..وكذا موافقة متطلبات الجمعية الدولية لسلطات المنارات (IALA) والمنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO) (المادة 25 ) ، وتبني استراتيجيات وطنية ودولية للتعامل مع السفن المعرضة لمخاطر بحرية ( المادة 27 ) ، فعلى سبيل المثال ورد نص المادة 24 كالتالي : تقاسم المعلومات

1 – تعمل الدول الأعضاء للحصول على المعدات اللازمة لضمان السلامة البحرية والأمن البحري وحماية البيئة البحرية، كما تتعهد بإنشاء شبكة اتصالات ذات كفاءة لتحقيق الاستعمال الأمثل لآليات السيطرة والمراقبة والتدخل في البحر وضمان حسن تنظيم حركة المرور البحرية.

2 – تسعى الدول الأعضاء إلى إنشاء إطار استراتيجي لتشجيع تبادل المعلومات من أجل تحسين إجراءات تعزيز أنظمة السلامة البحرية والأمن البحري وتيسير مكافحة الأعمال المنافية للقانون التي ترتكب في البحر".

<sup>4</sup> – كحماية البيئة البحرية ( الباب 10 المادتين 28 ، 29 ) ، وتيسير تكنولوجيات المعلومات وحركة المرور البحري (الباب 11 المادتين 30 ، 31 ) وأمن وسلامة المسافرين عبر البحر ( الباب 12 المادتين 32 ، 33 ) ، وكذا تطوير وتعزيز المساعدات والتعاون المتبادل بين الدول الأعضاء في مجال السلامة البحرية والأمن والبيئة البحرية ( العنصر 9 من المادة 3 بعنوان من أهداف الميثاق الإفريقي للنقل البحري ) ، وتوفير عناصر الكفاءة والسلامة والأمن .....من أجل تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية ( المادة 4 بعنوان المبادئ التي تعتمدها الدول ) ، و بتحسين قدرة وأداء الإدارات البحرية المسؤولة عن تنفيذ قوانين ولوائح الملاحة البحرية والسلامة والأمن ... (المادة 7) ، وتعهد الدول =



## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

كما تضمنت ذات الأحكام الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا (AIM) لعام 2050<sup>(1)</sup> ، والتي اقترحتها مفوضية الاتحاد الإفريقي سنة 2011 استجابة لدعوة رؤساء الدول والحكومات الإفريقية في الدورة العادية الثالثة عشر لقمّة الاتحاد " بوضع إستراتيجية شاملة ومتماسكة"<sup>2</sup> ، حيث سطرت (AIM) جملة من الأهداف كإنشاء منطقة بحرية إفريقية مشتركة (CEMZA) ، وإشراك المجتمع المدني لخلق الوعي بقضايا الأمن والسلامة البحريين ، وتعزيز الإرادة السياسية لخلق الثروات وتنمية التجارة البحرية ، وتقليل الأضرار البيئية ، ومكافحة الإجرام البحري ، وتحسين الإدارة المتكاملة للسواحل الإفريقية...<sup>3</sup> .

ومن أجل تفسيرها وتنفيذها اقترحت (AIM) إشراك عدة آليات وأطر تنظيمية وطنية ودولية نذكر منها على سبيل المثال ؛ مذكرة تفاهم أبوجا لدول غرب ووسط أفريقيا حول رقابة دولة الميناء (Mémorandum d'Abuja) ، وندوة القوة البحرية لأفريقيا (SPAS)<sup>4</sup> ، ومدونة جيبوتي حول قواعد السلوك الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية لسنة 2009 (DCC)<sup>5</sup> ، ومبادرة النيباد حول الإستراتيجية الإقليمية الإفريقية للحد من مخاطر الكوارث (DRR)<sup>6</sup> ، ومبادرة حملة ضد الاتجار (AU.COMMIT) لسنة 2009 المشتركة بين المفوضية الاتحاد الإفريقي والأمم المتحدة ، والمركز

... بأن تؤسس على المستوى القاري رابطة الإدارات البحرية الأفريقية (AAMA) ( المادة 4) ، واتفاقها على التعاون .. من أجل حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وقمع الأعمال المنافية للقانون مثل القرصنة= والإرهاب، الخ... ( المادة 12) ، ونشير إلى الميثاق يسري بالنسبة لكل دولة تنضم إليه ، ويسري في حق كل دول الاتحاد الإفريقي بعد ثلاثين (30) يوما من بلوغ عدد الدول المصادقة خمسة عشرة دولة إفريقية ( المادة 49) .

<sup>1</sup> - الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 (AIM) ، ( رسالة الكترونية بعثها يوم 16 ديسمبر 2011 السيد ارازموس موانشا نائب رئيس مفوضية الاتحاد الإفريقي لكل موظفي الاتحاد في أديس أبابا وحول العالم وإلى الدول الأعضاء والشركاء ) ، وثيقة محتفظ بها لدى الاتحاد الإفريقي ، النسخة رقم 1.0 2012- ، متاحة على الموقع الإلكتروني : [www.au.int/maritime](http://www.au.int/maritime)

<sup>2</sup> - القرار Assembly/AU/Dec.252 (XIII) ، الدورة رقم 13 لمؤتمر الاتحاد الإفريقي ، سرت ، ليبيا ، يوليو 2009 .

<sup>3</sup> - الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 (AIM) ، مرجع سابق ، ص 15 .

<sup>4</sup> - هو تجمع دوري لرؤساء القوات البحرية وحرس السواحل الأفريقية ، المرجع السابق ، ص 18 .

<sup>5</sup> - أسست هذه المدونة لتعاون عربي إفريقي في مجال الأمن البحري ومكافحة القرصنة البحرية ، حيث تم بموجبه إنشاء ثلاث مراكز إقليمية لتبادل المعلومات ، الأول في كينيا ( مومباسا) ، والثاني في دار السلام (تنزانيا) ، والثالث في صنعاء ( اليمن ) .

<sup>6</sup> - النيباد هو برنامج للاتحاد الإفريقي ، تم إدماجه رسميا في هياكل وعمليات الاتحاد الإفريقي في يناير 2012 وتسمية أمانة النيباد منذ ذلك الحين بوكالة النيباد للتخطيط والتنسيق (NPCA) .

الإقليمي للأمن البحري للمجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا (ECCAS) ، والميثاق الإفريقي للنقل البحري (AMTC) ، وقرار دوربان بشأن السلامة والأمن البحريين في أفريقيا ، وجمعية موانئ شمال أفريقيا (UAPNA) ، وجمعية موانئ غرب ووسط أفريقيا (PMAWCA) ، وبرنامج الأمم المتحدة البيئي (UNEP) ، والبنك الإفريقي للتنمية ، واتفاقيات ترسيم الحدود البحرية ، والآليات الوطنية ذات العلاقة.....<sup>1</sup>

وينصب توقيع ميثاق لومي للأمن والسلامة البحريين والتنمية في إفريقيا بتاريخ 15 أكتوبر 2016 والذي كان مقرا توقيع في مؤتمر ياوندي سنة 2013 في إطار الالتزام بمبادئ الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا (AIM) لعام 2050 ، حيث نص الميثاق على إنشاء لجنة من 15 وزيرا لمتابعة تجسيد أحكام أساسية تضمنها ، كإنشاء صناديق خاصة لدعم جهود تحقيق السلامة البحرية ومكافحة الإجرام ، وتعهد الدول الأطراف بتبادل المعلومات والخبرات والمساعدة القانونية في هذا المجال ، وتعزيز مبادئ الاقتصاد الأزرق بما يؤدي إلى تنمية الاستغلال البحري وحماية الموارد الطبيعية<sup>2</sup> .

وفي الأخير نشير إلى أن الإمكانيات الإفريقية لا تكفي بمفردها لتحقيق الاندماج الإفريقي في جهود التعاون الدولي لتعزيز الأمن والسلامة البحريين ، وإنما لا بد من تدعيمها بوسائل دولية حكومية وغير حكومية خارج الإطار الإفريقي ، مثلما تخلص إلى ذلك الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050<sup>(3)</sup> ، وكما نفهمه من تصريح السفير الجزائري ومفوض الاتحاد الإفريقي للسلم والأمن السيد

<sup>1</sup> – الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 (AIM) ، مرجع سابق ، ص 18 ، 19 ، 20 .

<sup>2</sup> – مشار إلى ذلك في الموقعين الإلكترونيين التاليين : <http://autogo.tg/que-contient-la-charte-de-lome/> ، وأيضا : <http://www.rfi.fr/afrique/20161015-lome-union-africaine>

<sup>3</sup> – تقترح (AIM) وضع خطة تعاون مشترك مع تنظيمات دولية وإنشاء آليات إفريقية ، كمجموعة قادة القوات البحرية الإفريقية أو حرس السواحل (CHANS) ، ومراكز تنسيق العمليات البحرية (MOCs) ، والقوة الإفريقية الجاهزة (ASF) ، وإنشاء مراكز تدريب خاصة بالسلامة والأمن البحري ، ومقر بحري إفريقي (MHQ) ، وخطية إعلام وتنسيق بحري (MIC2) طبقا لمقرر الاجتماع الخامس للجنة الدفاع والسلامة والأمن الإفريقي (STCDSS) ، المنعقدة بأديس أبابا (إثيوبيا) في 26 أكتوبر 2011 ، وتحسين مفهوم الإدارة المتكاملة للسواحل الإفريقية (ICAM) ، وتنفيذ سياسة مشتركة لمصايد الأسماك وإدارة الموارد البحرية بالتنسيق مع المجموعات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك (RFMOs) ، وتنشيط دور هيئات المجتمع الدولي والجهات الداعمة ، كالبنك الإفريقي للتنمية ، والبنك العالمي ، والمنظمة البحرية الدولية (OMI) ، ومنظمة الأغذية والزراعة (FAO) ، علما بأن المصايد الإفريقية ساهمت سنة 2003 بحوالي 25٪ (34 مليون طن) من الإنتاج العالمي للصيد البحري ، مشار إلى ذلك في : الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 (AIM) ، مرجع سابق ، ص 21 إلى 26 .

رمطان لعمامرة في أحد اجتماعات مجلس الأمن الدولي بقوله : "ومن جانبه ، فإن الاتحاد الإفريقي هو في طور عملية استكمال جهوده من خلال وضع رؤية لمعالجة الأمن والسلامة البحريين ، بما في ذلك الإلمام بالحالة في المجال البحري للقارة الإفريقية ، من خلال معالجة شاملة للقضية في الإستراتيجية الجديدة للمفوضية ."<sup>1</sup>

#### الفرع الرابع : منظمات دولية تقنية وفنية معززة لجهود التوحيد

يتعلق الجانب التطبيقي للنظام القانوني للأمن والسلامة والأمن البحريين بقواعد تقنية وفنية ساهمت في وجودها وتدعيم هذا الصرح القانوني بها هيئات دولية يقودها أهل الاختصاص والخبرة ، حيث تعززت جهود التوحيد الدولي بفضل مساهماتها ، وأشادت وثائق الجهات الرسمية الدولية بعلاقات التعاون التي جمعت بينها وبين المنظمة البحرية الدولية .

وقد كانت مساهمات تلك المنظمات كثيرة ومتنوعة ، فعلى على سبيل المثال يذكر مساهمة الاتحاد الدولي للاتصالات (U.I.T)<sup>2</sup> في استحداث وتعديل الفصل الرابع من اتفاقية (SOLAS/74/78) المتضمن للأحكام المتعلقة بتجهيزات ومناوبة راديو السفن ، ومحدد الاتجاه (D.F) والتلغراف اللاسلكي والراديو النفاقي في قوارب النجاة ذات المحرك ، وواجبات ضابط اللاسلكي والتدوين في دفتر أحوال السفينة بالتلغراف والهاتف اللاسلكي ، ونظام السلامة والاستغاثة البحري العالمي (GMDSS) ، كما أصدر (U.I.T) عدة توصيات بعث بنسخ منها للمنظمة البحرية الدولية ، كالتوصية المشار إليها بالرمز (ITU-R M.541-8) المتعلقة بإجراءات تشغيل تجهيزات المناداة الرقمية الانتقائية (DSC) في الخدمة المتنقلة البحرية ، حيث زودت هذه التوصية بخمسة ملاحق ، يصف الملحقين الأول والثاني الأحكام والإجراءات لنداءات الاستغاثة والسلامة ولغير نداءات الاستغاثة والسلامة على التوالي ، ويصف الملحقين الثالث والرابع إجراءات التشغيل لمحطات السفن والمحطات الساحلية ؛ أما الملحق الخامس فيعدد الترددات الواجب استعمالها للمناداة (DSC)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> – اجتماع مجلس الأمن الدولي رقم 6046 ، نيويورك ، 16 ديسمبر 2008 ، مشار إلى ذلك في: الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 (AIM) ، مرجع سابق ، ص 21 .

<sup>2</sup> – Union Internationale des Télécommunications

<sup>3</sup> – وللمزيد يراجع على موقع (U.I.T) الوثيقة رقم : R-REC-M.541-8-199710-S-MSW-GMDSS ، ونشير بأن المشرع حل الوكالة الوطنية للملاحة اللاسلكية البحرية ، وحول كافة أملاكها وحقوقها ومسؤولياتها للوكالة الوطنية=

كما تعتبر منظمة الزراعة والأغذية للأمم المتحدة (FAO)<sup>1</sup> رائدة في تنفيذ نهج النظم الإيكولوجية لمكافحة الصيد غير المشروع للأسماك ، وتشكيل فرق عمل ثنائية ومتعددة مع المنظمات أخرى ، مثل فريق الخبراء المعني بتطبيقات حماية البيئة البحرية ، والذي خضع لإدارة مشتركة من ال (FAO) وأطراف أخرى منها المنظمة البحرية الدولية والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية ، وكذا تشكيل مجموعة العمل المتخصصة المشتركة بين ال (FAO) والمنظمة البحرية الدولية الخاصة بمكافحة الصيد غير القانوني والمسائل المتصلة بذلك ، حيث أثمرت جهود ال (FAO) بوضع السجل العالمي لسفن الصيد ، ومبادرتها بعقد مشاورات فنية وتقنية أدت إلى اعتماد اتفاق بشأن مهام دولة الميناء في تنظيم الصيد البحري ، وترتيب المبادئ التوجيهية التقنية الخاصة بالصيد الرشيد ، وتقديم بعض المعايير السلوكية والتنظيمية التي يمكن دولة العلم أن تتخذها من أجل استيفاء السفن التابعة لها لمتطلبات وأحكام الصيد المشروع.<sup>2</sup>

وبغرض تسهيل الملاحة البحرية في العالم وضمان سلامتها بتدقيق الخرائط البحرية والوثائق الملاحية انصبت جهود المنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO/OHI)<sup>3</sup> ، التي عملت على توحيد الخرائط

---

للذبذبات ، وذلك بعد أن عدل مهام هذه الأخيرة ، حيث كان الحل والتعديل المرسوم التنفيذي رقم 326/15 ورقم 327/15 ، مؤرخان في 22 ديسمبر 2015 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 27 ديسمبر 2015 ، العدد 68 ، ص 16 .  
<sup>1</sup> - FAO : Food and Agriculture Organization of the United Nations .

<sup>2</sup> - أنظر في هذا المعنى : تقارير الأمين العام للأمم المتحدة ، مقدمة للجمعية العامة الأممية بشأن المحيطات وقانون البحار ؛ مثلا التقرير (A/64/66/Add.1) ، الدورة 64 ، في 25 نوفمبر 2009 ، ص 69 ، 70 ، و 137 ، والتقرير رقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 25 ، 34 ، 35 .

<sup>3</sup> - *International Hydrographic Organization (anglais)* أو *Organisation hydrographique internationale (français)* ، هي منظمة حكومية دولية استشارية وتقنية ، يعود تاريخ تأسيسها الأول إلى سنة 1921 ، غير أنها ظهرت رسميا على المستوى الدولي بمقتضى اتفاقية موناكو المبرمة بتاريخ 03 ماي 1967 ، تضم 69 عضوا ، وقد سجلت لدى الأمم المتحدة في سبتمبر 1970 ، وقامت بنشر ما يزيد عن 40 منشورا من أهمها : معايير نشر المعلومات المتعلقة بالسلامة البحرية ، السياسات البحرية الوطنية والدوائر الهيدروغرافية ، قرارات المنظمة الهيدروغرافية الدولية ، معايير الكفاءة لاختصاصيي الهيدروغرافيا ورسمي الخرائط الملاحية ، معايير الخرائط الإلكترونية للملاحة ، مواصفات الخرائط البحرية ، معايير المسح الهيدروغرافي ... ، أنظر ذلك في : وثيقة رقم (A/56/154) ، صادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة ، تحت عنوان : طلب منح المنظمة الهيدروغرافية الدولية مركز مراقب لدى الجمعية العامة ، رسالة موجهة إلى الأمين العام للأمم المتحدة من الممثل الدائم لموناكو لدى الأمم المتحدة ، مؤرخة في 02 يولييه ( جويلية ) 2001 ، الدورة 56 ، في 06 جويلية 2001 ، ص 2 ، ص 6 ، كما يمكن الرجوع إلى الموقع الإلكتروني للمنظمة : ([www.iho.shom.fr](http://www.iho.shom.fr)) .

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

والنشرات الملاحية إلى أقصى حد ، وتشجيع تبادلها بين الدول الأعضاء وتنسيق المسوح الهيدروغرافية والتعاون مع المنظمات والهيئات التي لها نفس الأهداف ، حيث شكلت – على سبيل المثال – فريق عمل مشترك مع المنظمة البحرية الدولية لبناء هيكلية للملاحة الالكترونية وتنسيق نمذجة البيانات (HGDM) ، في إطار استيفاء متطلبات عصرنة البيئة التشغيلية للقطاع البحري ، وتحيين وضبط المعلومات والتطبيقات وواجهات المستخدمين وكافة العناصر البيانية والمعلوماتية ذات الصلة بالميدان البحري ، كما استرعت ال(IHO) الانتباه إلى ما ينبغي القيام به من أجل سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة كالقيام بمسح جغرافي لمختلف المناطق البحرية ..، وأعدت لذلك تقريرا يصف المناطق البحرية التي ينبغي تعزيز التعاون والتنسيق فيها لصالح الملاحة البحرية ، ومن بينها منطقة جنوب البحر المتوسط ، وفي هذا السياق دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة في الفقرة 21 من قرارها 32/53 المؤرخ في 24 يناير 1998 الدول الأعضاء إلى التعاون في الاضطلاع بالمسوح الهيدروغرافية والخدمات الملاحية لغرض سلامة الملاحة البحرية<sup>1</sup> .

وبهذه المناسبة نذكر بأن التجربة الوطنية في مجال الهيدروغرافيا انطلقت سنة 1973 أين شرع في تكوين الهيدروغرافيين الأوائل ، ثم أنشئت سنة 1977 نواة هيدروغرافية على مستوى المعهد الوطني للخرائط والكشف عن بعد ، كما تم اقتناء أول سفينة هيدروغرافية (الإدريسي) سنة 1981 ، أما في سنة 1982 فأعلن عن تأسيس مصلحة هيدروغرافية للبحرية الوطنية ؛ تحت وصاية القوات البحرية وتكليفها بتقديم الخدمات وتسطير التوجه الوطني في مجالي الهيدروغرافيا والاقويانوغرافيا ، كما تم تنصيب المصالح الهيدروغرافية الجهوية (م ه ج) ، وفي سنة 1995 انضمت الجزائر إلى المنظمة الهيدروغرافية الدولية بمقتضى الأمر 19/95 ( العدد34 من الجريدة الرسمية ) ، المتضمن الموافقة على انضمام الجزائر مع التحفظ إلى الاتفاقية المتعلقة بالمنظمة الهيدروغرافية الدولية<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> – وثيقة رقم (A/56/154) ، مرجع سابق ، ص 4 ، 5 ، والتقارير (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 16 ، 17 ، وكذلك قرارات المنظمة البحرية الدولية رقم : (MSC 90/28/Add1) ، (MSC 85/26) .

<sup>2</sup> – تتميز المصلحة الهيدروغرافية للبحرية الوطنية بازداجية المهام ، والتي تجمع ما بين الاستجابة لمتطلبات اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ( البند 09 من الفصل الخامس من SOLAS/74 المعدلة ) ، وضمان الأمن الوطني ، وخاصة تقديم خدماتها للقوات البحرية ، ومن بين مكاتبها على المستوى المركزي ؛ مكتب الإعلانات البحرية ، مكتب الخرائط البحرية ، مكتب المسح ، مكتب الرصد الجوي البحري ، مكتب الملاحة البحرية ...، كما تصدر المصلحة إصدارات=

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

وبدورها كان لمساهمات المنظمة العالمية لتوحيد التقييس (ISO) مكانتها بشأن عوامل تحسين أداء دولة الميناء ودولة العلم في مجال السلامة والبيئة البحرية...، والتي ركزت عليها المدونة الدولية لإدارة السلامة (Code ISM)؛ حيث استمدت منها المدونة نظم الجودة الإدارية وتقييم الجودة البيئية، والحث على اعتماد استراتيجيات وطنية وإقليمية للنهج الإيكولوجي<sup>1</sup>.

ولا يمكننا أن نغفل دور مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) في ميادين ترتبط بالسلامة والأمن البحريين، حيث لعب دورا بارزا في توقيع اتفاقية 1978 حول النقل البحري المسماة قواعد هامبروغ، واتفاقية 1980 حول النقل متعدد الوسائط، والتعاون مع (OMI) في إعداد اتفاقية 1993 حول الامتيازات والرهون البحرية، واتفاقية 1999 بشأن الحجز التحفظي على السفن، إضافة إلى دور المؤتمر في التنبيه لبعض مشاكل التعاملات البحرية؛ كشرط التأمين المرهقة والاحتيايل البحري في ترقيم أو تسجيل السفن<sup>2</sup>.

أما في مجال الأمن البحري فيذكر كذلك مثلا مبادرة المكتب البحري الدولي (BMI)<sup>3</sup> بإنشاء مركز الأمن البحري ومكافحة القرصنة سنة 1992 في كوالالمبور (Kuala Lumpur) بماليزيا، والذي يقدم لحد الآن خدمات مهمة لأمن الملاحة البحرية، وكذا مشاركة المكتب بمعيرة الاتحاد الدولي لعمال النقل

---

باللغتين الوطنية والأجنبية مثل : مجموعة الإعلانات إلى البحارة، دليل الرصد الجوي (بالعربية والفرنسية)، محفظة الخرائط البحرية، بالإضافة إلى نشر ما يعرف بالمعلومة البحرية الاستعجالية (AVURNAV)؛ وهي تحذيرات مستعجلة لسلامة الملاحة البحرية، تحدد درجة الخطورة الجوية وعدم موافقتها للوضع الجغرافي، وكذا نشرات مختلفة للأحوال الجوية (لمدة 72 ساعة، استثنائية (BMP)، خاصة (BMS)، مشار إلى ذلك في الموقع الإلكتروني لوزارة الدفاع الوطني ([http://www.mdn.dz/site\\_cfn/index.php?L=ar#undefined](http://www.mdn.dz/site_cfn/index.php?L=ar#undefined))

<sup>1</sup> - (ISO) اختصار للعبارة International Organization for Standardization، اتحاد عالمي مقره في جنيف ويضم أكثر من 90 هيئة تقييس وطنية، من جهود هذه الاتحاد في السلامة البحرية: مراقبة هيئات التصنيف بشأن إدارة الجودة (qscs)، ودعم حظوظ الأطراف الخاضعة للرقابة في الحصول على شهادة المطابقة، وللمزيد يمكن الإطلاع مثلا على: قرارات المنظمة البحرية الدولية (A789(18) وA 739(19)...)، والتقرير (A64/66/Add.1)، مرجع سابق، ص 116، والتقرير (A/55/61)، مرجع سابق، ص 24، 64.

<sup>2</sup> - Pierre Bonassies, Christian Scapel, O.P cite, P 28.

<sup>3</sup> - تأسس في لندن سنة 1981 كأحد التنظيمات التابعة لغرفة التجارة الدولية، ويتمتع بصفة استشاري لدى المنظمة البحرية الدولية وصفة مراقب لدى الأنتربول، كما تموله شركات الشحن البحري وشركات التأمين، ويهتم بجمع وإحصاء المعلومات المتعلقة بالملاحة البحرية والمخاطر التي تهدد الأنشطة البحرية، ويقدمها مجانا للمعنيين.

## الباب الأول : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

(ITF)<sup>1</sup> سنة 1998 في تأسيس نظام التحريات السريعة عن حوادث القرصنة ، وإصدار غرفة التجارة البحرية دليلًا إرشاديًا عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية التصدي لها<sup>2</sup> .

كما لا يفوتنا التنبيه إلى الأحكام التي استتبط منها قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (A972/20) المعنون بـ " مبادئ توجيهية لمنع وقمع تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية والسلائف الكيميائية على متن السفن القائمة بالملاحة البحرية الدولية " ، حيث أورد القرار ملحقًا لقائمة المواد والسلائف المستعملة في صناعة المخدرات والمؤثرات العقلية ، اعتمادًا على تقرير أعدته منظمة الصحة العالمية يشرح السمات المادية لمختلف المواد غير المشروعة وأشكال الإدمان<sup>3</sup> ، والتي من جهودها أيضًا إصدار " دليل الصكوك القانونية لمعالجة مسألة الإصابة بفيروس نقص المناعة البشرية ( الإيدز ) " <sup>4</sup> .

ومن جانبه أدى جمع الأدلة والتحقيقات في جرائم القرصنة البحرية التي قامت بها الشرطة الجنائية الدولية (INTERPOL) في تحقيق أهداف الأمن البحري ، فقد كان لمنظومة الأنتربول للاتصالات الشرطة المأمونة (I-24/7) ، والنشرات والتنبيهات الدولية الصادرة عن المنظمة دور رئيسي في احتجاز المشتبه بهم في أعمال القرصنة ، كما شارك الأنتربول في تقاسم المعلومات والملاحقات المتعلقة بالجريمة البحرية مع الأجهزة الشرطة والمؤسسات الأمنية في البلدان الأعضاء ( وعددها 187 دولة عضو ) وهيئات دولية وإقليمية كالأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية واليوروبول وأطراف خاصة ..؛ وكذا إنماء القدرات وبناء الأفكار في مجال التحقيقات والمحاكمة ، إذ شملت اهتمامات الأنتربول تنظيم اجتماعات وندوات دولية على غرار المؤتمر العالمي حول الآثار المالية

<sup>1</sup> - تأسس ال (ITF) سنة 1896 ، ويضم 654 تمثيلاً نقابياً من 148 دولة موزعة عبر العالم ، وهو واحد من 10 اتحادات نقابية دولية ، انضمت في الاتحاد الدولي للنقابات (ITUC) ، كما يتمتع بالصفة الاستشارية في المنظمة البحرية ومنظمات دولية أخرى ، أنظر ذلك في : مجلة نشرة البحارة ، مرجع سابق ، عدد 38 ، جانفي 2010 ، ص 2 ، والعدد 22 ، جانفي 2008 ، ص 3.

<sup>2</sup> - التقرير رقم (A64/66/Add.1) ، مرجع سابق ، ص 44 ، والتقرير رقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 78 ، وأيضاً في هذا المعنى : فؤاد بوقجوطة ، مرجع سابق ، ص 79 .

<sup>3</sup> - التقرير رقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 30 .

<sup>4</sup> - منظمة الصحة العالمية ، وثيقة رقم : WHO/UNAIDS/HLE/97-1 ، جنيف ، 1997 ، مشار إلى ذلك في : مكتب العمل الدولي : مقترحات بشأن جدول أعمال دورة مؤتمر الدولي الثامنة والتسعين (2009) ، تقرير رقم: GB297-2-2006-10-0088 .Ar .doc ، هامش ص 10 .

لأعمال القراصنة المنعقد في يناير 2010 ، واجتماع تبادل الخبرات وتعيين أفضل الممارسات لتعزيز جهود إنفاذ القانون المنعقد مع الشركات الخاصة في يوليو من نفس السنة<sup>1</sup> .

وما يمكننا استخلاصه حول مساهمة المنظمات الدولية التقنية والفنية في الجهود التوحيدية للنظام القانوني للسلامة والأمن البحريين ، هو الدور البارز المتجلي في المجالات التطبيقية لهذا النظام والذي تعدت المساهمة فيه إلى المنظمات والتشكيلات العالمية غير الحكومية ، مثلما سنرى لاحقا .

### المطلب الثالث : التنظيمات والتكتلات غير الحكومية

انطلاقا من تحرر التكتلات والتنظيمات غير الحكومية من ضغوط وتحكم الدول ، ونضالها لتأييد ما أنشئت لأجله ، اهتمت المنظمة البحرية الدولية بالمواقف القانونية للمنظمات غير الحكومية المهمة بالشؤون البحرية ، وكان لرأيها مكانته المعتبرة في إثراء النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين . وقبل أن نستعرض نماذج من مساهمة المنظمات غير الحكومية في توحيد القواعد القانونية للسلامة والأمن البحريين ؛ كشركات التصنيف والنقابات العمالية وتشكيلات أخرى ، يتعين تحديد الصفة القانونية لدور هذه المنظمات في الجهود التوحيدية .

### الفرع الأول : الوضع الاستشاري للمنظمات غير الحكومية

ساهمت الدراسات والتقارير البحرية الصادرة عن المنظمات غير الحكومية في توحيد القواعد القانونية للأمن والسلامة البحريين بفضل مصداقيتها وابتعادها عن التوجيه والانحياز لصالح طرف أو جهة معينة على حساب تطوير وتحديث قواعد هذا النظام ، إلا أن ما يصدر عن المنظمات غير الحكومية يعتبر بمثابة آراء أو اقتراحات يحق للجهات الدولية الموجهة إليها رفضها أو تنقيحها ، وهذا بالنسبة للمنظمات غير الحكومية التي تتمتع بوضع المستشار .

وعلى هذا الأساس ، طلبت المنظمة البحرية الدولية في عدة مناسبات من المنظمات غير الحكومية الاستشارية لديها أن تبدي رأيها في مواضيع تتعلق بالسلامة والأمن البحريين ، كما كانت أحيانا تدعم

<sup>1</sup> - التقرير رقم (A64/66/Add.1) ، مرجع سابق ، ص 49 ، والنشرة الإعلامية للأنتربول: COM/FS/2010-12/DCO-

03 متاحة على الموقع : ( <http://www.interpol.int> ) .



قاعدتها الاستشارية بمنظمات مستقلة وتنزع هذه الصفة عن منظمات أخرى ، ومن الأمثلة على ذلك دعوة المنظمة البحرية الدولية في الدورة 86 ( 27 إلى 5 يونيو 2009 ) المنظمات الحكومية الدولية وغير الحكومية ذات الوضع الاستشاري إلى دراسة أفضل الممارسات الإدارية لمكافحة القرصنة ، وإحاطتها بنتائج الخبرة المكتسبة من استخدام هذه الممارسات<sup>1</sup> ، حيث شارك في إعداد النسخة الثانية الصادرة في أغسطس 2009 ما يعادل اثنا عشر هيئة تمثل الصناعة البحرية ؛ وذلك على غرار الاتحاد الدولي لملاك الناقلات المستقلين (INTERTANKO) والغرفة الدولية للملاحة (ICS) والمنتدى البحري الدولي لشركات النفط (OCIMF) واتحاد ناقلات الغاز الدولية ومشغلي المحطات (SIGITTO) والفريق الدولي לנוادي الحماية والتعويض (IGP&I) والاتحاد الدولي لخطوط الرحلات (CLIA) والاتحاد الدولي للمؤمنين البحريين (IUMI) ولجنة الحرب المشتركة (JWC) واللجنة المشتركة للبدن (JHC) والمكتب البحري الدولي (IMB) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ...<sup>2</sup> .

وكذلك على سبيل المثال ؛ قرار لجنة السلامة البحرية القاضي بمنح الصفة الاستشارية لكل من : منظمة السلام الأخضر ، وجمعية ملاك السفن بأمريكا اللاتينية (LASA) ، وجمعية الصحة البحرية الدولية (IMHA) ، ولجنة حماية البحر (ACOPS) ، ومؤتمر القطر الدولي للصهاريج (ITTC)<sup>3</sup> .

#### الفرع الثاني : هيئات التصنيف

ظهرت شركات التصنيف كإطار تنظيمي للتصدي للتحديات التي تواجه الصناعة البحرية وتحقيق متطلبات الأمن والسلامة البحريين في جانبها التقني ، حيث قدمت نفسها كطرف مختص للتأكد من العمل بالموصفات التقنية المطلوبة في السفن والموانئ وتحسين معايير الجودة ، فقد وفرت هيئات التصنيف الخبرات والمعارف المتمرسية في مجال الأمن والسلامة البحرية ؛ كتصميم السفن الموانئ والمواد المستخدمة في التشييد والآلات والتجهيزات المركبة وقواعد والصيانة ... ، كما تعاونت

<sup>1</sup> - القرارات : MSC.1/Circ 1332 , 1333 , 1334 .

<sup>2</sup> - المنظمة البحرية الدولية : القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية ، أفضل الممارسات الإدارية التي وضعتها الصناعة لمنع القرصنة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية ، وثيقة تحت رقم (IMO\_MSC.1/Circ1335) ، في 2009/09/29 ، ص 3 ، متاحة على الموقع التالي :

[www.imo.org/includes/plastDataOnly.asp/data\\_id%3D26634/1335pdf](http://www.imo.org/includes/plastDataOnly.asp/data_id%3D26634/1335pdf).

<sup>3</sup> - قرار رقم (MSC81/21)

المنظمة البحرية الدولية مع هيئات التصنيف في مجال اهتمامها ، وانتظم واتضح التعاون بعد شكلت منذ سنة 1968 هيئات التصنيف كيانا موحدًا يمثلها ويرعى مصالحها المشتركة ؛ أطلقت عليه الجمعية الدولية لهيئات التصنيف (IACS) ، وأصبحت تتناوب الرئاسة عليها ، حيث تم على سبيل المثال تعيين هيئة التصنيف اليابانية (class NK) كرئيس لجمعية (IACS) للفترة الممتدة من يونيو 2010 إلى يونيو 2011<sup>1</sup>.

سجل ل (IACS) عدة مبادرات في إثراء النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ؛ منها القيام بدراسة حول زيادة قدرة ناقلات البضائع الصب على البقاء طافية ، حيث خلصت إلى تأكيد تقوية مقدمة السفينة أو ازدواج القاطوع المستعرض باعتبارها المنطقة الأضعف والأكثر عرضة للحوادث ، وقد ترتب عن هذه النتائج تعديل سنة 1997 المتمم على اتفاقية SOLAS/74 المعدلة بإضافة الفصل الثاني عشر المعنون ب " إجراءات سلامة إضافية لناقلات البضائع الصب " <sup>2</sup>.

وعلى كل حال ؛ تعتبر آراء الجمعية الدولية لهيئات التصنيف (IACS) – من الناحية النظرية – استشارية بالنسبة للمنظمة البحرية الدولية ، باعتبارها طرفًا مراقبًا لدى المنظمة ، إلا أن لتلك الآراء وزنها وقيمتها العالية من الناحية العملية لطابعه الاقتصادي وارتباطه بسمعة التجارة البحرية ، وهو ما جعل استشارات (IACS) تتوسع لتغطي مجالات كثيرة ؛ نذكر منها على سبيل المثال<sup>3</sup> :

– تغطية كافة مراحل بناء وتشغيل السفينة أو المنشأة البحرية ؛ ابتداء من اعتماد مخططات البناء ومرورا بعمليات التركيب والتجربة ووصولًا إلى المراقبة الدورية وأثناء التشغيل .

– الاهتمام بفعالية نظام إدارة الجودة (qscs) ، وتقييم أنظمة إدارة السلامة والأمن واحترام البيئة وأداء المستخدمين ، حيث تصدر لهذا الغرض شهادة المطابقة (ISO) ، بعد المراجعة المرتبة للأنظمة .

---

<sup>1</sup> – تأسست هيئة التصنيف نيبون كايجي كايوكاي (Nippon Kaiji Kyokai) أو (class NK) والمعروفة باسم (NK) في 15 أكتوبر 1899 ، وتمارس اليوم مهامها على نحو 20% بالمائة من الأسطول التجاري العالمي ، بما يعادل حمولة 194,5 مليون طن ، كما انضمت سنة 1993 إلى اتحاد جمعيات التصنيف الآسيوية (ACS) الذي تأسس في نفس السنة ، مشار إلى ذلك في : التقرير السنوي ل (class NK) لسنة 2011 ، ص 1 ، وص 35 ، 36 ، متاح على الموقع : [WWW.classNK.or.JP](http://WWW.classNK.or.JP)

<sup>2</sup> – في هذا المعنى : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 42 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، مرجع سابق ، ص 12 .

<sup>3</sup> – أنظر قرارات الجمعية البحرية الدولية (OMI) : (A789(18) وA 739(19).

— تقديم خدمات الدعم الفني والآراء والتحليلات المبنية على التجارب والاختبارات الميدانية ، للمعنيين من حكومات وهيئات إدارية وشركات بحرية ...<sup>1</sup>

— تتوب عن الحكومات في إصدار شهادات السلامة ومنع التلوث البحري طبقاً للمعاهدات الدولية والتشريعات الداخلية المختصة .

### الفرع الثالث : الاتحادات النقابية للمستخدمين البحريين

قدمت النقابات العمالية الخاصة بالمستخدمين البحريين نفسها كشريك اجتماعي في الجهود التوحيدية للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، خاصة في ما له علاقة بحقوق المستخدمين ، كحالات التخلي عن البحارة ، وحمايتهم من تهديدات الإجرام والمعاملة السيئة لإدارات الموانئ المستقبلية ، وتوفير الرعاية الصحية والوقاية من الأمراض المسببة من تعاملاتهم المهنية ...

وقد كثرت على المستوى الميداني النقابات العمالية للمستخدمين البحريين بسبب تنوع وتعدد الأنشطة البحرية وتعزيز الحماية القانونية للحرية النقابية وحق التنظيم ، حيث تشعبت مساهمة ممثلي عمال البحر والموانئ في توحيد قواعد السلامة والأمن البحريين بين توفير البدائل أو الحلول الممكنة مكان الوضعيات القانونية المتذمر منها ، وبين تقديم شكاوى أو مطالب بإصلاح الأوضاع الاجتماعية والصحية لفئات العمالية الممثلة<sup>2</sup>.

وفي هذا الإطار ، يمكن أن نذكر مشاركة ممثلي البحارة وملاك السفن سنة 2001 في الأعمال التحضيرية والمؤتمر التقني التحضيري لإعداد اتفاقية العمل البحري (MLC) لسنة 2006 ، حيث انعقد

---

<sup>1</sup> — نذكر على سبيل المثال قيام شركة *class NK* بنشر العديد من إرشادات الأمن والسلامة البحريين على موقعها الإلكتروني ، إرشادات للمنشآت البحرية العائمة لتخزين وتفريغ الغاز المسال ، وإرشادات النقل الآمن لخام النيكل ، وإرشادات تجنب الضوضاء والاهتزاز ، وإرشادات للتعامل مع مخزون المواد الخطرة ....، مشار إلى ذلك في التقرير السنوي ل (*class NK*) لسنة 2011 ، ص 7 .

<sup>2</sup> — من بين الاتفاقيات التي دعمت التنظيم النقابي لعمال البحر والموانئ ، اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 87 لسنة 1948 المتعلقة بالحرية النقابية وحماية حق التنظيم ، حيث تأسست عدة تمثيلات نقابية ؛ منها على سبيل المثال : الاتحاد الشحن البحري الدولي (*ISF*) ، الاتحاد الدولي للإرشاد البحري (*IMPA*) ، الإتحاد الدولي لعمال النقل (*ITF*) ، الإتحاد الدولي للمقاولين البحريين (*IMCA*) ، الإتحاد الدولي للربانة ، الإتحاد الدولي للموانئ والمرافئ ، الإتحاد الدولي للبحارة ...

اجتماع لمتابعة نتائج الأعمال التحضيرية ، في الفترة من 21 إلى 28 أبريل 2005 ، شارك فيه 44 ممثلاً عن ملاك السفن و34 ممثلاً عن البحارة<sup>1</sup> ، وحافظ الشركاء الاجتماعيون للمنظمة الدولية للعمل على زخم العمل بجدية للتأكد من تصديق اتفاقية (MLC) بأسرع وقت ، حيث ناقش فرع الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) بأوروبا (ETF) مع رابطة أصحاب السفن الأوروبية (ECSA) إمكانية سن صك قانوني يتضمن جوانب من اتفاقية (MLC) في البلدان الأوروبية غير المصادقة<sup>2</sup> .

كما ذكر مكتب العمل الدولي التابع للمنظمة الدولية للعمل – وهو بصدد تبرير خلفية توقيع الاتفاقية رقم 108 المتعلقة بوثائق هوية البحارة – أن أول من عرض فكرة إيجاد وثيقة هوية دولية للبحارة هو الاتحاد الدولي لعمال النقل ، واتحاد الملاحين والضباط المهندسين بالمملكة المتحدة ، حيث كان الاتحاد الأول يريد إدخال وثيقة هوية دولية للبحارة ؛ تحت رعاية مكتب العمل الدولي ، تخدم أغراضاً مفيدة شتى تساعد في استقرار وضع البحارة التجاريين الحقيقيين في البلدان الأجنبية ، وفي عام 1954 اعتمد مكتب الاتحاد الثاني قراراً قدم أيضاً إلى اللجنة البحرية المشتركة لعام 1955 ، أشار فيه إلى الصعوبات التي تثار مع لوائح الهجرة والأمن في البلدان الأجنبية ، ودعا إلى إدراج جواز سفر للبحار معترف به دولياً أو وثيقة مماثلة بهدف تحديد هوية البحار بصفته هذه ، ويعترف بها من قبل موظفي الهجرة في أنحاء العالم<sup>3</sup> .

ونشير إلى أن منظمة العمل الدولية اتخذت في العام 2004 خطوة هامة على طريق تعزيز الإجراءات الأمنية في البحار والمرافئ العالمية ، من خلال اعتماد نظام جديد لتحديد الهوية ؛ يعرف "بالبيولوجيا الإحصائية" ، وقد طال هذا القرار نحو مليون ومائتي ألف عامل بحري ويعتمد "نموذج البيولوجيا الإحصائية" على تحويل بصممتين من أصابع البحارة إلى رمز دولي موحد يثبت على وثيقة البحارة ، حيث يعد هذا الإجراء ضرورياً لتطبيق اتفاقية ووثائق هوية البحارة لعام 2003<sup>(4)</sup> .

<sup>1</sup> – مكتب العمل الدولي : اعتماد صك لتوحيد معايير العمل البحري ، الدورة 94 (البحرية) لسنة 2006 ، الطبعة الأولى ، وثيقة رقم ILC94-Report I(A)-2005-10-0145 ، جنيف ، ص 1 ، ص 3 .

<sup>2</sup> – مجلة نشرة البحارة ، هيئة التحرير ، مقال: ما الذي ستقدمه (MLC) ؟ ، عدد 26 ، جانفي 2012 ، ص 6 ، وأيضاً مقال : الضغط لإقرار اتفاقية (MLC) ، عدد 22 ، جانفي 2008 ، ص 32 .

<sup>3</sup> – مكتب العمل الدولي ، وضع نظام أكثر أمناً في تحديد هوية البحارة ؛ (CONFREPVII(1)-9b-7-02.DOC) ، مرجع سابق ، ص 2 .

<sup>4</sup> – مجلة نشرة البحارة ، مرجع سابق ، عدد 25 ، صادرة في جانفي 2011 ، ص 7 ، ص 36 .

وقد ساهمت أيضا النقابات البحرية والمينائية في تحسين السلامة لعمال الرصيف ، حيث نجحت في إدراج بنود تتعلق بتربيط الحاويات ضمن مدونة الممارسات الآمنة لتخزين البضائع ونقلها ( CSS Code ) تحت عنوان دليل الشروط العمل الآمن لتأمين الحاويات ، يقضي بسريان التغييرات الهيكلية على السفن الجديدة ابتداء من الفاتح يناير 2015 ، إضافة إلى الانخراط في جهود مراجعة صكوك أخرى ذات صلة بموضوع سلامة الحاويات<sup>1</sup>.

ولفت الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة ، رفقة منظمة العمل الدولية الانتباه إلى 212 حالة تخلي تتعلق بما يزيد عن 3500 فرد من أفراد الطاقم البحري ، تم إبلاغ الاتحاد الدولي بها في الفترة الممتدة ما بين يوليو 1995 ويونيو 1999 ، ويظن أن ما خفي كان أعظم ، ونبه ذات الاتحاد رفقة اتحاد الشحن الدولي إلى المشاكل الكامنة في التأمين البحري عن طريق نوادي الحماية والتعويض ، مستشهدا ببلوغ نسبة السفن غير المؤمن عليها في أرجاء العالم نحو خمسة 5 % من مجموع السفن<sup>2</sup>

وفي ورقة موحدة لعدد من التنظيمات المهنية تم إعلام لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية بقيام صناعة الشحن البحري بإنشاء فريق عامل متصل بالصناعة ، وبإعداد سياسة متعلقة بإعادة تدوير السفن ومدونة قواعد سلوك مشتركة<sup>3</sup>

ومن جهة أخرى لعب النضال النقابي دورا هاما في تقويم قواعد مكافحة الإجرام البحري وتشريبها النزعة الإنسانية ، فقد سجل دعم تحالف للنقابات وملاك السفن ووكالات توظيف الطواقم ومؤسسات

<sup>1</sup> - قاد هذا النضال ال (ITF) رفقة جمعية تنسيق الحمولات الدولية ونقابات أخرى ، حيث قام ال (ITF) بنقل انشغالات ومشاكل عمال الرصيف أثناء تربيط الحاويات للجنة السلامة البحرية (MSC) بالمنظمة البحرية الدولية ، كما بعث مندوبو المملكة المتحدة بنفس المبادرة ، مؤيدين مطالبهم بدراسات منها ؛ دراسة أجرتها جمعية تنسيق الحمولات الدولية أثبتت فيها أن 31% إلى 40% من الإصابات الحاصلة في الموانئ المخصصة للحاويات تقع على متن السفن أثناء عمليات تربيط الحاويات ، حيث يتم تصميم السفن وبنائها لتحمل أكبر قدر من الحاويات دون الاهتمام بالسلامة عند تستيفها ، ولفتت الانتباه إلى أن الأمان والسلامة يبدآن في مرحلة التصميم ويستمران مع التشغيل والصيانة ...

أنظر ذلك في : ألبرت لي مونير، مقال بعنوان : وأخيرا حصل عمال الرصيف على قانون لتربيط الحاويات على السفن وبطريقة آمنة ، ترجمة عبد الله عصام ، مجلة نشرة البحارة ، مرجع سابق ، عدد 24 ، جانفي 2010 ، ص 23 ، 24

<sup>2</sup> - التقرير رقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 19 ، ص 52.

<sup>3</sup> - تتمثل في : الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة ، وغرفة الشحن البحري الدولية ، والمجلس البحري البلطقي ، والرابطة الدولية لمالكي الناقلات المستقلين ، والرابطة الدولية لمالكي سفن نقل البضائع الجافة ، والندوة البحرية الدولية لشركات النفط ، أنظر : التقرير رقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 15 ، وأيضا الإحالة رقم 5 ، نفس المرجع ، ص

رعاية اجتماعية ممثلة لكل قطاع الشحن البحري ؛ برنامج الاستجابة الإنسانية للقرصنة (MPHR) من أجل مساعدة البحارة وعائلاتهم لمواجهة تأثيرات القرصنة ، وكذلك حملة حافظوا على بحارتنا (SOS) للضغط على الحكومات لأجل مكافحة القرصنة<sup>1</sup> ، كما قادت نقابة ال (ITF) حملة " لا مكان للاختباء " بقصد مناهضة سفن أعلام الملائمة وحماية الحقوق الاجتماعية والإنسانية للبحارة ، حيث كان من نتائجها سنة 2011 استرجاع رواتب وتعويضات للبحارة بأثر رجعي مجموعها 25,8 مليون دولار<sup>2</sup> .

وفي اجتماع أفريل 2007 للجنة تجار الملاحة وهي تشكيل مكون من مندوبين عن نقابات عمال البحر والموانئ وعن مجموعة الإصلاح الأخلاقي البحري عن طريق الكنائس ، حثت الحكومة الأمريكية على التخفيف من الإجراءات الأمنية المتعارضة مع الحقوق الإنسانية للبحارة والتي رافقت تطبيق مدونة أمن السفن والموانئ (ISPS) ، وتسهيل أدونات دخول ومغادرة البحارة للشواطئ ، بغرض الاستفادة من الخدمات التي جرى العرف أن توفرها الموانئ للسفن الأجنبية ؛ كالرعاية الصحية والخدمات الاجتماعية وتبادل الزيارات ، وقد أصدرت الإدارة الأمريكية سنة 2010 قانونا يفرض وجود مرافق قريبة من الشاطئ ومحطات لتمكين أطقم السفن من الدخول إليها لتلقي الرعاية الصحية والخدمات الاجتماعية<sup>3</sup>

#### الفرع الرابع : مؤسسات التأمين

من المعلوم أن مساهمة شركات التأمين في الجهود التوحيدية لقواعد الأمن والسلامة البحريين يرتبط بالنسبة لها بتحقيق فوائد اقتصادية ، لأنها شركات تجارية وليست هيئات للضمان الاجتماعي ، ومن هذا المنطلق ترفض شركات بعض التأمين ضمان أخطار الأعمال الحربية والأفعال الإجرامية كالإرهاب والقرصنة والسطو المسلح ، حيث أن الخسائر المادية والبشرية المسببة عن هذه الأفعال

<sup>1</sup> – مجلة نشرة البحارة ، مرجع سابق ، عدد 26 ، جانفي 2012 ، ص 8 ، وللمزيد حول المبادرتين يمكن الرجوع إلى الموقعين التاليين : [www.mphrp.org](http://www.mphrp.org) ، [www.saveourseafarers.com](http://www.saveourseafarers.com) ، وينقل البعض اقتراح الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ، بإنشاء قوة بحرية للتصدي للقرصنة البحرية ، والمقاطعة الاقتصادية للدول غير المتعاونة في مجال الجريمة البحرية ، أنظر ذلك في : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 79 ، 80 .

<sup>2</sup> – مجلة نشرة البحارة ، مرجع سابق ، عدد 26 ، جانفي 2012 ، ص 2 ، ص 5 ، وللمزيد يمكن الإطلاع على الموقع الإلكتروني : [www.itfglobal.org/flags-convenience](http://www.itfglobal.org/flags-convenience)

<sup>3</sup> – مجلة نشرة البحارة ، مرجع سابق ، عدد 22 ، جانفي 2008 ، ص 10 ، 11 ، ص 36 ، وأيضا : العدد 25 ، جانفي 2011 ، ص 32 .

كارثية على صناعة التأمين ومقدار الاحتمال فيها ضعيفا ، فقد ذكر تقرير للمنظمة العالمية لأبحاث التأمين في أكتوبر 2010 أن التكلفة المادية لكل عملية هجوم لقرصنة على سفينة شحن بحري تبلغ تقريبا تسعة (9) مليون دولار أمريكي ، وتبلغ تكلفة الاختطاف والفدية ما معدله 57000 دولار لكل سفينة<sup>1</sup>.

وبناء على ما سبق ، وجدت شركات التأمين نفسها على حافة الإفلاس إن هي استجابت لمطالب التعويض عن خسائر الجرائم الجريمة كما هي واقعة فعلا ، وهنا برز دور نوادي الحماية والتعويض كهيئات اختيارية للتعويض عن تلك الخسائر بقدر ما يدفعه ملاك السفن من مبالغ إضافية ، غير أن ذلك لا يضمن للمتضررين كافة حقوقهم المادية ، فبالرغم من أن التعويض عن مطالبات أطقم السفن منصوص عليه في كثير من عقود البحارة ، إلا أن تدبر ملاك السفن لعواقب المطالبات بتعويض خسائر الجرائم البحرية عن طريق نوادي الحماية والتعويض ، لا يوفر – في معظم الحالات – التغطية المناسبة لهذا النوع من المطالبات<sup>2</sup>.

وقد حاولت المنظمة البحرية أن تصلح الأمور مراعية مصالح التجارة البحرية ، حيث أصدرت بعض القرارات والمبادئ التوجيهية الهادفة إلى تشجيع ملاك السفن على اتخاذ خطوات تضمن أن يتلقى المطالبون تعويضا كافيا في أعقاب الحوادث التي تكون سفنهم طرفا فيها ، بحيث تتحدد التغطية التأمينية الدنيا التي ينبغي أن تتحملها السفن<sup>3</sup>.

وفي اهتمام آخر للمنظمة البحرية بالتأمين البحري ، درست لجنتها القانونية في أبريل 2009 فكرة توحيد نموذج شهادة التأمين الإلزامي بمقتضى الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية البحرية ، حسب ما طلبه المؤتمر الدولي المعني بإزالة الحطام في عام 2007 ، وأنشأت فريقا للمراسلات لكي يقوم – في جملة

<sup>1</sup> – مجلة نشرة البحارة ، عدد 25 ، جانفي 2011 ، مرجع سابق ، ص 17.

<sup>2</sup> – وثيقتان (IMO/ILO/WGLCCSI/6/1) ، (IMO/ILO/WGLCCSI/6) بعث بها كل من اتحاد الشحن الدولي والاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة عن طريق منظمة العمل الدولية للمنظمة البحرية الدولية ، مشار إلى ذلك في التقرير رقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 52 ، هامش ص 78.

<sup>3</sup> – التقرير رقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 51.

من الأمور – بتحليل المزايا والعيوب القانونية والعملية لنموذج الشهادة الإلزامي مقابل النموذج الاختياري<sup>1</sup>

ولا ينفي الموقف المذكور عن شركات التأمين من التعويض عن خسائر الجرائم البحرية ، من مخالفة بعضهم لذلك ، حيث أن بعض شركات التأمين ساعدت على الحد من تأثير القرصنة البحرية على النشاطات التجارية ، من خلال تأدية دورها التقليدي المتمثل في نقل المخاطر وتبني سياسة التأمين ضد الخطف والمطالبة بالفدية ، كما وسعت من نطاق التأمين البحري ليشمل مجالات الاستشارة والإرشاد وتعزيز الخبرات للتصدي للمخاطر الأمنية ، والحث على استعمال أفضل الممارسات الأمنية على متن السفن والتخفيف من الأعباء التي تتقل شركات النقل البحري وملاك السفن<sup>2</sup>.

كما أوجد بعض الشركاء الاجتماعيين بؤادر مقاربة لأنظمة التأمين ، على غرار الجهود الاتفاقية الجماعية التي عقدها منتدى الاتفاقيات الدولية (IBF) في اتحاد عمال النقل الدولي (ITF) ، والتي تشمل حوالي 4000 سفينة ، حيث حددت مناطق الخطر المهددة بالقرصنة وأعمال الحروب ، ونصت بعض بنودها على حق إعادة البحار إلى وطنه على نفقة الشركة المستخدمة إذا عازمت السفينة المرور على مناطق الخطر ، إلا إذا مرت السفينة على ممر دولي محروس (IRTC) ، وحق زيادة الراتب بنسبة 100% عند المرور بمناطق الخطر ، وحق التعويض المضاعف عند الإصابة أو الوفاة<sup>3</sup>....

لكن مبادرة شركات التأمين والشركاء الاجتماعيين بمشاركة مواجهة تهديدات الأمن البحري لا يستبعد عنهم صفة الاستفادة الاقتصادية من عامل توفير الأمن للملاحة البحرية ، كما لا يعالج مأساة ذوي المفقودين والعاطلين بسبب الإجرام البحري ، حيث أفادت جمعية مالكي السفن الهندية أن أقساط التأمين ازدادت بثلاثمائة (300) ضعف في بعض المسارات كما استفاد البعض من عمليات صيد غير مشروعة ورمي للنفايات السامة جراء غياب أجهزة الأمن في المناطق البحرية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> – اللجنة القانونية ، دورة 95 (LEG95/10) ، مشار إلى ذلك في التقرير رقم (A64/66/Add.1) ، مرجع سابق ، ص 37.

<sup>2</sup> – ديريك رودجرز ، الخطف في البحر ، المؤتمر الثاني حول مكافحة القرصنة البحرية ، دبي ، دولة الإمارات العربية المتحدة ، يونيو 2012 ، نشر مؤسسة الشرق الأدنى والخليج للتحليل العسكري (إينغما) ، ص 5 ، 6 ، محملة من الموقع التالي : (www.counterpiracy.ae) .

<sup>3</sup> – مجلة نشرة البحارة ، عدد 25 ، جانفي 2011 ، مرجع سابق ، ص 17 .

<sup>4</sup> – بيتر ج ميدلبروك ، مرجع سابق ، ص 6 .



الفرع الخامس : تنظيمات خاصة أخرى

تتعدد الأمثلة عن النهج الفعالة المشتركة بين القطاعين العام والخاص في رفع التحديات التي تهدد السلامة والأمن البحريين ، حيث جلبت العلاقات المتداخلة والأبعاد المتنوعة قواعد السلامة والأمن البحريين تنظيمات وجهات عديدة – غير ما ذكرنا – إلى البحث فيها وتبيان موقفها منها ، فقد قام بعضها بنشر خبراتها ودراساتها في هذا المجال ، كي تستعين بها الهيئات المماثلة في تراه ملائماً لتعزيز مخططاتها الذاتية مع مراعاة القوانين الداخلية والدولية ، وتعاون البعض الآخر على المستوى الميداني مع المنظمات الدولية المنشغلة بموضوع الأمن والسلامة البحريين ، ومن بين تلك الجهود نذكر :

– إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة : هي وثائق مرجعية فنية صادرة عن مجموعة البنك الدولي (IFC) ، تتضمن أمثلة عامة وأخرى محددة على ممارسات دولية في قطاع العمل ، حازت على اعترافات بالجودة ، يقترح تطبيقها في وضعيات مماثلة استناداً لكفاءة جهات مؤهلة ( مهارات وخبرات مهنية عملية كأساليب مكافحة التلوث في الموانئ ...)<sup>1</sup>.

– تعاون مركز التدريب الدولي في تورينو مع مكتب منظمة العمل الدولية في تنفيذ المبادئ التوجيهية لتنسيق آلية دولة العلم ورقابة دولة الميناء بموجب اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 ، حيث شارك المركز في مهام ترجمة المبادئ التوجيهية ونشرها وتدريب مدربين ومفتشين بحريين<sup>2</sup> ، كما أدار ذات المركز بين 2007 و 2008 مشروع تحسين السلامة والصحة وظروف العمل في قطاع الموانئ في الاتحاد الروسي ، مستفيداً من الدعم التقني لمكتب منظمة العمل الدولية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> – International Finance Corporation ، مشار إلى ذلك في : إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات (EMS) ، صادرة عن مجموعة البنك الدولي (IFC) بتاريخ 30 أبريل 2007 ، ص 1 ،

متاحة في الموقع التالي : <http://www.ifc.org/ifcext/sustainability.nsf/Content/EnvironmentalGuidelines>

<sup>2</sup> – مكتب العمل الدولي : تنفيذ برنامج عمل منظمة العمل الدولية للفترة 2008 – 2009 ، مؤتمر العمل الدولي ، الدورة 307 ، تقرير رقم : Ar.doc [2010-03-10]- ILC99-I(A) ، الطبعة الأولى ، سنة 2010 ، مرجع سابق ، ص 115 .

<sup>3</sup> – مكتب العمل الدولي ، تقرير رقم : GB297-2-2006-10-0088 .Ar.doc ، مرجع سابق ، ص 23 .

— مبادرة الجمعية الدولية لسلطات الخدمات البحرية للملاحة والفنارات (IALA) ؛ في أوائل تسعينات القرن الماضي ؛ باقتراح أول من نوعه يتمثل وضع نظام عالمي محمول على متن السفن لتحسين السلامة البحرية وكفاءة الملاحة وللمساعدة في حماية البيئة البحرية ، حيث اعتمدت — عقب هذا الاقتراح — المنظمة البحرية الدولية والاتحاد الدولي للاتصالات واللجنة الدولية الكهروتقنية (IEC) — نظاماً جديداً للملاحة يُعرف الآن باسم نظام تحديد الهوية الأوتوماتي (AIS)<sup>1</sup>.

— مساهمة مزارعين بمحيط قناة بنما في جهود حماية الموارد البحرية للقناة ، وكذلك مساعدة عدد من شركات الأغذية في إنشاء مجلس الإشراف البحري الذي تشير علامته إلى منتج سمكي إلى أن السمك الذي يحتويه آت من مصائد مستدامة<sup>2</sup> .

رأينا في ما سبق أن نشأة النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ارتبطت بالحوادث البحرية ومكافحة التلوث البحري ، إلى الطابع الدولي للملاحة البحرية وتنامي مخاطر الإجرام البحري وسع اهتمامات هذا النظام نحو تحقيق الأمن البحري ، وهو ما يستوجب علينا دراسة الالتزامات التي تفرضها قواعد الأمن والسلامة البحريين ، وخاصة تمييز ما يتعلق منها بالمسائل التقنية والفنية ؛ كتجهيزات السفن والموانئ ووسائل الاتصال وأنماط التشغيل عن المسائل الأمنية المتعلقة بالتعامل القانوني مع تهديدات الجريمة البحرية ، بالإضافة إلى استطلاع التطورات المستقبلية لهذا النظام

<sup>1</sup> — تقرير الاتحاد الدولي للاتصالات لسنة 2006 رقم : ITU-R M.2084 ، مرجع سابق ، ص 1 .

<sup>2</sup> — وقد أصدرت السلطات البنمية قرارات بمنح أصحاب المبادرة سندات ملكية للأرض وقروضا تحفيزية ، مكتب العمل الدولي ، مؤتمر العمل الدولي ، الدورة 96 لسنة 2007 ، تعزيز المنشآت المستدامة ، وثيقة رقم : ILC96-VI-2007-01-0214-Ar.doc ، الطبعة الأولى ، 2007 ، ص 42 .

## الباب الثاني :

الالتزامات الأساسية للنظام القانوني

للأمم والسلامة البحريين

لم يعد اهتمام النظام القانوني للسلامة والأمن البحريين يقتصر على السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري فحسب بمعناها التقليدية ، بل يشمل كذلك الأمن البيئي وأمن الموارد البحرية ومكافحة الإجرام البحري بمختلف صورته من إرهاب وجريمة منظمة وتهريب ممنوعات ، مما أدى إلى زيادة الطلب على إمكانيات الدول – وخاصة الدول النامية – وقدرتها على إنفاذ القانون وشكل تحديا حقيقيا في مسيرة نموها واستقرارها ، وفي نفس الوقت توسعت آفاق هذا النظام لمسايرة متطلبات العولمة .

وعليه يمكننا أن نصف النوع الأول من الالتزامات " بالتقليدي أو الأصلي " ( الفصل الأول ) ، تميزا له عن الالتزام الجديد في ظل المقاربة الأمنية المستحدثة خاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر سنة 2001 ( الفصل الثاني ) .

## الفصل الأول : الالتزام الأصلي ( التقليدي ) للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

نقصد بالالتزامات الأصلية أو التقليدية للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ؛ المتطلبات التي فرضتها القواعد القانونية المتعلقة بالحماية من الحوادث البحرية الاعتيادية ، وهي مجتمعة في الاتفاقيات التأسيسية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار ، والتي تتجلى على الخصوص في الاتفاقيات الدولية التالية<sup>1</sup> :

- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS/74) المعدلة ، وخاصة بروتوكول سنة 1988
- اتفاقية خطوط التحميل لسنة 1966 ( ILL/66 ) ، مثلما تم تعديلها في بروتوكول سنة 1988 .
- الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر لعام 1978 المعدلة (STCW/78) .
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973/78 (MARPOL73/78) .
- اتفاقية أحكام منع التصادم في البحار لعام 1972 (COLREG/72)

ويمكننا القول أن الالتزامات الأصلية أو التقليدية لقواعد سلامة الأرواح في البحار تدور حول محورين رئيسيين يتمثلان في : الملاحة الآمنة في محيط نظيف ( المبحث الأول ) ، والمتطلبات التقنية والفنية لسلامة الأرواح في البحار ( المبحث الثاني ) .

---

<sup>1</sup> — مستمد من المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 200/07 ، مؤرخ في 23 يونيو 2007 ، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والنفتيش التي تطبق عليها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 24 يونيو 2007 ، العدد 42 ، ص 13 ، ونشير إلى أن المادة الثانية المذكورة لم تذكر اتفاقية (COLREG72) .

## المبحث الأول : الملاحة الآمنة في محيط نظيف

تبنّت الجماعة الدولية شعار "الملاحة الآمنة في محيط نظيف" ، حيث تم تطوير جملة من الصياغات والآليات لضمان تحقيق أهداف الشعار المرفوع ، وقد تبلورت جهود التطوير في ما قضت به أحكام سلامة الأرواح في البحار ، والتي فرضت قواعد صارمة عيّنت بإدارة السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري ، وتعزيز مساهمة في هذا الشأن .

### المطلب الأول : الالتزام برفع مستويات السلامة البحرية ومكافحة التلوث

إذا كانت بعض قواعد النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين أصبحت بمثابة مبادئ ثابتة لا يحتاج العمل بها لتكرارها في النصوص القانونية ذات العلاقة ، إلا أن هذا النظام يزدحم بالكثير من المصطلحات التي يجب تحديد نطاق العمل بها وتبيين الموقف الداخلية لتحقيق من تشريعها

### الفرع الأول : نطاق تطبيق قواعد سلامة الأرواح في البحار

يختلف نطاق تطبيق قواعد سلامة الأرواح في البحار المندرجة في القانون الدولي عن نظيرتها المضمنة في القانون الداخلي .

### أولاً : بالنسبة للقانون الدولي

تتشرط اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار لسريان مفعولها اجتماع الشروط التالية<sup>1</sup> :

- أن تكون السفينة تجارية باستثناء سفن الصيد ، والتي تخضع لاتفاقيات خاصة
- أن تنتمي السفينة لدولة طرف كقاعدة عامة ، إلا أن اتفاقية MARPOL73/78 تحث الدول الأطراف على تطبيقها على جميع السفن التي تدخل مياهها الإقليمية ، دون اعتبار بعلم السفينة .

<sup>1</sup> — أنظر مثلاً ؛ المادة 1 من بروتوكول 1988 المعدل لاتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، والمادة 4 من اتفاقية خطوط التحميل 1966 المعدلة ، والمادة 3 من اتفاقية STCW78 المعدلة ، والمادة 3 من اتفاقية MARPOL73/78 .

— أن تعادل أو تفوق حمولة السفينة مقداراً معيناً وهو 500 طن غالباً<sup>1</sup>  
— أن تخصص السفينة للعمل في الملاحة الدولية أو غير المحدودة : أي أن تبحر بين موانئ دولتين أو أكثر ، ولا ينحصر إبحارها في المياه الداخلية ، أو المياه المصنفة ضمن المناطق المحمية والمناطق التي تخضع للقانون الداخلي لدولة الميناء .

وعليه ؛ يخرج عن نطاق تطبيق القواعد الدولية لسلامة الأرواح إضافة إلى سفن الصيد ؛ السفن غير التجارية ؛ كالسفن الحربية القتالية ، والسفن الحربية المساعدة ، والسفن المكلفة بخدمات ومهام عامة أو حكومية ، وسفن النزهة غير التجارية ، وسفن البحث العلمي ، وسفن التدريب والسفن الصغيرة الحمولة والزوارق والصنادل ....، والسفن التجارة الداخلية التي تمارس مهامها في حدود المياه الخاضعة للقضاء الوطني ، وكذا سفن الدول غير الأطراف في اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار والتي لا يجوز منحها معاملة أكثر رعاية<sup>2</sup> .

أما بالنسبة للأمن والسلامة البحريين في الموانئ ؛ فتعتبر في أغلبها من مسائل القانون الداخلي باستثناء بعض أحكام مدونة ISPS التي سنتطرق لها في مقامها لاحقاً ، حيث ميز المشرع في القانون 05/98 المعدل للأمر 80/76 المتضمن القانون البحري المسائل المتعلقة بالموانئ في جزء مستقل ؛ هو الكتاب الثالث الوارد تحت عنوان الاستغلال المينائي<sup>3</sup> .

كما أردف هذا الاستحداث بتشريعات تنظيمية أخرى بعضها يتعلق بالأمن والسلامة البحريين ، غير أن ذلك لم يمنع القانون الدولي من التطرق لها في قواعد مضمنة في اتفاقيات سلامة الأرواح ، بمناسبة فرضية مقابلة السفن الأجنبية لسلطات دولة الميناء المتواجدة فيه ، على غرار اتفاقية SOLAS74 المعدلة واتفاقية MARPOL73/78 واتفاقية STCW ...

<sup>1</sup> — على سبيل المثال ؛ تتضمن المدونة الدولية لإدارة السلامة (code ISM) ، أحكاماً خاصة بسفن الركاب وناقلات النفط ، وسفن البضائع ووحدات التنقيب التي تساوي أو تفوق حمولتها 500 طن (الفصل التاسع من SOLAS/74) المعدلة ) .

<sup>2</sup> — أنظر المادة 1 فقرة 3 من بروتوكول 1988 المعدل لاتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، والمادة 5 من اتفاقية خطوط التحميل 1966 المعدلة ، والمادتين 2 و3 من اتفاقية STCW78 المعدلة .

<sup>3</sup> — من المادة 888 إلى 955 قانون بحري ، وكانت قبل التعديل بعض هذه المسائل منظمة في الباب السابع من الكتاب الثاني تحت مسمى الشحن والتفريغ في الموانئ ( من المادة 873 إلى المادة 886 قانون بحري ملغاة بالمادة 52 من القانون 05/98 ) .

ثانيا : بالنسبة للقانون الداخلي

حدد المشرع نطاق سريان القواعد الداخلية لسلامة الأرواح في البحار في الفصل الثالث من الباب الأول من الكتاب الأول من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم ، إضافة إلى مواد أخرى متفرقة في هذا القانون وتشريعات تنظيمية مرتبطة به ، مثل المرسوم التنفيذي 200/07 المؤرخ في 23 يونيو 2007 ، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ، ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها ، وكذلك قانون 05/14 مؤرخ في 24 فبراير 2014 يتضمن قانون المناجم<sup>1</sup> .

وتتخصر مواد الفصل الثالث المذكور من المادة 161 إلى المادة 272 قانون بحري ، حيث حمل عنوان ( النظام والأمن الملاحة البحرية ) ، وهي عبارة خاطئة الصياغة والمعنى ، ولذلك نرى تقريبا لعبارة ( نظام وسلامة الملاحة البحرية ) على أساس مقابلتها بترجمتها الفرنسية للعنوان والتي وردت كالتالي: ( *Police et sécurité de la navigation maritime* ) ، كما وزع المشرع هذا الفصل إلى ثلاثة أقسام ؛ الأول بعنوان نظام الملاحة البحرية<sup>2</sup> ، والثاني بعنوان سلامة الملاحة البحرية<sup>3</sup> ، والثالث بعنوان نظام السلامة<sup>4</sup>.

أما بشأن السفن الخاضعة لأحكام القواعد الداخلية لسلامة الأرواح في البحار ، فالقاعدة العامة أنها تلك التي تنطبق عليها المواد 161 إلى 272 قانون بحري ، وهي التي تمارس أنواع الملاحة البحرية المنصوص عليها في المادة 162 قانون بحري<sup>5</sup> ، إلا ما استثنى أو أضيف بموجب التنظيم .

<sup>1</sup> - تنص المادة 224 قانون بحري على ما يلي: " تحدد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك بواسطة الطرق النظامية طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر في هذا المجال . " ، وأيضا الملحق رقم 5 من الرسالة .

<sup>2</sup> - من المادة 161 إلى المادة 221 .

<sup>3</sup> - من المادة 222 إلى المادة 245 .

<sup>4</sup> - من المادة 246 إلى المادة 272 .

<sup>5</sup> - ورد نص المادة 162 قانون بحري كما يلي : " تتضمن الملاحة البحرية ما يلي :

الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين . =



وفي هذا الصدد حصرت المادة 3 من المرسوم التنفيذي 200/07 السفن الخاضعة لأحكام القانون البحري ، والتي لا تنطبق عليها القواعد الدولية لسلامة الأرواح في البحار في الأنواع التالية<sup>1</sup> :

01 – سفن الشحن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن .

02 – سفن نقل الركاب التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن .

03 – سفن الصيد .

4 – السفن المساعدة التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن .

5 – السفن التي ينعقد فيها جهاز الدفع الميكانيكي .

6 – سفن النزهة .

ومن جهة أخرى ؛ اعتبر المشرع قادة ومسيري وملاك المنشآت والتجهيزات المستعملة في النشاط المنجمي البحري بمثابة ربابنة ومجهزي سفن ، وأخضعها لقواعد سلامة الأرواح في البحار في ما يتعلق بجوانب الأمن والسلامة البحريين ، بالإضافة إلى خضوعها لأحكام الترخيم ورخصة المرور والوقاية من التصادم وقواعد الإشارة السارية في التشريع البحري والمينائي<sup>2</sup> .

---

– الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ والصنل البحري والجرف والسبر وكذلك البحث العلمي في البحر .

– الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة .

– ملاحة النزهة بقصد الترفيه

ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ .

<sup>1</sup> – الملحق رقم 5 من الرسالة .

<sup>2</sup> – المواد 162 ، 167 ، 173 قانون 05/14 مؤرخ في 2014/02/24 ، يتضمن قانون المناجم ، مرجع سابق ، وقد أوضحت المادة 161 من هذا القانون المقصود بمنشآت وتجهيزات الاستغلال المنجمي البحري بقولها : " ويقصد ... :

– المحطات العائمة وملحقاتها

– الآليات الأخرى الخاصة بالاستغلال وملحقاتها

– السفن البحرية التي تشارك مباشرة في عمليات البحث أو الاستغلال المنجميين . "

ونشير إلى الاستثناءات المذكورة في العناصر (3 ، 4 ، 5 ، 6) ؛ يسري على بعضها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بوظائفها وخصائصها ؛ مثل سفن الصيد البحري ، أما البعض الآخر فتسري عليه تشريعات داخلية خاصة ، كما هو الشأن للقرار الوزاري المنظم للشهادات الملاحة التي تسلم للسفن التي تمارس ملاحه بحرية مهنية أو ملاحه ترفيهية بدون طاقم مأجور<sup>1</sup>، علما بأن أحكام السلامة البحرية داخل الموانئ تقتضي اعتبار نصوص الكتاب الثالث من القانون البحري المذكور سلفا ، وما يرتبط به من تنظيم<sup>2</sup>.

ولأن بعض أنواع السفن المذكورة لا يسري عليها بالضرورة أحكام الفصل الثالث من الباب الأول من الكتاب الأول قانون بحري ، فقد ميز المرسوم التنفيذي 200/07 السفن الخاضعة لأحكام هذا الفصل وغير الخاضعة له ، حيث لا ينطبق الفصل المذكور في الحالات التالية<sup>3</sup> :

- أ – حالة التخصيص للملاحه غير المحدودة بالنسبة لسفن الصيد وسفن المساعدة وسفن النزهة والسفن التي ينعلم فيها جهاز الدفع الميكانيكي حتى ولو خصصت للملاحه المحدودة
- ب – حالة الإرشاد بالنسبة لسفن الصيد وسفن النزهة والسفن التي ينعلم فيها جهاز الدفع الميكانيكي وسفن المساعدة التي تقل حمولتها عن 100 طن
- ج – حالة استظهار الشهادات والوثائق التالية :
- شهادة السلامة البحرية بالنسبة لسفن الصيد ، وسفن النزهة ، والسفن التي ينعلم فيها جهاز الدفع الميكانيكي وسفن المساعدة ، التي تتقل أكثر من اثني عشر (12) راكبا في الثلاثة أصناف الأخيرة
- دفتر البحارة ، سجل السفينة ، دفتر الماكينة والراديو ، الوثائق الصحية والجمركية بالنسبة للسفن التي ينعلم فيها جهاز الدفع الميكانيكي ، وكذا لسفن النزهة ، مع إضافة حالة مطالبة هذه الأخيرة

<sup>1</sup> – قرار مؤرخ في 02 ديسمبر 1989 ، صادر عن وزارة النقل ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 21 مارس سنة 1990 ، عدد 12 ، ص 423 .

<sup>2</sup> – لا يفوتنا أن نذكر بتشريعات مينائية مهمة مثل : مرسوم تنفيذي 199/99 ، مؤرخ في 18 أوت 1999 ، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 22 أوت 1999 ، عدد 57 ، ص 6 ، و مرسوم تنفيذي 01/02 ، مؤرخ في 06 جانفي 2002 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 06 جانفي 2002 ، العدد 01 ، ص 03 .

<sup>3</sup> – المواد 3 ، 5 ، 6 ، 7 ، 8 من المرسوم التنفيذي 200/07 ، مرجع سابق ، الملحق رقم 5 من الرسالة.

بشهادة الحمولة أو التصنيف ، والشهادات القانونية للزيارات ، وشهادة الجنسية بالنسبة للتي حمولتها تعادل أو تقل عن ستة (6) أطنان .

### الفرع الثاني : اهتمامات التعديلات الأخيرة لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار

واكبت القواعد الدولية لسلامة الأرواح تطور الصناعة والتجارة البحريتين وما ترتب عنهما من مخاطر التلوث البحري ، إضافة إلى تهديدات الأعمال الإجرامية للسلامة والأمن البحريين ، فأجريت على هذه القواعد منذ نشأتها إلى الوقت الحالي الكثير من التعديلات ، بحيث توزعت عبر الاتفاقيات المشكلة لنظام سلامة الأرواح في البحار ، وأصبح من الصعب أن تحصيها الدراسات المنفردة ، ولذلك أقيمت هيئات متخصصة لمتابعة نتائج اجتماعات الهيئات الدولية البحرية ( وعلى رأسها *OMI* ) والقرارات المتعلقة بتطوير النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين<sup>1</sup> .

فإضافة إلى دور الهيئات التابعة ل(*OMI*) والهيئات الدولية عموماً في اقتراح التعديلات المتعلقة باتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ، يلاحظ دور الأوروبي والأمريكي في هذا المجال ، وبصورة أقل بعض الدول الآسيوية كاليابان وإيران ، في حين تكاد تنعدم مشاركة الدول العربية والإفريقية ودول أمريكا الجنوبية<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> — نذكر على سبيل المثال : قيام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية ( مصر ) بتشكيل هيئة متابعة أطلقت عليها مجمع المنظمة البحرية الدولية .

<sup>2</sup> — أنظر على سبيل المثال : — بالنسبة للدول الأوروبية ، اقتراحات بشأن تعديلات على اتفاقية (*STCW*) (مضمنة في وثيقة (*OMI*) *STW41/7/10* تحت رقم *7/46* و *7/47* و *7/48* و *7/49* و *7/50*) ، اقتراح فرنسي بريطاني يتعلق بتعديل اللائحة *7/14* من اتفاقية (*SOLAS/74*) المعدلة لجعل إجراءات التطبيق إلزامية (*STW41/8/1*) ، اقتراح فرنسي تعديل الحكم 1-8 بالفصل 1-*SOLAS/74* II المعدلة بخصوص سلامة سفن الركاب (مشار إليه في القرار *MCS82/3/23*) ، واقتراح فنلندا والنرويج بتعديل التوصية (*MEPC 130(53)* بشأن دليل إرشادي عن منظومات تنظيف الغاز العادم من أكاسيد الكبريت (*BLG11*) ، واقتراح النرويج بشأن تنفيذ خطة إستراتيجية للملاحة الإلكترونية (مشار إليه في قرار (*OMI*) رقم *STW42/6*)

— أما بالنسبة لدول أمريكا الشمالية : مقترحات للولايات المتحدة الأمريكية تتضمن استعراض لمستندات منظمة التجارة العالمية في علاقاتها بأدوات (*OMI*) لتحسين الأمن البحري في إطار اتفاقية (*SOLAS/74*) المعدلة ومدونة (*ISPS*) واتفاقية (*FAL/65*) ؛ لأجل تسهيل حركة نقل الحاويات وتداولها (*MCS82/4/4*) ، وكذا اقتراح تعديل الفصل السادس من مدونة (*STCW*) (مضمن في وثيقة (*OMI*) *STW41/7/10* تحت رقم *7/24*) ، واقتراح ترك تحديد مفهوم مصطلح الخدمة البحرية للتشريعات الداخلية (*STW42/10/1*) =

ولأن مستجدات اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار تتوالى ، نكتفي بتناول أهم مجالات اهتمام تعديلات هذه الاتفاقيات في العشر سنوات الأخيرة ، ملخصة في العناوين الآتية<sup>1</sup> :

#### أولا : تحسين بناء وتجهيز السفن

من أهم ما تخصصه التعديلات تحت هذا البند :

- إدراج قواعد جديدة على الفصل الأول من (SOLAS/74/78) تتعلق بالتقسيمات الفرعية للسفن وأضرار الاتزان ، وكذا الفصل الثاني تهتم بالبناء والهيكل والآلات والمنشآت الكهربائية<sup>2</sup> .
- فرض تزويد السفن بترتيبات ومعدات وتجهيزات ذات تحميل تشغيلي آمن (Safe Working Load) وبوسائل الصعود والنزول وأماكن الإعاشة ومراكز اللجوء والنظم الثابتة للكشف عن الحرائق ...
- اعتبار تجهيزات قطر الناقلات شاملة للسفن الأخرى في حالات الطوارئ .
- اعتماد قواعد بناء وتجهيز وحدات الحفر المتحركة ( القرار A.1023/26 ) ، وكذا خطوط توجيهية تصميم وبناء سفن الإمداد البحري (MSC 335/90)

#### ثانيا : مكافحة الكوارث والحوادث البحرية

وتتعلق التعديلات بمراجعة أنظمة الوقاية من الحريق (FSS) ، وإقرار تعديلات اختبار احتواء الحريق أثناء التدريبات والمناورات ( الفصلين 1- II و 2- II من SOLAS/74/78 ) ، وفرض متطلبات

---

— بالنسبة للدول الآسيوية : مقترح لليابان بشأن أمن وتسيير حركة الحاويات المنقولة بحرا (مضمن في قرار (OMI) رقم MCS82/4/2) ، مقترح من الفلبين وسنغافورة والمكتب البحري الدولي بشأن مناقشة الخدمة الأمنية المسلحة لصد القرصنة البحرية (مشار إليه في قرار (OMI) رقم MCS89/18/5) ، مقترحات إيرانية بشأن مراجعة الفصل السابع من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، وأيضا تعديلات على اتفاقية ومدونة (STCW) (مضمن في وثيقة (OMI) رقم STW41/7/10 تحت رقم 7/14 و 7/15 و 7/16) ، وكذا اقتراح بشأن الوسائل الإلكترونية للإفصاح عن السفن (مضمنة في وثيقة (OMI) رقم (FAL36/5/4).

<sup>1</sup> — تقرير لجنة السلامة البحرية ، الدورة 90 المنعقدة في 12 جوان 2012 (MSC 90/28/Add.1) ، جدول أعمال الدورة 88 للجنة السلامة البحرية (MSC) المنعقدة من 24 إلى 3 ديسمبر 2010 (MSC88/1) ، والدورة 54 للجنة الفرعية للاتزان وخطوط التحميل وسفن الصيد (SLF) المنعقدة من 16 إلى 20 يناير 2012 ، وأيضا : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، مرجع سابق ، ص 18 إلى 22 ، وكذلك أضواء على التعديلات المدخلة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL 73/78 ، مرجع سابق ، ص 10 ، 11 .

<sup>2</sup> — على سبيل المثال ؛ القرار MSC365(93) ، معتمد في 2014/05/22 ويسري بتاريخ 2016/01/01 ، مشار إلى ذلك في : المنظمة البحرية الدولية : اتفاقية سولاس ؛ الطبعة الجامعة لسنة 2014 ، مرجع سابق ، ص 1 .

سترات نجاة الأطفال ، وتحديد لون معدات إنقاذ الأرواح<sup>1</sup> ، وسن ترتيبات التعامل مع المواد سريعة الإلتهاب ، وتعديلات لمدونة البضائع الخطرة<sup>2</sup> ، وكذا استبدال إشارات الاستغاثة بإشارات أخرى تستعمل منفردة أو مجتمعة<sup>3</sup> .

### ثالثا : مجالات الإتصال وقياسات التوازن والحمولة

تركز التعديلات في هذا العنصر خاصة على حق الحكومات الأطراف في (SOLAS/74/78) في تلقي معلومات عن السفن المبحرة على مسافة لا تزيد عن 1000 ميل بحري من سواحلها ، وإنفاذ نظام التحديد والتتبع عن بعد (LRIT) بالنسبة لأنواع معينة من السفن<sup>4</sup> ، وكذا إجبارية العمل بنظم العرض الإلكتروني للخرائط والمعلومات الملاحية (ECDIS) ، وكذا اعتماد نظم الإنذار في غرفة القيادة أثناء

<sup>1</sup> – برتقالي يميل إلى الاحمرار ، أنظر ذلك في تعديلات مايو 2005 على اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، وكذلك قرار لجنة السلامة البحرية (MSC 327/90).

<sup>2</sup> – أنظر على سبيل المثال قرار اللجنة الفرعية للبضائع الخطرة والبضائع الجافة والحاويات في الدورة 14 ، تم نشره في الكتاب الدوري رقم 2999 بتاريخ 6 أكتوبر 2009 ، مشار إلى ذلك في قرار لجنة السلامة البحرية : MSC 87/3/4  
<sup>3</sup> – وهي :

أ) إشارة من بندقية أو متفجرات تطلق على فترات قصيرة

ب) صوت مستمر مع أي جهاز إشارة للضباب

ج) صواريخ أو قذائف ترمي نجوم حمراء تطلق على فترات قصيرة

د) إشارة ترسل بكيفية (SOS)

ه) إشارة ترسل بواسطة التلفون اللاسلكي

و) المدونة الدولية لإشارة الاستغاثة

ز) شارة تتكون من علم مربع فوقه أو تحته كرة

ح) لهب على السفينة

ط) صارخ يضيء لونا أحمر

ك) رفع وخفض متكرر وبطيء لأذرع تمتد من كلا الجانبين

ل) إنذار استغاثة بواسطة النداء الرقمي (DSC) .

<sup>4</sup> – سفن البضائع ذات حمولة تساوي أو تفوق 300 طن ، وسفن الركاب بما فيها السفن ذات السرعات العالية ، ووحدات التنقيب المتدخلة داخل البحر (MSC88/1) (MSC263/84) (MSC330/90) .

الإبحار اعتباراً من أول يناير 2011<sup>(1)</sup> ، ومراجعة معايير توفير نظم الاتصالات بالأقمار الصناعية وإبلاغ المعلومات عن السفن<sup>2</sup> .

بالإضافة إلى ذلك تم فرض المدونة الدولية للاتزان (*IS Code*) ابتداءً من أول يوليو 2010 ، والمدونة الدولية للبضائع الصلبة الصب (*IMSBC*) ابتداءً من أول يناير 2011 ( القرار 87/3 ) ، والإلزام بتزويد جميع ناقلات الزيت الصهرجية بأداة قياس الاتزان تكون قادرة على التحقق من متطلبات الاتزان السليم والاتزان في حالة العطب ، بحيث يفرض على الناقلات المبنية قبل 2016/01/01 أن تستوفي هذا المتطلب بحلول أول معاينة تجديدية مبرمجة لها ابتداءً من التاريخ نفسه على أن لا تتعدى ذلك 2021 / 01 / 01<sup>(3)</sup> ، كما جرى تعديل اللائحة 27 بشأن أنواع السفن في اتفاقية خطوط التحميل 1966 ، حيث نفذ التعديل ابتداءً من أول يوليو سنة 2014<sup>(4)</sup> .

#### رابعاً : مجال حماية البيئة البحرية

شمل التعديل عدة مجالات أهمها :

— تطوير إدارة مياه الصابورة ؛ كإخضاع تبادل مياه الصابورة في البحر لخطة السفينة وسجل السفينة الخاص بالأنشطة الملاحية ، ومستوى أداء طبقات الطلاء الواقية لصهاريج الصابورة ، والفراغات مزدوجة الأجناب لناقلات البضائع الصب ...<sup>5</sup>

— سن وتحديث أحكام منع التلوث الصادر عن انبعاثات غازات السفن ؛ كتحديد منطقة خطة انبعاث "SOx" ببحر الشمال ، وفرض خفض تدريجي لأكاسيد النتروجين وللكبريت<sup>6</sup> .

<sup>1</sup> — تعديلات يونيو 2009 على اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة .

<sup>2</sup> — كالتعديلات بشأن تطبيق النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS) ، وإلزام السفن بحمل منارة لاسلكية قادرة على إرسال تحذيرات استغاثة باستخدام القمر الصناعي ، وتعديلات بشأن النظام الإلزامي لإبلاغ المعلومات عن السفينة في منطقة المضيق الكبير (GREAT BELT) لحركة مرور السفن (BELTREP) ( بدأ نفاذ هذه الأخيرة في الفاتح من يوليو سنة 2012 ، أنظر ذلك في : قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (90) A332 ، مشار إلى ذلك في المرفق 20 من قرار لجنة السلامة البحرية رقم (MSC 90/28/Add.1) ، ص 175 ) .

<sup>3</sup> — قرار لجنة البيئة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية ، رقم : MEPC.248(66) ، مشار إليه في : ماربول ؛ الطبعة الجامعة لسنة 2011 ، مرجع سابق ، ص 22 ، 23 .

<sup>4</sup> — المنظمة البحرية الدولية دورة رقم 91 المنعقدة في 30 نوفمبر 2012 ، قرار رقم (MSC345(91)) .

<sup>5</sup> — قرار لجنة البيئة البحرية ، رقم : MEPC.196(57)

<sup>6</sup> — تعديلات 2005 و 2008 على اتفاقية MARPOL73/78 ، حيث تم النص على خفض مستوى الكبريت إلى 3.5 بالمائة بدلاً من 4.5 بالمائة ابتداءً من أول يناير 2012 ، ثم التدرج إلى نسبة 0.5 بالمائة بدءاً من أول يناير 2020 ، =

— إضافة متطلبات تخص التلوث بالزيت ، كإلزام بتوفير تجهيزات استقبال المزيح الزيتي لناقلات الزيت في أماكن مناولة البضائع ، وتصنيف مناطق خاصة جديدة (مياه جنوب إفريقيا) ، وتنظيم نقل زيت البترول من سفينة إلى أخرى (STS)<sup>1</sup> ، والحث على تنقية بعض الأماكن في سفن الدرجة لمنع تراكم المياه على السطح الخاص بالمركبات<sup>2</sup> .

— تحديث قواعد منع التلوث بمياه الصرف الصحي من السفن ؛ كإتمامها بإضافة عبارة " أو مياه الصرف الصحي المتولد من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية"<sup>3</sup> .

#### خامسا : تأهيل وتدريب العنصر البشري والشهادات البحرية

تناول التعديل إصدار نماذج لسجلات معدات سلامة السفن ، وتضمن ترتيبات بديلة لشهادات السلامة ( نماذج الملحق الإضافي لبروتوكول SOLAS لسنة 1988 )<sup>4</sup> ، وكذلك إبرام اتفاقية (STCW) جديدة سنة 2010 ( مؤتمر مانيليا بالفلبين) .

#### سادسا : تعزيز الأمن البحري

تعلق التعديل بما يلي :

— المبادئ التوجيهية الخاصة بالتحقيق في جرائم القرصنة والسطو المسلح المستهدفة للسفن ، وكذا منع وقمع تهريب المخدرات والعقاقير والمذهبة للعقل<sup>5</sup> .

---

أما المناطق التي يطبق فيها حظر انبعاثات الكبريت فتخفض النسبة إلى 1 بالمائة ابتداء من أول يوليو سنة 2010 بدل 1.5 بالمائة ، ثم تخفض إلى 0.1 بالمائة ابتداء من أول يناير 2015.

<sup>1</sup> — وذلك بإلزام ناقلات البترول ذات حمولة كلية تعادل أو تفوق 150 طن بأن تعتمد لدى الجهات المختصة خطة تصف فيها كيفية إجراء عمليات (STS) ، وأن يتم تبليغ دولة الساحل ذات الصلة قبل إجراء أي عملية (STS) بثمان وأربعين (48) ساعة على الأقل ، ولا تطبق هذه الأحكام على عمليات تزويد السفن بالوقود.

<sup>2</sup> — تعديلات ماي 2008 على اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، تعديلات 2006 و 2009 على اتفاقية MARPOL73/78 .

<sup>3</sup> — تعديلات 2007 على اتفاقية MARPOL73/78 .

<sup>4</sup> — أنظر على سبيل المثال : القرار MSC380(94) معتمد 2014/10/21 ويسري ابتداء من 01 يوليو 2016 ، بشأن تذييل الشهادات لسجلات معدات سفينة البضائع النموذج C و E ، والقرار (MSC87/3/4) بخصوص تعديل نماذج شهادات السلامة الخاصة ب : سفن الركاب ، سفن البضائع ، سلامة بناء سفن البضائع ، سلامة أجهزة سفن البضائع ، سلامة سفن الركاب النووية ، سلامة سفن البضائع النووية . .

<sup>5</sup> — لجنة السلامة البحرية ، الوثيقتين رقم : MSC 1/Circ.1404 ، ورقم MSC . 228/4/4

- ترتيبات تتعلق باستخدام أفراد الأمن المسلحين على متن السفن في المناطق الشديدة الخطورة<sup>1</sup>.
- تدعيم اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار بأحكام أمنية تتضمن لمواجهة الأفعال الإرهابية المهددة للسلامة والأمن البحريين (مثلا مدونة ISPS)<sup>2</sup>.
- اعتماد تدابير ترمي إلى تعزيز سلامة سفن الركاب<sup>3</sup>.
- تعزيز أمن السفن غير الخاضعة لاتفاقية (SOLAS/74) ومدونة ISPS ، وتطوير الإجراءات الأمنية بشأن بالبضاعة المنقولة بحرا بالتعاون مع المنظمة الدولية للجمارك (WCO)<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث : نفاذ تعديلات اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار

إذا كان نفاذ اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار مفروغا منه إذ أصبح من الأمور المعروفة ، فقد اختلف نفاذ تعديلات اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ، نظرا لاختلاف شروط نفاذها فيما إذا كان يعتمد مبدأ الموافقة الضمنية أو الموافقة الصريحة ، حيث أن نفذت معظم التعديلات التي اعتمدت مبدأ الموافقة الضمنية في آجالها القانونية إلا في حق الدول المتحفظة عليها ، أما التعديلات التي تطلبت الموافقة الصريحة من الدول ؛ فتذبذبت مواقف هذه الأخير منها ، ومن ثم نفاذ بعضها وبقاء البعض الآخر ينتظر استكمال شروط النفاذ .

فعلى سبيل المثال مما دخل حيز التنفيذ في أول يناير 2011 تعديلات على المدونة البضائع السائبة الصلبة (IMSBC code) ، ومدونة سلامة المراكب عالية السرعة (HSC/2000) ، وتعديلات 2009 للفصول II-1, II-2, V, VI, VII من اتفاقية SOLAS74<sup>5</sup> ، وكذا تعديلات 2009 على الملحق الأول من

<sup>1</sup> — إرشادات موجهة لمالكي السفن والمجهزين والربابنة (الوثيقة رقم: MSC 1/Circ.1405) ، توصيات لدول الميناء والدول الساحلية (الوثيقة رقم : MSC 1/Circ.1406) ، توجيهات لشركات الأمن البحري (الوثيقة : MSC 1/Circ.1443)

<sup>2</sup> - MSC75/ISWG/WP.1 – MSC/17/1- A124/22

<sup>3</sup> - MSC75/339/90

<sup>4</sup> — الوثيقة رقم : FAL 33/8/2 .

<sup>5</sup> — مثلا تعديلات يونيو 2009 ، 2012 على اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة .



اتفاقية *MARPOL* ، على اللوائح التي تحمل الأرقام 1 ، 12 ، 13 ، 17 ، 38 ، وكذا بإضافة فصل جديد لهذه الأخيرة تحت رقم ثمانية (8) <sup>1</sup> .

وفي الفاتح من أغسطس سنة 2011 بدأ سريان تعديلات 2010 على الملحق الأول من اتفاقية *MARPOL* ، بإضافة فصل جديد تحت رقم تسعة (9) ، وتعديلات سنة 2010 على ملحق سنة 1997 الخاص باتفاقية *MARPOL* ، المتعلقة بمراقبة انبعاثات غازات السفن بمنطقة شمال أمريكا<sup>2</sup>.

وأيضاً من تعديلات سنة 2010 التي دخلت حيز التنفيذ في أول يناير 2012 نذكر<sup>3</sup>:

— تعديل الفصلين الأول والثاني وملحق بروتوكول 88 من اتفاقية *SOLAS74*

— تعديل المدونة الدولية لأنظمة السلامة من الحريق (*FSS*)

— تعديل المدونة الدولية لسلامة الأرواح في البحار (*LSA*)

— تعديل المدونة الدولية للبضائع الخطرة (*IMDG*)

— تعديل ملحق بروتوكول 78 وملحق بروتوكول 97 المتعلقين باتفاقية *MARPOL*

— تجديد اتفاقية (*STCW*) وذلك في مؤتمر مانيليا

— تعديلات 2010 لاتفاقية سلامة الحاويات .

ومن التعديلات التي دخلت حيز التنفيذ في أول يناير 2014<sup>(4)</sup>:

— تعديلات على اتفاقية (*SOLAS/74/78*) ، تتعلق بالفصل *I-II* (البناء والهيكل والتقسيم الداخلي

والإتزان والآلات والمنشآت الكهربائية) ، والفصل *III* ( أجهزة الإنقاذ وترتيباته) ، والفصل *V*

(سلامة الملاحة) ، والفصل *VII* (نقل البضائع الخطرة) ، والفصل *VI* (نقل البضائع) ، والفصل *I-XI*

( التدابير الخاصة لتعزيز السلامة البحرية ) <sup>5</sup> .

<sup>1</sup> — البند الثامن عشر: تقرير بشأن وضع الاتفاقيات والصكوك الأخرى التي أصدرتها المنظمة ، رقم (*C106/18*) ،

تقرير من إعداد الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية (مصر) ، دون سنة طبع ، ص 1 ،

2.

<sup>2</sup> — الوثيقة : (*C106/18*) ، مرجع سابق ، ص 2 .

<sup>3</sup> — البند الحادي عشر : موقف الاتفاقيات والمعاهدات الأخرى من عمل اللجنة القانونية ، رقم (*LEG 98/11*) ، تقرير

من إعداد الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية (مصر) ، دون سنة طبع ، ص 6 ، 7 .

<sup>4</sup> — تقرير لجنة السلامة البحرية ، الدورة 90 المنعقدة في 12 جوان 2012 (*MSC 90/28/Add.1*) .

<sup>5</sup> — قرار المنظمة البحرية الدولية ، (*A325(90)* ، مشار إليه في المرفق 1 من وثيقة رقم (*MSC 90/28/Add.1*) ، ص 5 .

— تعديلات على المدونة الدولية لسلامة المراكب عالية السرعة لعام 2000 (HSC/2000) ، تتعلق بالفصل 14 (الاتصالات الراديوية) <sup>1</sup>

— تعديلات على مدونة نظم السلامة من الحرائق (FSS) ، تخص النظم الثابتة لإخماد الحرائق بالرغوة (الفصل 6) ، ونظم المرشات الآلية وكشف عن حرائق والإنذار باندلاعها (الفصل 8) <sup>2</sup>.

— تعديلات على بروتوكول 1988 الملحق باتفاقية خطوط التحميل 1966 ، تتعلق بالمناطق والجهات والفترات الموسمية (المرفق II) <sup>3</sup>.

كما تمت تعديلات على (SOLAS/74) وعلى MARPOL تدخل حيز التنفيذ سنة 2016 ، تتعلق بالنسبة للأولى بالبناء والهيكل والتقسيم الداخلي والاتزان والآلات والمنشآت الكهربائية ، الوقاية من الحرائق وكشفها وإطفائها ، وبالتحقق من الامتثال ، وبنقل البضائع وزيوت الوقود ، وبالتدابير الخاصة لتعزيز السلامة البحرية ، وبالنسبة للاتفاقية الثانية فتتعلق بجعل تطبيق مدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية إلزاميا ، وبمتطلبات الحمل الإلزامي لأداة قياس الاتزان ، وبالمواد المؤذية المعبأة المنقولة بحرا ، وبشهادة منع تلوث من هواء السفن (IAPP) <sup>4</sup> .

وبالمقابل هنالك الكثير من الصكوك المندرجة في نطاق قواعد سلامة الأرواح في البحار لم تدخل حيز التنفيذ منها : تعديلات سنة 2006 لملاحق بروتوكول 88 المتعلق باتفاقية (SOLAS/74) ، وبروتوكول توريمولينوس لعام 1993 المتعلق باتفاقية سلامة سفن الصيد البحري لسنة 1997 ، واتفاقية المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة لسنة 1996 (SNPD أو HNS) وبروتوكول سنة 2010 المعدل لها ، واتفاقية مستويات التدريب والشهادات وأعمال المناوبة لأشخاص سفن الصيد لعام 1995 ، واتفاقية مراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها لسنة 1994 <sup>(1)</sup> .

<sup>1</sup> — قرار المنظمة البحرية الدولية ، A326(90) ، مشار إليه في المرفق 2 من وثيقة رقم (MSC 90/28/Add.1) ، ص 12 .

<sup>2</sup> — قرار المنظمة البحرية الدولية ، A327(90) ، مشار إليه في المرفق 3 من وثيقة رقم (MSC 90/28/Add.1) ، ص 13 .

<sup>3</sup> — قرار المنظمة البحرية الدولية ، A329(90) ، مشار إليه في المرفق 6 من وثيقة رقم (MSC 90/28/Add.1) ، ص 25 .

<sup>4</sup> — قرارات لجنة السلامة البحرية رقم (MSC365(93) ، MSC365(93) ، MSC365(93) ، وقرارات لجنة حماية البيئة البحرية رقم (MEPC246(66) ، MEPC247(66) ، MEPC248(66) ، MEPC256(67) ، مشار إليهم على التوالي في : الطبعة الجامعة لاتفاقية سولاس ، مرجع سابق ، ص 1 ، والطبعة الجامعة لاتفاقية ماربول ، مرجع سابق ، ص 1 .

<sup>1</sup> — الوثيقة : (C106/18) ، مرجع سابق ، ص 2 إلى 4 .

الفرع الرابع : مدى مواكبة المشرع الوطني لتعديلات اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار

أدت كثرة التعديلات على اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار إلى إثراء مضمون النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين من جهة وعسر مهمة متابعته والتأقلم مع متطلباته من جهة أخرى ، خاصة بالنسبة للإدارات البحرية التي تتعدم لديها إمكانيات المتابعة والإدارات غير المكترثة بمستجدات قواعد سلامة الأرواح في البحار ، وفي هذا السياق يلاحظ أن المشرع الجزائري لم ينشر جل تعديلات اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ؛ وكذا أصل اتفاقيتي (SOLAS/74) و (MARPOL/73) ، حيث لا نجد في الجريدة الرسمية مضمون الاتفاقيتين ، وإنما اكتفى المشرع بالمصادقة عليهما ونشر بروتوكول 1988 المتمم لاتفاقية (SOLAS/74) دون ملحقاته ، والسؤال المطروح كيف نتصور إنفاذ هذه النصوص ودراستها من طرف المعنيين – وخاصة القضاة والقانونيين والإداريين – في ظل غياب النص الرسمي باللغة العربية الذي يفترض أن يوضح المصطلحات القانونية ويرسم نطاق الإنفاذ وكيفياته والتحفظات إن وجدت ..<sup>1</sup>

ومن جانب آخر ، يجب الانتباه إلى نفاذ التعديلات المنجزة على اتفاقية (SOLAS/74) ولو لم تصادق عليها الدولة الطرف في أصل لاتفاقية – كالجزائر – إذا لم تتحفظ خلال مهلة محددة ( عادة سنتين ) من إقرار التعديلات المقرر سريانها ، وذلك بموجب مبدأ الموافقة الضمنية المنصوص عليه في المادة الثامنة من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، وفي المادة 12 العنصر السابع من اتفاقية (STCW 78) .

والملاحظ أيضا أن استعمال مبدأ الموافقة الضمنية لم يعد يقتصر على التعديلات ذات الطابع التقني مثلما تقضي النصوص المتعلقة به ، وإنما توسع استعماله ليشمل الأمور الأمنية مثلما هو الشأن بالنسبة لإقرار مدونة ISPS ، وهو الأمر الذي ينبغي أن لا يغفل عنه المشرع ؛ خاصة إذا ما كان موضوع التعديل يتعارض مع مواقف الدولة ومصالحها الاستراتيجية ، ومن ثم المبادرة بالتحفظ على التعديلات المشكوك في أهدافها وبالأحرى المتأكد من منافاتها للمبادئ الوطنية .

<sup>1</sup> – أنظر على سبيل المثال الملحق 01 من الرسالة ، وقد تعمدنا إرفاق مرسوم 510/83 لنبين أن المشرع صادق على اتفاقية SOLAS/74/78 ولم ينشر مضمونها بالرغم من أهميته ، بينما صادق ونشر تعديل مدونة ISM 1988 بمقتضى المرسوم الرئاسي 449/2000 ولم يصادق ولم ينشر هذه المدونة مع إلزاميتها بموجب التصديق الضمني .

وبناء عليه نلفت عناية المشرع الجزائري إلى ضرورة متابعة مستجدات التعديلات الواردة على قواعد سلامة الأرواح في البحار ، وأخذ موقف منها بالقبول أو الرفض أو التحفظ قبل حلول أجل الموافقة الضمنية ، وقبل ذلك كله نشر تلك التعديلات ليتسنى للدارسين الإطلاع عليها وتبيين أثرها على المصلحة الوطنية .

### المطلب الثاني : دور الموانئ في تحقيق السلامة البحرية وحماية البيئة

لا يستقيم المفهوم القانوني للميناء ما لم يكن مهياً ومجهزاً لاستقبال السفن وتأمين ممارسة الأنشطة التجارية والخدمات المخصص لها ، وقد ميز المشرع بين أصناف الأعمال الجارية في الموانئ فأجاز للخواص ممارسة الأنشطة التجارية كالمناولة والتشوين والقطر ، وأناط مهام حفظ النظام والأمن بهيئات القوة العمومية ، وخص سلطة الميناء بتقديم الخدمات العامة كإرشاد السفن ومساعدتها على الإرساء والمحافظة على البنيات الأساسية المينائية (*les infrastructure portuaires*)<sup>1</sup> .

### الفرع الأول : السلطة المينائية بين موقف التاجر و/ أو الموظف

أدرج المشرع الموانئ ضمن النوع الاصنطاعي من الأملاك العمومية المينائية ، وأجاز تقسيم الجانب البري من هذه الأخيرة إلى مناطق مسورة ، ومناطق غير مسورة ، ومناطق مخصصة للصيد البحري والنزهة ، ومناطق خارج الموانئ<sup>2</sup> ، كما صنف الهياكل والوسائل المكونة للموانئ والمحقة لأغراضها

<sup>1</sup> — ومن هذا المنطلق ؛ اعتنت قواعد الأمن والسلامة البحريين في شق منها بالموانئ ، وذلك في أمور تداخلت مع مسائل التنظيم والاستغلال المينائي ، إضافة إلى متعلقات حماية البيئة ومكافحة الكوارث وتهديدات الإجرام ، للمزيد يمكن الإطلاع على المواد : 888 إلى 892 قانون بحري .

<sup>2</sup> — تجري في المناطق المينائية المسورة الأنشطة اليومية الاعتيادية للاستغلال المينائي كعبور الأشخاص والبضائع ومقتضيات بناء السفن وتصليحها ومناولة البضائع وتخزينها ...، وتخصص هياكلها لتسيير الاستغلال فتتواجد بهذه المناطق مكاتب الرصيف ومنشآت المناولة والمخازن الرئيسية ومحطات تموين السفن وتفريغ النفايات ومحطات القيادة والإرشاد والقطر ....، أما المناطق المينائية غير المسورة فتخصص للمنشآت التي لم تسعها المناطق المسورة ، ولورشات الإدارة ومكاتب الشركات التجارية العاملة في الميناء ونشاطات الاستيراد والتصدير الضروري وجودها في هذه المناطق ...، في حين يتوقف تخصيص مناطق للصيد البحري والنزهة ، ومناطق خارج الموانئ ؛ على حاجة الموانئ التجارية لهذا النوع من النشاطات أو تخفيف الضغط عليها ( المواد 3 إلى 12 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، مرجع سابق ) .

إلى بنيات أساسية أو قاعدية ، وبنيات فوقية ، وملحقات متقلة بالارتفاقات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ ، حيث كلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها والقيام بالتنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية ، إضافة إلى الإشراف على النشاطات التجارية وترقيتها ، كما صنف هذه السلطة كمؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ، وقضى بأن تحكمها القواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير<sup>1</sup>.

تؤدي كافة الخدمات المقدمة طبقاً لمبدأ الخدمة العامة ؛ ولاسيما فيما يخص استمرارية هذه الخدمة وشروط دخول المستعملين<sup>2</sup> ، بغرض حماية المرافق المينائية من كافة أشكال التهديد واستغلالها وفقاً لتخصيصها في الظروف الحسنة ، والعمل على تجهيز الموانئ وتشديد الهيئات المحققة لأغراض الخدمة العامة<sup>3</sup> ، إذ لا بد لمرتادي الموانئ من خدمات ضرورية يساهم تسهيل الحصول عليها في تحقيق الأمن والسلامة البحريين ، وفي هذا الصدد تستعين السلطة المينائية في التوفيق بين المهام العامة والأنشطة التجارية بالقانون الخاص بالميناء ومخططات متكاملة عن ما تقدمه من خدمات إلى جانب التشريعات المؤطرة لوظائفها ، كما هو الحال مثلاً بالنسبة للتقيد بضوابط مخططات الخدمات المقدمة للسفن ، والتأكد من عدم تأثير عمليات الخدمات المقدمة للسفن على الحركة الملاحية والأمن والسلامة والبيئة...<sup>4</sup>.

ولا يضير ممارسة السلطة المينائية لمهامها مع تدخل الدولة في توجيه استعمال المرفق العام المينائي استجابة للصالح العام ، وتبعاً لتكفلها بجزء من التبعات المالية للخدمة العامة ، وذلك في صور حصرها المشرع فيما يلي<sup>1</sup> :

— إضافة أو تغيير كل أو بعض صور استغلال المرفق العام المينائي .

<sup>1</sup> — المادة 891 ، 893 ، 894 قانون بحري ، و والمادتين 6 و 2 من المرسوم التنفيذي 199/99 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> — المادة 9 ، والمادة 16 من المرسوم التنفيذي 199/99 ، مرجع سابق.

<sup>3</sup> — المواد 1 ، 2 ، 3 من الملحق المرفق بالمرسوم التنفيذي 199/99 الوارد تحت عنوان : دفتر الشروط المتعلقة بأعباء الخدمة العمومية للسلطة المينائية ، نفس العدد والتاريخ للأصل ، ص 11 .

<sup>4</sup> — المواد 86 ، 89 ، 92 ، 95 ، 97 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> — المادة 4 من الملحق المرفق بالمرسوم التنفيذي 199/99 ، مرجع سابق.

- تطوير التقنيات والتجهيزات المينائية وإنجاز أشغال المنشآت الفوقية .
- منح امتياز لتطوير الملاحة الوطنية وترقية الاقتصاد وحماية الأسطول الوطني .
- الترخيص باستقبال وإقامة السفن العسكرية .

وبالمقابل لا يمنع ممارسة السلطة المينائية لمهام الوظيفة العامة ولا تدخل الدولة في توجيه المرفق العام من مبادرة هذه السلطة بما من شأنه ترقية عملها وتحسين أدائها لمهامها ، حيث تتنازل للخوارج عن حق ممارسة النشاطات المينائية التجارية كقطر السفن والمناولة والتشوين ... ، ولا تتدخل في شؤونهم إلا لدواعي الأمن وضرورات السير الحسن للمرفق المينائي ، كما في حالة تهديد السفينة المحجوزة للسلامة والأمن البحريين على مستوى الموانئ ، وحالة إخلال المكلف بالنشاط المينائي بنظام العمل الخاص بالميناء ، ولعل هذا ما جعل المشرع يحفظ للسلطة المينائية حق احتكار ممارسة الأنشطة التجارية المينائية متى كان ذلك ضروريا لحسن سير الميناء ، ووقوفها على مدى تنفيذ التزامات حسن سير المرفق العام المدرجة في دفاتر الشروط الخاصة باستغلال الأملاك العمومية للميناء<sup>1</sup> .

وقد كان المرسوم التنفيذي 139/06 المعدل أكد ما ذكرناه بشأن واجبات القائمين بالنشاطات التجارية المينائية في احترام قواعد الأمن والسلامة البحريين وأحقية اتخاذ السلطة المينائية التدابير المناسبة ؛

---

<sup>1</sup> — أنظر : المادة 6 فقرة ب عنصر 2 من المرسوم التنفيذي 199/99 ، التي نصت على : " — القيام بنفسها ( أي السلطة المينائية ) ، إذا اقتضى الأمر ببعض النشاطات المينائية التجارية الضرورية لسير الموانئ . " ، وأيضا المادة 106 — 8 قانون بحري ؛ الواردة كالتالي : " دون المساس بأحكام هذه المادة ، ولا اعتبارات أمنية ، يمكن للسلطات المعنية ، عند الضرورة أن تتخذ التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة . " ، كما نشير إلى أن المشرع قسم ( في هذه المادة 6 السالفة الذكر ) المجالات التي تمارس فيها السلطة المينائية مهامها إلى أربعة ميادين :

(أ) مجال التطوير والصيانة

(ب) مجال التسيير والاستغلال

(ج) مجال المحافظة والحماية

(د) مجال التنسيق والترقية التجارية للموانئ .

كالإعذار باستدراك النقائص وتعليق أو توقيف ممارسة النشاط وفسخ اتفاقية الامتياز<sup>1</sup> ... ، ولكن نسجل على المشرع في هذا الخصوص ملاحظتين : الأولى أنه لم يحفظ حق التظلم والطعن لمن تتخذ ضده السلطة المينائية قرارات يراها ماسة بحقوقه ، والثانية أنه لم يذكر الجهة التي يمكنها مواجهة السلطة المينائية المحكرة للنشاط التجاري المينائي بذات التدابير الردعية في حال إخلالها بأنظمة السلامة والأمن البحريين ، ذلك أن السلطة المينائية حينما تمارس النشاط التجاري المينائي يفترض أن يقابلها طرف آخر يحفظ مصلحة المرفق العام ، ولربما من أسباب تجميد العمل بالمرسوم التنفيذي 139/06 يعود للملاحظتين المثاريتين<sup>2</sup> .

إن التزام السلطة المينائية بضمان الخدمة العامة على مستوى الموانئ يقابله التزام المستفيدين من هذه الخدمة باحترام النظام المينائي الخاص ، ومن بين مساهمتهم تحملهم جزء من تكاليف الخدمة ؛ كدفع السفينة لرسوم شغل الرصيف وأجرة الإرشاد ، وكذا حق السلطة المينائية في فرض غرامات على المخالفين للنظام المينائي ، ولا يعني ذلك التزام السلطة المينائية بالحراسة القانونية والأمن الداخلي للممتلكات الخاصة ، كما في حال الحراسة على السفينة المحجوزة الرابضة بنطاق الميناء<sup>3</sup> .

#### الفرع الثاني : العبور والتوقف داخل الموانئ

يتطلب المحافظة على دور الموانئ تسهيل تنقل الأشخاص والبضائع ، والحماية من التهديدات والكوارث وتنظيم الحركة الملاحية والبرية داخل الحدود المينائية ، إلى جانب ضمان متطلبات المتعاملين وحاجاتهم في التزود بالمواد الغذائية والمياه العذبة وإرشاد السفن وربطها .

<sup>1</sup> – المواد 10 إلى 13 من المرسوم التنفيذي 139/06 ، مؤرخ في 15 أبريل 2006 ، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ ، الجريدة الرسمية الصادرة في 16 أبريل 2006 ، العدد 24 ، ص 18 .

<sup>2</sup> – المرسوم التنفيذي 363/08 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008 يعدل المرسوم التنفيذي 139/06 ، مؤرخ في 15 أبريل 2006 ، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ ، الجريدة الرسمية الصادرة في 10 نوفمبر 2008 ، العدد 64 ، ص 19 .

<sup>3</sup> – في هذا المعنى :

- Robert Rezenthel , *l'exercice des pouvoirs de Police dans les Ports maritimes* , DMF 647 , Avril 2004 , P 389 .

### أولا : الدخول إلى المنشآت المينائية

يخضع دخول الأشخاص والعربات إلى الموانئ لترخيص السلطة المينائية ، والتي يجب أن تعلن عن أوقات فتح وغلق الأبواب وتبقى مدخلا مفتوحا طيلة أوقات وأيام الأسبوع ، مع تخصيص بعض الأبواب للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لتتولى فتحها وغلقها ونفقاتها ، فيما يمنع على الغير التحكم في المنافذ وإصاق المعلقات دون ترخيص من السلطة المختصة<sup>1</sup>.

أما الدخول إلى منشآت بناء وتصليح السفن ؛ فيخضع لقواعد إضافية تراعي التطابق مع مقاييس ومواصفات الأمن والسلامة والمحافظة على البيئة ، نذكر منها<sup>2</sup> :

(أ) – الترتيب العادي للسفن مع تقديم السفن التي يخشى على حمولتها الفساد أو أن تغرق أو تشكل خطرا على المنشآت المينائية والمباني الأخرى ، والسفن التي تتطلب طبيعة الأشغال أو حالات الاستعجال منحها الأولوية ، وكذا السفن التابعة للدولة أو المخصصة لخدمتها .

(ب) – حصر أشغال بناء السفن وترميمها وبنائها في نقاط معينة ومناسبة لطبيعة الأشغال ، وتعليق القيام بتحريك السفن والمركبات ووضعها في الماء بالتصريح المسبق للسلطة المينائية ، وكذا إنفاذ مناورات دخول وخروج السفن والاقتراب من طرف الربان وطاقمه وتحت مسؤوليته ، مع ثبوت حق السلطة المينائية في توقيف تنفيذ المناورات التي تشكل خطرا على أمن وسلامة المنشآت المينائية .

(ج) – صلاحية النظام الخاص للميناء في أن يضمن – حسب مقتضيات الأشغال والمصلحة العامة – احترام شروط وكيفيات تنفيذ الأشغال والاحتياطات وساعات العمل ....، وأن يلزم بعض ملاك السفن بالقيام بتصليحات دون انقطاع مع إبلاغهم بذلك قبل 24 ساعة على الأقل .

### ثانيا : عبور ومكوث الأشخاص والبضائع والآليات

يجب على السلطة المينائية أن تنشئ وتهيئ محطات بحرية مناسبة لاستقبال المسافرين وأمتعتهم وسياراتهم ، بحيث تتوفر فيها كل المتطلبات الضرورية ، وأن تسهر على صيانتها وحمايتها ومراعاة

<sup>1</sup> – المواد 116 ، 117 ، 118 ، وأيضا المادة 54 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المواد 124 إلى 126 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .



أوجه تخصيصها ، كإلزام بغلق المحطات البحرية خارج أوقات العمل وتقييد التواجد بها على الركاب وأعوان أمن وإدارة المحطة<sup>1</sup>.

كما تتشاور السلطة المينائية مع المصالح الأخرى العاملة في الميناء لإعداد مخططات حركة السيارات وعربات السكة الحديدية ، وتحديد طرق المرور العمومي ، وحالات أولوية قانون المرور عند غياب تقييدات في النظام الخاص للميناء ، وذلك وفق المقاييس المعمول بها ، حيث لا يرخص المرور والتوقف على الممرات والسطوح الترابية والأرصعة إلا للآليات والسيارات التي تتطلب ضرورات الاستغلال أو الأشغال وجودها وخلال وقت الضرورة ، كما يمنع التوقف في غير الأماكن المخصصة ، كالمناطق القريبة من آليات المناولة ومستودعات البضائع الخطرة وأماكن التزود بالماء والطاقة ، وبقرب ورشات الأشغال والسفن العاملة ، وبجانب حبال السفينة خلال إرشادها ، إضافة إلى حظر شغل الممرات ومناطق التوقف المجهزة بالسكة الحديدية على غير العربات المخصصة لهذا النوع من العمليات<sup>2</sup>.

أما عمليات عبور البضائع<sup>3</sup> فتخضع للطلب المسبق للمعنى وترخيص السلطة المينائية ورقابة أعوانها المؤهلين وفق النظام الخاص للميناء ، إضافة إلى حق السلطة المينائية في تحديد المدة القصوى لمكوث البضائع ، والتعامل المناسب مع البضائع الخطرة والبضائع التي تأخر أصحابها في استلامها ( سحبها إلى مناطق أخرى ، إتلافها.. )<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> – المواد 14 إلى 17 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المواد 119 إلى 123 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – عرف المشرع عبور البضاعة بأنه : " انتقالها من وسيلة نقل بحر إلى وسيلة نقل بري أو العكس سواء مكثت أو لم تمكث على السطوح الترابية أو في المخازن والمباني والمنشآت المتخصصة أو تم تفريغها مباشرة بواسطة نقل بري أو شحنها مباشرة على السفينة ، كما تتضمن عمليات العبور عمليات نقل البضائع من سفينة إلى أخرى والتي تتم في الحدود الإدارية للميناء " ، أنظر المادة 18 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> – المواد 18 إلى 22 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

ثالثا : الحركة الملاحية للسفن

تمارس إدارة الميناء وظيفتها في حدود الأملاك المينائية الداخلة في نطاق اختصاصها ، فيكفي – على سبيل المثال – لاعتبار شغل السفينة للملك العام المينائي وجودها في محيطه دون انتظار لتراكيها على الرصيف ، وهذا يشمل حالات استعدادها لدخول الميناء ومغادرتها له في مناطق الخروج<sup>1</sup> .

ويختص بتنظيم حركة الملاحة في الموانئ ضباط الموانئ التابعين للسلطة المينائية ، حيث تعد هذه الأخيرة المخططات المتحكمة في قواعد الحركة الملاحية المينائية ، وتضبطها في قواعد واضحة يحصل بها علم مستعملي المرفق المينائي<sup>2</sup>، ومن أهم تلك الضوابط ما يلي :

(أ) – إخضاع جميع حركات السفن في الموانئ والرحب وممرات الدخول للتشوير البحري وقواعد الملاحة المعمول بها ؛ كرفع رايات التشوير البحري عند الدخول والمغادرة زيادة على رفع راية جنسية السفينة والراية الجزائرية ، ووجود ربان السفينة أو نائبه على جسر القيادة خلال أية عملية كالإرساء ، الاعتدال في السرعة بالقدر الذي لا يضر بتكوينات الميناء وما يوجد به من أشخاص وسفن ، والامتناع عن تشغيل أي أجهزة صوتية أو سمعية لا تميز عن أجهزة التشوير البحري ، أو إطلاق صفارات إلا في حالات الاحتياج للقطر أو الإرشاد<sup>3</sup>.

(ب) – فرض رقابة صحية على السفن للسماح لها بالدخول ، فلا يسمح بالصعود على متنها لغير أعضاء الهيئات المؤهلة وأعوان السلطة الصحية البحرية ؛ إلا بعد تلقي إشارة حرية التصرف من السلطة الصحية البحرية وعزل الحالات المتأكد أو المشكوك في إصابتها<sup>4</sup>.

(ج) – تقييد حصول السفينة على مركز في الرصيف ( أو رقم إرساء ) ؛ بشرط إشعار السلطة المينائية بذلك قبل ثمان وأربعين (48) ساعة من الوصول ، مع تأكيد محتوى الإشعار بعد أربع

<sup>1</sup> - Robert Rezenthel , O.P cite , P 388 .

<sup>2</sup> – المادة 6 والمادة 78 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – المواد 64 إلى 68 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> – المادتين 81 ، 82 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

وعشرين (24) ساعة، وكذا إجبارية استظهار تصريح الدخول المتضمن لرقم الإرساء ، وإعلام قائد السفينة التي تفرغ أو تحمل مواد خطرة بقائمة المواد<sup>1</sup> .

(د) – إعداد تصريح المغادرة بنفس الإجراءات التي تم بها تصريح الوصول ، ووجوب تسليم قائد السفينة أو المجهز أو وكيله للسلطة المينائية إشارة بانطلاق السفينة ثلاث (3) ساعات قبل موعد الخروج<sup>2</sup> .

(هـ) – للسلطة المينائية أن تقرر منع دخول أي سفينة للميناء ، أو تأمرها بتغيير مكانها أو الخروج من الميناء ، أو تعلق دخول السفن المشكوك فيها على موافقة لجنة تفتيش مينائية ؛ لأسباب تتعلق بأمن الميناء أو حسن استغلاله ، وفي حال عدم الامتثال الطوعي لأمر السلطة المينائية يمكنها القيام بذلك بنفسها عن طريق أعوان أمن الميناء ، مع تحميل المجهز تكاليف العملية<sup>3</sup> ، كما يحق للسلطة المينائية إلزام السفينة بمغادرة مركزها على الرصيف في حال عدم إفلاح السفينة في إتمام مهام الشحن والتفريغ رغم آجال التأخير الممنوحة لها ، وكذا إذا أنهت السفينة مهامها قبل الآجال<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث : سلامة الأنشطة والخدمات المينائية

حرص المشرع على حث السلطة المينائية على العناية باستمرارية وتنظيم الأنشطة والخدمات الجارية بالميناء ، باعتبارها أحد ضمانات تحسين قواعد السلامة والأمن البحريين ، حيث تجسد هذا الحرص في العناصر التالية :

<sup>1</sup> – يجب أن يتضمن إشعار الوصول المعلومات الكافية عن السفينة والحمولة ( الإسم ، الجنسية ، الصنف ، ساعة الوصول ، نوع الحمولة ومقدارها والتعامل معها ... ) ، حيث تخصص مراكز على الرصيف للسفن المتوفرة فيها الشروط بما يوافق تجهيزات الأرصفة ونوع السفن وحمولاتها ، ويسلم للربان تصريح برقم الإرساء ( المواد 73 إلى 76 ، والمادتين 79 ، 80 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق ) .

<sup>2</sup> – المادتين 79 ، 84 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – المادتين 67 ، 77 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> – المادة 85 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

### أولا : سلامة مهام شحن السفن وتفريغها

تسهر السلطة المينائية على احترام السفن لنظام التوقيت المستمر بالقيام بمهام الشحن والتفريغ فور الإرساء ودون انقطاع ، وملائمة عتاد المناولة من النواحي التقنية والأمنية ، وإصلاح ما قد ينجر عن ذلك من آثار كتنظيف الأجزاء المضرورة وترتيب البضائع المبعثرة وتجهيزات المناولة ، ولا تكتفي الموانئ بوسائل المناولة التي توفرها السفن بل يجب أن توفر أجود التجهيزات والوسائل ، وأن تحدد أوجه تخصيصها وكيفية العمل بها مع منحها أفضلية الاستعمال على باقي وسائل وتجهيزات المناولة التي تمتلكها الشركات البحرية<sup>1</sup> .

### ثانيا : احترام قواعد إيداع وتستيف وسحب البضائع

يحدد النظام الخاص بكل ميناء تخصيص المستودعات والسطوح الترايبية المينائية ، والتي لا تخرج عن إيداع البضائع العابرة بالميناء وسحبها ، غير أنه يجب مراعاة شروط العمل الخاصة بطبيعة البضاعة وقواعد الأمن والرص والرزم والحمولة وعوامل احتكاك أو تلاقي البضائع الخطيرة ، وتوضيبيها بطريقة تسهل سحبها لاحقا ، حيث يخضع السحب لنفس المتطلبات مع تبرير حق المعني فيه ، كما تتأكد السلطة المينائية من احترام علامات الطرود وتوضيب الحمولات بطريقة آمنة ... ، وتفرض غلق المخازن والمستودعات خارج أوقات العمل مع إبقائها سهلة المنال لأعوان الجمارك وأعوان الرقابة والأمن<sup>2</sup> .

### ثالثا : التعامل مع المواد الخطرة و/ أو المعدية

يتم التعامل في الموانئ مع المواد الخطرة و/أو المعدية سواء من ناحية التصنيف أو وتحديد طرق ووسائل نقلها ومناولتها لقواعد صارمة نظمتها اتفاقية (SOLAS/74/78) المعدلة في ما يعرف بمدونة المواد الخطرة (code IMDG) ، كما لم يغفل المشرع التعامل مع المواد الخطرة و/ أو المعدية في

<sup>1</sup> - المواد 23 إلى 29 ، و 44 إلى 48 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> - المواد 30 إلى 38 والمواد 41 إلى 43 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

الموائئ ، كالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 25 نوفمبر سنة 2015 الذي يصنف قائمة المواد الخطرة ، والمرسوم التنفيذي 01/02 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموائئ وأمنها...<sup>1</sup> .

وقد صنف المشرع المواد الخطرة إلى تسعة أصناف رئيسية هي : المواد المتفجرة ، الغازات المضغوطة أو المميعة أو المذابة تحت الضغط ، المواد السائلة القابلة للاشتعال ، المواد الصلبة والمواد الأخرى القابلة للاشتعال ، المواد المحترقة ( العضوية وغير العضوية ) ، المواد السامة والمواد المعدية ، المواد الإشعاعية ، المواد المسببة للتآكل ، المواد الخطرة المختلفة<sup>2</sup> .

أما بالنسبة لطرق ووسائل النقل والمناولة ؛ فلا يسمح بدخول هذه المواد إلى الموائئ إلا بناء على تصريح كتابي يقدمه المجهز أو ممثله للسلطة المينائية (72) ساعة مسبقا ويؤكد هذا التصريح (24) ساعة قبل وصول السفينة للرحب ، كما يخضع نقلها في الموائئ للتصريح الكتابي المسبق أيضا ، مع ثبوت حق السلطة المينائية في التأكد من صحة التصريحات ومن توفر الشروط والضمانات الأمنية<sup>3</sup>

وأثناء مناولة المواد الخطرة ينبغي حصر تحركات المركبات المستعملة في ممرات خاصة ، وتزويدها بإشارات تحذيرية ووسائل أمنية مناسبة ، وتحميل المجهز تكاليف وضع جهاز " حاجز نار " إن تطلب الأمر ذلك ، بالإضافة إلى منع تواجد من لا يحتاج لحضوره وتحديد تحركات الأشخاص الضروري حضورهم في حدود 25 مترا من أطراف السفينة حتى ينقضي العمل وتزول المخاطر<sup>4</sup> .

ومن جهة أخرى يمكن للسلطة المينائية تقييد عمليات السحب أو الإيداع بشروط تتعلق بكفاءة المستخدمين وخصوصيات الوسائل المستعملة والظروف الأمنية التي يجري فيها ، كتوقيف العمل في

---

<sup>1</sup> - قرار وزاري مشترك صادر عن وزارة الطاقة ووزارة الصناعة والمناجم ، مؤرخ في 25 نوفمبر 2015 ، يحدد قائمة المنتجات الكيميائية الخطرة وتصنيفها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 27 فبراير 2016 ، العدد 07 ، ص 24 ، وأيضا : المواد من 111 إلى 115 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> - المادة 03 من القرار الوزاري المشترك ، مؤرخ في 25 نوفمبر 2015 ، يحدد قائمة المنتجات الكيميائية الخطرة وتصنيفها ، مصدر سابق ، ونشير إلى أن بعض هذه الأصناف الرئيسية تنجزاً عنها أصناف فرعية .

<sup>3</sup> - المادة 113 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> - المادتين 114 ، 115 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

الظروف السيئة وتحديد الوسائل المستعملة في الشحن والتفريغ وفرض تواصل العمل السفينة ومنح أولوية الإرساء لسفن معينة وفي حالات مخصوصة ...<sup>1</sup>.

#### رابعاً : أمن الخدمات المقدمة للسفن

من الخدمات الضرورية الواجب تقديمها للسفن خدمات الإرشاد والقطر والتموين والقيادة بغرض الإرساء الآمن للسفينة أو إخراجها من الميناء ، علماً بأن عمليتي الإرشاد والإرساء<sup>2</sup> تتمان تحت إشراف ضباط السلطة المينائية<sup>3</sup> ، وبالوجود الإجمالي لقائد السفينة أو مساعده على متن سفينته أثناء الإرساء لأجل القيام بأي مناورة تتطلبها الحالات الاستعجالية لتسهيل حركة السفن الأخرى ، ومن ثم يحق للربان تغيير المخطط المعروض عليه ، كأن يضيف وسائل يراها ضرورية للعملية ، أما التموين وقطر السفن فيسندان عادة للقطاع الخاص<sup>4</sup> ، حيث أن الإرشاد البحري إجباري بخلاف القطر الذي يتعلق بحاجة السفينة إليه وتمارسه سفن مختصة ، كما يجب على السلطة المينائية ضمان هذه الخدمات وخدمات أخرى كمتطلبات التموين بالوقود والزيت والمواد الغذائية ...<sup>5</sup>.

ومن أهم ما يقضي به مخطط الإرساء ، وجوب ربط السفينة في مربطها ، بأن لا يكون – في غير الضرورة – على منارة عائمة أو على عوامة متحركة ، ويمنع الرسو في حلقة لتفادي أجهزة التشوير والرسو في الممرات والمداخل ، أما في حال الإرساء الاضطراري للسفينة في الأماكن غير المرخص

<sup>1</sup> – المادتين 39 و40 والمادتين 47 ، 48 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – يهدف الإرشاد لتأمين إرساء السفينة على الرصيف المخصص لها أو مغادرتها له سالمة ، إضافة للمحافظة على سلامة وأمن المنشآت المينائية من أي ضرر يحصل لهم إجراء جهل قائد السفينة بوضعية الميناء ، كأن يرتطم بأحد الأرصفة ، أو يرسو على الرصيف غير العد لسفينته ...

<sup>3</sup> – نشير على أنه يمكن أن توكل مهام الإرشاد عند الحاجة وبعد التكوين إلى ضباط البحرية التجارية الحائزين على مؤهلات مهنية وفق الشروط المحددة في المادتين 11 مكرر و11 مكرر1 من المرسوم التنفيذي 140/16 مؤرخ في 05 ماي 2016 ، يتم المرسوم التنفيذي 08/06 مؤرخ في 09 يناير 2006 ، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عمليات الإرشاد في الموانئ ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 08 ماي 2016 ، العدد 28 ، ص 6.

<sup>4</sup> – المادة 83 والمواد 90 إلى 97 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مصدر سابق ، والمادة 3 المرسوم التنفيذي 139/06 المعدل ، مرجع سابق .

<sup>5</sup> – المواد 90 ، 94 ، 96 ، 97 من المرسوم التنفيذي 01/02 مرجع سابق .

بها أو ضياع أي عتاد أو مراس أو سلاسل في المناطق المينائية فيجب على الربان إشعار المصالح المؤهلة بالسلطة المينائية فوراً ومغادرة أماكن الرسو الممنوعة واستعادة الأشياء الضائعة ، حيث يمنع على السفن استعمال حبال على المرساة داخل الميناء ماعدا في حالات الاضطرار إلى استعمالها من أجل تحديد المكان وتسهيل استعادتها بعد التخلي عنها <sup>1</sup> .

#### خامساً : تنظيم الأعمال الحرفية والرياضية

يحظر القيام بأعمال مهنية أو ترفيهية في غير مواضعها وأوقاتها القانونية إلا بترخيص من السلطة المينائية ، كتصليح السفن أو تجربة صلاحيتها في غير الأماكن المخصصة لذلك ، أو ممارسة نشاطات رياضية أو علمية في المياه المينائية ( الغوص ، الصيد ، المسابقة ....) <sup>2</sup> .

#### الفرع الرابع : حماية المحيط المينائي من التلوث

تسهر السلطة المينائية على احترام القواعد البيئية داخل المحيط المينائي ، وتضمنها كشروط في عقود استغلال المرافق المينائية ، كما تشارك غيرها من السلطات في دراسة الأثر البيئي بمناسبة إعداد مشاريع إنجاز المنشآت المينائية وتجهيزها ، وتأخذ تلك العوامل بعين الاعتبار عند قيامها أو تكليفها من يقوم بالأشغال المرتبطة بالبنيات المينائية ، كإنجاز الطرق والسكك الحديدية والكهرباء والماء ومتطلبات النقل البحري والصيد والنزهة <sup>3</sup> .

ويلزم القانون السلطة المينائية أن تقوم بإعذار أي شخص سبب أو يحتمل أن يسبب أضراراً للمحيط المينائي ، مع تحميله مسؤولية إبلاغ هيئة الميناء بالضرر المتسبب فيه ، والالتزام بتصليح الأضرار وفق أوامر هيئة الميناء ، حيث يجب على سلطة الميناء إصلاح الضرر البيئي عن عجز أو امتناع الشخص المسبب له على نفقته دون المساس بالعقوبات والمتابعات ضده <sup>4</sup> .

<sup>1</sup> – للمزيد أنظر المادة 60 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المواد 69 ، 71 ، 72 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – المادة 6 من المرسوم التنفيذي 199/99 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> – المادة 26 ، 55 ، 57 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق ، ونشير إلى أن المديرين العامين لمؤسسات الموانئ المعنية يعتبرون أحد أعضاء اللجان الولائية " تل بحر " ، حيث أنشئت لجان ولائية ووطنية وجهوية ودائمة، =

ومن أهم مسؤوليات السلطة المينائية في هذا الصدد ما يلي :

أ – فرض احترام قواعد المحافظة على الأملاك العمومية المينائية : من خلال منع عمليات الشحن والتفريغ التي من شأنها إتلاف المرفق العام المينائي ؛ كالمباني ورؤوس الأرصفة والسكك الحديدية والطرقات والمنشآت الجوفية<sup>1</sup> .

ب – الاهتمام بنظافة أعماق ومساحات الماء : بمنع رمي أو إيداع قاذورات وملوثات في المحيط المينائي وطرح مواد خطرة أو محروقات أو أي مواد مضرّة بالصحة و/أو بالبيئة ، وكذا شحن أو تفريغ أو نقل مواد قابلة للتفتت أو هشّة دون إقامة أحواض ملائمة إلا بإعفاء من السلطة المختصة<sup>2</sup>

ج – معالجة مخاطر بقايا مستهلكات ونفايات السفن كميّاه الصابورة وغاز السفن وزيوت المحركات ومياه الأنبار والقاذورات السائلة والصلبة ... ، ووجوب صرفها في المنشآت المقررة لذلك بعد ترخيص السلطة المينائية وأخذ كافة الاحتياطات لتفادي التلوث<sup>3</sup> .

د – توقي ومكافحة الأضرار البيئية الناتجة عن حطام السفن والسفن المودعة الرابضة مدة طويلة في المحيط المينائي ) : بإلزام ملاك ومجهزو هذا النوع من السفن بإزالة خطر التلوث ( كإعادة ترميم السفن المعطوبة أو سحبها أو نزع الحطام البحري ....)<sup>4</sup> .

هـ – توفير وسائل وتجهيزات مكافحة التلوث بالموانئ ، وتعيين الكفاءات المؤهلة لذلك ، علما بأن مهام المحافظة على نظافة الأرصفة والسطوح الترابية والمنشآت المينائية تدخل في مهام ضباط الموانئ<sup>5</sup> .

---

لتنظيم مكافحة التلوث البحري ، المادتين 3 ، 5 من المرسوم التنفيذي 264/14 ، مؤرخ في 2014/09/22 ، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – المادة 54 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المادة 210 قانون بحري ، والمادة 56 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – المادة 213 قانون بحري ، والمادتين 58 ، 59 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> – المادة 61 ، 63 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>5</sup> – المادة 99 ، 128 فقرة 6 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .



### الفرع الخامس : الوقاية من الكوارث ومكافحتها على مستوى الموانئ

تتحمل السلطة المينائية مسؤولية الوقاية من الكوارث الواقعة في الموانئ ومكافحتها ، حيث تؤدي وظيفتها بالتقيد بمخططات الطوارئ الخاصة بكل ميناء ، بينما تبقى المصالح الأخرى التابعة للحماية المدنية ومستخدمي الملاحة والمناولة والمؤسسات الناشطة في الميناء متأهبة للمساعدة في جهود مكافحة الكوارث وتحت مسؤولية رؤسائها المباشرين<sup>1</sup> .

أما الكوارث الواقعة في حدود الأملاك العمومية المينائية البعيدة عن السفن والآلات العائمة وكذا الكوارث الواقعة على متن السفن المتواجدة في الموانئ ، فتتحمل مكافحتها مصالح الحماية المدنية إذا كانت موجودة بمكان الخطر ، وإلا فيتعين على مستخدمي السلطة المينائية المؤهلين منع انتشار الكارثة في انتظار وصول فرق الحماية المدنية<sup>2</sup> .

ويقع على عاتق الربان مسؤولية التصدي للكوارث التي تقع على متن سفينته ، حيث يتولى تسيير عملية المكافحة ، وإخبار السلطة المينائية بمستجدات الوضع ، كما تتقيد فرق الإنقاذ الأخرى التي تساعد السفينة بأوامر الربان ، غير أن المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية يمكنها التدخل على متن السفينة – ولو بخلاف رغبة الربان – والأمر بأي إجراء من شأنه حماية المنشأة المينائية أو السفن القريبة من السفينة المنكوبة<sup>3</sup> .

ومن جهة أخرى يوجب القانون على السلطة المينائية اتخاذ عدة إجراءات وتدابير للوقاية من الكوارث من خلال إيداع البضائع والعتاد والتجهيزات في أماكنها وبطرق تسهل الوصول إلى موضع الخطر وتجهيز البنايات والآليات بوسائل المكافحة ، وإبقائها في المتناول وصالحة للاستعمال من خلال

---

<sup>1</sup> – ورد نص المادة 108 من المرسوم 01/02 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها كما يلي : " تكون الوقاية من الكوارث التي تقع في حدود الميناء أو التي قد تنشر فيه وتنظيم مكافحتها وكذا تنسيق عمليات المكافحة من اختصاص السلطة المينائية باستثناء تلك التي تقودها المصالح المختصة الأخرى التابعة للدولة .

وتبقى فرق الإنقاذ التابعة للسلطة المينائية والحماية المدنية والمؤسسات العمومية والخاصة ومستخدمي الملاحة والمناولة معبئين لتقديم المساعدة بوسائل المكافحة والتدخل ، تحت مسؤولية رؤسائهم المباشرين."

<sup>2</sup> – المادة 110 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – المادة 109 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

معاينتها مرة في السنة على الأقل<sup>1</sup> ، وكذا تزويد السفينة بمجرد إرسائها بمذكرة محررة بالعربية والفرنسية والإنجليزية تتضمن المعلومات الضرورية عن مصالح مكافحة الكوارث ، تسلم لمن يهمه الأمر كالربان ، ورئيس أمن السفينة ، والحارس الرئيسي...<sup>2</sup> ، كما يجب أن يكون مكان وضع مخططات مكافحة الكوارث الخاصة بالسفينة معلوما لدى كل أفراد الطاقم ، وأن يخصص بعضهم لاستقبال فرق الإنقاذ الآتية من خارج السفينة ، وأن توضع تحت تصرف هذه الأخيرة عند بلوغها السفينة محزن الشحن وتحدد المعطيات الخاصة بالمواد الخطرة ، كما يجب على السفن المجاورة للسفينة المنكوبة الاحتياط لتوقي الكارثة والالتزام بالقانون الخاص للميناء<sup>3</sup> .

بالإضافة إلى ذلك ، لا بد أن تضبط السلطة المينائية استعمال النار داخل حرم الميناء ، كمنع التدخين في أنبار السفن المتواجدة بالميناء ، واشتراط الترخيص للأشغال المتطلبة لإشعال النار دون الإنفاص من مسؤولية الاحتياط من الحرائق ، وتقييد إشعال النار في أو بالقرب من المخازن والمستودعات بضوابط أمنية تتعلق بمسافات الأمان والأشخاص المسموح لهم والمواد...<sup>4</sup> ، كما يتوجب على هيئة الميناء القيام بأعمال التطهير والقضاء على القواضم ، والاهتمام بالإدارة الليلية والإبلاغ بحالات الخطر والنقائص الملاحظة على الوسائل المينائية واتخاذ الإجراءات المناسبة للوضعية الخطرة<sup>5</sup> .

وأخيرا تقنن السلطة المينائية التعامل مع المواد الخطرة ، كفرص الإعلام المسبق ببيانات الشحنة وتشوير تعليمات منع سكب هذه المواد وتحديد المواقع والنقل والاستقبال...، وتهيئة أماكن التخزين والشحن والتفريغ ، تكون بعيدة عن حركة المرور ، ومزودة بوسائل الحماية والتعامل مع حالات الطوارئ ، وكذا إعداد خطة طوارئ متكاملة للتعامل مع المواد الخطرة<sup>6</sup> .

<sup>1</sup> – المادتين 98 ، 99 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المادة 100 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – المادة 101 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> – المواد 102 إلى 105 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>5</sup> – المادة 106 ، 107 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق .

<sup>6</sup> – المواد 210 إلى 221 قانون بحري ، ونلاحظ تقارب المتطلبات القانونية ذات العلاقة رغم اختلاف الاتفاقيات الدولية السارية ، كاتفاقية بازل حول التحكم في حركات نقل المواد الخطرة عبر الحدود والتخلص منها أو اتفاقية =

## المبحث الثاني : المتطلبات المرتبطة بالتصنيف البحري

تحقيقاً لمقتضيات سلامة الأرواح في البحار فرض النظام القانوني للسلامة والأمن البحريين ترتيبات وقائية وترتيبات تدخلية ( بعدية ) ، حيث تشمل الأولى المتطلبات المتعلقة بتصميم السفينة وبناءها والتجهيزات اللازمة لسلامة الملاحة والمحافظة على الأرواح ، ومستويات تأهيل الربابنة والضباط والمهندسين وشروط منحهم الشهادات التي يمارسون وظائفهم بموجبها ، وكذا تهيئة الظروف الملائمة لتشغيل الموانئ ، كتهيئة محطات المسافرين ، وإعداد مراكز لمعالجة نفايات السفن .

أما الترتيبات الثانية فتهتم بالتصدي للمخاطر في حالات وقوعها ، أي العمل الميداني ، ومما تشمله تقسيم مستويات التدخل بحسب درجة المخاطر وتوزيع المهام وعمل فرق التدخل والتحقيق في أسباب الحوادث وترتيب المسؤوليات القانونية ....

### المطلب الأول : اشتراطات تصميم السفن وتجهيزها

يلقي القانون الدولي على عاتق الدول مسؤولية احترام الاشتراطات التقنية والفنية المتعلقة بالسلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري<sup>1</sup> ، وتتعلق تلك المتطلبات بشروط بناء وتصميم السفن وتركيبات

---

ورتردام بشأن إجراء الموافقة المسبقة عن علم الخاصة بالاتجار على المستوى الدولي في بعض المواد الكيميائية ومبيدات الآفات .

<sup>1</sup> - مثلاً : نصت المادة 194 ف3/ب على ما يلي : 3...- تتناول التدابير المتخذة عملاً بهذا الجزء جميع مصادر تلوث البيئة البحرية ، وتشمل هذه التدابير فيما تشمل ، التدابير التي يراد بها الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من : - أ - ..... ب- التلوث من السفن وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ ، وتأمين سلامة العمليات في البحر ، ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد ، وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها .

- أما المادة 217/ لفقرة 2 فنصت على أنه : 2- تتخذ الدول بوجه خاص تدابير مناسبة لتأمين منع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في الفقرة (1) بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتنا وتكوين طواقمها .

الآلات ووسائل الطوارئ والمحافظة على توازن السفينة ، بالإضافة إلى تجهيز الموانئ بمستقبلات النفايات ومخلفات السفن<sup>1</sup> .

### الفرع الأول : إلزامية المتطلبات التقنية لسلامة الأرواح في البحار

تتفق متطلبات النظم التي تحكم بناء السفن ومعداتنا في الاتفاقيات الدولية لسلامة الأرواح في البحار وتوصيات المنظمة البحرية الدولية ومبادئها التوجيهية ومدوناتنا ، حيث أوجبت اتفاقية SOLAS74 المعدلة في المادة 19 (5) على جميع السفن المبحرة مهما كانت جنسياتها بأن تحمل الأجهزة الملاحية الضرورية لسلامة السفن وحماية الأرواح البشرية حسب نوع كل سفينة ودون أي استثناءات ، كما أوردت الفصل الثاني بعنوان أحكام التقسيمات الفرعية والاتزان ، وضمنته قواعد التقسيم الفرعي لسفن الركاب إلى قواطع مانعة لنفاذ الماء ، ومتطلبات الإتران لسفن الركاب والبضائع ، ومتطلبات التجهيزات والآلات الكهربائية وآلية توجيه السفينة ، وكذا الوقاية من الحرائق والكشف عنها وإخمادها<sup>2</sup>، ونفس الموقف ينطبق على اتفاقية MARPOL73/78 ، حيث يشمل الملحق الأول منها على تفاصيل تصميم وبناء ناقلات البترول ومضخات الزيت من كل من السفن أثناء التشغيل .

ومن جهة أخرى يستدعي التعامل مع بعض المواد كالمواد الخطرة متطلبات تشغيلية تخص أنواعا معينة من السفن والموانئ ، منها على سبيل المثال : توفير موانئ مهيأة ، وتجهيزات خاصة للأمان ومكافحة الكوارث ، وإيجاد قواعد ملاحية تعنى بحركة السفن الناقلة لهذه المواد ، وتقديم الإسعاف والإنقاذ اللازمين في حال الخطر ، بالإضافة إلى اشتراطات تتعلق ببناء وتجهيز السفن الناقلة للمواد الخطرة ، والعمل على متنها ، ومراعاة ظروف الموانئ وطبيعتها الجغرافية ....

<sup>1</sup> - تشير إلى أن القواعد الحسابية التي تتضمنها المتطلبات التقنية والفنية لا تعني موضوع الدراسة ، ومن ثم نحيل إليها في هذه الاتفاقيات .

<sup>2</sup> - أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية SOLAS 74/78 ، مرجع سابق ، ص 3 ، وللمزيد عن الأحكام التقنية المتضمنة ؛ يراجع الفصل II ( البناء والهيكل والتقسيم الداخلي والاتزان والآلات والمنشآت الكهربائية ) .

وفي هذا الصدد أوردت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن لعام 1973 المعدلة ببروتوكول عام 1978 شروط ومواصفات ومعايير تصميم ناقلات النفط<sup>1</sup> بصورة واضحة تؤدي إلى الوصول إلى بناء آمن لناقلات النفط حفاظا على البيئة البحرية من التلوث بالنفط ، سواء في الأحوال الاعتيادية أثناء تصريفها لمياه الصابورة ، أو إذا ما تعرضت لحوادث أثناء إبحارها ، كما نصت اللائحة (13) على ضرورة تجهيز ناقلات النفط الجديدة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 70000 طن فأكثر بصهاريج صابورة مفصولة وان تمتثل لمتطلبات هذه اللائحة ، وأوجبت اللائحة (24) امتثال ناقلات النفط الجديدة لمتطلباتها ، من حيث بنائها وحجم الصهاريج الجانبية .

وعن موقف المشرع الجزائري من إلزامية المتطلبات التقنية للسفن والموانئ ؛ إضافة إلى اعتبار اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار سندا للتشريع الداخلي ، أثري هذا الأخير بجملة من الأحكام المستقلة منها :

أ - تعليق صلاحية السفينة للملاحة البحرية بتحقيق شروط التجهيز المناسب ، وطبقا للاستخدام المخصصة له<sup>2</sup>.

ب - منع تشغيل أي سفينة ما لم تتوفر فيها عوامل الأمان المقررة ؛ المتعلقة بالبناء والآلات ووسائل الإشارة والاتصال ومكافحة الكوارث ، وأجزاء الدفع والقيادة ، ومتطلبات الطفو والثبات ، وكذا الشروط الخاصة بالطاقم البحري ، وغير ذلك من متطلبات سلامة الأرواح في البحار<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عرفت اللائحة رقم (1) من الملحق الأول من الاتفاقية ناقلات الزيت بأنها السفن المبنية أو المكيفة أساسا لنقل الزيت سائبا في أماكن البضائع فيها وتشمل ناقلات البضائع المختلفة وأية (ناقلة كيميائيات) حسب تعريفها الوارد في المرفق الثاني للاتفاقية الحالية عندما تكون البضاعة التي تنقلها أو جزء منها زيتا سائبا ، في حين عُدت ناقلة بضائع مختلطة كل سفينة مصممة للنقل للسائب للزيت أو البضائع الصلبة .

<sup>2</sup> - نصت المادة 222 قانون بحري على أن : " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً ، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له ."

<sup>3</sup> - نصت المادة 223 قانون بحري : " لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي :

أ - بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ وإخماد الحريق

ب - الطفو والثبات وخطوط الشحن

ج - أجزاء الدفع والقيادة

د - عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية =

- ج – توقف بناء أو تجهيز أي سفينة على إعداد مسبق للمخططات والتصميمات الخاصة بذلك ، وموافقة السلطات المختصة عليها وتصديقها على معدات التجهيز ووسائل الاتصال وأجهزة الأمن<sup>1</sup>.
- د – حق الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية في فرض أي متطلبات تقنية على السفن تضعها الهيئات المختصة بالتصنيف البحري<sup>2</sup> .

وبالنسبة إلى تجسيد القضاء لموقف المشرع ، فإن مشكلة تخصص القضاة من أهم معوقات التطبيق الصحيح للمتطلبات التقنية لسلامة الأرواح في البحار ، حيث نجد القاضي يخضع لرأي الخبير ، ومن أمثلة ذلك نقض المحكمة العليا لقرار مجلس قضاء عنابة المؤرخ في 10 فيفري 2010 ، والقاضي بمسؤولية المجهز بناء على رأي احتمالي للخبير ؛ يتمثل في إصابة أجهزة التفرغ بعطب بسبب غلق أحد الصمامات الأرضية ، واعتراف المجهز بوجود عطب في مضخات السفينة تم تصليحه ، وهذا يدل على أن رأي الخبير لو كان جازماً لما عارضت المحكمة العليا قرار المجلس ، في حين لم تعبأ المحكمة العليا باعتراف المجهز<sup>3</sup> .

### الفرع الثاني : الدور الاسترشادي للمدونات البحرية

أن عالم التشغيل البحري يزخر بالكثير من المدونات والخطط الاسترشادية المتعلقة بالمتطلبات التقنية والفنية للسفن بعضها مضمن في اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ويؤدي الباقي دوراً تنظيمياً على المستوى الميداني ، ومن الأمثلة على ذلك نذكر :

– مدونة معدات سلامة الأرواح *(LSA) Code* : تتعلق بتصميم وبناء وصيانة السفن بما يوافق اشتراطات هيئات التصنيف المعترف بها ، وائتزان السفن وهي في حالة عطب ، وتوفير معدات

---

هـ – الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار ."

<sup>1</sup> – المادة 237 قانون بحري : " إن اللجنة المركزية للسلامة مختصة في مادة الموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة والتصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي ....."

<sup>2</sup> – المادة 226 : " يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يجعل النصوص التقنية إلزامية ، وهي النصوص المتعلقة ببناء وإعداد وتجهيز السفن التي تقوم بها إحدى شركات التصنيف ."

<sup>3</sup> – المحكمة العليا ؛ الغرفة التجارية والبحرية ، قضية رقم 699998 ، قرار مؤرخ في 03/02/2011 ، مجلة قضائية لسنة 2012 ، عدد 01 ، ص 268 إلى 270 .

وتجهيزات الإنقاذ كزوارق الإنقاذ ، والإشارات البصرية ، ومعدات الإنقاذ الشخصية ، والتأكد من عدم الإجهاد الزائد للسفن عند تشغيلها ، مع تزويدها بإرشادات عملية ، وتسطير التصورات النظرية لضمان سلامة الأرواح<sup>1</sup>.

— مدونة البحث والإنقاذ البحري والجوي (IAMSAR) : وتحت الدول على توفير وسائل وخدمات بشأن السفن والموانئ ؛ كالتجهيز بالرادارات ووسائل الأرصاد الجوية وخدمة مرور السفن (VTS) ، وقواعد البحث والإنقاذ وتوجيه الاستغاثة والإرشاد والإشارات البحرية والتحذيرات الملاحية والخرائط البحرية... وكذا وجوب تزويد الناقلات ذات الحمولة 20000 طن فأكثر بترتيبات للقطر في حالة الطوارئ في طرفي السفينة قبل حلول سنة 1999 ، واعتماد قواعد تحسين الرؤية من غرفة القيادة ، وإجبارية استخدام نظام إبلاغ السفن ، ونظام تحديد الطرق الملاحية للسفن<sup>2</sup> .

— مدونة وحدات الحفر الغير شاطئية ( البحرية ) المتحركة : تتناول معايير إنشاء وتشغيل وحدات الحفر غير الشاطئية المتحركة ، ومستويات السلامة في هذه المنشآت ومستخدميها ، حيث استلهمت هذه المدونة أحكامها من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (SOLAS/74/78) المعدلة ، وبروتوكول 1988 المعدل لاتفاقية خطوط الشحن 1966<sup>3</sup> .

— مدونة أجهزة التنبيه والإشارات : توفر المدونة إرشادات عامة بشأن ضمان توافق تصميم وإنشاء وتركيب ووضع أجهزة التنبيه والإشارات المطلوبة مع مقتضيات اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار كاتفاقية (SOLAS/74/78) المعدلة واتفاقية (MARPOL/73/78)<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> — مضمنة في الفصل الثالث من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، يراجع : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 34 ، 44 ، 45 ، وكذلك : مجلة أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية SOLAS 74/78 ، مرجع سابق ، ص 3 ، ص 11 ، 12 .

<sup>2</sup> — متضمنة في الفصل الخامس من اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ، أنظر محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 35 ، 42 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية SOLAS 74/78 ، مرجع سابق ، ص 3 ، ص 9 ، ص 11 ، وأيضا: Ouhadj Saléha ,o.p.cite.p.14.

<sup>3</sup> — تم اعتمادها سنة 1989 بمقتضى القرار (A 649(16) ، وخضعت لعدة تعديلات أهمها تعديل سنة 2009 النافذ ابتداء من الفاتح يناير سنة 2012 .

<sup>4</sup> — اعتمدت سنة 1995 بالقرار (A830(19) وعدلت كلياً سنة 2009.

— المدونة الدولية لسلامة المراكب عالية السرعة (*HSC code*) : تشمل سفن الركاب والبضائع عالية السرعة والمخصصة للرحلات الدولية ، وكذا الحوامات ، وحوامات الجوانب القائمة ، وقوارب الهيدروفييل<sup>1</sup>.

— المدونة الدولية للحبوب (*IG code*) : تعني بقواعد شحن وتفريغ الحبوب وتستيفها وتأمينها من الكوارث الطبيعية كظاهرة التحرك<sup>2</sup> ، والاشتراطات التي تتعلق بالسفن المنشأة خصيصا لنقل الحبوب ومستندات الترخيص بنقلها<sup>3</sup>.

— مدونة أنظمة سلامة الحريق (*FSS Code*) : تنطبق للوقاية من الحرائق وكشفها وإطفائها ، وتذكر مواصفات فنية للتقيد بها ؛ كمنع تركيب مواد تحتوي على عنصر الإسيستوس بكل السفن وإجراء اختبارات مواد احتواء الحريق والأقسام المقاومة للحريق على السفن ذات السرعات العالية<sup>4</sup>.

— المدونة الدولية للبحث والإنقاذ البحري والجوي (*IAMSAR Code*) : تتطلب توفير وسائل تقنية وخدمات فنية على متن السفن والموانئ ؛ كالتجهيز بالرادارات ووسائل الأرصاد الجوية ، وتسهيل خدمة مرور السفن (*VTS*) ، كما تفرض تزويد الناقلات ذات الحمولة 20000 طن فأكثر بترتيبات للقطر في حالة الطوارئ في طرفي السفينة ، وتتضمن قواعد للبحث والإنقاذ وتوجيه الاستغاثة والإرشاد والإشارات البحرية ونظام الإبلاغ والتحذيرات الملاحية والخرائط البحرية...<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> — متضمنة في الفصل العاشر من اتفاقية (*SOLAS/74*) المعدلة ، يراجع محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 41 ، 42 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية *SOLAS 74/78* ، مرجع سابق ، ص 9 .

<sup>2</sup> — التحرك (*Shifting*) / *Mouvement ou Déplacement* : خاصية كامنة في الحبوب لها تأثير سيء جدا على توازن السفينة ، أنظر محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 35 .

<sup>3</sup> — أضيفت للفصل السادس من اتفاقية (*SOLAS/74*) المعدلة ، كما أضيفت سنة 1991 لهذا الفصل أيضا مدونة شحنات الخشب التي تنقل على السطح والبضائع الصب الصلبة ، يراجع : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 35 ، 41 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية *SOLAS 74/78* ، مرجع سابق ، ص 3 ، ص 7 ، ص 9 ، وأيضا : *Ouhadj Saléha ,o.p.cite.p.14*

<sup>4</sup> — أضيفت إلى الجزء الثاني في الفصل الثاني من اتفاقية (*SOLAS/74*) المعدلة ، أنظر : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 34 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية *SOLAS 74/78* ، مرجع سابق ، ص 3 ، ص 14 ، وأيضا : *Ouhadj Saléha ,o.p.cite.p.14*

<sup>5</sup> — أضيفت إلى الفصل الخامس من اتفاقية (*SOLAS/74*) المعدلة ، يراجع : محمد محمد عبد المنعم محمد سالم ، مرجع سابق ، ص 35 ، 42 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية *SOLAS 74/78* ، مرجع سابق ، ص 3 ، ص 9 ، ص 11 ، وأيضا : *Ouhadj Saléha ,o.p.cite.p.14*



### الفرع الثالث : الهيكل والتقسيمات الفرعية والمعدات

ضبط الفصل الثاني من اتفاقية SOLAS/74 قواعد بناء السفن والهيكل والتقسيم الداخلي والآلات وتركيبات الإنشاءات ... وغير ذلك من الترتيبات ، بغرض جعل السفن تتمتع بالصفة التشغيلية الآمنة (*Safe Working Load*) وتسهيل وتأمين أدائها لمهام الإبحار والقطر والإرساء ... ، ويمكن تلخيص أهم المتطلبات التقنية للسفن في العناصر الآتية<sup>1</sup> :

أ – يجب الحرص على متانة بناء جسم السفينة وما به من إنشاءات علوية وغرف السطح وصناديق الآلات والأبواب ، بحيث يصمد أمام ظروف الخدمة المتوقعة والجارية ، كما يحاط مكان الآلات بفواصل إنشائية كاتمة للماء وممتدة إلى سطح العائم ، وينبغي وضع جذوع الدفع والمحامل ومواسير المؤخرة في الأماكن الخاصة بها ، وكذا وضع صناديق الحشو في مكان يسهل الوصول إليه .

ب – ينبغي تزويد السفينة بحاجز واق من التصادم ، حيث يكون كاتما للماء حتى سطح العائم بنسبة مسافة من المتعامد الأمامي تتراوح بين 5% و 8% من طول السفينة ، مع إمكانية ترك تجويفات أو فتحات في حاجز التصادم تتناسب مع تصميم السفينة وتشغيلها العادي ، شريطة التحكم في إغلاقها لإفراغ الماء عند اللزوم ، وتشغيلها من سطح عائم السفينة ، وأن يقتصر تركيب الأنابيب المخترقة لحاجز التصادم على أقل عدد ممكن .

ج – يجب تزويد السفن نوات المحركات الآلية بفواصل إنشائية كاتمة للماء بالتقسيم الداخلي سواء كان عرضيا أو طوليا بحيث يكون قادرا على تحمل الضغط الناشئ عن أقصى عامود من الماء يتعرض له إذا أصيبت السفينة بأضرار ، كما تكون الدرجات والتجاويف داخل الفواصل كاتمة للماء وبذات متانة الفواصل التي تقام فيها ، ويقتصر عدد الفتحات داخل الفواصل على الحد الأدنى المناسب لتشغيل السفينة مع توفير وسائل لإغلاقها ، ومثلها الأبواب تكون كاتمة للماء وبمتانة الفاصل الملاصق غير المتضمن لفتحات ، وكذا نوع الأسطح الكاتمة للماء ومساقط التهوية يكون مكافئا لنوع الفواصل

<sup>1</sup> – أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، تصدر عن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية ( مصر ) ، عدد مارس 2007 ، ص 8 ، 9 ، مرجع إلكتروني على شكل (pdf) محمل بتاريخ 2010/03/12 الساعة 16:22 من الموقع التالي : <http://www.aast.edu/ar> ، كما ننبه إلى التعديلات الأخيرة على الفصل الثاني من اتفاقية SOLAS/74 بموجب القرار (MSC365(93) ، مشار إليه في : الطبعة الجامعة لسولاس ، مرجع سابق ، ص 2 إلى 12 .

الموجودة عند المستوى ذاته ، وواصل مستوى سطح العائم على الأقل ، ويجب اختبار المقدمة والقيعان المزدوجة والأبدان المزدوجة بإخضاعها للضغط الناشئ عن أقصى عامود من الماء يتعرض له إذا أصيبت السفينة بأضرار، وكذا اختبار مدى الكتامة المائية للصهاريج المخصصة للسوائل ، بحيث لا يقل عامود الاختبار عن 0.9 متر فوق السطح الأعلى للصهرج .

د – يجب تجهيز كل سفينة بسلاسل للإرساء جاهزة للإنزال ، مع توفير وسيلة للكبح ووسائل ربط السفينة وقطرها ورفعها ، بحيث تصنع وتصمم لتوافق متطلبات التشغيل وظروف عمل السفينة ، وتركب بشكل صحيح من هيكلها وبالمتانة الكافية ، كما يجب تثبيت خطاف القطر بطريقة سليمة وفق نظام توجيه دوار بحيث تكون قوة البحر في اتجاه طولي في جميع الأوقات وعلى أقل مسافة ممكنة من مركز الثقل في زورق القطر ، مع سهولة إطلاقه والتحكم فيه عن بعد من غرفة القيادة أو غرفة التوجيه ، وتزود زوارق القطر بخطاف ثانٍ لاستعماله في حال تعطل الأول وبقاطعة (فأس) لقطع حبال القطر في حالة الخطر وكذا تزويد مراكب الدفع بمثل هذه القاطعة وبنظام فعال للتحكم في إرساء السفينة والانسحاب الآمن عند الاقتضاء ، وينبغي أيضا مراعاة عدم خطورة تجهيزات على صحة وسلامة العاملين .

#### الفرع الرابع : تركيبات الآلات والتجهيزات الإلكترونية والكهربائية

تضمن الآلات الإلكترونية كهرباء السفينة اللازمة لتشغيلها وكذلك نظام الاتصال اللازم لربطها بالعالم الخارجي وتأمينها من المخاطر ، وقد تركزت المتطلبات التقنية في هذا الشق على ما يلي<sup>1</sup>:

– وجوب توفير وسائل الاتصالات بين برج القيادة وباقي تجهيزات السفينة كأجزاء الآلات وغرفة التحكم وأماكن الآلات الميكانيكية والأجهزة الإلكترونية ، وأيضا ينبغي توفير وسائل الكهرباء للإبقاء على السفينة في حالة تشغيل عادية ولسلامة الركاب والأطقم والسفينة في الظروف غير الاعتيادية ، بحيث يجب تغطية الأجزاء المكشوفة في الآلات الكهربائية وتصميمها بشكل لا يترتب على التعامل معها أي خطر.

<sup>1</sup> – يراجع اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة في الفصل الرابع : العمل بنظام (GMDSS) ؛ ( تجهيزات راديو السفن ، تجهيزات محدد الاتجاه (D.F) والتلغراف اللاسلكي والراديو النقالي في قوارب النجاة ذات المحرك ) ، وأيضا : أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، مارس 2007 ، مرجع سابق ، ص 11 إلى 14 .

– وضع لوحات المفاتيح الرئيسية ولوحات مفاتيح الطوارئ في أماكن يسهل الوصول إليها ، وتكون تجهيزات ووسائل الاتصالات والكهرباء ( أسلاك ، آلات ... ) بعيدة عن أخطار الحريق والشرارة الكهربائية والانفجار والإتلاف ، وأماكن تواجد بطاريات التخزين ، كما ينبغي تركيب ناقلات الصواعق على رؤوس الصواري المصنوعة من مواد غير قابلة للتفاعل الكهربائي ، بالإضافة إلى اعتماد نظام تشغيل الطاقة الكهربائية لتغذية كل الخدمات الكهربائية بالسفينة ، يركب ويشغل بشكل آمن ويرتكز على مصدر رئيسي للاستعمال في الاعتيادية ومصدر طوارئ في الحالات الاستثنائية .

– تخضع جميع الآلات وأجزائها وما يتصل بها من تجهيزات تتعرض لضغط داخلي للاختبار قبل وضعها في الخدمة ، والتأكد من توفر الوسائل البديلة لتشغيل الآلات أوتوماتيكيا أو ميكانيكيا في حال توقف إحدهما ، ووجود التجهيزات الضامنة لعدم تجاوز السرعة المأمونة في حالات الخطر ، وآلات الدفع الرئيسية والمساعدة وترتيبات التحكم فيها في جميع الظروف .

– يجب الأخذ باعتبارات التحكم عن بعد في آلات الدفع وذلك بأن تكون السرعة واتجاه الدفع قابلة للتحكم تماما من برج القيادة في ظروف الإبحار العادية والمنورة ، وبأن يتم التحكم عن بعد بالنسبة لكل مروحة مستقلة بواسطة جهاز يتم تصميمه خصيصا لذلك ، وإذا كانت هناك أكثر من مروحة يتم التحكم فيها بجهاز واحد ، وكذا تزويد آلات الدفع الرئيسي بجهاز لإيقافها في حالات الطوارئ والإنذار بتعطيلها إن حصل لها ذلك ، بحيث يمكن التحكم فيها في مواضعها من غير برج القيادة .

– تجهز كل سفينة بوسائل لمنع وتصريف الضغط الزائد ، وحماية محركات الدفع ذات الاحتراق الداخلي من آثار الاشتعال أو الانفجار ، بحيث تفصل أنابيب الإقلاع عن أنابيب صرف الضغط ، وتتخذ الاحتياطات لتقليل دخول الزيت إلى نظم الهواء المضغوط ، وكذا تهوية محيط الآلات بالشكل المناسب الذي يكفل سلامة وراحة العاملين وتشغيل الآلات بكامل طاقتها ، وتتخذ التدابير لتقليل الضجيج والحد من آثاره الضارة .

– ينبغي أن تجهز السفينة بجهاز توجيه رئيسي وآخر مساعد يكونان ذا قدرة على توجيه السفينة بالسرعة المفترضة ، دون أن يؤثر تعطل أحدهما في تشغيل الآخر ، وكذلك توفير الطاقة الكافية لدوران السفينة إلى الخلف عند الاحتياج ، واختبار قدرة الآلات على عكس اتجاه السفينة والوسائل

الإضافية للمناورة والتوقف ، وإتاحة بيانات المناورة والتوقف للربان أو من يحل محله ، كما يجب أيضا توضيح موضع الدفة في غرفة القيادة إذا كانت تشغل آليا ، واستقلال مؤشر زاوية الدفة عن نظام التحكم في معدات التوجيه ، وأن تركيب مؤشرات توضح عمل محركات جميع أجهزة التوجيه الكهربائية والهيدروكهربائية في غرفة القيادة .

### الفرع الخامس : لوائح السفينة ووسائل الطوارئ

تناول الفصل الثالث من اتفاقية SOLAS/74 المعدلة الأحكام المتعلقة بمعدات الإنقاذ وإجراءات الطوارئ ومتطلبات الإنقاذ في سفن الركاب وسفن البضائع ، حيث انعكست تطورات التكنولوجيا البحرية مثلما تضمنته مدونة معدات سلامة الأرواح LSA code المشكلة لأهم قواعد هذا الفصل<sup>1</sup> ، وكذا الاعتماد على الاتصالات البحرية من خلال التطرق في الفصل الرابع لتعميم العمل بنظام (GMDSS)<sup>2</sup> . وترتكز المتطلبات المتعلقة بلوائح السفينة ووسائل الطوارئ على ما يلي :

— وجوب تصميم السفن بطريقة تتيح فرصة البقاء على قيد الحياة ، من خلال توفير ترتيبات وتصميمات بديلة ومناطق السلامة ومراكز اللجوء على متن السفينة والنظم الثابتة للكشف عن الكوارث والإنذار بوقوعها وإتاحة الوقت اللازم لإخلاء السفينة وهجرها بطريقة منظمة<sup>3</sup>

— تركيب مصدر الطوارئ الخاص بتشغيل الطاقة الكهربائية في السفينة بشكل مستقل عن المصدر الرئيسي ، بغرض تأدية وظائف أساسية يفترض أن يؤديها المصدر الرئيسي ، مثل تشغيل الممرات

<sup>1</sup> — أنظر على سبيل المثال اللانحة 20 المتعلقة بالجاهزية التشغيلية والصيانة وعمليات النقص ، من الجزء باء من الفصل الثالث ، المتضمنة اتخاذ تدابير ترمي إلى منع الحوادث التي تتعرض لها قوارب النجاة ؛ حيث فرضت أن يتم= الاختبار التشغيلي لأجهزة إعتاق قوارب النجاة بالسقوط الحر إما بإنزال القارب بالسقوط الحر وعلى متنه طاقم التشغيل ، أو بمحاكاة عملية الإنزال استنادا للخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة البحرية الدولية . (التعميم MSC 1/Circ.1206/Rev1.)

<sup>2</sup> — أنظر على سبيل المثال الجزء الثالث من الفصل الرابع : تجهيزات محدد الاتجاه (D.F) والتلغراف اللاسلكي والراديو النقالي في قوارب النجاة ذات المحرك .

<sup>3</sup> — أنظر على سبيل المثال ، تعديلات 2006 على اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة .

والآلات ومحطات التوليد الرئيسية وغرفة القيادة والتحكم وأجهزة التوجيه وأضواء تجنب التصادم وأجهزة الإنذار ومضخات مكافحة الحرائق ...<sup>1</sup> .

— تحديد لون معدات إنقاذ الأرواح ليكون برتقاليا يميل إلى الاحمرار ، وكذا الاعتبار بأحكام الإطلاق الحر لقوارب النجاة أثناء تدريبات مغادرة السفينة<sup>2</sup> .

— إعادة بناء وترتيب القدرات التنظيمية والمعلومات بعد الحوادث البحرية ؛ كغمر السفينة مثلا ، وذلك لأجل الحد من الخسائر إلى أقل ما يمكن<sup>3</sup> .

— اعتماد نظم الوقاية من ومكافحة الحرائق ؛ بتجهيز السفينة بعدة إطفاء الحرائق ، ومراعاة كون مواد أجهزة السفينة وطلاتها مقاومة للحرائق ، وتركيبها وتشغيلها في ظروف آمنة ، وكذا اعتماد النظم الغازية أو المائية لمكافحة الحرائق ، والربط بين المتطلبات التقنية ونتائج التقييم والمخططات ذات العلاقة<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> — أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، مارس 2007 ، مرجع سابق ، ص 14 ، 15 .

<sup>2</sup> — قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (16) A658 .

<sup>3</sup> — مما قضت به تعديلات 2012 على اتفاقية (SOLAS/74) المعدلة ما أوردهه اللائحة 8-1 المتعلقة بالقدرات التنظيمية والمعلومات عن التشغيل بعد حادثة غمر في سفن الركاب ، والتي نصت — تحت عنوان الانطباق — أنه يجب أن تستوفي سفن الركاب التي يبلغ طولها على النحو المعرف في اللائحة 5-2/1-II ما مقداره 120 مترا أو أكثر أو المجهزة بثلاث مناطق عمودية رئيسية أو أكثر أحكام هذه اللائحة ، ولأجل معرفة مدى توافر النظم الأساسية في حالة الضرر الناجم عن الغمر لأبد من تقييم قدرات سفن الركاب عقب الحريق أو وقوع حادثة غمر وبما يوافق التعميم رقم : (MSC 1369/Circ.1) ، وكذلك إلزامية أن تصمم سفن الركاب المبنية ابتداء من أول يوليو 2010 على نحو يضمن بقاء النظم المحددة في اللائحة صالحة للتشغيل حينما تتعرض السفينة للغمر في أي حجيبة منفردة كتيمة للماء ، كما يتم تزويد الربان بالمعلومات عن تشغيل السفينة بعد حادثة غمر وعودتها آمنة إلى الميناء بطاقتها الذاتية أو مقطورة ، وأن يتوافر لسفن الركاب المبنية ابتداء من أول يناير 2014 مقتضيات التعميم رقم : (MSC 1400/Circ.1) ، وخاصة حاسوب للاتزان على متن السفينة ، أو الدعم على اليابسة ، يراجع المرفق 1 من قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (90) A325 ، ص 5 .

<sup>4</sup> — تتعدد شروط ووسائل وكيفيات مكافحة الحرائق ، حيث تكون مثلا ملابس الإطفاء واقية من الحرارة ومقاومة لتسرب المياه ومانعة للتفاعل الكهربائي ومزودة بمصباح أمان وخوذة وحبال ومطرقة أو فأس صغيرة .... ، ولا يجب الطلاء بمواد تحتوي على السيليلوز وكذا تجهيز قنوات استخلاص الهواء من الصهاريج ، وتركيب صمامات وسدادات على أنابيب الوقود ، وآلات لإيقاف التهوية عن أماكن نقل البضائع ، وفصل صهاريج الوقود عن مواضع الآلات والأماكن التي يحتمل أن تتعرض للتصادم وخاصة مقدمة السفينة... وأيضا يجب أن يكون قطر الأنابيب كافيا لإبصال مادة الإطفاء ، واستخدام خراطيم لا تتأثر بالحرارة ومواد غير مؤذية أو سامة ، وتجهيز المحابس بعازلات وصمامات=

- يجب أن تستوفي السفن كل أجهزة وإمكانيات الإنقاذ ، مثل<sup>1</sup> :
- أ — عوامات وأطواف النجاة<sup>2</sup> ، وكذا صديرات النجاة المزودة بصفارات وأضواء<sup>3</sup>.
- ب — الأشرطة العاكسة على تجهيزات الإنقاذ ، وأيضا وسيلة قذف الحبال ( الصاروخ ) وحبالها المدمجة معها داخل الغامد
- ج — أجهزة تحديد المواقع التي تتوافق مع نظام ( GMDSS ) ، ووسائل احتياطية للاتصالات اللازمة .
- د — نظام إنذار عام يمكن التحكم فيه من غرفة القيادة ويصل إلى جميع أماكن السفينة .
- هـ — حمل السفينة — وخاصة سفينة الركاب — منارة لا سلكية لتحديد موقعها في حالة الطوارئ ، تكون قادرة على إرسال تحذيرات استغاثة باستخدام القمر الصناعي<sup>4</sup>

وأن تكون وسائل المكافحة سهلة التداول .... ، أما أهم أنظمة الإطفاء فنجد مثلا ؛ نظام الماء المضغوط ، والنظام الغازي ، ونظام الرغوة واسعة الانتشار ، ونظام الماء المندفَع تحت الضغط ، حيث يتطلب كل منها وسائل وكيفيات تعامل خاصة به ، كمضخات الإطفاء والأنابيب والمحابس والخراطيم والفوهات والصمامات وأجهزة التحذير الصوتية والضوئية وأجهزة التحكم في مادة الإطفاء ، ومنافذ الرش ، وغير ذلك من الوسائل والتجهيزات ، والتي يخضع كل منها لقواعد معينة ، وأيضا يجب إعداد مخططات توضح مهام مكافحة الحرائق ودور الأشخاص المعنيين بالمكافحة ، ومختلف مراحل التصدي للكارثة ، إضافة إلى تقييم دور وجدوى وسائل مكافحة الحرائق ، أنظر ذلك في المرجع السابق ، ص 16 إلى 19.

<sup>1</sup> — قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (16) A658 ، وأيضا : أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، عدد مارس 2007 ، مرجع سابق ، ص 20 ، 21 ، وكذلك : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية SOLAS 74/78 ، مرجع سابق ، ص 18 ، 19 ، 20.

<sup>2</sup> — ينبغي أن تكون عوامات النجاة متاحة ويكتب عليها اسم السفينة وميناء التسجيل بأحرف لاتينية كبيرة ، بحيث يرتبط عدد العوامات والمدونة الدولية لأجهزة الإنقاذ (LSA).

<sup>3</sup> — على سبيل المثال : التزود بسترات نجاة الأطفال بمعدل 2.5 بالمائة على الأقل من عدد الركاب في السفن التي يقل لديها وقت الرحلة عن 24 ساعة ، وسترة نجاة لكل طفل إذا زادت مدة الرحلة ، مثلما قضت بذلك تعديلات 2006 على (SOLAS/74) المعدلة ، أنظر : أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية SOLAS 74/78 ، مرجع سابق ، ص 18 ، 19 ، 20 .

<sup>4</sup> — تعديلات ماي وديسمبر 2006 على (SOLAS/74) المعدلة.

## المطلب الثاني: الاشتراطات المتعلقة بتوازن وحمولة السفينة

إن حمولة السفينة تكون عنصراً من شخصيتها ، بحيث تقوم الجهة المختصة بمعايرة السفينة لتحديد الحمولة طبقاً لما تنص عليه الاتفاقيات الدولية<sup>1</sup>، وينتج عن المعايرة تسليم شهادة بذلك يجب أن تودع نسخة منها لدى مكتب تسجيل السفن بميناء تسجيل السفينة حيث يتم تدوينها بالسجل الخاص بالسفن مع جملة من البيانات كرقم التسلسل وتاريخ الإنشاء واسم المنشئ واسم المالك والمسير ومقر إقامته وما طرأ على السفينة وقت التسجيل .... ( المادة 35 و المادة 36 قانون بحري )

### الفرع الأول : ضبط حمولة السفينة وخطوط الشحن

تعتبر حمولة السفينة أحد مصادر الدعم الاقتصادي ، حيث يتخذ مقدار الحمولة كأساس لتحديد الإتاوات والرسوم المفروضة على السفن ، كما لها أهمية من الناحية الإحصائية وإبراز مكانة الأسطول البحري للدولة ، بالإضافة إلى دورها في الحفاظ على توازن السفينة خلال رحلتها ، ومن ثم حماية الأرواح البشرية في البحر والبيئة البحرية .

ونعني بالحمولة ؛ القواعد الضابطة لسعة السفينة حسب حجمها و/ أو وزنها ، وقد كانت تسميات واحتساب حمولات السفن مختلفاً فيها إلى أن وحدتها الاتفاقيات الدولية إلى نوعان حمولات تقاس بالحجم وأخرى تقاس بالوزن تحسب كلاهما بالطن<sup>2</sup>، إلا أن الطن الحجمي أو الطن المسجل يساوي 2.83 متر مكعب أو 100 قدم مكعب ، في حين يساوي الطن المعتبر بالوزن 1000 كيلوغرام بالمقياس الفرنسي أو 2240 رطل بالمقياس الإنجليزي<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - أنظر المواد 18 ، 20 ، 22 قانون بحري.

<sup>2</sup> - يرجع أصل كلمة الطن إلى المصطلح الإنجليزي *Tun* وهي سعة برميل من الخمر وتساوي 252 جالون ، كانت الحمولات الحجمية (*G.T*) تسمى الحمولات المسجلة الكلية (*G.R.T/ Gross Register Tonnage*) تمييزاً لها عن الحمولة الوزنية (*DWT*) التي تتعلق بطفو السفينة وليس بتسجيلها ، مشار على ذلك في : ربان مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ، ص 7 .

<sup>3</sup> - على سبيل المثال تقاس حمولة نقلات البترول بالوزن ، وتقاس حمولة سفن البضائع غير السائبة بالحجم ، أما السفن الحربية فتقاس حمولتها بالإزاحة (*Displacement / Translation*) ، وهي نوع من الحمولة الوزنية ، في هذا المعنى : المرجع السابق ، ص 7 .

أولا : الحمولات التي تقاس بالوزن

تمثل وزن السفينة حينما تكون مشحونة حتى خط شحنها الموسمي في المياه المالحة ( مياه البحر أو المحيط ) ، حيث يعتبر خط التحميل الصيفي كأساس أو معيار للمقابلة مع بقية الخطوط ، مع مراعاة نوع الإزاحة وفق البيان التالي<sup>1</sup> :

**01 – الإزاحة الكاملة :** تشمل وزن بدن السفينة والآلات والتجهيزات وقطع الغيار وجميع المعدات الدائمة في السفينة مضافا إليها وزن البضائع والوقود والمياه والمخازن والطاقم ( في حالة السفن البخارية يضاف وزن المياه داخل الخزانات حتى مستوى التشغيل ) ، وذلك حتى تغطس السفينة لمستوى خط التحميل الصيفي في المياه المالحة .

**02 – الإزاحة الخفيفة :** وتشمل أوزان بدن السفينة والآلات والتجهيزات وقطع الغيار وجميع المعدات الدائمة في السفينة ، يضاف إليها في حالة السفن البخارية وزن المياه داخل الخزانات حتى مستوى التشغيل .

**03 – الحمولة الوزنية :** هي الفرق بين الإزاحة الكاملة والإزاحة الخفيفة ، وعلى ذلك فهي تشمل مجموع أوزان البضائع والوقود والمياه والمخازن والطاقم

ثانيا : الحمولات التي تقاس بالحجم

الحمولات التي تقاس بالحجم ثلاثة أنواع وهي<sup>2</sup>:

**01 – حمولة تحت السطح :** هي مجموع حمولات الفراغ تحت سطح الحمولة تحدد إما بسطح الحمولة أو بالسطح العلوي لصهريج القاع المزدوج أو بحمولة أسطوانة عمود الرصاص والأجزاء الأخرى المشكلة لبدن السفينة تحت سطح الحمولة .

**02 – الحمولة الكلية :** هي مجموع فراغات السفينة الداخلية وتشمل حمولة تحت السطح الكلية وحمولة الفراغ بين السطح الثاني والسطح العلوي – حمولة منشآت السطح العلوي المغلقة – صهاريج

<sup>1</sup> – المرجع السابق ، ص 7 إلى 10 .

<sup>2</sup> – ربان مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ، ص 9 ، 10 .



القاع المزدوج والأرضيات المفتوحة والمسافات بين العوارض — فتحات العنابر فوق السطح إذا نقص مجموعها عن 1/2% من الحمولة الكلية<sup>1</sup>.

**03** — الحمولة الصافية : هي قياس لقدرة الإستيعاب المنتج للسفينة ، أو حجم الفراغ الذي يدر نولونا أو ربعا للسفينة ، وتمثل الحمولة الكلية مطروحا منها أحجام الفراغات التي لا تدر إيرادات للسفينة<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني : علامة بليمسول (Plimsoll) وخطوط ومناطق التحميل

إثر كثرة حوادث غرق السفن في القرن التاسع عشر بسبب جشع الملاك وإفراطهم في شحن سفنهم قامت في المملكة المتحدة حركة قانونية بقيادة النائب الإنجليزي بليمسول طالبت بوضع تشريعات تضبط شحن السفن والمحافظه على توازنها ، كان من نتائجها صدور قانون بليمسول سنة 1876 يلزم ملاك السفن التي تتجاوز حمولتها الكلية ثمانون (80) طنا بأن يحددوا لها خطا لا يتعداه غاطس السفينة طوال رحلتها من الانطلاق إلى الوصول ، كما كان لهذا القانون تداعيات بعدية تتمثل في إبرام معاهدة لندن المتعلقة بخطوط الشحن سنة 1930 وتعديلها سنة 1966 بالمعاهدة السارية حاليا<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> — ونشير أن الفراغات الآتية تحذف من الحمولة الكلية :

أ — الفراغات المخصصة لماء الصابورة ، ولا تقع في القاع المزدوج ( أي لا تستعمل في أغراض أخرى )

ب — غرفة البطاريات ومعدات السلامة

ج — المطبخ ومكان المؤونة

د — الفراغات المصممة للإضاءة والتهوية والممرات المؤدية إليها

هـ — دورات المياه والحمامات المخصصة للطاقم والربان

<sup>2</sup> — تتمثل أهم الفراغات غير المنتجة في ما يلي :

أ — غرفة الآلات والمراجل ونفق عامود الرفاص

ب — أماكن إعاشة الطاقم

ج — قمرة ربان السفينة ومكان عمله

د — مخازن السفينة في حدود معينة

هـ — أماكن تشغيل السفينة ( غرفة القيادة ، غرفة الخرائط ، غرفة التحكم ، غرفة اللاسلكي ) .

و — صهاريج مياه الصابورة

ز — الآلات المساعدة تحت وفوق السطح

<sup>3</sup> — ربان مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ، ص 67 .

تعين خطوط التحميل أو الشحن لجميع السفن دون استثناء ، وهي خطوط ترسم على جانب السفينة للدلالة عن الحد الأقصى للغمر ، أو مقدار الغاطس المسموح عند الشحن ، حيث يرسم في الجزء العلوي من جانبي منتصف السفينة خط أفقي طوله 300 ملليمتر وعرضه 25 ملليمتر يعرف بخط السطح ، يبين موقع سطح الحد الحر للسفينة<sup>1</sup> ، وأسفل خط السطح وبشكل مواز ومقابل له ترسم في منتصف السفينة دائرة أو حلقة يمر من مركزها خط أفقي ، يقابله من جهة المقدمة خط عمودي عليه مجموعة من الخطوط الأفقية تشير إلى مستوى خط الماء الذي يفترض أن لا تتجاوزه السفينة حسب الزمان والمكان الذي يتم فيه التحميل ، حيث يكون أوسطها (الخط الصيفي S أو E ) على استقامة واحدة مع الخط المقياس الذي يمر من منتصف الدائرة ، كما يتم إظهار مقياس مدرج للغاطس على مقدمة ومؤخرة السفينة من الجانبين عن طريق الحفر أو اللحام أو النقش لعمق يبلغ ثلاثة (3) ملليمتر على الأقل ويكون مطليا بلون داكن على خلفية فاتحة اللون أو العكس<sup>2</sup> .

وقد حددت اللائحتين 5 و6 من اتفاقية خطوط التحميل لسنة 1988 أبعاد خطوط التحميل وعلامة خط التحميل ( أي الدائرة ) ، حيث وصفت هذه الأخيرة بأنها حلقة ذات قطر خارجي قدره 300 ملليمتر وخط عرضه 25 ملليمتر ، يقطعه خط أفقي مقداره 450 ملليمتر طولا و25 ملليمتر عرضا ، أما خطوط التحميل فوصفت بأنها خطوط أفقية طولها 230 ملليمتر وعرضها 25 ملليمتر ، ترسم أمام خط شاقولي قدره 25 ملليمتر عرضا وموسوم على بعد 540 ملليمتر قدام مركز الحلقة ، وذلك بزوايا عمودية إزاء الخط المذكور ، كما أوردت الاتفاقية رسومات لعلامة التحميل والخطوط التي تستخدم معها ، حيث ميزت خطوط التحميل لشحن الخشب عن خطوط التحميل العادية بقولها : " إذا حدد عائم لنقل الأخشاب وفقا لهذه اللوائح ترسم خطوط تحميل الأخشاب – بالإضافة غلى خطوط التحميل العادية – ..أفقية طولها 230 ملليمتر وعرضها 25 ملليمتر ، ترسم على مسافة 540 ملليمتر خلف الحلقة على النحو الموضح في الشكل 6 – 2"<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> – عرفته وحددت أبعاده اللائحة 4 من اتفاقية خطوط التحميل 1966 المعدلة .

<sup>2</sup> – أنظر الشكلين 6 – 1 و6 – 2 من اتفاقية خطوط التحميل لسنة 1966 المعدلة.

<sup>3</sup> – اللائحة 6 فقرة 3 .

وبالنسبة لترتيب خطوط التحميل أو الشحن (الخطوط الأفقية المرسومة على الخط العمودي ) فهو كالاتي من الأعلى إلى الأسفل<sup>1</sup> :

خط التحميل في المياه العذبة الإستوائية (TROPICAL FRESH) TF/TD

خط التحميل في المياه العذبة (FRESH) F/D

خط التحميل في المياه الإستوائية (TROPICAL) T

خط التحميل الصيفي (SUMMER) S/E

خط التحميل الشتوي (WINTER) W/H

خط التحميل في شمال الأطلنطي شتاء (Winter North Atlantic) WNA/BHAN

بالإضافة إلى ذلك ، وضعت الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن خريطة للعالم نظمت فيها الشحن حسب خصوصية المنطقة البحرية والفترات الموسمية التي يجري فيها ، حيث صنفت المناطق إلى مناطق دائمة ومناطق موسمية ومناطق خاصة ، وقسمت كل منطقة إلى جهات وحددت موقعها الجغرافي بدرجة خطوط الطول والعرض والجهات الأربع ومعالم بحرية معروفة ، كما صنفت الفترات الموسمية إلى شتوية وصيفية ومثلتها بألوان وخطوط معينة ، فعلى سبيل المثال حددت اللائحة 51 (3) الفترات الموسمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ؛ بالنسبة للشتاء : من 16 كانون الأول (ديسمبر) حتى 15 آذار (مارس) ، وبالنسبة للصيف من 16 آذار (مارس) حتى 15 كانون الأول (ديسمبر)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> – اللائحة 6 من اتفاقية خطوط التحميل 1966 المعدلة .

<sup>2</sup> – مرفق 02 من بروتوكول 1988 المعدل لاتفاقية خطوط الشحن 1966 : المناطق والجهات والفترات الموسمية وما يستنتج منها ، على سبيل المثال : الجهة الموسمية الشتائية لشمال الأطلسي وبحر البلطيق ، وضبط فترة امتداد الشتاء والصيف ... (اللائحة 46) ، وكذا التحديد الجغرافي للمنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية (اللائحة 47) ، والجهات الاستوائية الموسمية ( اللائحة 49) ... ، أما توزيع المناطق فكان على النحو التالي :

أ – المناطق الدائمة : وهي مناطق إما أن تكون صيفية وإما أن تكون استوائية طول العام ، ويرمز في الخريطة للأولى باللون البني ، وللثانية باللون الأخضر

ب – المناطق الموسمية : وتنقسم إلى مناطق موسمية شتوية ، ومناطق موسمية صيفية ، وتحديد فترة امتداد الشتاء والصيف حسب طول السفينة وطبيعة عملها

ج – المناطق الخاصة : تتميز بخطوط حمراء مائلة أو خطوط زرقاء مائلة ، حيث تمثل الأولى منطقة معينة كمنطقة شمال الأطلنطي ، وتحديد فترة امتداد الشتاء والصيف حسب طول السفينة

مشار إلى ذلك في : ربان مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ، ص 74 ، 75 .

### الفرع الثالث : ترتيبات الاتزان الأمن وخطوط التحميل

يرتبط حساب مقدرة حمولة السفينة بعدة عوامل كحجمها<sup>1</sup> ووظيفتها والظروف الطبيعية التي يجري فيها التحميل وحالة السفينة ذاتها من قدم أو جدة ...، لذلك تلتزم شركة التصنيع بتقدير مدى حمولة السفينة الجديدة والحد الذي لا يسمح لها بتجاوزه بعد قياسات الإنزال في الماء ، تخضع السفينة بعد بنائها لاختبار تحديد الانزياح الفعلي وهي فارغة وإحداثيات مركز النقل فيها مع مراعاة حالة الجو والانتباه عند وزن الأثقال المتحركة بتجنب وجود ماء الصابورة ، وعزل صهاريج الماء والوقود لمنع انتقالهما من جانب إلى آخر أثناء الإمالة والعناية بموضع جهاز القياس ، كما تزود السفينة بمضخات تدار بمصادر كهربائية و/أو يدوية لغرض ترتيبات نرح المياه ، بحيث لا يؤدي الاختبار إلى نفاذ الماء إلى أقسام السفينة ، علما بأن ضخ المياه يتم وفق مخطط تفصيلي<sup>2</sup> .

أما بعد دخول السفينة للخدمة ومصادفتها لمخاطر البحر ؛ فلا بد لها من إثبات توافق خطوط التحميل المرسومة على بدنها لحالتها أثناء فترة الخدمة ، عن طريق معاينات منتظمة ، تشمل تركيبات السفينة والحجرات الكاتمة للماء وتجهيزات حماية الفتحات ومنافذ التصريف وطرق الوصول إلى أماكن إقامة الطاقم ، وغير ذلك من متطلبات تحديد خط التحميل وتطابق نتائج اختبار الاتزان الأولي<sup>3</sup> .

وخضوع السفينة أثناء الخدمة للمعاينات – بغرض مطابقة تحديد خطوط التحميل – تتكفل به دولة السفينة بنفسها أو تكلف به هيئة تصنيف معتمدة ، مثلما صرحت بذلك اللائحة 1 من اتفاقية خطوط الشحن لعام 1966 ، والتي ميزت في الأحكام المنظمة لتعيين عوائم السفن بين ثلاث مجموعات من السفن وهي<sup>4</sup> :

<sup>1</sup> – كلما زادت مساحة السفينة زادت قدرتها التحميلية ، أي تكون حمولتها أكبر .

<sup>2</sup> – أنظر : اتفاقية حمولة السفن ، المادة 6 ( تحديد الحمولات ) ، والمرفق 01 من بروتوكول 1988 المعدل لاتفاقية خطوط التحميل 1966 : قواعد تحديد خطوط الشحن ( من اللائحة 1 إلى 9 ) ، شروط تعيين العائم ( من اللائحة 10 إلى 26 ) ، عوائم السفن ( من اللائحة 27 إلى 40 ) ، المتطلبات الخاصة للسفن التي عينت لها عوائم للشحنات الخشبية ( من اللائحة 41 إلى 45 ) .

<sup>3</sup> – في هذا المعنى : أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، عدد مارس 2007 ، ص 6 .

<sup>4</sup> – اللائحة 2 الملحق 1 : لوائح تحديد خطوط التحميل ، والتي ورد نصها كما يلي :

" 1 – تعيين للسفن ذات وسائل الدفع الميكانيكية للمواعين أو الصنادل أو السفن الأخرى غير المزودة بوسائل مستقلة للدفع عوائم وفقا لأحكام اللوائح من 1 إلى 40 ضمنا من هذا المرفق . =

أ – السفن المجهزة بوسائل الدفع الميكانيكية بما في ذلك السفن الجديدة وسفن الممدودة صوابها والمراكب عالية السرعة المستوفية لمتطلبات مدونة 2000 المعتمدة بالقرار (MSC97(73)

ب – للسفن الناقلة لشحنات سطحية خشبية .

ج – السفن المزودة بأشعة ، سواء كانت الأشعة وسيلة وحيدة للإبحار أو وسيلة تكميلية للدفع الآلي

وفي هذا الصدد أسند المشرع مهام التحقق من خطوط التحميل واحترام قواعد الاتزان ، بالنسبة للسفن التجارية الوطنية بما في ذلك سفن الصيد البحري ، لشركات التصنيف العالمية المتخصصة في مجال القياس البحرية ، ومنها على الخصوص ؛ بيرو فيريتاس ( Bureau Veritas ) ، لويديز ريجستر أوف شيبينغ ( Loyd's Register of Shipping ) ، أميركان بيرو أوف شيبينغ ( American Bureau of Shipping ) ، نيبون كايجي كيوكاي ( Nippon Kaiji Kyokai ) ، ريجيسترو إيطاليانو نوفالي ( Registro Italiano Navali ) ، جيرمانشر لويد ( Germansher Lloyd ) ، ديت نورسك فيريتاس ( Det Norske Veritas ) ، ليود أوف شيبينغ ( Lloyd of Shipping )<sup>1</sup> .

2 – يجوز أن تعين للسفن المحملة بشحنات سطحية خشبية عوائم لنقل الأخشاب وفقا لأحكام اللوائح من 41 إلى 45 ضمنا من هذا المرفق ، وذلك إضافة إلى العوائم المعروضة في الفقرة 1 من هذه اللائحة .

3 – تعين للسفن المصممة لحمل أشعة ، سواء كانت هذه الأشعة الوسيلة الوحيدة أم وسيلة تكميلية ، ولزوارق القطر عوائم وفقا لأحكام اللوائح من 1 إلى 40 ضمنا من هذا المرفق ، ويمكن اشتراط عوائم إضافية طبقا لما تقرره الإدارة .

4 – تعين للسفن المصنوعة من الأخشاب ، أو من مواد مركبة ، أو من مواد أخرى أجازت الإدارة استخدامها ، وللسفن ذات السمات البنائية التي تجعل من تطبيق أحكام هذا المرفق أمرا غير معقول أو ممكن ، عوائم طبقا لما تقرره الإدارة .

5 – تطبق اللوائح من 10 إلى 26 ضمنا من هذا المرفق على كل سفينة عين لها عائم أدنى ، ويجوز منح تساهلات من هذه المتطلبات إلى سفينة عين لها عائم يفوق العائم الأدنى بشرط أن تكون الإدارة راضية عن ظروف السلامة الموفرة ."

<sup>1</sup> – قرار وزير النقل مؤرخ في 19 سبتمبر 1977 يتضمن الاعتراف بشركة تصنيف في مجال القياس البحرية ، جريدة رسمية مؤرخة في 03 يناير 1978 ، عدد 01 ، ص 14 ، وقرار وزير النقل مؤرخ في 22 أكتوبر 1977 بشركة ( نفس الجريدة والصفحة والعدد ) ، المادة الأولى في كل منهما ، وأيضا : قرار وزاري مشترك بين وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية ووزارة النقل ، مؤرخ في 27 يناير 2004 ، يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لسفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد وسفن الصيد المستأجرة ، جريدة رسمية صادرة في 14 أبريل 2004 ، العدد 52 ، المادة الثانية .

وبشأن الشروط التي تكون محل اعتبار لتعيين خطوط تحميل السفينة وتوازنها الأمن ؛ فنجزها في العناصر التالية<sup>1</sup>:

- أ – أن تكون الأبواب المنافذ ومساقط ومواسير التهوية وأغطية إغلاق المنافذ العنبرية مصنوعة من مادة مماثلة متينة ، وأن تكون كاتمة للماء ، ومثبتة على الإنشاءات العلوية وسطح العائم كل بما يناسبه
- ب – أن تكون مواسير صرف المياه وتجهيزاتها مصنوعة من مادة قوية ومثبتة جيدا لحمايتها من الصدمات العرضية والوصول إليها بسهولة في نفس الوقت .
- ج – أن يكون المقطع الأدنى لمقطع التصريف على كل جانب من جانبي السفينة ، والحواف السفلى لمنافذ التصريف على مستوى السطح أو قريبة منه قدر المستطاع .
- د – التحقق من أن الهيكل وتركيبات المنافذ والمخارج والمصارف الصحية لا تسبب دخول الماء إلى السفينة ، وتجهيزها بصمام أو أكثر قابل للفصل ويمكن التحكم بها من فوق سطح العائم .
- هـ – يجب غرف المعيشة وأماكن العمل على مخارج للطوارئ وسلام للنجاة وبلوغ مواضع مأمونة .
- و – اتخاذ ترتيبات تتيح قياس عمق الأماكن التي تحتوي على سوائل أو الأماكن التي يصعب الوصول إليها في جميع الأوقات ، كمواسير قياس الأعماق أو أجهزة مؤشرات قياس مستوى السوائل .

#### الفرع الرابع : حسابات الاتزان وخطوط التحميل

أوجدت اتفاقيتي حمولة السفن 1969 وخطوط الشحن 1966 قواعد رياضية تضبط حسابات خطوط الشحن والاتزان الأمن للسفينة ، ومن ذلك طرق حساب الحمولة الصافية والحمولة القائمة للسفينة الواردة في اللائحتين الثالثة والرابعة على التوالي من الاتفاقية الأولى<sup>2</sup> ، وكذلك كفاءات حساب عائم السفينة الصيفي أو الشتوي حسب الحالة الواردة في اللائحتين 27 و28 من الاتفاقية الثانية<sup>3</sup> ، وغير ذلك من القواعد التقنية التي لا تعنينا من الناحية القانونية إلا من جهة التقيد بها باعتبارها جزء من

<sup>1</sup> – أنظر : المرفق 1 من اتفاقية خطوط الشحن 1966 في صيغتها المعدلة ؛ على سبيل المثال : اللائحة 11 (الفواصل الإنشائية عند أطراف الإنشاءات العلوية ، اللائحة 12 (الأبواب) ، اللائحة 15 (المنافذ العنبرية المغلقة بأغطية نقالة والمحكم سدها) ، اللائحة 22 (البوابع والمداخل والمصارف) ، وكذلك أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، عدد مارس 2007 ، ص 7 .

<sup>2</sup> – الملحق 1 : لوائح تحديد الحمولات القائمة والصافية للسفن .

<sup>3</sup> – الملحق 1 : لوائح تحديد خطوط التحميل .

اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار، ومن ثم نتطرق لنماذج من القواعد الرياضية الموحدة التي تتعلق بحسابات الاتزان وخطوط التحميل كدليل على أهميتها وارتباطها بالأحكام القانونية ، وذلك في العنصرين المواليين :

#### أولا : حساب عائم السفينة

عرفت اتفاقية خطوط الشحن 66 ( *ILL/66* ) في اللائحة 3 الفقرة الثامنة ؛ عائم السفينة بأنه المسافة المقاسة عموديا وباتجاه الأسفل عند منتصف السفينة والممتدة من الحافة العليا لخط السطح إلى الحافة العليا لخط التحميل المعني ، كما قسمت السفن إلى طرازين "A" و "B" ، حيث تعتبر السفينة من الطراز "A" إذا صممت لنقل شحنات من السوائل السائبة فقط ، أو كان فيها السطح المكشوف متكاملا إلى درجة كبيرة وليس بها سوى منافذ صغيرة تؤدي إلى حجيرات للبضائع ؛ مغلقة بأغطية مزودة بحشايا سدودة للماء مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ، ويكون فيها مستوى نفاذية حجيرات البضائع المحملة منخفضا ، أما سفن الطراز "B" فهي التي لا تقع في نطاق الأحكام الطراز "A"<sup>1</sup> .

وكمبدأ عام ؛ يعين للسفن من الطراز "A" والطراز "B" عائما ، يحسب انطلاقا من العائم الصيفي الذي يجب أن لا يقل عن العائم المبين في الجدول 1.28 والجدول 2.28 على الترتيب ، حيث تضمنت الاتفاقية في نفس اللائحة جداول تصنف قيمة زيادات العائم بالمليمتر بالنسبة لسفن كل طراز حسب طولها ، باستثناء حالات محددة يتم فيها تعيين عائم سفن طراز معين من الجدول المخصص لسفن الطراز الآخر ، وكذا تولي الإدارة تحديد عوائم السفن التي لم تحصى الجداول طولها ، وحالات تصحيح حسابات العائم المنصوص عليها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> – اللائحتين 1 و2 من الملحق 1 : لوائح تحديد خطوط التحميل .

<sup>2</sup> – أنظر اللائحة 28 ؛ على سبيل المثال الجدول 1.28 المتضمن عوائم السفن من الطراز "A" ( يبدأ حساب الطول من 24 متر فما دون ويقابله زيادة عائم تساوي 200 مليمتر وينتهي عند طول 365 متر ويقابله 3433 مليمتر) ، والجدول 2.28 المتضمن عوائم السفن من الطراز "B" ( يبدأ حساب الطول من 24 متر فما دون ويقابله زيادة عائم تساوي 200 مليمتر وينتهي عند طول 365 متر ويقابله 5303 مليمتر) ، وأيضا الجدول 1.27 في اللائحة 27 يتعلق بزيادات العوائم على العوائم الجدولية للسفن من الطراز "B" بالنسبة للسفن ذات الأغذية العنبرية التي تستوفي اللائحة 15 باستثناء الفقرة 6 ( يبدأ حساب الطول من 108 متر فما دون ويقابله زيادة عائم تساوي 50 مليمتر وينتهي عند طول 200 متر ويقابله 358 مليمتر) ، والفقرات 6 ، 7 ، 8 من اللائحة 27 بشأن تعيين سفن الطراز "B" وفقا للجدول 2.28 ، وتكفل الإدارة بتعيين عائم سفن الطراز "B" التي يفوق طولها 200 متر ، وكذلك حالات التصحيح التالية : عوائم السفن (لائحة=

وعليه فبتحديد خط الغاطس الصيفي ( $S$  أو  $E$ ) المعتبر كأساس يمكن إيجاد العائم الفصلي (الموسمي) المراد معرفته ، وذلك على النحو الآتي<sup>1</sup> :

أ - في السفن التي يبلغ طولها أكثر من 100 متر ( 328 قدم )

- الفرق في الغاطس = غاطس الصيف  $(S/E) \times \frac{1}{48}$  إذا كان الغاطس بالمتر

- الفرق في الغاطس = غاطس الصيف  $\times \frac{1}{4}$  إذا كان الغاطس بالقدم

- غاطس الصيف + الفرق في الغاطس = الغاطس الاستوائي ( $T$ ) بالمتر أو بالقدم حسب الوحدة المستعملة .

- غاطس الصيف - الفرق في الغاطس = الغاطس الشتوي ( $W/H$ ) بالمتر أو بالقدم حسب الوحدة المستعملة .

- خط الشحن في المياه العذبة ( الصيفي ) = سماح المياه العذبة ( $FWA$ )<sup>2</sup> + الغاطس الصيفي

- خط الشحن في المياه العذبة الاستوائي = سماح المياه العذبة + الغاطس الصيفي

سماح المياه العذبة : هو المسافة الرأسية من خط الشحن الصيفي حتى خط الشحن للمياه العذبة ، ويمكن حسابها بقسمة الإزاحة على 4 أو 40 مضروبة في الطن للسنتيمتر غاطس وفق المعادلة التالية :

$$X = \frac{\Delta}{TPCx40} \text{ أو } X = \frac{\Delta}{4}$$

حيث :  $\Delta$  تمثل الإزاحة ،  $TPC$  الطن للسنتيمتر غاطس

ب - في السفن التي يقل طولها عن 100 متر : تطبق نفس القواعد السابقة ، ويضاف إلى ذلك أن

المسافة الرأسية بين خط الشحن الشتوي حتى خط شمال الأطلنطي تساوي 5 سنتيمتر ، ومن ثم :

غاطس شتاء شمال الأطلنطي ( $WNA$ ) = الغاطس الشتوي ( $W/H$ ) - 5 سنتيمتر

29) والمعامل الحجمي (لائحة 30) ، العمق (لائحة 31) ، موقع خط السطح (لائحة 32) ، تجويف سطح العائم (لائحة 32-1) .

<sup>1</sup> - أنظر : اللوائح من 40 إلى 50 من اتفاقية خطوط الشحن 1966 ، وكذا : ربان مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ، ص 67 .

<sup>2</sup> - Fresh Water Allowance .



ج – سفن الخشب التي يفوق طولها 100 متر : يكون غاطس شتاء شحن الخشب لشمال الأطلسي (LWNA) في نفس مستوى الغاطس الشتوي (WH) .

ويحسب سماح المياه العذبة (x) بنفس الطريقة السابقة بالمتر أو بالقدم حسب الوحدة المستعملة ، غير أن  $\Delta$  تمثل الإزاحة حتى خط (LS) ، علما بأن (LS) تعني الغاطس الصيفي لشحن الخشب أما المسافة من خط الشحن الصيفي للخشب إلى خط شحن الشتاء للخشب فتساوي  $\frac{LS}{36}$

د – سفن الخشب التي يقل طولها عن 100 متر : يكون خط (LWNA) في نفس مستوى خط (WNA) المسافة من خط الشحن الصيفي للخشب إلى خط شحن الشتاء للخشب فتساوي  $\frac{LS}{36}$

هـ – السفن الشراعية لا تحمل كل خطوط الشحن وإنما تحمل خط السطح والقرص وخط في منتصف القرص وخط شحن الماء العذب وخط شحن (WNA) فقط ، بينما يكون في المنتصف خط شحن الصيف والشتاء معا .

#### ثانيا : حساب حمولة السفينة

يختلف حساب حمولة السفينة بحسب نوع الحمولة ، كما يلي<sup>1</sup> :

#### 01 – الحمولة الكلية أو الحمولة القائمة (KIV/GT) :

هي حاصل جداء الحجم الكلي لجميع الفراغات (ح أو V) في معامل (ك<sub>1</sub> أو KI) ، وتحسب وفق المعادلة التالية :

(GT= KI×V) أو (ح ق = ك<sub>1</sub> × ح) ، حيث أن : ح أو V : هي الحجم الكلي للفراغات المحصورة للسفينة بالمتر المكعب ، كما أن ك<sub>1</sub> أو KI = 0,2 + 0,02 لو ح<sub>10</sub> .

#### 02 – الحمولة الصافية (ح ص أو NT) :

هي مجموع حجم كل فراغات البضائع ، حيث لا يجب أن تقل عن 0.30 من ح ك أو ح ق (GT) ولا يدخل في حساب الحمولة الصافية الفراغات المحصورة المخصصة لنقل البضائع التي تفرغ من

<sup>1</sup> – اللوائح 2 ، 3 ، 4 من الملحق 1 : لوائح تحديد الحمولات القائمة والصافية للسفن ، وكذلك : ربان مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ، ص 11 ، 12.

السفينة ؛ شريطة أن تدخل في حساب الحمولة الكلية ، حيث تحسب الحمولة الصافية وفق المعادلة التالية<sup>1</sup>:

$$NT = K_2 Vc + \left(\frac{4d}{3d}\right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10}\right) \text{ أو } \left(\frac{2N}{10} + N\right) \text{ك} + 2 \left(\frac{\text{ك}^4}{\text{ع}^3}\right) \times \text{ح س} = \text{ح ص} = 2 \text{ك} \text{ ح س} \times \left(\frac{\text{ك}^4}{\text{ع}^3}\right) + 2$$

ح ص / (NT) : وحدتها الحسابية المتر المكعب

المعامل  $\left(\frac{4d}{3d}\right)^2$  لا يكون أكبر من الوحدة أي الواحد الصحيح

ك2 ح س  $\times \left(\frac{\text{ك}^4}{\text{ع}^3}\right) + 2$  أو  $K_2 Vc + \left(\frac{4d}{3d}\right)^2$  : لا يجب أن تقل عن 0.30 من ح ك أو ح ق (GT)

ك2 أو  $K_2 = 0,2 + 0,02$  لو  $10 \text{ ح ص}$  .

$$K_3 \text{ أو } 3 \text{ك} = \frac{10000 + \text{ح ك}}{10000} \times 1,25$$

d4 أو غ : أقصى غاطس عند منتصف السفينة (بالمتر)

d3 أو ع : أقصى العمق الداخلي بمنتصف السفينة (بالمتر)

(N1 أو N1) : عدد الركاب في الكبائن أو القمرات عدد الأسرة لا يزيد عن ثمانية أي لا تتسع لأكثر من ثمانية ركاب .

(N2 أو N2) : عدد الركاب الآخرين .

N1+N2 = مجموع الركاب المدون بشهادة الركاب ، إلا أنه إذا كان N1+N2 أقل من 13 راكبا ؛ اعتبر المجموع يساوي الصفر (0).

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري نص في المرسوم التنفيذي 159/99 على طريقة حساب سعة السفينة لتطبيق إتاوة الحمولة المتجانسة على المكوث المطول للبوخر في الموانئ ، حيث تساوي هذه الأخيرة حاصل جداء ثلاثة عوامل : طول الباخرة فائق الحد في عرضها فائق الحد في غاطس الماء صيفا ، وذلك وفق المعادلة التالية : س = (ط × ع × غ م)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> — تعتمد هذه الفراغات بواسطة علامة مستديمة تتكون من الحرفين CC وتعني باللغة الإنجليزية Cargo Compartment أي فراغ البضائع ، على أن توضع هذه العلامات في مكان واضح مرئي وأن لا يقل ارتفاع حروفها عن مائة (100) ميليمتر (أربعة بوصات).

<sup>2</sup> — المرسوم التنفيذي 159/99 مؤرخ في 20 يوليو 1999 يحدد كفاءات تطبيق إتاوة الحمولة المتجانسة على المكوث المطول للبوخر في الموانئ ، جريدة رسمية مؤرخة في 25 يوليو 1999، عدد 49 ، ص 30 ، المادة الخامسة .

### المطلب الثالث : اشتراطات استخدام وصحة البحارة

فرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أي دولة ممارسة ولايتها الفعلية ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها في عدة أمور منها : تعيين الطواقم المؤهلة لتشغيل السفن ، وضمانات تحسين أحوال العمال المهنية ، مع الأخذ بعين الاعتبار الممارسات والصكوك الدولية السارية ، حيث تعتبر اتفاقية مستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر (STCW) المعدلة من أهم الصكوك الدولية المنظمة لتأهيل رجال البحر إضافة إلى ما اعتمده منظمة العمل الدولية من اتفاقيات وتوصيات ... لتحسين وترقية العمل البحري<sup>1</sup> .

### الفرع الأول : احترام مبدأ التأهيل النوعي للمستخدمين البحريين

إن إدراك المسؤولين عن تحقيق السلامة والأمن البحريين والقيام بواجباتهم على أكمل وجه يتوقف ما تلقوه من تكوين بحري في هذا المجال ، وفي هذا الصدد ركزت اتفاقية (STCW) المعدلة على ضمان التأهيل النوعي لأطقم السفن كل حسب تخصصه والمهام المسندة إليه ، وحثت شركات التشغيل على تدريب المستخدمين وتدعيم مؤهلاتهم في مجال الأمن والسلامة البحريين ، حيث أسست ثلاثة محددات

---

<sup>1</sup> — ورد نص المادة 94 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ؛ كما يلي : واجبات دولة العلم : 1 — ... 3 — تتخذ كل دولة بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار فيما يتعلق بعدة أمور منها :  
أ — بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار  
ب — تكوين طواقم السفن ، وشروط العمل الخاصة بهم وتدريبهم ، أخذاً في الاعتبار الشروط الدولية المنطبقة  
ج — استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات  
4 — تتضمن هذه التدابير ما يكون ضرورياً لتأمين : أ — ... وأن تحمل السفينة من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائماً لسلامة ملاحتها  
ب — أن تكون السفينة في عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة ، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية ، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتها  
ج — أن يكون الربان والضباط وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة في ما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار ... ومنع التلوث .. والاتصالات وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة .

رئيسية يتمحور عليها أي تأهيل أو تكوين بحري ؛ وهي التعليم والتدريب والتقييم ، دون إهمال إدراج متطلبات التطور التكنولوجي البحري والتنسيق مع الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة<sup>1</sup>.

وباعتبار شرط التأهيل من أهم شروط ممارسة المهن البحرية ، وضعت اتفاقية (STCW) حدودا دنيا من المعارف العلمية يفترض أن يحصلها أي طالب للعمل البحري ؛ ضمنها في مدونة ملحقة بالأصل وردت على شكل قواعد مستقلة تتناول كل واحدة منها حدا أدنى من التأهيل للحصول على شهادة تثبت رتبة معينة لممارسة وظيفة تطابقها ، كشهادات ربانة وضباط أوائل للسفن ذات 200 طن حمولة كلية مسجلة أو أكثر<sup>2</sup> ، وشهادات الضباط المسؤولين عن النوبة الملاحية وربانة السفن أقل من 200 طن حمولة كلية مسجلة<sup>3</sup> ، وشهادات الضباط المسؤولين عن النوبة الملاحية على السفن ذات حمولة تعادل أو تفوق 200 طن حمولة كلية مسجلة<sup>4</sup> ، وشهادات المهندسين الأوائل والمهندسين الثانوي للسفن المجهزة بماكينات دفع رئيسية ذات قوة دفع تعادل أو تفوق 3000 كيلو وات<sup>5</sup> ، وشهادات التدريب لضباط راديو السفينة<sup>6</sup> ، وشهادات المهندسين الأوائل والمهندسين الثانوي للسفن المجهزة بماكينات دفع رئيسية ذات قوة دفع بين 750 و 3000 كيلو وات<sup>7</sup> ، وشهادات التدريب لعمال تشغيل التلفون اللاسلكي<sup>8</sup> ، وشهادات الخبرة في قوارب النجاة<sup>9</sup>.

ومن جهتها شكلت تلك القواعد مصدرا للتشريع الداخلي ، استمدت منه الأحكام المطابقة للعمل في ميادين الملاحة التجارية والنزهة والصيد...، حيث حددت المواد 386 إلى 393 قانون بحري القواعد الأساسية لممارسة مهنة البحار كشرط اللياقة البدنية والحد التعليمي الأدنى والجنسية... ، بينما اعتنى التنظيم بالتفصيلات الخاصة بالتكوين وأصناف الشهادات البحرية ، على غرار المرسوم

<sup>1</sup> - أكدت الاتفاقيات الأخرى لسلامة الأرواح ذات المعنى ، كاتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (MLC) في الباب الأول .

<sup>2</sup> - ملحق القاعدة 2/2 .

<sup>3</sup> - ملحق القاعدة 3/2 .

<sup>4</sup> - ملحق القاعدة 4/2 .

<sup>5</sup> - ملحق القاعدة 2/3 .

<sup>6</sup> - ملحق القاعدة 1/4 .

<sup>7</sup> - ملحق القاعدة 3/3 .

<sup>8</sup> - ملحق القاعدة 3/4 .

<sup>9</sup> - ملحق القاعدة 1/6 .

التنفيذي 108/16 المؤرخ في 21 مارس 2016 ، المحدد لشروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية<sup>1</sup> ، والذي حل محل المرسوم التنفيذي 143/ 02 المتعلق بذات الشأن<sup>2</sup> ، مع إبقاء العمل بالنصوص التطبيقية لهذا الأخير إلى أن غاية صدور نصوص تطبيقية جديدة<sup>3</sup> ، وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 235/15 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 166/90 ، المؤرخ في 02 يونيو سنة 1990 ، والمتضمن للقانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين والتدريب البحريين<sup>4</sup> ، بالإضافة إلى تشريعات أخرى<sup>5</sup> .

وفي هذا الإطار ؛ يلزم المرسوم التنفيذي 108/16 كل من يمارس مهام القيادة والضباط على متن السفن بحيازة شهادات الكفاءة المبينة في المادة الثالثة منه ، باستثناء مهام القيادة على متن القوارب

<sup>1</sup> – الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 03 أبريل 2016 ، العدد 21 ، ص 6 ( الملحق 4 من الرسالة ).  
<sup>2</sup> – المرسوم التنفيذي 143/ 02 ، مؤرخ في 16 أبريل 2002 ، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 24 أبريل 2002 ، العدد 29 ، ص 4 .  
<sup>3</sup> – المادة 106 ، 105 من المرسوم التنفيذي 108/16 السالف الذكر ( الملحق 4 من الرسالة ) ، ومن بين النصوص التنظيمية التي تبقى سارية نذكر : المرسوم التنفيذي 338/ 02 مؤرخ في 26 أكتوبر 2000 ، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما ، الجريدة الرسمية الصادرة في 31 أكتوبر 2000 ، العدد 64 ، ص 30 ، والقرار الوزاري المؤرخ في 20 مارس 2014 ، يحدد شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية وكيفية ، صادر عن وزارة النقل ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 أوت 2014 ، العدد 49 ، ص 31 ، والقرار الوزاري المؤرخ 26 مارس 2006 ، يحدد نظام الدراسات من أجل الحصول على شهادة ملاح بحري ، صادر عن وزارة النقل ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 ماي 2006 ، العدد 30 ، ص 11 ، وأربعة قرارات وزارية مشتركة بين وزارة الصيد البحري وتربية المائيات ووزارة النقل ، مؤرخة في 05 نوفمبر 2007 ، تحدد على التوالي شروط الالتحاق وبرنامج ونظام الدراسات للحصول على : شهادة تقني سامي في الصيد ، وشهادة تقني في الصيد البحري ، وشهادة بحار مؤهل في الصيد البحري ، وشهادة الأهلية في الصيد البحري ، الجريدة الرسمية الصادرة في 30 ديسمبر 2007 ، عدد 81 ، صفحات 18 ، 20 ، 21 ، 23 ، علما بأن القرار الأول منها معدل بالقرار الوزاري المشترك الصادر في 14 سبتمبر 2011 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 25 مارس 2012 ، عدد 17 ، ص 32 .  
<sup>4</sup> – المرسوم التنفيذي 166/90 ، المؤرخ في 02 يونيو 1990 ، يتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين والتدريب البحريين ، الجريدة الرسمية الصادرة في 06 يونيو 1990 ، عدد 23 ، ص 778 ، معدل ومتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 235/15 مؤرخ في 05 أوت 2015 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 09 سبتمبر 2015 ، عدد 48 ، ص 09 .

<sup>5</sup> – أنظر على سبيل المثال : المرسوم التنفيذي 167/90 المؤرخ في 02 يونيو 1990 والمتضمن تحويل مدرسة التكوين التقني لصيادي البحر في بجاية ونقل الوصاية عليها ، والمرسوم التنفيذي 168/90 المؤرخ في 02 يونيو 1990 والمتضمن تحويل مدرسة التكوين التقني لصيادي البحر في مستغانم ونقل الوصاية عليها.

غير المزودة بمحرك والتي تقل حمولتها الإجمالية عن ستة (6) أطنان ، وكذا مهام القيادة الممارسة على متن نقلات المحروقات والمواد الخطرة والتي تخضع لشروط إضافية أكثر صرامة ، كما يوجب على المترشحين لنيل الشهادات البحرية أن يكونوا قد تابعوا تكويننا في مجال السلامة البحرية ويضيف بالنسبة للمترشحين لقيادة السفن ذات الحمولة وسفن الرحلات الدولية شرط حيازة شهادة في مجال الاتصالات البحرية في إطار النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر (GMDSS)<sup>1</sup> .

وقد اختص القرار الوزاري المؤرخ في 20 مارس 2014 ، بتحديد شروط وكيفيات تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية ، حيث أوجب أن يكون من بين وثائق ملف مشاركة المترشح لامتحانات المهنية ؛ نسخة مصادقا عليها لشهادات الكفاءة وشهادات الأمن ، وكذا سجل التكوين على متن السفينة ، وشهادة اللياقة البدنية ، كما تنظم الامتحانات وتشرف عليها لجان مختصة ، حيث تتنوع الامتحانات إلى شفوية وكتابية وتطبيقية في عدة مواد حسب نوع الشهادة ، ولا يقبل المترشحون الحائزون على معدل عام أقل من 20/10 مع اعتبار علامة 20/08 علامة اقصائية بالنسبة لمعدل كل مادة<sup>2</sup> .

وعليه ، ننوه بإدراج العلوم المتعلقة بالسلامة والأمن البحريين ضمن المواد العلمية المفترض أن يتلقاها المستخدمون البحريين<sup>3</sup> ، ومن ثم مواكبة هيئات التكوين البحري الوطنية لما تصدره المنظمة البحرية الدولية من مناهج تعليمية نمطية (IMO Model Course) موجهة للأكاديميات البحرية ، حيث يمكننا في هذا الصدد الاستشهاد بالأمثلة التالية :

<sup>1</sup> – المواد 5 ، 6 ، 8 ، 11 من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق ( الملحق 4 من الرسالة ) ، وللمقابلة يمكن الاطلاع مثلا على المادة 91 من المرسوم التنفيذي 143/ 02 الملغى ، حيث تنص بأنه : " يجب على رجال البحر قبل تعيينهم على متن السفن الحاملة الراية الجزائرية ، مزاولة تكوينات تكميلية والحيازة على شهادات و/أو شهادات تأهيل في مجال الأمن البحري والوقاية من التلوث البحري .

<sup>2</sup> – المواد 3 ، 8 ، 10 ، 11 ، 20 من القرار الوزاري المؤرخ في 20 مارس 2014 ، يحدد شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية وكيفياته ، مرجع سابق

<sup>3</sup> – نشيد كذلك بإتاحة المشرع لعدة هيئات بالمشاركة في تكوين المستخدمين البحريين ، كمشاركة الوكالة الوطنية للذبذبات في تكوين متعاملي محطات البواخر في مؤسسات التكوين المتخصصة ، مشار إلى ذلك في : الفقرة 13 في المادة 3 من المرسوم التنفيذي 327/15 ، مؤرخ في 22 ديسمبر 2015 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي 97/02 مؤرخ في 02 مارس 2002 ، والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للذبذبات ، مرجع سابق .

— تكوين ربانة وضباط أوائل للسفن ذات 200 طن حمولة كلية مسجلة أو أكثر: يشترط أن يتمكن الطالب من معرفة المبادئ الأساسية حول الملاحة وتحديد الموقع ، وأعمال النوبات والرادار والبوصلات والإرصاد الجوية وعلم المحيطات ومناورات السفينة وقيادتها وبناء السفن وحصر العطب وتشغيل محركات السفينة وتداول البضائع وتثبيتها ومعدات الوقاية من الحرائق ومكافحته وإجراءات الطوارئ والرعاية الطبية وتشريعات سلامة الأرواح في البحار وحماية البيئة القانون البحري وإنقاذ الأرواح ...<sup>1</sup>.

— تكوين ملاح بحري : تقدر مدة الدراسة بسنة واحدة ، منها سبعة (07) أشهر كتخصص في إحدى الشعبتين ؛ شعبة السطح أو شعبة الماكينات ، تسبقها فترة تكوين مشتركة أي جذع مشترك تدوم خمسة (05) أشهر ما يعادل 532 ساعة ، منها 48 ساعة في مادة المدونة الدولية للأمن البحري و72 ساعة في مادة السلامة / الأمن البحري<sup>2</sup> .

— تكوين بحار مؤهل في الصيد البحري : تدوم فترة التكوين سنة واحدة ، بما يعادل دراسة حجم ساعي يساوي 900 ساعة ، منها 30 ساعة مادة الأمن البحري ، ومثلها لقواعد الصحة والإغاثة<sup>3</sup> .

— تكوين شهادة الأهلية في الصيد البحري : تدوم فترة التكوين سداسيين (2) ، بما يعادل دراسة حجم ساعي يساوي 780 ساعة ، منها 30 ساعة مادة الأمن البحري ، ومثلها لقواعد الصحة والإغاثة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> — ملحق القاعدة 2/2 من اتفاقية (STCW) .

<sup>2</sup> — قرار مؤرخ 26 مارس 2006 ، يحدد نظام الدراسات من أجل الحصول على شهادة ملاح بحري ، مصدر سابق ، المادتين 6 و7 ، الملحقين الأول والثاني المرفقين به .

<sup>3</sup> — قرار وزاري مشترك مؤرخ في 05 نوفمبر 2007 ، تحدد شروط الالتحاق وبرنامج ونظام الدراسات للحصول على شهادة بحار مؤهل في الصيد البحري ، مرجع سابق ، المادة 4 والملحق المرفق به .

<sup>4</sup> — قرار وزاري مشترك مؤرخ في 05 نوفمبر 2007 ، تحدد شروط الالتحاق وبرنامج ونظام الدراسات للحصول على شهادة الأهلية في الصيد البحري ، مرجع سابق ، المادة 4 والملحق المرفق به .

الفرع الثاني : احترام مبدأ الكفاية العددية من عمال البحر

تحتاج المنشآت المينائية والسفن إلى عدد أدنى من المستخدمين يضمن تسييرها واستغلالها على النحو المعدة له ، ويتأكد هذا الاحتياج في المنشآت الكبرى والسفن ذات الحمولة المعتبرة ( 500 طن فأكثر) كوسائط قاعدية لتتقل الأشخاص والبضائع من وإلى الدول ، ومن هذه الزاوية تركّز الجهد التشريعي الدولي والوطني .

أولا : على المستوى الدولي

اتفقت اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار واتفاقيات العمل البحري ذات العلاقة على مبدأ تزويد السفن بالأطقم الكافية كمعيار للسلامة ، حيث ركز الفصل V من اتفاقية SOLAS/74 في الفقرة الثانية من اللائحة 14 ، على أن تحدد الإدارات البحرية التطبيق الآمن الأدنى للسفن ، بإتباع إجراءات شفافة تأخذ في الاعتبار إرشادات المنظمة البحرية الدولية<sup>1</sup> .

فعلى سبيل المثال ؛ أكدت الاتفاقية رقم (180) حول ساعات العمل البحري وتزويد السفن بالأطقم لسنة 1996 على ضرورة تزويد السفن الخاضعة للاتفاقية بالأطقم الكافية والمؤهلة لضمان سلامتها وألقت على عاتق ملاك السفن المسؤولية بذلك<sup>2</sup> ، بينما ذهبت الاتفاقية رقم (147) حول المعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية لسنة 1976 المعدلة ؛ إلى تحميل دولة العلم مسؤولية تزويد السفن بالأعداد الكافية والمؤهلة من الأطقم وسن التشريعات المتعلقة بمعايير السلامة وممارسة الرقابة على السفن المسجلة لديها<sup>3</sup> .

في حين انعكست المقاربة الأمنية على أحكام اتفاقية العمل البحري (MLC) لسنة 2006 ، حيث أكدت على ضرورة أن تلي دولة العلم عند تحديد مستويات تزويد السفن بالأطقم الكافية والمؤهلة الاعتبار الواجب للأمن في جميع الظروف ؛ بما يضمن تشغيل السفينة بشكل سليم وفعال ومأمون<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> – أنظر تعديلات 2012 المذكورة معتمدة بالقرار A325/90 ، وأيضا على سبيل المثال ؛ مبادئ التطبيق الآمن المعتمد بالقرار A1047(27) .

<sup>2</sup> – المادة 11 الفقرة 1 .

<sup>3</sup> – المادة 2 ، الفقرة ب ، الفقرة الفرعية 1 .

<sup>4</sup> – اللائحة 2 – 7 .



ثانيا : على المستوى الوطني

ربط القانون البحري في المادتين 410 ، 428 تحقيق سلامة الأرواح في البحار والصحة والأمن على متن السفن بوجوب تزويد كل سفينة طاقم كفاء وبعدهد كاف ومؤهل ، وحمل مجهز السفينة المسؤولية المباشرة عن ذلك ، كما فرض المشرع – في المرسوم التنفيذي 02/02 – على السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن أن تجهز بعدد إضافي من البحارة لضمان أمنها ، وذلك حسب تصنيف السفينة ( آلية / عادية ) وحمولتها ووظيفتها ونوع الملاحة التي تقوم بها ، حيث لا يمكن أن يقل عدد البحارة الذين يضمنون أمن السفينة عن العدد المعين ، مع قابلية تعديله في حال تغيير أحد المعايير المذكورة أو تطبيق قواعد دولية جديدة<sup>1</sup> .

ويتم معرفة العدد الأدنى من البحارة لضمان أمن كل سفينة معنية ؛ بالرجوع إلى جداول أوردها المرسوم المذكور كمرافات ( ملحقين ) ، مع العلم أن المرسوم التنفيذي 02/02 لا يعني إلا السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن .

فبالنسبة للسفن ؛ صنفت إلى أربعة (4) أصناف وهي السفن الناقلة للبضائع العامة ، والسفن الناقلة للمحروقات في المرفق الأول ، والسفن الناقلة للغاز والمواد الكيميائية ، والسفن الناقلة للمسافرين في المرفق الثاني ، حيث أن كل صنف إما أن يمارس ملاحه محدوده وإما ملاحه غير محدوده ؛ ما عدا سفن نقل المسافرين المعنيه فهي التي تمارس الملاحه غير المحدوده فقط ، كما ميز بين أنواع السفن بحسب الحمولة ؛ فوزع سفن نقل البضائع العامة الممارسه للملاحه المحدوده إلى مجموعتين ؛ الأولى ذات حمولة أقل من 3000 طن ، والثانية من هذه الأخيرة فما فوق ، وهكذا مع كل نوع إلا أنه أوجد مجموعه ثالثة بعد حصر حمولة سفن المجموعه الثانية بين 3000 طن و6000 طن ، وهذا بالنسبة لسفن نقل المحروقات التي تمارس الملاحه غير المحدوده وسفن نقل الغاز والكيماويات بصرف النظر عن نوع ملاحتها ، ثم قسم كل نوع إلى سفن آليه وسفن عادية فيحصل لدينا أن مجموع أنواع السفن المعنيه يساوي أربعة وثلاثين (34) نوعا .

<sup>1</sup> – المرسوم التنفيذي رقم 02/ 02 مؤرخ في 06 يناير 2002 ، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 06 يناير 2002 ، العدد 01 ، ص 21 ، المادة 6 .



والملاحظ أن المشرع لم يوضح رتبة الربانيين المطلوبين ، أي ربان أول أو ثاني ، وكذلك رتبة مستخدمي التنفيذ ، هل تكون من المجموعة الثانية أم المجموعة الرابعة ، ومن ثم نقترح ضم مجموعتي مستخدمي التنفيذ في مجموعة واحدة بالنسبة للملاحق ، وتعيين الرتب المذكورة في المادة السادسة أعلاه .

### الفرع الثالث : المتطلبات الصحية

لا يقتصر العمل بمبدأ سلامة الأرواح في البحار على تجهيز السفن والموانئ بما تحتاجه من وسائل تقنية وتزويدها بالمستخدمين المؤهلين ، بل لابد من توفير العناية الصحية على متنها ؛ والتي يشمل نفعها مرتادي هذه المرافق إضافة إلى أطقم السفن ومستخدمي الموانئ وعائلاتهم ، حيث نفرق في ذلك بين متطلبات الصحة العامة والخاصة

### أولا : المتطلبات المتعلقة بالصحة العامة

تتهدد الصحة العامة بفعل أنشطة وأشغال السفن والموانئ والاحتكاكات البيئية للمتواجدين بها والتعامل مع مختلف المواد ...، ومن هذا الباب ينصب تدخل قواعد الأمن والسلامة البحريين سواء للمحافظة على راحة وسكينة المتواجدين بالسفن والمرافق المينائية أو لحماية البيئة<sup>1</sup> .

### 01 – المحافظة على سكينة وسلامة المتواجدين بالسفن والموانئ

يتم الحفاظ على سكينة وراحة وصحة المتواجدين بالسفن والموانئ ، من خلال عدة إجراءات منها :

أ – مكافحة الأمراض البدنية التي قد تحدث بسبب احتكاك الناس وتعاملاتهم البيئية ، وخاصة في الأماكن المحصورة بالحمولة وتجمعات صرف النفايات ومراكز التجمع كالمقاهي ...، ومن هذا الباب تتحمل الجهة المعنية ( ميناء / سفينة ) مسؤولية تقييم المخاطر وإعداد الخطط الكفيلة بمواجهتها وتنفيذها على أحسن وجه ، كما في حالات فصل حركة الأشخاص والمركبات وترميز مواضع

<sup>1</sup> – أنظر على سبيل المثال مدونات المنظمة البحرية الدولية (OMI) : مدونة الممارسة الخاصة بالحمولة الضخمة الصلبة ، ومدونة سلامة نقل الحبوب ، ومدونة سلامة تحميل وتفريغ الناقلات الضخمة ، مدونة إنشاء وتجهيز السفن ذات الحمولة الضخمة من المواد الكيميائية الخطرة ، ومدونة البضائع الخطرة .

المخاطر وترتيب خطط الأمان والنجدة والحجر الصحي للحالات المرضية وغير ذلك من أوجه الوقاية والتدخل يتجلى فيها دور وأهمية الأطر التنظيمية<sup>1</sup> .

ب – اتخاذ التدابير الهادفة إلى المحافظة على الهدوء والسكينة داخل المرافق البحرية (موانئ / سفن) وضمان استمرارية الخدمة المقدمة للمتعاملين ، بمنع رفع أصوات المنبهات وقصر حركة السفن على ممرات معينة لتجنب حوادث التصادم ....، وفي هذا الصدد يتعين على الربان أو من ينوبه أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة ويتخذ كافة التدابير الضرورية لتأمين سلامة الرحلة كالتوقيف الاحتياطي للمشتبه بهم وتأديبهم ومعاقبتهم وإتلاف الحمولات غير المرخصة<sup>2</sup> ، كما تتحمل السلطة المينائية مسؤولية المحافظة على المرفق المينائي وتأمين النظافة والصحة وتوفير شروط الأمان ومكافحة الكوارث والتهديدات وتنسيق النشاطات الخدمائية والتجارية وتنظيم المرور والحركة ومكوث البضائع وتحويلها والتعامل معها وفق ما تمليه الظروف ...<sup>3</sup> .

## 02 – سلامة المحيط من الأمراض

تتخذ عدة تدابير لمكافحة مسببات التلوث التي تحدثها المخلفات والنفايات الاعتيادية للسفن كميابه الصرف الصحي والقمامات الصلبة والأبخرة ؛ ومن ذلك<sup>4</sup> :

<sup>1</sup> – نوكد في هذا الشأن إلى الإطار القانوني الداخلي الذي يميز الميناء عن السفينة ، حيث يمكن للسلطة المينائية الاسترشاد – من أجل ممارسة مهام حفظ الصحة العامة – بجهود بعض المنظمات الناشطة في قطاع الموانئ منها على سبيل المثال : منظمة الموانئ البحرية الأوروبية (ESPO) ، ودليل الجيب للمخاطر الكيميائية لبيئة العمل المينائي المنشور من قبل المعهد الأمريكي للصحة والسلامة المهنية (NIOSH) ، ودليل حدود التعرض المسموح بها (PELs) المنشور من قبل الإدارة الأمريكية للصحة والسلامة المهنية (OSHA) ، كما يمكن الإطلاع على مواقع بعض هذه المنظمات :

<http://www.cdc.gov/niosh/npg/>

[http://www.osha.gov/pls/oshaweb/owadisp.show\\_document?p\\_table=STANDARDS&p\\_id=9992](http://www.osha.gov/pls/oshaweb/owadisp.show_document?p_table=STANDARDS&p_id=9992)

أنظر ذلك في : مجموعة البنك الدولي (IFC) : إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات ، مرجع سابق ، ص15 .

<sup>2</sup> – مواد 452 إلى 458 قانون بحري .

<sup>3</sup> – المواد 927 إلى 932 والمادة 911 قانون بحري .

<sup>4</sup> – عرفت اتفاقية MARPOL73/78 مياه الصرف الصحي بأنها كل المياه المبتذلة من الحمامات أو المساحات المستقبلية للحيوانات أو مياه ممزوجة مع مواد حددتها الاتفاقية .

أ – منع طرح مياه الصرف الصحي في البحر على مسافة لا تقل عن 7.5 كم من البر إذا كان الصرف معقما وعلى مسافة لا تقل عن 22.3 كم إذا لم يكن معقما ، كما يجب أن يتم الطرح على دفعات متقطعة مع سرعة للسفينة لا تقل عن 4 عقد<sup>1</sup> .

ب – منع طرح النفايات الصلبة التي لا يمكن سحقها في البحر كقارورات وأكياس البلاستيك وشباك الصيد ...، بينما يجوز طرح النفايات الصلبة الأخرى كالأطعمة والورق ... دون سحق على مسافة لا تقل عن 22.3 كم من اليابسة ، وعلى مسافة لا تقل عن 5.6 كم إذا تم سحقها ، أما في المناطق الخاصة فيسمح التخلص من الصنف الثاني من النفايات فقط على مسافة لا تقل عن 22.3 كم من البر<sup>2</sup> .

ج – وضع قيود تضع حدا لانطلاق أكاسيد الكبريت (*SOx*) والنتروجين (*NOx*) من عوادم السفن ، قدرت في بعض المناطق بنسبة 3.5 % لمحتوى الكبريت في زيت الوقود ابتداء من أول يناير 2012 ثم يتدرج التخفيض إلى 0,5 % بدءا من أول يناير 2020 ، وفي مناطق أخرى بنسبة 1 % بدءا من أول يوليو 2010 ثم تخفض إلى 0.1 % بدءا من أول يناير 2015 ، أما بشأن خفض أكسيد النتروجين من الماكينات البحرية ، فيتعين على السفن أن تتركب نظام لتنظيف غاز العادم ، ويمنع إطلاق المواد المستنفذة للأوزون عن عمد وتركيب التجهيزات التي تستعمل هذه المواد ماعدا الهيدروفلوروكربون (المستعمل في المبردات وتصنيع العطور) والذي سمح باستعماله إلى غاية الفاتح من يناير 2020<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> – تخضع لهذه الشروط كل السفن ذات حمولة 200 طن فما فوق ، وكذا السفن التي تنقل 10 أشخاص فأكثر ، أنظر الملحق 4 من اتفاقية MARPOL73/78 .

<sup>2</sup> – تنتج النفايات الصلبة عن مخلفات المواد الغذائية ومواد التنظيف والحلاقة وغير ذلك من الاستعمالات الروتينية للطواقم والركاب ، وتخضع لهذه الشروط كل السفن بصرف النظر عن مواصفاتها ، ويضاف إلى ذلك وجوب تزود السفن ذات حمولة 400 طن فما فوق وكذا السفن التي تحمل أكثر من 15 راكبا ؛ بخطة إدارة النفايات ( مخطط جمع ومعالجة وطرح النفايات ) ، وسجل طرح النفايات ( النوع ، الكمية ، تاريخ الطرح ... ) ، يتم إعدادهما حسب نماذج المنظمة البحرية الدولية (OMI) ، أنظر الملحق الخامس من اتفاقية MARPOL73/78 .

<sup>3</sup> – تنطبق أحكام أكاسيد النيتروجين على السفن المسيرة بمحركات الوقود ذات قوة 130 كيلو واط فما فوق ، ويستثنى منها محركات سفن الطوارئ ومركبات الإنقاذ ، مع ربط القدر المسموح به بتحديد سرعة المحرك في الدقيقة على النحو التالي :

– إذا كانت سرعة المحرك أقل من 130 دورة في الدقيقة : يسمح ب 17 غرام لكل كيلو واط / ساعة =

د – إلزام السفن بإفراغ مياه الصرف الصحي ومياه الصابورات والنفايات ... في المستقبلات الخاصة بها على مستوى الموانئ ، وحث هذه الأخيرة على إتباع نظم فعالة لإدارة خدمات مكافحة التلوث والمحافظة على الصحة العامة<sup>1</sup> .

### ثانيا : المتطلبات المتعلقة بالصحة الخاصة

يركز هذا النوع من المتطلبات على العناية بصحة البحارة ومستخدمي الموانئ وتأمين الظروف الصحية المرتبطة بمحيط العمل ، حيث نجد في هذا الصدد الكثير من الأحكام الدولية والداخلية ، نقتصر على أهمها في العناصر التالية :

#### 01 – صحة العامل البحري

اهتم التشريع بالحماية الصحية لعمال البحر أثناء الخدمة، فعلى سبيل المثال يمنع على البحار الإفراط في تناول الكحول ، ويجب احترام الحدود المسموح بها من العقاقير المهدئة<sup>2</sup> ، وكذا احترام فترات الراحة وعدم إرهاق الطاقم البحري وإلغاء أو إنقاص – بقدر الإمكان – ساعات العمل الإضافية ، وسلامة وكفاية المؤونة الغذائية المقدمة للبحارة ، وتموينهم دون مقابل ، وتمكينهم من اقتناء مشتريات إضافية للاستعمال الشخصي ، وتوفير اللباس الصحي المناسب لمتطلبات العمل ، وتهيئة السفينة

– إذا كانت سرعة المحرك بين 130 و2000 دورة في الدقيقة : يسمح ب 0.2 غرام لكل كيلو واط / ساعة .

– إذا كانت سرعة المحرك أكثر من 2000 دورة في الدقيقة : يسمح ب 9.8 غرام لكل كيلو واط / ساعة .

أنظر : الملحق السادس ( المادتين 13 و14 ) من اتفاقية MARPOL73/78 .

<sup>1</sup> – يمكن في هذا الصدد الاستعانة بوثائق وخطط معتمدة من مؤسسات دولية مثل : إرشادات مجموعة البنك الدولي (IFC) بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات ، مرجع سابق ، وتوجيه الاتحاد الأوروبي : رقم 1999/13/EC بشأن المركبات العضوية المتطايرة ، والدليل الشامل للمنظمة البحرية الدولية حول منشآت الاستقبال في الميناء لعام 1999 ، مدونة منظمة OIT بشأن ممارسات الصحة والسلامة في الموانئ لسنة 2005 ( 152-C ) ورقم (160-R)

<sup>2</sup> – نشير إلى أنه قد تكون أن للمخدرات والمؤثرات العقلية استعمالات مشروعة تفرضها الحاجة ، كأن تستعمل في البحث العلمي أو لعلاج بعض الأمراض ، ولذلك فرض المشرع أحكاما صارمة بشأن الأدوية المصنفة كمخدرات إذا تحتم وجودها على متن السفينة ، كوجوب حفظها في صيدلية السفينة ، وإشراف الربان وطبيب السفينة على العلاج ... ، أنظر المادتين 4 و10 من القرار الوزاري المؤرخ في 18 ديسمبر 2001 يعدل ويتمم القرار الوزاري المؤرخ في 30 ابريل 1986 المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني .

بالسكن اللائق بالبحارة وتجهيز السفن بوسائل التطبيب الضرورية مع تعريف الطاقم بطرق الإسعاف الأولى ، أو توفير طبيب أو أكثر حسب ما يتعمده القانون...<sup>1</sup> .

## 02 – استفادة عمال البحر وعائلاتهم من المزايا الصحية

تحسن المزايا الصحية من الوضع المادي للمستخدم وأسرته ، فمثلا يتحمل رب العمل جميع العلاجات الطبية الضرورية للمستخدم وأسرته خلال فترة الخدمة ، والتأمين على الحياة وتعويض فقدان المستخدم لكفاءته وضياع أو تلف أمتعته المرتبط بحوادث العمل والأمراض المهنية ، واستحقاقه – في حال الإصابة بجرح أو مرض أثناء خدمة العمل للأجرة كاملة ، إضافة إلى مصاريف الجنازة والدفن والتعويض بعد الوفاة زيادة على التعويضات الاجتماعية والمزايا الطبية لعائلات المستخدمين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> – أنظر في اتفاقية (STCW) : الباب الثامن : أعمال النوبة والباب السادس وظائف الطوارئ ، واتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (MLC) في الباب الثالث والباب الرابع ، وكذلك المواد : 428 ، 433 إلى 438 و 439 إلى 445 قانون بحري ، كما تجدر الإشارة إلى أن القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 28 أكتوبر 2015 أعاد تنظيم عمليات تغذية البحارة ؛ مثل تركيبة الجراية الغذائية التي تقدم يوميا لرجال البحر ، كجيفيات المراقبة على تغذية البحارة وتخزين الأغذية ومطابخ السفن ، المواد 2 إلى 9 من القرار الوزاري المشترك بين وزارة النقل ووزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات ، مؤرخ في 28 أكتوبر 2015 ، يتعلق بتركيبة الجراية الغذائية اليومية التي تقدم لرجال البحر وكذا نظام مراقبة المون والأرزاق والماء وجميع المحلات والتجهيزات المستعملة لتخزين ومعالجة المواد الغذائية والمطبخ والمنشآت المستعملة لتقديم وجبات الطعام على متن السفن ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 ديسمبر 2015 ، العدد 65 ، ص 17 .

<sup>2</sup> – المواد 429 إلى 432 قانون بحري ، ومن الاتفاقيات الصحية لمنظمة ال (OIT) ذات العلاقة نذكر: الإتفاقية رقم 55 بشأن مسؤولية صاحب السفينة في حالات مرض البحارة أو إصابتهم أو وفاتهم (1936/10/24) ، والإتفاقية رقم 70 بشأن الضمان الإجتماعي للبحارة (1946/6/28) ، والإتفاقية رقم 56 بشأن التأمين الصحي للبحارة (1936/10/24) ، ومما ورد في هذه الأخيرة : – يؤمن على كل شخص يستخدم بوصفه ربانا أو بحارا أو غير ذلك في خدمة السفن التجارية التابعة لدول أطراف ، بموجب نظام للتأمين الصحي الإجباري (مادة 1 فقرة 1) ، يستحق الشخص المؤمن عليه في حال عجزه عن العمل وحرمانه من نقاضي أجرة بسبب المرض تعويضا نقديا ( مادة 2 فقرة 1) ، يستحق الشخص المؤمن عليه دون مقابل علي الرعاية الطبية من طبيب مؤهل تأهيلا كاملا كما يستحق الحصول علي الأدوية والأدوات اللازمة والكافية للعلاج (مادة 3 فقرة 1) ، يمتد حق الانتفاع بمزايا التأمين الصحي مدة معينة بعد انتهاء الخدمة يراعي في تحديدها الفترة التي تنقضي عادة بعد انتهاء الخدمة في سفينة وابتدائها في أخرى (مادة 7)

03 – مشاركة تنفيذ الالتزامات الصحية

يتحقق التجسيد الأمثل للمتطلبات الصحية للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بمشاركة أطراف علاقة العمل ، فيلتزم رب العمل بتوفير الحماية الصحية والرعاية الطبية للمستخدم وأسرته ( كالعلاج والسكن واللباس والغذاء...) ، ويجب على العامل أن يحترم الأنظمة والتدابير الصحية ولا يعرض سلامة الأرواح للخطر ، سواء بالنسبة لشخصه أو للآخرين ، مثل المحافظة على أمن مؤسسة الاستخدام والوسائل والتجهيزات ، وتبليغ الجهة المستخدمة خلال الأجل القانونية بكل عارض مرضي يهدد صحته ...، كما يجب على الإدارة البحرية المختصة أن تمارس كافة صلاحياتها من أجل التأكد من احترام أطراف العمل للشروط الصحية المذكورة مثلما نصت على ذلك المادة 405 قانون بحري<sup>1</sup>.

الفرع الرابع : تأكيد العمل البحري على سلامة الأرواح في البحار

تندرج بعض الالتزامات المتعلقة بالعمل البحري والمينائي في إطار التزامات النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، وهو ما جعل أطراف العلاقة الناشئة هذا العمل – أي رب العمل والعامل ومعهم الإدارة المشرفة – يتحملون مسؤولية المشاركة والتعاون على توفير ظروف العمل الآمنة من أجل حماية الأرواح في البحار ، مثلما أكدت ديباجة اتفاقية العمل البحري (MLC) لسنة 2006 بقولها : "وإذ يضع – أي مؤتمر منظمة العمل الدولية – في اعتباره المعايير الدولية بشأن سلامة السفن والأمن البشري ... الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974 بصيغتها المعدلة واتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر 1972 بصيغتها المعدلة ، واشترطات كفاءة البحارة وتدريبهم على السلامة الواردة في اتفاقية مستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبة للعاملين في البحر لسنة 1978 بصيغتها المعدلة (STCW) ،...، وإذ يذكر بأن المادة 49 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 ترسي واجبات والتزامات دولة العلم فيما يتعلق ، ضمن جملة أمور ، بظروف العمل وأفراد الطاقم والمسائل الاجتماعية على متن السفن التي ترفع علمها " .

<sup>1</sup> – للمزيد أنظر الملحق 1 على الباب الرابع ( الحماية الصحية والرعاية الطبية والرفاهة وحماية الضمان الاجتماعي ) من اتفاقية العمل البحري (MLC/2006) ، وأيضا : المواد 415 إلى 425 ومن 433 ، 448 قانون بحري .



وقد أكدت اتفاقية (MLC) لسنة 2006 أو ميثاق حقوق البحار على جملة من الحقوق وضعتها تحت عنوان حقوق الاستخدام والحقوق الاجتماعية للبحارة ، منها حق كل بحار في مكان عمل مأمون وخال من المخاطر يستوفي معايير السلامة وشروط عمل عادلة وظروف معيشة لائقة...<sup>1</sup> ، كما حملت جميع الدول الأطراف انطلاقاً من موقعها القانوني – كدولة العلم أو دولة ميناء – في ما يخص التحقق من توفر متطلبات الاتفاقية ، وممارسة ولايتها القضائية على السفن المعنية والرقابة عليها ، واتخاذ التدابير الردعية بشأن المخالفين ، وسن وإنفاذ القوانين والتنظيمات المؤيدة للاتفاقية ، وعدم منح سفن الدول غير الأطراف أي معاملة تفضلها عن سفن الدول الأطراف<sup>2</sup> .

وعليه ، تختلف التزامات حماية الأرواح في البحار والتي تفرضها علاقة العمل البحري بحسب أطراف هذه العلاقة ، فالنسبة لرب العمل يتحمل مسؤوليات عديدة من أهمها : استخدام البحارة ذوي الكفاءة والتأهيل ، ومعاملتهم المعاملة التي تحفظ كرامتهم ، وعدم تعريض حياتهم للخطر ، وعدم تجاوز ساعات العمل الحدود المطلوبة ، ودفع رواتب مكافئة لوظائفهم ، والسكن والتغذية المناسبين وتحمل تكاليف إرجاع البحار إلى وطنه عند إصابته أو إدانته بجريمة أو غرق السفينة أو بيعها أو إفلاس رب العمل<sup>3</sup> .

أما أهم ما يجب على العامل فهو أن يراعي قوانين النظام والتأديب الجاري بها العمل وممارسة مهامه الأصلية والإضافية ضمن نطاق العناية المطلوبة وعلى الوجه الأفضل ، سواء في الظروف الاعتيادية أو في الظروف القاهرة والأحوال التي تكون فيها سلامة الأرواح معرضة للخطر ، وأن يحترم أساليب ونظام العمل ، ويعتني بوسائل وتجهيزات مؤسسة الاستخدام ويحافظ على أمنها...<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> – المادة 4 الفقرات 1 ، 2 ، 3 .

<sup>2</sup> – المادة 4 الفقرة 5 ، والمادة 5.

<sup>3</sup> – أنظر في اتفاقية (MLC) لسنة 2006 : الباب الأول ( الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن : الحد الأدنى للسفن ، الشهادة الطبية ، التدريب والمؤهلات ، التعيين والتوظيف ) ، والباب الثاني ( شروط الاستخدام : اتفاقات الاستخدام ، الأجور ، ساعات العمل وساعات الراحة ، الحق في الإجازة ، الإعادة إلى الوطن ، تعويض البحار عند فقد السفينة أو غرقها ، مستويات تزويد السفن بالأطعم ، التطور الوظيفي وتنمية المهارات وفرص الاستخدام للبحارة ) ، والباب الثالث ( أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه والغذاء وتقديم الوجبات ) .

<sup>4</sup> – المواد 415 إلى 425 قانون بحري.

بينما تتركز مسؤوليات الدولة – سواء كدولة الميناء أو دولة العلم – على التنفيذ الحسن من أطراف علاقة العمل البحري للالتزامات حماية الأرواح في البحار ، لأجل ضمان المعاملة العادلة والإنسانية للعاملين في قطاعي السفن والموانئ ، والمعالجة السريعة والفعالة لشكاواهم ومشاكلهم ، وتمكينهم من التمتع بكافة حقوقهم ، والتحقيق المعمق في الحوادث البحرية وتهديدات السلامة والصحة والأمن وفرض الرقابة والتفتيش للتأكد من موافقة وضعيات العمل البحري لأحكام الاتفاقية ، وإصدار التقارير والشهادات البحرية المطابقة ، وتأسيس أنظمة فعالة لتأهيل وتدريب المكلفين بالرقابة والتفتيش وتزويدهم بالصلاحيات القانونية اللازمة ، واعتماد المنظمات والهيئات المعترف بها ممن تتوفر لديها الخبرة والدراية بشؤون العمل البحري والمينائي ، وتقديم المشورة والمعلومات التقنية عن أنجع وسائل وتصورات سلامة الأرواح في البحار لملاك السفن والبحارة وسلطات الموانئ وغير ذلك من مختلف الفاعلين<sup>1</sup> .

ونلاحظ أن الملحق ألف من اتفاقية (MLC/2006) حصر مشمولات الرقابة سواء من دولة العلم أو دولة الميناء والمتعلقة بتحسين ظروف عمل ومعيشة البحارة ؛ وهي : الحد الأدنى للسن ، الشهادة الطبية ، مؤهلات البحارة ، اتفاقات استخدام البحارة ، اللجوء إلى أي إدارة خاصة أو مرخصة أو معتمدة أو منظمة لتعيين وتوظيف البحارة ، ساعات العمل أو الراحة ، مستويات تزويد السفن بالأطعم البحرية ، أماكن الإقامة ، تسهيلات الترفيه على متن السفن ، الغذاء وتقديم الوجبات ، الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث ، الرعاية الطبية ، إجراءات الشكاوى على متن السفن ، دفع الأجور<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> – أنظر في اتفاقية (MLC) لسنة 2006 : المادة 5 والباب الخامس ( التقيد والإنفاذ : مسؤوليات دولة العلم ، مبادئ عامة ، اعتماد المنظمات المعترف بها ، شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري ، التفتيش والإنفاذ ، إجراءات الشكاوى على متن السفن ، الحوادث البحرية ، مسؤوليات دولة الميناء ، التفتيش في الموانئ ، إجراءات معالجة شكاوى البحارة على البر ، مسؤوليات توريد اليد العاملة ) .

<sup>2</sup> – لا يفوتنا أن نذكر بما خلص إليه التحقيق في سلامة السفن الذي قامت به اللجنة الدولية للشحن (ICONS) والذي نشر في مارس 2001 وهو " أن الحياة التي يعيشها آلاف من البحارة في عرض البحر هي حياة العبودية (عبودية معاصرة ) وأن مقر عملهم (سفينة للرقيق) ، ويورد تقرير اللجنة عدداً من التوصيات التي تتصل أساساً بمسائل البحارة وبأنشطة المراقبة من قبل دولة الميناء ، وهي موجهة إلى عدة منظمات وأطراف دولية لاتخاذ الإجراءات بشأنها ؛ من أهمها: المنظمة البحرية الدولية ، منظمة العمل الدولية ، منظمة الأغذية والزراعة ، اتحاد هيئات الحماية والتعويض ، رابطات الشاحنين ، جمعيات التصنيف ، تكتلات مالكي السفن ، حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ، اللجنة الأوروبية....، منشور على موقع اللجنة على شبكة الانترنت : [www.icons.org.au](http://www.icons.org.au)

### المطلب الرابع : شهادات تأهيل المستخدمين وسلامة السفن

من المستحيل إخضاع السفن وأطقمها في كل مرة تتواجد فيها بالميناء للتدقيق والمعاينة بغية التأكد من مطابقتها لاشتراطات السلامة والأمن ، لذلك يكتفى بالرقابة على الوثائق الدالة على استيفاء متطلبات سلامة الأرواح في غير الوضعيات التي تستوجب المعاينة المادية ، ومن ثم تشترط قواعد سلامة الأرواح في البحار إمساك المعنى بأحكامها لتراخيص وشهادات التأهيل البحري والسلامة البحرية . وفي هذا الصدد يجدر بنا أن نميز ما يخص المستخدمين عن ما يخص السفن ( فرع أول ) ، ثم نفرق في هذه الأخيرة بين ما يقرره التشريع الدولي ( فرع ثاني ) ؛ عن نظيره الداخلي ( فرع ثالث ) ، كما نختم مطلبنا ب( فرع رابع ) نخصه لمدد صلاحيات الشهادات والمستندات المذكورة .

#### الفرع الأول : شهادات تأهيل المستخدمين

بعد إتمام متطلبات الدراسات الأكاديمية في المؤسسات التعليمية والقيام بدورات تدريبية ؛ تمنح لرجال البحر ومستخدمي الموانئ شهادات تخول حاملها الخدمة بمكان العمل بالمستوى الذي فيها ، حيث حدد التشريع الداخلي شروط التأهيل المهني للمستخدمين البحريين والمينائيين<sup>1</sup> ، فيما وحدت اتفاقية STCW أهم شهادات التأهيل التي يجب يحوزها العاملون في البحر .

#### أولا : في اتفاقية (STCW)

عرفت اتفاقية (STCW) لسنة 1978 المعدلة شهادة التأهيل البحري بأنها تعني " وثيقة سارية المفعول أيا كانت تسميتها صادرة عن الإدارة أو بموافقتها أو معتمدة من قبلها ، تؤهل حاملها لشغل الوظائف المنصوص عنها في هذه الوثيقة أو طبقا للتعليمات الوطنية المعتمدة " ، وأوجبت أن يحرر مضمون أي شهادة باللغة الإنجليزية إلى جانب اللغة الوطنية<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> - المادة 387 : " يتم تحديد شروط التأهيل بموجب مرسوم يتخذ بناء على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية . وتحدد شروط اللياقة البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفن بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية والوزير المكلف بالبحرية التجارية ."

<sup>1</sup> - المادة 2 فقرة ج ، والقاعدة 2/1 (محتويات الشهادة ونموذج التظهير) من الباب الأول من الملحق

كما شرعت الاتفاقية متطلبات دنيا إجبارية وأخرى إضافية لإصدار شهادات التأهيل البحري نظمتها في الملحق في الأبواب التالية :

— الباب الثاني : الربان وقسم السطح ، ويتعلق بالمتطلبات الدنيا للحصول على شهادة الأهلية للربانة وبحارة السطح والضباط المكلفين بأعمال النوبة على السفن ذات الحمولة 500 طن فأكثر .

— الباب الثالث : قسم الماكينات ، ويحدد متطلبات الحصول على شهادة الأهلية لضباط أعمال النوبة الهندسية في غرف الآلات ، والمهندسين العاملين على السفن ذات قدرة تفوق 750 كيلو وات .

— الباب الرابع : قسم الراديو ، ويتعلق بشهادات الأهلية لمشغلي الراديو والاتصالات اللاسلكية .

— الباب السادس : الكفاءة في قوارب النجاة ، ويحدد متطلبات شهادة تأهيل المكلفين بوظائف الطوارئ والسلامة المهنية والرعاية الصحية والإسعافات الأولية الطبية والحفاظ على الحياة ، والشروط الدنيا للتدريب المتقدم في مكافحة الحريق .

— الباب السابع : الشهادات البديلة ، وينص على قواعد إصدار الشهادات ومطابقتها ، ومبادئ تمسك الدول الأطراف بإصدار شهادات التأهيل البحرية أو تكليف جهات أخرى بإصدارها ، ومعادلة أو الاعتراف بالشهادات البديلة بين الدول الأطراف .

ويتألف كل باب مما سبق من جملة من القواعد تبين الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار الشهادات التي ينظمها الباب ، علما أنه غالبا ما تتبع كل قاعدة بملحق قاعدة يتضمن الحد الأدنى من المعارف العلمية للحصول على الشهادة المعنية<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> — من أهم القواعد المضمنة نجد : القاعدة 2/2 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات ربانة وضباط أوائل للسفن ذات 200 طن حمولة كلية مسجلة أو أكثر ، والقاعدة 3/2 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات الضباط المسؤولين عن النوبة الملاحية وربانة السفن أقل من 200 طن حمولة كلية مسجلة ، والقاعدة 4/2 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات الضباط المسؤولين عن النوبة الملاحية على السفن ذات حمولة تعادل أو تفوق 200 طن حمولة كلية مسجلة ( في الباب الثاني ) ، والقاعدة 2/3 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات المهندسين الأوائل والمهندسين الثواني للسفن المجهزة بماكينات دفع رئيسية ذات قوة دفع تعادل أو تفوق 3000 كيلو وات ، والقاعدة 3/3 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات المهندسين =

ثانيا : في التشريع الداخلي

نصت المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 235/15 المعدل للمرسوم التنفيذي 166/90 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين والتدريب البحريين ؛ على أن " تكلف هذه الأخيرة بتكوين رجال البحر والمستخدمين التقنيين البحريين والمينائيين ..... ، حيث يتوج التكوين بالدبلومات التالية : ملاح بحري ، شعبة السطح أو الماكينات ، ملاح بحري كهروتقني ، مؤهل في الملاحة الساحلية ، رئيس سفينة في الملاحة الساحلية ، ملازم أول في الملاحة الساحلية ، ربان في الملاحة الساحلية ، ملازم أول ميكانيكي من الدرجة الثانية ، ضابط ميكانيكي من الدرجة الثانية . "

كما يمكن أن يتحصل المتكون على إحدى الشهادات المعترف بها في هذا المجال طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما ، مثل المرسوم التنفيذي 108/16 المؤرخ في 2016/03/21 ، الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة ، حيث أن أصناف شهادات أطقم السفن تتعلق باعتبارات نوعية الملاحة الممارسة وطول السفينة وحمولتها وقوة محركاتها ...، وفي هذا الصدد قسمت المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 108/16 الملاحة البحرية إلى ملاح تجارية وملاح الصيد البحري وملاح النزهة ، مع تقسيم كل ملاح إلى أقسام ، كما صنفت محطات الاتصالات اللاسلكية للسفن إلى أربعة أصناف أولها ما يضمن خدمة دائمة وآخرها يضمن خدمة أقل من ثمان ساعات في اليوم .

الأوائل والمهندسين الثواني للسفن المجهزة بماكينات دفع رئيسية ذات قوة دفع بين 750 و 3000 كيلو وات ، والقاعدة 4/3 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات المهندسين المسؤولين عن النوبة في غرفة الماكينات التقليدية المزودة بالأفراد أو مهندس النوبة المعين في غرفة الماكينات التي تعمل بدون تواجد دائم للأفراد بها ، والقاعدة 5/3 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لضمان الحفاظ على الكفاءة وتطوير معلومات المهندسين ، والقاعدة 6/3 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية للأفراد الميكانيكيين الذين يشكلون جزء من نوبة غرفة الماكينات ( في الباب الثالث ) ، والقاعدة 1/4 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات ضباط الراديو ، والقاعدة 2/4 : الحد الأدنى من المتطلبات لضمان الحفاظ على الكفاءة وتطوير معلومات ضباط الراديو ، والقاعدة 3/4 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات عمال تشغيل التلفون اللاسلكي ( في الباب الرابع ) ، والقاعدة 1/6 : الحد الأدنى من المتطلبات الإجبارية لإصدار شهادات الكفاءة في قوارب النجاة ، والقاعدة 1/9 : المستويات الطبية ، إصدار وتسجيل الشهادات (في الباب السادس ) ، والقاعدة 1/11 : إعادة صلاحية أو سريان الشهادات ( في الباب السابع ) .

فبالنسبة للشهادات المطلوبة لممارسة الوظائف على متن السفن التجارية وسفن الصيد ، ميز المشرع شهادات قسم السطح عن قسم الماكينات على النحو التالي :

أ - قسم السطح :

\* - في السفن التجارية التي تمارس الملاحة محدودة وغير محدودة<sup>1</sup> :

- شهادتي كفاءة ربان وربان ثان للسفن التي تعادل أو تفوق حمولتها الإجمالية 3000 طن ، وللسفن التي حمولتها الإجمالية تتراوح بين 500 و 3000 طن

- شهادة كفاءة ضابط نوبة في قسم السطح للسفن التي تعادل أو تفوق حمولتها الإجمالية 500 طن

- شهادتي أهلية بحار وملاح بحري للسفن التي تعادل أو تفوق حمولتها الإجمالية 500 طن

\* - في السفن التجارية التي تمارس الملاحة بالقرب من السواحل<sup>2</sup> :

- شهادتي كفاءة ربان وضابط للسفن التي حمولتها الإجمالية تتراوح بين 500 و 3000 طن ، وللسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن

- شهادة أهلية الكفاءة في الملاحة الساحلية .

\* - في سفن الصيد البحري<sup>3</sup> :

- شهادة كفاءة ربان : سفينة الصيد البحري في السواحل ( التي يعادل طولها 12 متر ويقل عن 24 متر ) ، سفينة الصيد البحري في عرض البحار ، سفينة صيد البحري الكبير ( يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه ) .

- شهادة كفاءة ضابط : سفينة الصيد البحري في عرض البحار ، سفينة صيد البحري الكبير ( يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه )

- شهادة أهلية قيادة سفينة تربية المائيات في السفن التي يقل طولها عن 24 مترا ، والتي جهزت للقيام بهذا النوع من النشاط في منطقة الملاحة الساحلية .

<sup>1</sup> - المادة 3 عنصر أ) ، والجدول 1 من الملحق الخامس من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق ( الملحق 4 من الرسالة ) .

<sup>2</sup> - المادة 3 عنصر ب) ، والجدول 1 من الملحق الخامس من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> - المادة 3 عنصر ج - ، والعنصر 1 من الملحق الثالث من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق .

— شهادة أهلية ملاح بحري في السفن التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه .  
— شهادة الكفاءة في الصيد البحري في السفن التي يقل طولها عن 12 مترا والمجهزة للقيام بذلك في السواحل .

ب — قسم الماكينات أو المحركات : يفرض تسيير ماكينات السفينة مراعاة قوة دفع المحركات مقاسة بالكيلو وات ، مع مراعاة تخصيصها للصيد أو التجارة على النحو التالي :

\* — بالنسبة للسفن التجارية<sup>1</sup> :

— شهادة كفاءة ميكانيكي رئيسي وشهادة كفاءة ميكانيكي ثانوي على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 3000 كيلوواط أو تفوقها ، وكذا التي تتراوح بين 750 كيلوواط و3000 كيلوواط  
— شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في غرفة الماكينات على متن السفن التي تتراوح قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها بين 750 كيلوواط و3000 كيلوواط ، وكذا التي تعادل 750 كيلوواط أو تفوقها .

— شهادة كفاءة ضابط إلكتروني على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلوواط أو تفوقها .

— شهادات أهلية : ملاح بحري إلكتروني / ملاح بحري عضو فريق نوبة في غرفة الماكينات / بحار مؤهل في غرفة الماكينات ، على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلوواط أو تفوقها .

\* — بالنسبة لسفن الصيد البحري<sup>2</sup> :

— شهادة كفاءة ميكانيكي رئيسي للسفن التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن 3000 كيلوواط وكذا التي تقل عن 750 كيلوواط .

— شهادة كفاءة ضابط ميكانيكي رئيسي / ضابط ميكانيكي ؛ مكلف بالنوبة في غرفة الماكينات على متن السفن التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 3000 كيلوواط

— شهادات أهلية : قيادة المحركات / اختصاصي كهرباء المحركات ؛ الخاصة بسفن الصيد .

<sup>1</sup> — المادة 3 عنصر ب — ، والجدول 2 من الملحق الخامس من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق ( الملحق 4 من الرسالة ) .

<sup>2</sup> — المادة 3 عنصر د — ، والعنصر 2 من الملحق الثالث من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق .

\* ( — بالنسبة لسفن النزهة ؛ فتنطلب<sup>1</sup> :

— رخصة قيادة من الصنف الأول ، حيث تتم الملاحة على أقل من خمسة (5) أميال من الساحل أو من جزيرة يمكن النزول بها

— رخصة قيادة من الصنف الثاني ، حيث تتم الملاحة في باقي المناطق .

ج — قسم الاتصالات :

يتطلب تسيير محطات الاتصالات اللاسلكية على متن السفن الشهادات التالية<sup>2</sup>

— الشهادة المقيدة لراديو برقي على متن سفن لا تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لإنقاذ الحياة البشرية في البحر لسنة 1974 (SOLAS/74) .

— الشهادة الخاصة لمشغلي الراديو الكهربائي على متن سفن لا تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لإنقاذ الحياة البشرية في البحر لسنة 1974 (SOLAS/74) وتقوم برحلات دولية .

— الشهادة المقيدة لمشغلي الاتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لإنقاذ الحياة البشرية في البحر لسنة 1974 (SOLAS/74) وتقوم برحلات قرب السواحل .

— الشهادة العامة لمشغلي الاتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لإنقاذ الحياة البشرية في البحر لسنة 1974 (SOLAS/74) وتقوم بالرحلات الدولية .

— شهادة الراديو الإلكتروني من ( الدرجة الأولى / الدرجة الثانية ) على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لإنقاذ الحياة البشرية في البحر لسنة 1974 (SOLAS/74) وتقوم برحلات دولية .

وفي الأخير ننبه إلى أن المرسوم 108/16 المذكور ؛ أُرِدَفَ بخمس ملاحق تتعلق بالنماذج والمهام المرتبطة بكل من شهادات الكفاءة وشهادات الأهلية التي ينص عليها ، حيث استعرض الملحق الأول نماذج شهادات الكفاءة والتأشيرات ، وبين الملحقان الثاني والثالث على التوالي الوظائف المرتبطة بشهادات الكفاءة وشهادات الأهلية للملاحة البحرية التجارية وملاحة الصيد البحري ، أما الملحق الرابع فتطرق لقيادة سفن النزهة ذات المحرك ، بينما تناول الملحق الخامس المؤهلات المطلوبة لممارسة وظائف على متن السفن في كل من قسم السطح وقسم الماكينات ، كما أن التنظيم الصادر في ظل

<sup>1</sup> — المادة 3 عنصر هـ — ، والملحق الرابع من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> — المادة 3 عنصر هـ — ، والملحق الرابع من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق .



المرسوم التنفيذي السابق (رقم 143/03 ) يبقى ساريا إلى غاية صدور الأحكام التنظيمية المتعلقة بالمرسوم الجديد<sup>1</sup> .

### الفرع الثاني : وثائق وشهادات سلامة السفن في التشريع الدولي

تصبح السفينة غير آمنة بسبب خلل أو عيب في البدن أو المعدات أو الآلات أو بسبب الشحن الزائد أو غير المناسب للبضائع ، ومن ثم تطلب التشريعات الدولي والوطني أن تحمل السفينة شهادات أصلية تكفل السلامة البحرية وعدم التلوث ، كما تطرقت لحالات المعاينة للكشف عن النقائص ومعالجتها<sup>2</sup>.

#### أولا : الشهادات والوثائق المطلوبة لجميع أنواع السفن

يطلب من جميع السفن حمل الشهادات التالية<sup>3</sup>:

- شهادة التوافق مع نظام تسجيل بيانات الرحلة ، شهادة الحد الأدنى للتطبيق الآمن ، شهادتي التوافق مع *Code ISM* وإدارة السلامة ، الشهادة الدولية لأمن السفينة (*ISSC*) ، خطة أمن السفينة والسجلات المرتبطة بها ، سجل موجز لاستمرارية السفينة (*CSR*)<sup>4</sup>.
- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت ، الشهادة الدولية لمنع التلوث من كساحة البلايغ<sup>5</sup>.
- شهادات الربابنة والضباط البحريين والبحارة<sup>6</sup>.
- شهادة الحمولة الدولية ، شهادة خط التحميل الدولية ، شهادة الإعفاء من خط التحميل<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> — المادتين 105 ، 106 من المرسوم التنفيذي 108/16 ، مرجع سابق ( الملحق4 من الرسالة ).

<sup>2</sup> — وثيقة رقم : (FAL34/4) ؛ صادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، مشار إلى ذلك في : أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، مارس 2007 ، مرجع سابق ، هامش ص 3 .

<sup>3</sup> — المرجع السابق ، ص 3 ، 4 .

<sup>4</sup> — أنظر هذه الشهادات بالترتيب أعلاه في اتفاقية (*SOLAS*) المعدلة : اللائحة V/18.8 ، اللائحة IX/4 والفقرة 13 من *Code ISM* ، اللائحة IX-2/9.1.1 الجزء A قسم 19 من *Code ISPS* ، اللائحة IX-2/9 الجزء A قسم 9 و10 من *Code ISPS* ، اللائحة IX-1/5 ، اللائحة V/14-2 .

<sup>5</sup> — أنظر على التوالي : اللائحة 5 من الملحق الأول ، واللائحة 5 من الملحق الرابع لاتفاقية *MARPOL* .

<sup>6</sup> — المادة 6 من اتفاقية *STCW* ، والقسم A-1/2 من ملحق اتفاقية *STCW* .

<sup>1</sup> — أنظر على التوالي: المادة 7 من اتفاقية الحمولة ، والمادة 6 من اتفاقية خطوط التحميل (*LL*) لسنة 1966 المعدلة ببروتوكول 1988 (مادة 18) .

— خطط الوقاية من الحريق والتحكم فيه وتدريبات مواجهته ، مخططات حصر الضرر ، كتيب تأمين سلامة البضاعة ، كتيب الاتزان الكامل<sup>1</sup>.

كما تحمل السفينة بموجب اتفاقية MARPOL : كتاب سجل الزيت ، خطة الطوارئ من التلوث بالزيت على متن السفينة ، كتاب سجل الفضلات ، وخطة إدارة الفضلات<sup>2</sup>.

ومن جهة أخرى ؛ استحدثت المشرع وفقا لتعديل سنة 1995 على اتفاقية SOLAS ، شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل ؛ في المرسوم التنفيذي 02/02 المؤرخ في 06 يناير 2002 ، المتعلق بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها ، وهي سفن تخضع لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ، حيث تحرر باللغتين العربية والإنجليزية ، وتصدر لمدة أقصاها سنة واحدة قابلة للتجديد<sup>3</sup>.

ثانيا : الشهادات المطلوب إضافتها من بعض أنواع السفن

هنالك شهادات إضافية تضيفها بعض أنواع السفن ، وهي تخص<sup>4</sup> :

— سفن الركاب ، حيث يطلب منها : شهادة سلامة سفن الركاب ، شهادة الإعفاء ، خطة التعاون في عمليات البحث والإنقاذ ، قائمة بالعمليات المحدودة ، نظام دعم قرارات الربابنة ، شهادة سلامة سفن الركاب للرحلات الخاصة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> — أنظر هذه الشهادات بالترتيب أعلاه في اتفاقية (SOLAS) المعدلة : ( اللائحة II-1/23 ، اللائحة II-1/25-8 ، وقرار لجنة السلامة البحرية رقم : MSC/Cirs.919 ) ، ( اللائحة II-2/15.2.3 ) ( اللائحة II-2/15.2.4 ) ، ( اللائحة II-2/16.2 ) ، ( اللائحة II-2/16.2 ) ، ( اللائحة VI/5-6 واللائحة VII/5 وقرار لجنة السلامة البحرية رقم : MSC/Cirs.745 ) ، وبشأن كتيب الاتزان الكامل : اللائحة II-1/22 ، واللائحة II-1/25-8 من (SOLAS) المعدلة ، واللائحة 10 من بروتوكول (LL) لعام 1988.

<sup>2</sup> — أنظر بالنسبة للوثيقتين الأولى والثانية اللائحة 20 واللائحة 26 من الملحق الأول ، وللوثيقتين الثالثة والرابعة اللائحة 9 من الملحق الخامس .

<sup>3</sup> — الملحق الأول (نموذج الشهادة) من المرسوم التنفيذي 02/02 ، مصدر سابق ، ص23 ، وأيضا : المواد 7 ، 8 .

<sup>4</sup> — وثيقة المنظمة البحرية الدولية رقم : (FAL34/4) ، مرجع سابق ، ص 5 إلى 15.

<sup>1</sup> — أنظر اللائحة I/12 للشهادتين الأولى والثانية ، وللباقي على الترتيب اللائحة V/7-3 ، واللائحة V/30 ، اللائحة III/29 من (SOLAS) المعدلة ، وللشهادة الأخيرة القاعدة 5 من اتفاقية سفن الركاب للرحلات الخاصة .

— سفن البضائع ، حيث يطلب منها : شهادة سلامة بناءات (إنشاءات) سفينة البضائع ، شهادة سلامة معدات سفينة البضائع ، شهادة سلامة لاسلكي سفينة البضائع ، شهادة سلامة سفينة البضائع ، شهادة الإعفاء ، ترخيص بنقل الحبوب ، شهادة التأمين أو الضمان المالي ضد المسؤولية المدنية لأضرار التلوث ، ملف تقرير المعاينة والبرنامج المحسن للتفتيش ، معلومات البضاعة ، كتيب ناقلات الصب<sup>1</sup> وكذلك : سجل تصريف الزيت ونظام الرقابة على صابورة الرحلة الأخيرة ، كتيب العمليات المخصص لنظافة صهاريج الصابورة ، كتيب جهاز وعملية الغسيل بالزيت الخام (COW) ، أسلوب شرط التقييم (CAS) ، كتيب العمليات الخاص بتوازن السوائل المحمولة (HBL) ، كتيب التشغيل الخاص بتنظيم ومراقبة تصريف الزيت (ODMC) ، معلومات التقسيمات الفرعية والاتزان<sup>2</sup> .

— السفن الناقلة لمواد كيميائية سائلة خطرة صبا : بالإضافة إلى حمل هذه السفن للوثائق والشهادات المشتركة تحمل الوثائق والشهادات المطلوبة لسفن البضائع (العنصر 2) ، وكذلك المستندات التالية: الشهادة الدولية لمنع التلوث الناجم عن نقل المواد السائلة السامة صبا ، سجل البضائع ، كتيب الإجراءات والترتيبات ، خطة الطوارئ لمجابهة التلوث البحري الناجم عن نقل المواد السائلة السامة على متن السفينة<sup>3</sup> .

— ناقلات الكيماويات : تضيف إلى الوثائق والشهادات المشتركة وأيضا الخاصة بالبضائع ؛ شهادة الصلاحية لنقل الكيماويات الخطرة صبا ، والشهادة الدولية لصلاحية نقل الكيماويات الخطرة صبا<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> — أنظر اتفاقية (SOLAS) المعدلة كما هي مرتبة أعلاه (اللائحة I/12 بالنسبة للشهادات الأولى إلى الخامسة) ، (اللائحة VI/9 والقسم 3 من المدونة الدولية لسلامة نقل الحبوب صبا) ، (المادة 7 من اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت CLC69) ، (اللائحة XI-1/2 وقرار المنظمة البحرية الدولية رقم A744(10) ، (اللائحة VI/2) ، (اللائحة XII/10 وقرار المنظمة البحرية الدولية رقم MSC/Circs 363) ، (اللائحة VI/7 واللائحة XII/8 و BLU Code) .

<sup>2</sup> — أنظر اتفاقية MARPOL كما هي مرتبة أعلاه : (اللائحة 15(3)(a) من الملحق الأول) ، (اللائحة 13/A من الملحق الأول) ، (اللائحة 13/B من الملحق الأول) ، (اللائحة 13/G من الملحق الأول قرار MEPC رقم 46/94 و 46/95) ، (اللائحة 13/G من الملحق الأول قرار MEPC.95(46) ، (اللائحة 15(3)(C) من الملحق الأول) ، (اللائحة 25 من الملحق الأول) .

<sup>3</sup> — أنظر اتفاقية MARPOL كما هي مرتبة أعلاه : (اللائحة 11 واللائحة 12A من الملحق الرابع) ، (اللائحة 9 من الملحق الثاني) ، (اللوائح 5 و 5A و 8 من الملحق الثاني) ، (الجزء الثاني من القرار MEPC.18(22)) ، (اللائحة 16 من الملحق الثاني) .

<sup>1</sup> — أنظر على التوالي : (القسم 1.6 من BCH Code حسبما عدل بالقرار MSC.18(58)) ، (القسم 1.5 من IBC Code حسبما عدل بالقرار MSC.16(58) و MEPC.40(29)) .

— ناقلات الغاز : تحمل الوثائق والشهادات المشتركة وأيضاً الخاصة بالبضائع ، وتضيف لهما شهادة الصلاحية لنقل الغازات المسيلة صبا ، والشهادة الدولية لصلاحية نقل الغازات المسيلة صبا<sup>1</sup> .

— اللنشات عالية السرعة : تحمل الوثائق والشهادات المشتركة ، والخاصة بسفن الركاب ، والخاصة بسفن البضائع ، وتضيف شهادة سلامة اللنشات عالية السرعة ، وتصريح بتشغيل اللنشات عالية السرعة<sup>2</sup>

— السفن الناقلة لبضائع خطرة : بالإضافة إلى الوثائق والشهادات المشتركة ، وكذا الخاصة بسفن الركاب ، والخاصة بسفن البضائع ، تحمل هذه السفن وثيقة التوافق مع المتطلبات الخاصة للسفن الناقلة للبضائع الخطرة<sup>3</sup> ، أما السفن الناقلة لبضائع خطرة معبأة فتضيف : مانفستو (سند شحن ) البضائع الخطرة ، أو خطة التستيف<sup>4</sup> .

— السفن الناقلة لوقود نووي مشع كبضائع : تحمل الشهادات والوثائق المشتركة ، وأيضاً الخاصة بسفن البضائع وسفن الركاب ، والشهادة الدولية لصلاحية نقل الوقود النووي المشع (INF)<sup>5</sup> ، أما السفن النووية فتضيف شهادة سلامة سفن البضائع النووية أو سفن الركاب النووية بحسب الوضع<sup>6</sup> .

### ثالثاً : شهادات ووثائق أخرى غير إلزامية

نصت قرارات المنظمة البحرية واتفاقيات سلامة الأرواح في البحار على شهادات بحرية يمكن للسفن أن تحملها على سبيل الاختيار ، كشهادة منع التلوث بمياه الصرف الصحي ، شهادة سلامة سفن الأغراض الخاصة ، شهادة سلامة سفن الأغراض الخاصة ، شهادة صلاحية سفن الدعم الشاطئية ،

<sup>1</sup> — أنظر على التوالي : ( القسم 1.6 من GC Code ) ، ( القسم 1.5 من GC Code المعدل بالقرار (MSC.17/58) ) .

<sup>2</sup> — اللائحة X/3 من اتفاقية (SOLAS) والقسم 1.8 من HSC Code ) ، ( القسم 1.9 من HSC Code ) .

<sup>3</sup> — اللائحة H-2/19.4 من تعديلات سنة 2000 لاتفاقية (SOLAS) .

<sup>4</sup> — اللائحة VII/4.5 ، واللائحة VII/7-2 من تعديلات سنة 2000 لاتفاقية (SOLAS) ، واللائحة 4 من الملحق الثالث لاتفاقية MARPOL .

<sup>5</sup> — اللائحة VII/16 من اتفاقية (SOLAS) ، والقرار MSC.88(71) الفقرة 1-3 من INF Code .

<sup>6</sup> — اللائحة VII/10 من اتفاقية (SOLAS) .

شهادة سلامة أنظمة الغطس ، شهادة سلامة سفن الأغراض الخاصة ، شهادة بناء ومعدات سفينة دعم دينامي ، شهادة سلامة وحدات الحفر البحرية المتحركة<sup>1</sup> .

### الفرع الثالث : وثائق شهادات السلامة البحرية المفترضة على السفن في التشريع الداخلي

أورد القانون البحري فقرتين كاملتين ، الأولى بعنوان شهادات السلامة في المواد 246 إلى 254 ، والثانية بعنوان "وثيقة السلامة أو *Police de sécurité*" في المواد 255 إلى 272 ، وأحال في المادة 246 قانون بحري بشأن شروط حصول السفن الجزائرية على رخص وشهادات السلامة البحرية إلى قرارات الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية .

كما عالج المشرع أنواع شهادات ووثائق الأمن الواجب على السفن الرافعة للعلم الوطني أن تحملها وحدد مدة صلاحيتها في قرارين مؤرخين في 05 ماي 1987 ، واستثنى من خضوع بعض شهادات ووثائق السفن الجزائرية لأحكام الفصل الثالث من الباب الأول قانون بحري ( المواد 161 إلى 272 ) بموجب المرسوم التنفيذي 200/07 الذي يحدد السفن غير الخاضعة لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها<sup>2</sup> .

وبناء على ذلك ؛ يمكننا توزيع شهادات السلامة البحرية المفترضة على السفن في التشريع الداخلي بين طائفتين الأولى تخضع لأحكام الفصل الثالث من الباب الأول قانون بحري ، والذي نرى اعتباره كقواعد عامة في هذا الصدد ، والثانية ما استثناه أو أعفاه المشرع بنص خاص .

<sup>1</sup> - وثيقة المنظمة البحرية الدولية رقم : (FAL34/4) ، مرجع سابق ، ص 16 ، 17 ، وأيضا القرارات التالية موافقة للترتيب أعلاه : ( الملحق 4 والملحق 6 من اتفاقية MARPOL ) ، (القرار A.534 المعدل بالكتاب الدوري MSC/Circ739 ، واللائحة I/12 من اتفاقية SOLAS ) ، (القرار A.637(16) ، واللائحة 13(4) من اتفاقية MARPOL ) ، (القرار A.649(16) القسم 1.6) ، (القرار A.373(X) القسم 1.6) ، (القرار A.414(XI) القسم 1.6 والقرار A.649(16) القسم 1.6 المعدل بالقرار MSC38) .

<sup>2</sup> - أنظر : قرارين صادرين عن وزارة النقل ، الأول يحدد نوع شهادات الأمن في السفن ، والثاني يحدد شروط تسليم شهادات الأمن في السفن ومدة صلاحيتها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 23 سبتمبر 1987 ، عدد 39 ، ص 1491 . وكذلك : مرسوم تنفيذي 200/07 مؤرخ في 23 يونيو 2007 ، مصدر سابق ، الملحق رقم 5 من الرسالة.

أولا : شهادات السلامة طبقا للفصل الثالث من الباب الأول قانون بحري

أوجبت المادة 246 قانون بحري تزويد كل سفينة برخص وشهادات السلامة ، وخاصة فيما يتعلق بثلاثة أمور أساسية ؛ تتمثل في : سلامة السفن التي تنقل المسافرين ، بناء السفن ، معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية – اللاسلكية لسفن الحمولة .

ويرتبط حمل أي سفينة جزائرية للوثائق والشهادات البحرية بنوع الملاحة التي تقوم بها ، وإن كانت ملزمة بحمل شهادة الجنسية ودفتر البحارة ورخصة أو بطاقة المرور ، حيث وضع دفتر البحارة كشهادة مطلوبة من سفن الملاحة التجارية ، وسفن الملاحة المساعدة ، وسفن ملاحه الصيد ، بينما تعتبر رخصة المرور كشهادة للسفن الممارسة للملاحة الارتفاقية المخصصة لمصلحة عمومية عدا السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية ، أما سفن الملاحة البحرية للنزهة غير المتوفرة على طاقم مأجور فتزود ببطاقة مرور فردية أو جماعية<sup>1</sup>.

ومن جهة أخرى اشترط المشرع أن يمك كل ربان سفينة سجلا أو دفترا خاصا بالمحاضر المتعلقة بتفتيش السلامة المنجزة على سفينته ، وهو ما اصطلح على تسميته " بوثيقة السلامة " ، حيث يوقع السجل من طرف أعضاء اللجنة المحلية للتفتيش وتدون به جميع مقرراتهم وملاحظاتهم<sup>2</sup> .

بالإضافة إلى ذلك ، يتعين أيضا على السفن أن تحمل حسب نص المادة 200 قانون بحري :

أ – شهادة الحمولة ، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة

ب – شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من اثنا عشر (12) مسافرا

ج – الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة

د – دفتر السفينة

ه – يوميات الماكينة والراديو

و – الوثائق الجمركية والصحية

ز – جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة

<sup>1</sup> – المواد 189 ، 192 ، 193 قانون بحري ، وقد عرفت المادة 193 قانون بحري رخصة المرور بأنها : " شهادة ملاحه ممنوحة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية ، باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية ."

<sup>2</sup> – المادتين 255 ، 256 قانون بحري.

وبخصوص أنواع شهادات ووثائق الأمن الواجب على السفن الجزائرية أن تحملها ؛ فإن القرار الوزاري الصادر في 05 ماي 1987 ، حددها في المادة الأولى كالتالي<sup>1</sup>:

- أ - شهادة أمن الصنع بالنسبة للسفن ذات حمولة .
- ب - شهادة أمن معدات تجهيز السفن ذات حمولة
- ج - شهادة أمن الراديو صوتي في السفن ذات حمولة
- د - شهادة أمن الراديو غرافي في السفن ذات حمولة
- هـ - شهادة أمن السفن الناقلة للمسافرين
- و - شهادة الإعفاء
- ز - إضافة لشهادة أمن الصنع بالنسبة للسفن ذات حمولة
- ح - الوثيقة المرفقة بشهادة أمن الصنع بالنسبة للسفن ذات حمولة
- ط - إضافة لشهادة أمن معدات تجهيز السفن ذات حمولة
- ي - الوثيقة المرفقة بشهادة أمن معدات تجهيز السفن ذات حمولة

#### ثانيا : حالات الإعفاء من شهادات ووثائق السلامة البحرية

ترتبط شهادة الإعفاء بشهادة أو أكثر من شهادات السلامة البحرية ، حيث يمكن للسلطة الإدارية البحرية لميناء تسجيل السفينة بناء على الرأي الموافق الصادر عن اللجنة المحلية للتفتيش إعفاء السفينة بصفة استثنائية من إحدى شهادات السلامة المذكورة آنفا ، شريطة التقيد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها ، وبناء على نص قانوني يتيح للجهة المختصة القيام بذلك<sup>2</sup> .

ولأجل تحقيق هذا الغرض ، أعفى المرسوم التنفيذي 200/07 المذكور ؛ أنواعا من السفن غير الخاضعة لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار من بعض شهادات ووثائق السلامة البحرية ، وكذا من الخضوع لأحكام الفصل الثالث من الباب الأول قانون بحري ، وذلك وفق التفصيل التالي<sup>1</sup> :

<sup>1</sup> - قرار وزارة النقل ، مؤرخ في 05 ماي 1987 ، يحدد نوع شهادات الأمن في السفن ، المادة الأولى ، مرجع سابق

<sup>2</sup> - المادتين 227 ، 247 قانون بحري .

<sup>1</sup> - المواد 5 ، 6 ، 7 ، 8 من المرسوم التنفيذي 200/07 ، مؤرخ في 23 يونيو 2007 ، مصدر سابق ، والملحق رقم 5 من الرسالة .

أ — شهادة السلامة : تعفى منها السفن المساعدة ، والسفن التي ينعقد فيها جهاز أو وسيلة الدفع الميكانيكي ، وسفن النزهة ، إذا كانت هذه الأنواع الثلاثة تنقل أكثر من اثني عشر (12) راكبا ، وكذا سفن الصيد مهما كان عدد ركبها .

ب — دفتر البحارة : تعفى من استظهاره سفن النزهة ، وكذا السفن التي ينعقد فيها جهاز أو وسيلة الدفع الميكانيكي .

ج — سجل السفينة ، ودفتر الماكنة والراديو ، والوثائق الجمركية والصحية : تعفى من استظهار هذه الوثائق سفن النزهة ، والسفن التي ينعقد فيها جهاز أو وسيلة الدفع الميكانيكي .

د — شهادة الجنسية ، وشهادة الحمولة أو شهادة التصنيف ، والشهادات القانونية للزيارات : تعفى من استظهارها سفن النزهة ، غير أنها لا تعفى من شهادة الجنسية إذا فاقت حمولتها ستة (6) أطنان .

#### الفرع الرابع : آجال صلاحية شهادات ووثائق السفن

بعد فحص أو تفتيش السفينة تسلّم لممثلها الوثيقة أو الشهادة البحرية المثبتة للوضعية ، حيث تختص اللجنة المركزية للسلامة — بناء على رأي اللجنة المحلية للتفتيش التابع لها ميناء تسجيل السفينة — بإصدار وثائق وشهادات السلامة البحرية المذكورة<sup>1</sup> ، والتي يجب أن تحرر باللغتين العربية والفرنسية وتلصق في مكان بارز يسهل مشاهدتها والوصول إليها<sup>2</sup>.

وتختلف مدة صلاحية وتمديد شهادات السلامة البحرية بحسب أنواعها ، حيث نصت المادة 248 قانون بحري على أن " مدة صلاحية شهادات السلامة البحرية لا يمكن أن تتعدى :

— سنة واحدة لرخصة الملاحة

— خمس سنوات لشهادة الحريم " *certificat de franc-bord* "

— سنتان لشهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة

— سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين ولشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية .

<sup>1</sup> المواد 234 ، 237 ، 245 قانون بحري .

<sup>2</sup> المادة 253 قانون بحري ، والمادة 8 والمادة 2 من قراري وزارة النقل ، المؤرخين في 05 ماي 1987 ، مرجعين



ولا يجوز أن تفوق مدة صلاحية شهادة الإعفاء مدة الشهادة المتعلقة بها " .

ويتطابق نص المادة 248 قانون بحري مع نص المادة 04 من القرار الوزاري الصادر في 05 ماي 1987 بشأن مدة صلاحية شهادات أمن السفن المتضمنة في المادة الأولى من نفس القرار ، حيث قضى باحتسابها كالتالي :

- أربع وعشرون (24) شهرا بالنسبة لشهادة أمن معدات تجهيز السفن ذات حمولة
- اثنا عشر (12) شهرا لباقي الشهادات ،
- توافق مدة صلاحية الإضافات والوثائق مع فترة صلاحية الشهادات التي تتبعها .

ويتم تجديد صلاحية شهادات السلامة بذات إجراءات وشروط صدورها ، ولكن إذا لم تكن السفينة المنتهية فترة صلاحية شهادتها متواجدة في ميناء التسجيل يمكن اللجوء إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة لأجل تمديد مدة الصلاحية ، وهي لجنة التفقيش المجتمعة استثناء في غير ميناء تسجيل السفينة أو السلطة القنصلية إذا كانت السفينة متواجدة بالخارج ، ولا يمنح التمديد إلا لأجل السماح للسفينة بإتمام رحلتها ؛ على أن لا تتجاوز فترة التمديد خمسة أشهر بأية حال ، ومن ثم تنقضي فترة تمديد مدة الصلاحية بوصول السفينة إلى الميناء المفترض أن تعين فيه ، كما تنقضي مدة الصلاحية بمجرد تخلف أحد شروط الحصول عليها<sup>1</sup>.

ونلاحظ أن المشرع نص على فترة تمديد أخرى لصلاحية شهادات السلامة بناء على إهمال لا تتجاوز مدته شهرا واحدا من تاريخ انقضاء الشهادة ، وهنا يطرح التساؤل عما إذا كانت مهلة الشهر تضاف إلى فترة الخمسة أشهر المذكورة سابقا أم تندرج فيها<sup>1</sup> .

<sup>1</sup>-المادة 251 والمادة 249 قانون بحري ، و المادتين 5 ، 6 من قرار وزارة النقل ، مؤرخ في 05 ماي 1987 ، يحدد شروط تسليم شهادات الأمن في السفن و مدة صلاحيتها ، مصدر سابق .

<sup>1</sup>-المادة 253 قانون بحري ، والمادة 7 من قرار عن وزارة النقل ، مؤرخ في 05 ماي 1987 ، يحدد شروط تسليم شهادات الأمن في السفن و مدة صلاحيتها ، مصدر سابق .

## الفصل الثاني : المقاربة المستحدثة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

نظرا لتهديدات الأعمال غير المشروعة على السلامة والأمن البحريين ، كالإرهاب البحري والقرصنة والمتاجرة بالمخدرات وتهريب المهاجرين ...، ترسخت بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر فكرة تحقيق الأمن البحري ضمن أولويات المنظمة البحرية الدولية والتشكيلات الدولية الأخرى ، وبذلك اتجهت المقاربة المستحدثة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين نحو ترسيم الالتزام الأمني في متطلبات سلامة الأرواح في البحار ( مبحث أول ) ، وانفتحت آفاق أحكام هذا النظام على عوامل تعزيز أخرى فرضتها تطورات المجتمع وتداعيات العولمة ( مبحث ثاني )<sup>1</sup> .

---

<sup>1</sup> - يراجع أهداف المنظمة البحرية الدولية في القرن الواحد والعشرين : قرارها رقم (A900(21) الصادر عن الدورة رقم 21 المنعقدة في نوفمبر 1999 ، مشار إليه في تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم (A/55/61) ، مرجع سابق ، ص 27 .

## المبحث الأول : ترسيم الالتزام الأمني في متطلبات سلامة الأرواح في البحار

نظرا لتداخل وتكامل العلاقة بين الأمن البحري والسلامة البحرية ، وتعدد أبعاد واهتمامات النظام القانوني لهما وخاصة بعد إدراج مدونة *code ISPS* في اتفاقية *SOLAS/74* سنة 2002 ودخولها حيز النفاذ ابتداء من 01 جويلية سنة 2004 ، والتي عكست الاهتمام الدولي بتعزيز الأمن البحري ، وتشجيع التعاون بين مختلف المعنيين لمنع التهديدات الإرهابية ، وتقييم مخاطرها وتعيين المسؤوليات والمرتبطة بها .

وقد ضبطت مدونة (*ISPS*) المفاهيم والقواعد الرئيسية التي تحقق غرضها ، وتركت للتشريعات الداخلية مسألة تحديد الآليات التنفيذية وتنظيم عملها ، ومن ثم نرى أن نستعرض الموقف القانوني الداخلي المتطلبات والمفاهيم التي تفرضها مدونة (*ISPS*) ، ثم دور الضبطية البحرية كآلية تنفيذ متطلبات النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين<sup>1</sup> .

### المطلب الأول : إدماج (*Code ISPS*) ضمن الإطار الداخلي

يشمل نطاق تطبيق مدونة *ISPS* سفن الرحلات الدولية ؛ سواء بالنسبة لسفن الركاب بما فيها اللنشات عالية السرعة ، أو سفن البضائع ذات الحمولة المساوية أو الأكثر من 500 طن ، بما في ذلك اللنشات عالية السرعة ، كما تنطبق على وحدات الحفر المتحركة ، وعلى المرافق المينائية التي تقدم خدماتها لهذه الأنواع من السفن ، في حين يستثنى من نطاق تطبيقها ؛ السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة للخدمة العامة<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> — ننبه إلى أن دراستنا لا يعينها الاختلافات التطبيقية المرتبطة بالأعراف والعادات الملاحية أكثر من تبيان الموقف الداخلي كلما تطلب الأمر ذلك .

<sup>1</sup> — اللائحة 3 من الجزء (A) في مدونة *ISPS* ، الوثيقة: (*CONF/SOLAS/5/34.DOC*) ، مرجع سابق ، ص 6 ، الملحق 2 من الرسالة ، وأيضا : أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد يونيو 2005 ، ص 26 ، مرجع إلكتروني على شكل (*pdf*) محمل بتاريخ 2011/01/05 الساعة 14:00 من الموقع

التالي : <http://www.aast.edu/ar> وكذلك : *Kamel Haddoum , O.P cite P86 .*

وتختلف الأحكام المضمنة في مدونة ISPS بحسب الطرف الموجهة إليه ، فمنها ما هو موجه إلى الحكومات الأعضاء ومنها ما يخاطب الشركات البحرية والسفن وسلطات الموانئ ، كما تتنوع قواعدها ما بين الإلزام والاختيار ، وقد دخلت المدونة حيز التنفيذ بالنسبة للجزائر سنة 2004 ، وأدرجها المشرع في التنظيم الداخلي من خلال تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات والمكاتب التابعة لها<sup>1</sup>.

### الفرع الأول : المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي

قصد ضمان امتثال المنشآت المينائية والسفن ذات الراية الوطنية لمتطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية اعتمد المشرع "المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي" كإجراء موحد على المستوى الوطني ، يشمل إلى جانب التعريف بأهم المصطلحات القانونية المتداولة ، عملية بناء التنظيم وتعيين وتوزيع المهام المتعلقة بتطبيق المدونة<sup>2</sup>.

### أولا : التعريف بأهم المصطلحات المستعملة في مدونة ISPS

استعملت مدونة ISPS مصطلحات قانونية خصصت لها جانبا لتعريفها<sup>1</sup> ، وقد ضمن المشرع أهمها في المادتين 3 و4 من المرسوم رقم 418/04 المتعلق بتعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ، وهذه المصطلحات هي :

<sup>1</sup> – مرسوم تنفيذي 418/04 ، مؤرخ في 20 ديسمبر 2004 ، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 22 ديسمبر 2004 ، عدد 82 ، ص 36 ، معدل ومتمم بمرسوم تنفيذي 378/08 مؤرخ في 27 نوفمبر 2008 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 07 ديسمبر سنة 2008 ، عدد 69 ، ص 11 ، وأيضا : قرار صادر عن وزارة النقل ، مؤرخ في 14 يناير 2006 ، يتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما ، الجريدة الرسمية الصادرة في 12 أبريل 2006 ، العدد 23 ، ص 25 .

<sup>2</sup> – المادة 2 من المرسوم التنفيذي 418/04 ، مصدر سابق .

<sup>1</sup> – نركز على التعريفات الواردة في العنصر الثاني من الجزء (A) من المدونة ، أنظر ذلك في الوثيقة رقم : ( CONF/SOLAS/5/34.DOC ) ، مرجع سابق ، ص 5 ، 6 ، الملحق 2 من الرسالة.

\* ) – المستويات الأمنية : يقصد درجات الاستعداد والتصدي للتهديد الحال أو المتوقع ، وقد قسمت إلى ثلاث مستويات ، الأول هو المستوى العادي الذي تعمل فيه السفن والموانئ بصورة مألوفة ، ومن ثم يستوجب الإبقاء على تدابير أمنية وقائية دنيا ، أما المستوى الثاني : فهو الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية إضافية ملائمة لفترة معينة طالما وجدت مخاطر متزايدة تنذر بوقوع حادثة أمنية ، في حين يتطلب المستوى الأمني الثالث تطبيق تدابير أمنية وقائية خاصة جديدة لفترة محدودة عندما يكون وقوع حادثة أمنية مرجحا أو وشيكا حتى وإن تعذر تحديد الهدف المقصود .

\* ) – عون أو ضابط أمن الشركة (CSO / ASC)<sup>1</sup>: هو شخص أو أكثر تعينه الشركة ، لضمان إنجاز وتقييم خطة أمن السفينة (SSA/ ESN)<sup>2</sup> وتقديمها للموافقة وتنفيذها وتحسينها ، وضمان الاتصال بعون أمن المنشأة المينائية وعون أمن السفينة .

\* ) – عون أو ضابط أمن السفينة : (SSO / ASN)<sup>3</sup> : هو شخص أو أكثر تعينه الشركة المستغلة يكون مسؤولا عن أمن السفينة أمام المجهز أو ممثله (الربان) ، وأهم ما تشمله مسؤوليته تنفيذ خطة أمن السفينة والاتصال بعون أمن الشركة وعون أمن المنشأة المينائية .

\* ) – ضابط أمن الميناء (PSO / ASP)<sup>1</sup> : هو الطرف المسؤول عن إعداد وتنفيذ ومراجعة وتقييم خطة أمن الميناء ، والاتصال بأعوان أمن السفن وأعوان أمن الشركات ، سواء بصفة انفرادية أو بمساعدة عون أمن مرفق مينائي (PFSO / ASIP)<sup>2</sup> يكون تحت سلطته.

\* ) – الخطة الأمنية (SP/ PS)<sup>3</sup> : هي تصور كتابي يتم إعداده على أساس نتائج التقييم الأمني لمواجهة التهديدات الأمنية والوقاية منها ، وذلك على مستوى السفن أو المنشآت المينائية المعنية ، ومن ثم فخطة أمن السفينة تسعى إلى حماية السفينة وما تحمله من أشخاص وبضائع ومؤن وآليات مناولة

<sup>1</sup> - Company Security Officer (anglais) / Agent de sûreté de la compagnie ( français)

<sup>2</sup> - Ship Security Assesment (anglais) / Evaluation de sûreté des navires (français)

<sup>3</sup> - Ship Security Officer (anglais) / Agent de sûreté du navire ( français).

<sup>1</sup> - Port Security Officer (anglais) / Agents de la sûreté du port( français)

<sup>2</sup> - Port Facility Security Officer (anglais) / Agent de la sûreté de l'installation portuaire ( français)

<sup>3</sup> - Security Plan (anglais) / Plan de sûreté ( français)

...، أما خطة أمن المنشآت المينائية فتهدف لضمان أمن ما يوجد بهذا المرفق من بنايات وتجهيزات وآليات وأشخاص وسفن ومخازن ... .

\* ( – الإعلان الأمني (DoS)<sup>1</sup> : هو اقتراح أو اتفاق بديل يتم إعداده في حال الاختلاف في تحديد المستوى الأمني أو إجراءات الأمن المتبعة بين ضابط أمن السفينة ونظيره و/أو ضابط أمن المرفق المينائي ونظيره .

### ثانيا : وزارة النقل كسلطة وصية عن تنظيم وتنسيق المخطط الوطني

تتحمل وزارة النقل عن طريق مديرية البحرية التجارية والموانئ ومديرياتها الفرعية مسؤولية تنظيم وتنسيق علاقات وأدوار المتدخلين في تطبيق مدونة ISPS وتحقيق السلامة البحرية ، حيث أنشأ المشرع مديرية فرعية للسلامة والأمن البحريين والموانئ تابعة للمديرية المذكورة أعلاه ؛ تكفل على الخصوص<sup>2</sup> :

أ ( – السهر على احترام المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي ؛ من خلال إعداد واقتراح النصوص التنظيمية المتعلقة بتطبيق مدونة ISPS على المستوى الوطني ، ووضع المستويات الأمنية للمنشآت والسفن الوطنية المعنية ، وتحديد التعليمات المطبقة على الإعلان الأمني (DoS) ، ومراقبة وتوجيه أداء مؤسسات النقل البحري والمؤسسات المينائية لمتطلبات الأمن والسلامة البحريين ، والموافقة على خطط أمن السفن والمنشآت المينائية وتقييماتها الأمنية ، والتعديلات المدرجة عليها ، ومطابقة السفن الموانئ لمقاييس الأمن والسلامة البحريين وتسليم الشهادات بذلك..

ب ( – إنشاء بنك معطيات خاصة بالأمن والسلامة البحريين وتحيينه ، للاستفادة منه في التوصيات والقرارات حول تدابير الوقاية من الحوادث البحرية وترقية سلامة الأرواح في البحار والاستغلال المينائي .

<sup>1</sup> – Declaration Of Security (anglais) / déclaration de la sûreté ( français).

<sup>2</sup> – المادة 3 من المرسوم التنفيذي 418/04 ، مرجع سابق ، والمادة 3 من المرسوم التنفيذي 98/10 ، مؤرخ في 2010/03/18 ، يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل ، الجريدة الرسمية الصادرة في 2010/03/24 ، العدد 20 ، ص 4 .

ج ) – المشاركة في نشاطات الهيئات الوطنية والدولية في مجال السلامة والأمن البحريين ؛  
كالتواصل مع المنظمة البحرية الدولية لتبليغ وتلقي المعلومات الخاصة بالأمن البحري والمينائي .

#### ثالثا : مؤسسات النقل البحري والمؤسسات المينائية كجهات تنفيذ

تؤدي مؤسسات النقل البحري والمؤسسات المينائية أدوارا مهمة في إطار تنفيذ المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي ، تتم تحت رقابة وتوجيه الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ ، حيث تلتزم مؤسسات النقل البحري ؛ بتعيين وتأهيل كل من عون أمن الشركة وعون أمن السفينة ، وتأطير تمارين أمنية على متن السفن وباليابسة ، وإعداد خطة أمن السفينة وتقييمها ، والالتزام بمتطلبات التجهيز كأجهزة الإنذار الأمني والإضاءة الخارجية بالرصيف أو بالإرساء .. ، بالإضافة إلى إنشاء مكتب أمن للشركة يتناسب حجمه مع طبيعة المهام ، أما المؤسسات المينائية فتلتزم بتعيين وتأهيل عون أمن المنشأة المينائية ، وتنظيم تمارين أمنية على مستوى الميناء ، وإعداد خطة أمن المنشأة وتقييمها ، وكذا إنشاء مكتب أمن مينائي يتناسب حجمه مع طبيعة المهام<sup>1</sup> .

#### الفرع الثاني : العلاقة الأمنية مع الأطراف الدولية

تتطلب طبيعة التهديدات الأمنية وتأثيرها على المصالح الجوهرية للوطن ، إحاطتها بنوع من الخصوصية والتعامل معها كشأن داخلي للدولة دون إهمال التعاون الخارجي المحقق لذات الأغراض ، وفي هذا الصدد أوكلت المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي 418/04 لوزير النقل صلاحية تبليغ المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات الخاصة في مجال الأمن البحري والمينائي ، واعتبرته جهة الاتصال الوحيدة فيما يخص العلاقات مع المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن ، والسلطات الوطنية المسؤولة عن أمن السفن والمنشآت المينائية ، وتلقي إنذارات أمن السفينة ، وطلبات المساعدة ، والاتصالات المرتبطة بالأمن الصادرة عن حكومات طرف في اتفاقية SOLAS/74 المعدلة<sup>1</sup>

وباعتبار الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ سلطة تابعة لوزير النقل ، فقد أكسبه القانون صفة جهة الاتصال الوحيدة مع المنظمات المختصة ، إلى جانب السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن

<sup>1</sup> – المادة 4 من المرسوم التنفيذي 418/04 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – الفقرة الأخيرة من المادة 3 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مرجع سابق .

والمنشآت المينائية ، بينما أسند اختصاص تلقي إشارات أمن السفينة وطلبات المساعدة للمصلحة الوطنية لحراس السواحل .

#### أولا : تعيين جهة الاتصال الوحيدة

يعتبر الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ الجهة الوطنية الوحيدة المخولة بالاتصال مع المنظمة البحرية الدولية والمنظمات الأخرى المعنية بتطبيق مدونة ISPS ، حيث يكفل بهذه الصفة ؛ تنسيق وتبادل المعلومات بين المنظمات الوطنية المشاركة في تطبيق أحكام المدونة والمنظمات الدولية المختصة وعلى رأسها المنظمة البحرية الدولية ، والاتصال مع هذه الأخيرة في المسائل المتعلقة بأمن السفن والمنشآت المينائية ؛ وإرسال بيانات الاتصال بالوزارة والسلطات الوطنية المختصة ، والعناية بتحديث وتطابق المواقف الداخلية بشأن التعامل بالمنظومة المندمجة الشاملة للإعلام حول النقل البحري التابعة للمنظمة البحرية الدولية<sup>1</sup>.

#### ثانيا : السلطات المختصة بمتابعة تنفيذ متطلبات أمن السفن والموانئ

عينت المواد 6 ، 7 ، 8 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ؛ الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ كسلطة مختصة في المجالات التالية :

أ – استقبال الاتصالات المرتبطة بالأمن الصادرة عن حكومات أخرى متعاقدة في اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 المعدلة ، حيث يمارس بهذه مهام استقبال المعلومات المتعلقة بمراقبة السفن الرافعة للراية الوطنية من دولة الميناء الأجنبي واتخاذ التدابير اللازمة لمطابقتها لمتطلبات مدونة ISPS

ب – اكتساب صفة السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن والمنشآت المينائية ، حيث تؤهله هذه الصفة حق التنظيم في مسائل الأمن والسلامة البحريين ، وإدراج تعديلات المنظمة البحرية الدولية ذات العلاقة على الجهاز التنظيمي الوطني ، وتفويض هيئات الأمن للتصرف باسمه ، وتسليم شهادات أمن السفينة للسفن الوطنية ، والشهادات الدولية المؤقتة ، وشهادات أعوان الأمن المينائي ، وترتيب

<sup>1</sup> – المادتين 5 و11 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مصدر سابق ، كما تجدر الإشارة إلى أن المنظمة البحرية الدولية تحافظ على قاعدة بيانات عالمية بشأن تطبيقات مدونة ISPS في المرافق المعترف بها ، إضافة إلى معلومات الاتصال مع ضباط الموانئ ، متاحة على الموقع التالي : [www2.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx](http://www2.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx)



عمليات تدقيق للموانئ وزيارات وتفتيش للسفن الجزائرية والأجنبية ، وتنظيم التكوين المطلوب لضباط أمن السفينة والشركة والميناء ، وتقييم الأمن المينائي ، والإشراف على إعداد وتحديث خطة الأمن المينائي ....

### ثالثا : السلطة الوطنية المختصة باستقبال نداءات أمن السفينة

عينت المادتين 9 ، 10 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ؛ المصلحة الوطنية لحراس السواحل كسلطة مختصة باستقبال إنذارات أمن السفينة ، وطلبات المساعدة في حالة حوادث أمنية ، حيث تتحمل بهذه الصفة مهمة اتخاذ التدابير الأمنية المناسبة مع إعلام المركز العملي للأمن والسلامة البحرية والمينائية لأجل التنسيق مع الهيئات المعنية الأخرى وتقديم المساعدة الواجبة .

ولاشك أن الوكالة الوطنية للذبذبات ؛ هي أحد الهيئات التي لا بد للمركز العملي للأمن والسلامة البحرية والمينائية من التنسيق معها في مجال الاتصالات البحرية ذات الطبيعة الأمنية ، باعتبارها أداة الدولة في مجال تخطيط طيف الذبذبات اللاسلكية الكهربائية وتسييره ومراقبة استعماله ، حيث تكلف من بين عدة مهام بتنظيم دلالات النداء ومعارف الخدمة النقالة البحرية (MMST) المتعلقة بالمحطات اللاسلكية البحرية الساحلية ومحطات بواخر العلم الوطني ومنحها وتبليغها إلى الاتحاد الدولي للاتصالات وإلى المنظمة البحرية الدولية ، وضمان يقظة دائمة على جميع الترددات البحرية الخاصة ببناء الاستغاثة والأمن بواسطة المحطات اللاسلكية البحرية الساحلية ، والمشاركة في نشاطات البحث عن الأرواح البشرية والأملاك والطائرات في البحر وإنقاذها ، وتأمين إقامة وصلات اتصالية للشبكة الوطنية للاتصالات الراديوية البحرية وكذا تمرير الحركة الاتصالية للأمن في البحر ...<sup>1</sup>

### الفرع الثالث : الهيئات المركزية للأمن البحري والمينائي

في إطار الاستعداد للتصدي للحوادث الأمنية التي تهدد السفن والموانئ ؛ أنشأ المشرع على المستوى المركزي ، اللجنة الوطنية للأمن المينائي بمقتضى المرسوم التنفيذي 340/94 المؤرخ في 25 أكتوبر

<sup>1</sup> – الفقرات 9 ، 14 ، 15 ، 16 في المادة 3 من المرسوم التنفيذي 327/15 ، مؤرخ في 22 ديسمبر 2015 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي 97/02 مؤرخ في 02 مارس 2002 ، والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للذبذبات ، مرجع سابق .

1994 ، إلا أنه استبدل هذه اللجنة بأخرى سماها "اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي" ، حيث أُلغى المرسوم التنفيذي السابق بالمادة 41 من المرسوم التنفيذي 418/04 المتضمن تعيين السلطات المختصة بأمن السفن والموانئ والهيئات التابعة لها<sup>1</sup>.

ومن جهة أخرى لم يغفل المشرع عن إحداث الهيئات المركزية الكفيلة بمتابعة الأزمات الأمنية وإدارتها بالشكل الذي يناسب المقتضيات ، حيث أوجد المركز العملي للأمن والسلامة البحريين بمقتضى المرسوم التنفيذي 418/04 السالف الذكر<sup>2</sup>.

### أولا : اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي

تمارس اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي مهامها على المستوى المركزي ، تحت سلطة رئاسة وزير النقل أو ممثله ، وتتألف من 15 عضوا يمثلون أغلب القطاعات الوزارية الناشطة في الميناء ، بالإضافة إلى حقها في الاستعانة بأي شخص من شأنه المساهمة في تطوير عملها ، كما تم تزويد اللجنة بأمانة دائمة يتولاها مسؤول المركز العملي للأمن والسلامة البحريين الآتي ذكره ، ويخضع تعيين الأعضاء لقرار الوزير بعد اقتراح السلطات المنتمين إليها ، وتتعقد اللجنة مرتين في السنة في دورات عادية<sup>1</sup>.

وبخصوص مهام اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي فتتلخص في متابعة التنظيم الدولي في مجال الأمن البحري والمينائي وتكليفه مع التطبيقات الوطنية ، وإعداد برنامج وطني في هذا المجال وتدقيق مستويات الأمن المنصوص عليها في مدونة ISPS ، وتقديم الاقتراحات للوزارة الوصية والهيئات

<sup>1</sup> – المواد 12 إلى 21 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المواد 32 إلى 40 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – المواد : 14 ، 16 ، 20 ، 21 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مرجع سابق ، ونشير إلى أن المادة 14 المذكورة حددت أعضاء اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي كما يلي : قائد المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ (السواحل) أو ممثله ، ممثل عن قيادة الدرك الوطني ، ممثل عن وزير الداخلية والجماعات المحلية ، ممثل عن وزير الطاقة والمناجم ، ممثل عن وزير الأشغال العمومية ، ممثل عن وزير البريد وتكنولوجيا الإعلام والاتصال ، المدير العام للأمن الوطني أو ممثله ، المدير العام للحماية المدنية أو ممثله ، المدير العام للجمارك أو ممثله ، ثلاثة (3) مديرين من الإدارة المركزية لوزارة النقل معنيين بالنشاط البحري والمينائي ، رئيسي (2) مجلس إدارة شركة تسيير المساهمة ؛ لكل من الموانئ والنقل البحري ، المدير العام للإشارة البحرية .

المعنية الأخرى بشأن أمن السفن والموانئ ، والتنسيق الأمني بين الإدارات ومختلف المتعاملين ومتابعة تنفيذ مخططات أمن السفن والموانئ وبرامج التجهيز ، وتكوين مستخدمي الأمن البحري والمينائي ودراسة توصيات وتقارير لجان الأمن المحلية<sup>1</sup>.

وفي هذا الصدد ؛ تتمتع اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي – بمناسبة القيام بمهامها – بحق إقامة علاقات عمل مع نظيراتها الأجنبية ، وصلاحيات رقابة تطبيق تدابير الأمن البحري والمينائي ، وطلب تنفيذ قراراتها بواسطة الهيكل المعنية ، حيث يجب على المؤسسات والأجهزة الوطنية القرارات التي توافق عليها وزير الوصية<sup>2</sup> .

#### ثانيا : المركز العملي للأمن والسلامة البحريين

أنشئ المركز العملي للأمن والسلامة البحريين كهيئة مركزية لدى وزير النقل ، لمتابعة أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية ، من خلال تكفله بالمتابعة الدائمة لجميع تدابير الأمن البحري والمينائي والسلامة البحرية ، وجمع المعلومات المرتبطة بها وتوزيعها على مستوى الهيئات والسلطات المعنية لتمكينها من أداء مهامها ، حيث يتولى مهمة إعداد المعلومات لحساب السلطة المؤهلة ، وتبليغ المستويات الأمنية للسفن ذات الراية الوطنية ، وإعلام الحكومات الأجنبية بالتدابير الأمنية والسلامة البحرية الخاصة بسفنها والسفن ذات الراية الوطنية ، وإعلام المنظمة البحرية الدولية بكل تغيير يطرأ على التدابير الأمنية بالجزائر ، وتسليم الرخص الأمنية والسلامة البحرية الضرورية ، وتنسيق الأعمال في مجال الأمن عند الاقتضاء مع أعوان الشركات والسفن والمنشآت المينائية ، كما يستخدم كنقطة لاستقبال الإخطارات المرسلة من المنظمة البحرية الدولية والإخطارات المتعلقة بمستويات الأمن وتقارير مراقبة السفن من دولة الميناء في الموانئ الأجنبية ، وإعداد بنك معلومات وإمساك سجلات خاصة بالحوادث الأمنية وسلامتها على المستوى الوطني والدولي<sup>1</sup> .

ويلاحظ أن التأطير البشري للمركز يتكون من شخصيات عسكرية ( أمنية ) ، حيث يتألف من مدير أو رئيس ؛ يساعده (4) رؤساء دراسات ، ومكلفين بالدراسات عددهم ما بين (4) إلى (6) ، وممثل (1)

<sup>1</sup> – المادة 12 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مرجع سابق

<sup>2</sup> – المواد 13 ، 18 ، 19 من المرجع السابق .

<sup>1</sup> – المواد 32 ، 33 ، 34 من المرجع السابق .

عن المصلحة الوطنية لحراسة السواحل ، وممثل (1) عن المديرية العامة للأمن الوطني ، وممثل (1) عن الدرك الوطني ، وكذا مستخدمين أحال التشريع في تعدادهم إلى التنظيم ، كما يمكن للمركز أن يستعين بأي شخص طبيعي أو معنوي من شأنه مساعدة المركز في إنجاز مهامه<sup>1</sup>.

#### الفرع الرابع : الهيئات المحلية للأمن البحري والمينائي

استبدل المرسوم التنفيذي 418/04 المذكور تنظيم اللجان المحلية للأمن المينائي التي كانت متضمنة في المرسوم التنفيذي 340/94 المؤرخ في 25 أكتوبر 1994 ، حيث أطلق عليها اللجنة أو اللجان المحلية للأمن البحري والمينائي ، لوقاية الموانئ من التهديدات الأمنية ، كما أوجد المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة ، لتسيير وإدارة الأزمات الأمنية الواقعة على مستوى اختصاصه الإقليمي .

#### أولا : اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي

توجد اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي على مستوى الولايات المتوفرة على موانئ ، ويرأسها الوالي المختص إقليميا أو ممثله ، حيث يعين أعضاء اللجنة بقرار منه بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها ، والتي تتكون من ثلاثة عشر (13) عضوا يعكس أغلبهم التمثيل الوزاري للقطاعات الممثلة على المستوى المركزي في اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي ، كما تجتمع اللجنة في دورات عادية أربع (4) مرات على الأقل في السنة ، مع إمكانية الاجتماع أكثر من ذلك في الحالات الاستثنائية<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> – المواد 35 إلى 39 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – المواد 23 ، 24 ، 26 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مرجع سابق ، علما بأن المادة 23 حددت أعضاء اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي كالاتي : مسؤول السلطة المينائية المعنية ، محافظ أمن الميناء المعني ، ضابط أمن المنشأة المينائية ، رئيس المحطة البحرية للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ ، قائد مجموعة الدرك الوطني المختص إقليميا ، مسؤول مصالح الجمارك المختص إقليميا ، مسؤول مصالح الحماية المدنية المختص إقليميا ، مدير النقل للولاية ، مدير الأشغال العمومية للولاية ، مدير الطاقة والمناجم ( في موانئ المحروقات فقط ) ، الممثل المحلي لوكالة الملاحة البحرية اللاسلكية ، الممثل المحلي للديوان الوطني للإشارة البحرية ، الممثل عن تجهيز السفن الوطنية.

يضمن مكتب الأمن المينائي الأمانة التقنية للجنة المحلية للأمن البحري والمينائي<sup>1</sup> ، والتي تتلخص مهامها في السهر على التوفيق بين تسهيل الملاحة والأمن البحري والمينائي ، من خلال تنسيق تنفيذ الخطة الوطنية للأمن البحري والمينائي المعد من طرف اللجنة الوطنية ، وإعداد وتحديث مخططات أمن الميناء ، ومخططات تنظيم الحركة المينائية ، وتقدير الأخطار والتدابير المتخذة بشكل دوري واتخاذ التدابير اللازمة لتكوين المستخدمين المعنيين بالأمن البحري والمينائي ، واقتراح التدابير التي من شأنها تحسين الأمن البحري والمينائي ، كما ينبغي على اللجنة المحلية أن تقدم تقارير دورية عن نشاطاتها للجنة الوطنية<sup>2</sup>.

#### ثانيا : المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة

تطرق المرسوم 418/04 للمركز الرئيسي للعمليات المستعجلة ، فنص على إنشائه كهيئة محلية تابعة للوالي المختص إقليميا على مستوى كل ميناء تجاري ، حيث يخضع تشكيل المركز وتسييره إلى قرار الوالي المختص ، لكن الإدارة تكون بيد محافظ أمن الميناء المعني ، بينما تتلخص مهام المركز في تولى تسيير جميع الأزمات الأمنية ومشاكل السلامة البحرية الحاصلة على مستوى الميناء ، كما يعقد المركز اجتماعاته في حالة وقوع حادث يرتبط بالأمن والسلامة البحريين ، وكلما رأى ذلك ضروريا بناء على استدعاء من رئيسه<sup>1</sup> .

وبالرغم من أهمية الأدوار التي يمكن أن يؤديها المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة ، إلا أن النصوص المتعرضة كانت مقتضبة جدا ، ولم تتناول الكثير من العناصر المهمة ، مثل تصنيف وتعيين مدير المركز ، وعلاقته بالوالي المختص إقليميا ، وعدد الأعضاء وشروط تعيينهم ، وتعريف الحادث البحري المستدعي لاجتماع المركز ، وطريقة اعتماد القرارات ، وتحديد العلاقة بين المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة والمركز العملي للأمن والسلامة البحريين ....

<sup>1</sup> – المادة 9 من القرار الوزاري المؤرخ 14 يناير 2006 ، المتعلق بتنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المواد 22 ، 25 ، 27 من المرسوم التنفيذي 418/04 المعدل ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – المواد 29 ، 30 ، 31 من المرجع السابق .

#### الفرع الخامس : مكتب أمن الميناء ومكتب أمن الشركة

ألزمت المادة 4 من المرسوم التنفيذي 418/04 المذكور سابقا كل من الشركات البحرية والموانئ بأن تنشئ مكاتب أمن يتناسب حجمها مع أهمية المهام الموكلة إليهما ، كما أحالت بشأن هيكلة هذه المكاتب وسيرها إلى القواعد التنظيمية للوزارة المختصة ، وهو ما تحقق بصدور قرار وزير النقل المؤرخ في 14 يناير 2006 ، والمتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما .

#### أولا : تنظيم مكتب أمن الميناء ومكتب أمن الشركة

يعتبر كل من مكتب أمن الميناء ومكتب أمن الشركة هيكلان مكلفان بتنفيذ جميع المهام والمهام المتصلة بأمن الشركة والمنشآت المينائية على التوالي ، حيث يكفل مكتب أمن الشركة ؛ التقييم الدائم لأمن الشركة البحرية وسفنها ، ومتابعة تطبيق مخطط الأمن على متن سفن الشركة ، وتنظيم أشكال التدقيق والمراجعة الداخلية للنشاطات المرتبطة بأمن سفن الشركة البحرية ، وتنفيذ مخطط أمن سفن الشركة البحرية والإبقاء عليه ، ومن جهته يضمن مكتب الأمن المينائي الأمانة التقنية للجنة المحلية للأمن البحري والمينائي ، والتنسيق التقني بين أعوان الهيئات ذات العلاقة بالأمن البحري والمينائي والتقييم الدائم لمخطط أمن الميناء ومراجعتة والإبقاء عليه ومتابعة تطبيقه<sup>1</sup> .

ويحث المشرع المكتبين على الاتصال فيما بينهما من جهة ، وبين سلطاتهما الرئاسية والسلطات المختصة من جهة أخرى ، والإعلام الفوري بكل حادثة أمنية تمت معابنتها ، كما يوجب على كل مكتب أمن أن يضمن تكوين وتدريب أعوان الأمن التابعين له ، وأن يعين محل نشاطه بمقر مؤسسته أو سلطته المستخدمة ( أي الشركة البحرية أو السلطة المينائية حسب الحالة )<sup>1</sup>

يدير مكتب أمن الشركة عون أمن الشركة ، ويدير مكتب أمن الميناء عون أمن الميناء ، ويساعد كل منهما مساعدين يتراوح بالنسبة لمكتب أمن الشركة بين مساعد (1) وأربعة (4) وبالنسبة لمكتب أمن الميناء بين مساعدين (2) وأربعة ، ولا ينبغي للسلطة الرئاسية – لكلا المكتبين – أن تعين الهيئة

<sup>1</sup> – المادتين 2 ، 9 من القرار الوزاري المؤرخ 14 يناير 2006 ، المتعلق بتنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب

الأمن المينائي وسيرهما ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – المرجع السابق ، نفس النصين القانونيين .

المديرة إلا بعد إثبات تكوين في التخصص ، وموافقة السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن أو الموانئ حسب الحالة ، وتنتهي مهام المسيرين بنفس الأشكال ، بالإضافة إلى ذلك يمكن أن يزود المكتبين بمستخدمين مؤهلين يخضع تعدادهم لاحتياجات كل مكتب وضرورات الدعم والتحكم والحراسة ، علما بأن مكتب أمن الميناء يجب أن يضم ضباط الميناء وحراس الأمن المينائي وأعاون الأمن ومدربي كلاب إن اقتضى الأمر ذلك<sup>1</sup> .

يصنف رئيس مكتب أمن ( الشركة /الميناء ) كإطار مسير طبقا لتصنيف وقائمة المناصب في الهيئة المستخدمة ، حيث تمنحه هذه الصفة السلطة السلمية على مستخدمي المكتب الذي يسيره ، وحق توزيع المهام على بقية المستخدمين ، والسهر على احترام الأحكام الأمنية المتعلقة باختصاصه<sup>2</sup> .

#### ثانيا : سير مهام مكتب أمن الميناء ومكتب أمن الشركة

يخضع تسيير مكاتب أمن الشركة وأمن الميناء للنظام الداخلي لهذه المكاتب ، والذي يخضع بدوره للنظام الداخلي للجهة المستخدمة وموافقة السلطة الوطنية المختصة ، حيث تشتغل مكاتب أمن الشركة وأمن الميناء بنظام العمل المتواصل ( 24 ساعة / 24 ساعة ) ، وتلزم بمسك سجلات خاصة بالحوادث والوقائع الأمنية المندرجة في مهامها ، يتم استظهارها لأعاون السلطة الوطنية المختصة والتي توقع وتؤشر عليها ، كما تلزم بإعداد تقارير يومية وأسبوعية وشهرية عن أمن الشركة البحرية وسفنها أو المنشأة المينائية بحسب الحالة ، ترسل أيضا إلى السلطة السلمية والسلطة الوطنية المختصة والتي يمكنها أن تكلف المكتب المعني بمهام ظرفية ترتبط بصلاحياته ، وبالمقابل تلتزم الهيئات المستخدمة بتزويد مكاتبها بمحلات ملائمة ومجهزة ، ووسائل نقل ، ووسائل اتصال تربطها بمختلف المعنيين ( سفن ، سلطة مينائية ، أعاون أمن ... ) ، وكل الإمكانيات المادية التي من شأنها تمكين المكاتب من بلوغ أهدافها<sup>1</sup> .

ومن جهة أخرى ؛ تشرف السلطة المسؤولة عن أمن السفن والمنشآت المينائية عن عقد اجتماع شهري أو في كل وقت في الحالات الاستثنائية لتنسيق مهام الأمن والسلامة البحريين ، وذلك بمقر الوزارة

<sup>1</sup> – المواد 3 إلى 6 ، و 10 إلى 13 من القرار الوزاري المؤرخ 14 يناير 2006 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المواد 7 ، 8 ، و 14 ، 15 من المرجع السابق .

<sup>1</sup> – المواد 8 ، 15 إلى 27 من المرجع السابق .

المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ أو أي مكان آخر عند الاقتضاء أو حالات الظروف الخطيرة وبحضور رؤساء مكاتب الشركة البحرية والمينائية<sup>1</sup> .

### المطلب الثاني : الضبطية البحرية في التشريع الجزائري مقارنا

يفرق الفقه بين الضبط الإداري والضبط القضائي على أساس معيارين ؛ عضوي ووظيفي ، فبالنسبة للمعيار العضوي يتولى مهام الضبطية القضائية النيابة العامة عن طريق وكيل الجمهورية تحت رقابة غرفة الاتهام ، بينما يتولى مهام الضبطية الإدارية السلطة التنفيذية ممثلة في رئيس الجمهورية عن طريق الوالي والإدارة العامة عموما ، أما المعيار الوظيفي فتمارس الضبطية القضائية مهام البحث والتحري في الأفعال المجرمة قانونا لتحقيق العدالة ، أي أن تدخلها يكون علاجيا ، بينما تمارس الضبطية الإدارية مهام الحفاظ على النظام العام وتحقيق كافة عناصره لحماية مصالح المجتمع من كافة أشكال التهديد<sup>2</sup>.

وعلى هذا الأساس ؛ يحق لنا التساؤل عن مدى عن طبيعة مهام الضبطية البحرية طبقا للمعيارين السابقين ، والتي سنحتاج فيها إلى معرفة مراحل تأسيس هذه الضبطية وصلاحياتها القانونية مع تطعيم الموضوع بشيء من الدراسة المقارنة

### الفرع الأول : مراحل تأسيس الضبطية البحرية

إضافة إلى دور القوات البحرية في حماية الأمن الوطني عموما ، عرف التنظيم البحري الوطني بعد الاستقلال إلى اليوم محطتين رئيسيتين في التغييرات الطارئة على بنيته القاعدية<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> – المادة 28 من المرجع السابق .

<sup>2</sup> – لتمييز الضبط القضائي عن الضبط الإداري ، يمكن الرجوع إلى مؤلفات القانون الإداري ، على سبيل المثال : محمد الصغير بلعي ، القانون الإداري : التنظيم الإداري ، النشاط الإداري ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، عنابة ، طبعة سنة 2004 ، (الجزائر) ، ص 260 إلى 266 .

<sup>1</sup> – لمعرفة المزيد من تطور الضبطية البحرية ؛ يمكن الرجوع مثلا إلى : Kamel Haddoum , O.P cite P71,72.:



أولا : مرحلة الاندماج في الضبط العام

في سنة 1962 تم إقرار التنظيم البحري الموروث عن الاستعمار ، بموجب القانون رقم 157/62 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 ، والقاضي بسريان التشريع الفرنسي في الجزائر إلا ما يتعارض مع السيادة الوطنية ، ومن ثم خضوع كل الأنشطة البحرية لسلطة الدوائر البحرية الثلاث في كل من ولايات وهران والجزائر العاصمة وعنابة ، والتي قسمت إلى دوائر ومحطات بحرية<sup>1</sup>.

وفي سنة 1963 صدر المرسوم 442/63 المتضمن النظام الخاص باستقلالية الموانئ ، والذي خول إدارة الميناء سلطة تسيير كافة شؤون الميناء بما في ذلك مهام الشرطة في النطاق المينائي ، أما في نهاية الستينات فصدرت عدة قوانين أساسية خاصة بهيئات بحرية ، مثل مديرية التسجيل البحري وضباط الميناء وضباط الشرطة البحرية والحراس البحريين ووكلاء رجال البحر ، ومصلحة بحرية للإشارة ومديرية البحرية والموانئ ومديرية الملاحة والصيد ...، وقد كلفها المشرع بمهام شرطة الأمن والسلامة البحريين من بين عدة وظائف شرطية<sup>1</sup>.

غير أن طغيان فكرة مركزية التسيير على توجهات الدولة خلال السبعينات ، أدت إلى اعتماد الديوان الوطني للموانئ بمقتضى الأمر 29/71 المؤرخ في 13 أبريل 1971 ، كآلية لترجمة الصلاحيات الواسعة للدولة في احتكار الأنشطة البحرية وممارسة سلطة القوة العمومية داخل الموانئ ، لكن لم تدم هذه الفكرة مع شيوع ونجاح فكرة حرس السواحل الأمريكية ، وهو ما يبدو أن المشرع حاول تبنيه بنوع من التغيير المستمد من النموذج الفرنسي .

<sup>1</sup> — أنظر : Mohamed Ziane , Police Portuaire en Algérie , Mémoire de Magister, Ecole Bou - Ismail ( Tipaza )  
27-24 PP , Algérie , 2008 , ، وكذلك تقديم وزارة الدفاع الوطني للقوات البحرية ، متاح على موقع الوزارة :  
([http://www.mdn.dz/site\\_cfn/index.php?L=ar#undefined](http://www.mdn.dz/site_cfn/index.php?L=ar#undefined)) ، مطلع عليه بتاريخ 2014/05/27 ، الوقت 05 : 10

<sup>1</sup> — نشير في هذا الصدد إلى المراسيم المؤرخة في 30 ماي 1968 ، وتخص الهيئات الشرطة المذكورة ، وهي : مراسيم 194/68 ، 195/68 ، و 196/68 ، و 199/68 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 31 ماي 1968 ، العدد 44 ، ص 718 ، 721 ، 722 ، 728 على التوالي ، وكذلك الأمر 301/65 مؤرخ في 06 ديسمبر 1965 ، يتعلق بملك الدولة العمومي البحري ، والأمر 29/71 ، مؤرخ في 13 ماي 1971 ، يتعلق بإحداث المكتب الوطني للموانئ ، والمرسوم 195/72 مؤرخ في 05 أكتوبر 1972 ، يتعلق بتنظيم الإدارة المركزية لوزارة الدولة المكلفة بالنقل .

ثانيا : مرحلة تخصص الضبطية البحرية

عكست سنة 1973 رغبة المشرع في انتهاج نوع من التخصص في مهام الضبط البحري ، أين استحدثت " المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ " بموجب الأمر 12/73 مؤرخ في 03 أبريل 1973 ؛ كهيئة شبه عسكرية تابعة لوزارة الدفاع الوطني ، تضم مائتين لعسكريين ( مدنيين ) وعسكريين من ضباط وصف ضباط تابعين للجيش الوطني الشعبي ، حيث أهلها المشرع لتطبيق قوانين الملاحة البحرية والصيد والجمارك في نطاق اختصاصها الإقليمي ، ومشاركة أطراف أخرى مهام الاتصالات والإشارات البحرية ومكافحة التلوث البحري وحماية الساحل<sup>1</sup>.

وابتداء من سنة 1996 جرت تعديلات مهمة على الأمر 12/73 المذكور ، هدفت إلى هيكلة المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ وتحديد سلمها التنظيمي وحدودها الجغرافية ؛ حيث تكونت على الصعيد المحلي والجهوي من محطات رئيسية ومحطات بحرية تقعان تحت سلطة دوائر بحرية ، تابعة لهيئة مركزية تتمثل في دائرة الشؤون البحرية<sup>1</sup> ، كما طبق المشرع نموذج المؤسسات العمومية الاقتصادية على الموانئ مما جعلها تجمع ما بين الطابع التجاري والطابع الأمني ، من خلال تعديل القانون البحري سنة 1998 واستحداث كتاب ثالث بعنوان الاستغلال المينائي ، أين أسندت مهام شرطة الأمن والسلامة البحريين داخل الموانئ إلى عدة شركاء إلى جانب السلطة المينائية<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> – أمر 12/73 مؤرخ في 03 أبريل 1973 ينص على إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 أبريل 1973 ، العدد 28 ، ص 422 ، المواد 2 ، 3 ، 7 ، 8 ، 9 .

<sup>1</sup> – المرسوم 350/96 ، المؤرخ في 19 أكتوبر 1996 ، يتعلق بالإدارة البحرية المحلية ، وكذا المرسوم الرئاسي رقم 437/96 ، مؤرخ في 01 ديسمبر 1996 ، حيث تمت هيكلة المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ كالتالي :

أ ) على المستوى المركزي : يمارس قائد المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ مهامه تحت سلطة قائد القوات البحرية ، كما تتوفر المصلحة على مقر قيادي يضم دائرة الشؤون البحرية ومركز وطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر .

ب) على المستوى الجهوي : مجموعات الواجهات لحراسة الشواطئ ؛ المراكز الجهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ؛ ثلاث (03) دوائر بحرية في كل من الجزائر وهران ، عنابة

ج) على المستوى الإقليمي : توجد المجموعات الإقليمية لحراس الشواطئ ، المراكز الفرعية الإقليمية لعمليات الحراسة والإنقاذ ، 13 محطة بحرية رئيسية و 21 محطة بحرية .

<sup>2</sup> – الكتاب الثالث : الاستغلال المينائي ( المواد 888 إلى 955 قانون بحري ) ، وخاصة المادة 933 قانون بحري .

وفي سنة 2009 عدل المشرع تسيير الدوائر البحرية والمحطات الرئيسية والمحطات ، حيث ضم كل منها رتبا معينة من المستخدمين تتبعها مكاتب وفق نفس التنظيم ، حيث يشمل التنظيم الإداري المصلحة الوطنية لحراس السواحل مكاتب تختص بالضبطية البحرية في مجال الأمن والسلامة البحريين ، وهي<sup>1</sup>:

أ ) – مكاتب الشؤون البحرية والشرطة البحرية : يختص الأول بسلطات التنسيق بين الإدارات الوزارية المتدخلة في المجال

ب ) – البحري ومراقبة مهام الشؤون البحرية ، بينما يختص الثاني بالجانب الجزائي أي مكافحة الجرائم البحرية ، ويتواجد هذان المكاتبان على مستوى الدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية .

ج ) – مكتب أمن الملاحة البحرية والعمل البحري : يكون على مستوى الدوائر البحرية ، ويهتم بالجوانب التقنية والمادية والاجتماعية المرتبطة بالنشاطات البحرية والبيئة والتي لا توصف كجرائم .

د ) – مكتب التفتيش البحري : يكون على مستوى المحطات البحرية الرئيسية ، ويختص مكتب التفتيش بما يختص المكتب السابق على مستوى نطاقه الإقليمي .

أما رتب مستخدمي هذه المكاتب فهو نفسه بالنسبة لكل مكتب ، في حين يختلف تعدادهم وأصنافهم على النحو المبين في الجدول المضمن في المادة 3 من القرار الوزاري المشترك الصادر بتاريخ 03 أفريل 2009 ، يتعلق بالحدود الجغرافية والمقرات والهيكل التنظيمية للدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> – المادة 3 من القرار الوزاري المشترك ، مؤرخ في 03 أفريل 2009 ، عن كل من : وزير الدفاع ووزير النقل ووزير الصيد البحري والموارد الصيدية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 19 يوليو سنة 2009 ، العدد 42 ، ص 14 ، وأيضا : المادتين 5 و7 من المرسوم التنفيذي 350/96 مؤرخ في 19 أكتوبر 1996 ، يتعلق بالإدارة البحرية المحلية ، مرجع سابق.

<sup>1</sup> – يتكون مكتب الشرطة البحرية من الرتب التالية : رئيس ، رئيس فصيلة شرطة الملاحة والصيد البحري ، رئيس فصيلة شرطة قضائية ، أما رتب مكتب أمن الملاحة والعمل البحري فهي : رئيس ، رئيس فصيلة معايير الأمن والعمل البحري ، رئيس فصيلة متابعة المراقبة ، أما رتب مكتب الشؤون البحرية فهي : رئيس ، رئيس فصيلة رجال البحر ، رئيس فصيلة الملاحة البحرية ، بينما يتألف مكتب التفتيش من الرتب الآتية : رئيس مكتب تفتيش ، حيث صنف المشرع كل رتبة إلى أصناف وحصر عدد المستخدمين المطلوب على مستوى كل هيكل إداري ، فعلى سبيل المثال تتكون رتبة رئيس فصيلة الشرطة القضائية على مستوى المحطة البحرية من متصرف إداري من الدرجة =

وأخيرا في سنة 2017 ألغى المشرع كل أحكام الأمر 12/73 المتعلق بإنشاء المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ ، وكذا المرسوم التنفيذي 350/96 المتعلق بالإدارة البحرية المحلية ، مع استبقائه للنصوص التي تحكم مهام ومكونات هذه الهيئة سارية إلى غاية صور التنظيمات الخاصة ، وقد استبدلت كلمة الشواطئ بكلمة السواحل في دلالة على امتداد صلاحيات هذه الجهاز للمناطق البرية الساحلية ، كما أعيد تنظيم هذا الجهاز ليتكون على المستوى المركزي من قيادة ؛ وتضم الأركان ودائرة للشؤون البحرية ومركز وطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر ودوائر ومكاتب ، أما على المستوى الجهوي فتأسسها قيادة مجموعة الواجهة لحرس السواحل ؛ وتضم دوائر بحرية ومركز جهوي لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر ومجموعات إقليمية لحرس السواحل ، في حين ترأس المجموعة الإقليمية لحرس السواحل التنظيم على المستوى المحلي ؛ والذي يضم محطات بحرية رئيسية ومحطات بحرية وفرق بحرية ومراكز فرعية جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر ووحدات عائمة وفرق التدخل الساحلي<sup>1</sup> .

#### الفرع الثاني : تعيين السلطات المؤهلة لممارسة الضبطية البحرية

من الطبيعي أن يكون المجال البحري والمينائي محل تدخل للعديد من سلطات الدولة وخاصة في ميدان الضبطية البحرية ، غير أن تداخل صلاحيات هذه الأخيرة لا يتفق مع مغزى التنظيم القانوني للعلاقات والشؤون البحرية ككل فضلا عن أحكام الأمن والسلامة البحريين ، ومن ثم تتجلى أهمية كشف مظاهر تمييز وتداخل مهام الضبطية البحرية في مجال الأمن والسلامة البحريين ، حيث نجد عدة أشخاص يؤدون هذه المهام ، والتي تختلف بين اعتبارها ضبطا قضائيا أو إداريا ، سواء بالنظر إلى انتمائهما العضوي للسلطة التنفيذية أو السلطة القضائية ، أو بالنظر إلى نوع الوظيفة المنوط بهم ممارستها من حيث كونها وقائية أي حماية الأمن والسلامة البحريين من التهديدات والمخاطر أو كونها علاجية لمكافحة ما يحول دون تحقق الأمن والسلامة البحريين .

الثانية أو الثالثة ، و 10 مستخدمين من صنف عون حراسة الشواطئ ، أنظر المادة 3 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 03 أفريل 2009 ، مصدر سابق.

<sup>1</sup> — المادتين 14 ، 16 من المرسوم الرئاسي 01/17 مؤرخ في 02 يناير 2017 ، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحراسة السواحل وتنظيمها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 04 يناير 2017 ، العدد 01 ، ص 5 .

أولا : بالنسبة للضبط القضائي

وزع المشرع الأشخاص المؤهلين لممارسة سلطات الضبط القضائي في الجرائم الماسة بالسلامة والأمن البحريين إلى مجموعتين ، الأولى نصت عليها المادة 557 قانون بحري بقولها : " زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به ، فإن الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم :

— ربابنة السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات

— المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشو الملاحة البحرية والعمل البحري

— الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراسة السواحل "

والثانية وردت تحت عنوان الشرطة المينائية " *La Police Portuaire* " ، ونصت عليها المادة 933 قانون بحري بقولها : " يؤهل لبحث ومعاينة المخالفات التي تمس بأحكام هذا الكتاب ، زيادة على ضباط الشرطة القضائية ، الأشخاص الآتون :

— المستخدمون المحلفون التابعون لحراس السواحل

— أعوان الأمن الوطني

— ضباط وحراس الموانئ . "

ويقصد المشرع بكلمة " هذا الكتاب " في المادة 557 قانون بحري ؛ الإحالة للكتاب الأول المنظم للمواد من ( 1 ) إلى 567 قانون بحري ، والذي حمل عنوان " الملاحة البحرية ورجال البحر " ، أما المقصود بنفس اللفظ في المادة 933 قانون بحري ، فهو الكتاب الثالث المنظم للمواد من 888 إلى 955 قانون بحري المعنون بعبارة " الاستغلال المينائي " .

ومن الواضح أن الأشخاص المذكورين في المادتين 557 و933 قانون بحري ليسوا تابعين لنفس الهيئة من ناحية اعتبارها قضائية أو تنفيذية ، وإنما جمع بينهم وحدة الوظيفة والغاية ؛ المتمثلتين في ممارسة الضبطية القضائية وتحقيق النظام العام ، ومن ثم أكدت المواد 270 ، 558 ، 936 قانون بحري على ارتباط قيام بتلك المهام بتبليغ للنيابة العامة ممثلة في وكيل الجمهورية المختص .

ثانيا : بالنسبة للضبط الإداري

أجاز المشرع لبعض الأصناف الشرطة المذكورة في المادتين 557 و933 قانون بحري أن تمارس بعض مهام الضبط الإداري في مجال الأمن والسلامة البحريين ، ومن أمثلة ذلك :

– قيام المصلحة الوطنية لحراس السواحل بالرقابة الجمركية على الوثائق وتصريحات الحمولة واحتياطات الأمن على متن السفينة ورقابة الطاقم والمسافرين ...<sup>1</sup>

– ترأس جهاز الأمن الوطني – عن طريق محافظة أمن الميناء – أعمال اللجان الأمنية المحلية ، ومشاركته في إعداد وتنفيذ مخطط أمن الميناء ، ومسؤوليته عن تنسيق التنظيمات المينائية وما يرتبط بها من أعمال وقائية وتدبير أمنية<sup>2</sup>

– حصر دور ضباط وحراس الموانئ في مجال الشرطة على الصلاحيات المرتبطة بتسيير الميناء واستغلاله ، مع جواز اتخاذ كل الإجراءات اللازمة لحماية الأملاك العمومية المينائية والمنشآت القائمة عليها من أجل احترام قواعد الصحة والنظافة والأمن والاستغلال ، مثل تحويل السفن المحجوزة نحو مراكز أخرى بسبب دواعي الاستغلال والأمن ، بعد استشارة مصلحة حراس السواحل<sup>3</sup>.

ومن جهة أخرى زود المشرع أشخاصا تابعين للسلطة التنفيذية ( مركزية ومحلية ) بصلاحيات إدارية تسهل من مهام الضبط في مجال الأمن والسلامة البحريين ، نذكر منها على سبيل المثال :

أ – تكفل الوزارة الوصية على السلطة المينائية – في إطار تطبيق المخطط البحري والمينائي المتعلق بالالتزام بالمدونة الدولية لأمن السفن والموانئ ( *Code ISPS* ) ، بمطابقة الموانئ ومؤسسات النقل البحري لمعايير السلامة ، وحماية أمن المنشآت المينائية ، والتواصل – كجهة اتصال وحيدة – مع المنظمة البحرية الدولية والدول الأعضاء في اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> – مواد 44 ، 45 ، 53 ، 54 قانون 10/98 المعدل لقانون الجمارك .

<sup>2</sup> – المرسوم التنفيذي 95 / 192 ، مرجع سابق ، المواد 1 ، 4 ، 5 .

<sup>3</sup> – مواد 935 ، 937 ، 938 قانون بحري .

<sup>1</sup> – كلف المشرع وزير النقل والوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ بالسهر على وضع مستويات أمنية للسفن ذات الراية الوطنية والمنشآت المينائية ، وتحديد التعليمات المطبقة على الإعلان الأمني ، ورقابة التقييمات الأمنية وخطط الأمن الخاصة بالسفن والموانئ والموافقة عليها ، وإصدار التوصيات حول تدابير الوقاية من الحوادث الأمنية ، وتسليم شهادات أمن السفن ووثائق مطابقة المنشأة المينائية ، والتواصل بشأن الأمن والسلامة البحريين مع المنظمة البحرية الدولية والدول الأطراف في اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ، ... ، أنظر ذلك في : المواد 3 إلى 8 من =

ب – تحمل والي الولاية مهام حماية محيط الميناء بعد استشارة السلطة المكلفة بأمن الميناء من خلال الإشراف على إعداد مخطط محيط الحماية ، ومنع الإنجازات أو البناءات الجديدة والتوسعة التي من شأنها تهديد أمن وسلامة المنشآت ، وهدم البنايات غير الشرعية والمنشآت الخطرة ، وضبط حدود المناطق الحساسة ، وإزالة الحطام البحري والتكفل بالنفقات المرتبطة بتحديد محيط الحماية وما تتطلبه من إشارات وحراسة وتفتيش...<sup>1</sup>.

ج – واجب وزارة النقل في سن النظام الخاص بالميناء ، بناء على اقتراح السلطة المينائية بعد مشاورتها إدارات وأجهزة الدولة المعنية ، ومما يتضمنه الاحتياطات التي تقوم بها السلطة المينائية لتنظيم الاستغلال وتحقيق الأمن ، كتفعيل دور قيادة الميناء في إلزام المرشدين البحريين ومساعدتهم بإعلامها بجميع الطوارئ والحوادث الماسة بالسلامة والأمن البحريين التي تقع أثناء الإرشاد<sup>2</sup>.

وهكذا اتضح لدينا بأن الضبطية البحرية تنتم بالطابع المزدوج الإداري والقضائي ، بالإضافة لاندراجها في إطار الضبطية الخاصة نظرا لتعلقها بالشؤون البحرية ، حيث تأكدنا من تحقق المعيارين الوظيفي والعضوي لتحديد طبيعة الضبطية البحرية ، فبالنسبة للمعيار الوظيفي لاحظنا تنوع مهام الأشخاص المؤهلة لممارسة الضبطية البحرية في مجال الأمن والسلامة البحريين ما بين مهام تهدف إلى حماية الأمن والسلامة البحريين من مخاطر الحوادث والجرائم ، وبين مهام تسعى للتصدي لآثار التهديدات والأخطار المواجه للأمن والسلامة البحريين ، وبالنسبة للمعيار العضوي لاحظنا أن الضبط البحري إما أن تشرف عليه أو تقوم به سلطة تنفيذية ( وزارة ، ولاية ، هيئة مينائية ... ) ، وإما أن

---

المرسوم التنفيذي 418/04 ، مؤرخ في 20 ديسمبر 2004 ، مرجع سابق ، وأيضا : المادة 3 الفقرتين 13 ، 14 من المرسوم التنفيذي 98/10 مؤرخ في 18/03/2010 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – نشير في هذا المقام إلى جملة المراسيم التنفيذية 367/09 ، 368/09 ، 369/09 ، 370/09 ، 371/09 ، 372/09 ، 372/09 ، نذكر منها على سبيل المثال : مرسوم تنفيذي 367/09 مؤرخ في 15 نوفمبر 2009 ، يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء وهران ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2009 ، عدد 66 ، ص 13 ، مواد 3 إلى 13 .

<sup>2</sup> – مرسوم تنفيذي 01/02 ، مرجع سابق ، مواد 2 ، 98 إلى 107 ، ومرسوم تنفيذي 08/06 ، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين ، مصدر سابق ، مواد 7 ، 34 ، 38 ، أما تعريف قيادة الميناء فهي " هيكل عملي على مستوى الميناء يتكفل بأمن الملاحة البحرية وتنظيم حركتها وبمهام إرشاد ووضع السفن" ، مشا إلى ذلك في : المادة 2 من المرسوم التنفيذي 08/06 ، مؤرخ في 09/01/2006 ، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين ، الجريدة الرسمية الصادرة في 15/01/2006 ، عدد 02 ، ص 17 ، المعدل والمنتم .

تقوم به سلطة قضائية ( النيابة العامة ) طبقا لقانون الإجراءات الجزائية أو يمارس تحت إشرافها من طرف أشخاص تابعين للسلطة التنفيذية<sup>1</sup> .

### الفرع الثالث : احتكار المصلحة الوطنية لحراس السواحل لمعظم وظائف الضبطية البحرية

خص المشرع مستخدمي المصلحة الوطنية لحراسة السواحل بصلاحيات واسعة في مجال الضبطية البحرية ، يمارسونها في مناطق النشاط المحددة لهم ، ويشاركون في المراقبة الساحلية البرية بالتعاون مع مصالح أمنية أخرى .

#### أولا : تمثيل القوة العمومية وتقديم الخدمة العامة

تتألف المصلحة الوطنية لحرس السواحل من مستخدمين عسكريين وآخرين مدنيين تابعين لوزارة الدفاع الوطني ، وتتصرف لحساب مجموع الدوائر ذات الاختصاص البحري ، حيث تمثل نشاط القوة العمومية للدولة في البحر وأداء الخدمة العامة ، وتلتزم بهذه الصفة بضمان احترام متطلبات أحكام الأمن والسلامة البحريين في نطاق اختصاصها<sup>2</sup> .

#### 01 – امتداد نطاق النشاط للجانب البري من الساحل

يشمل نشاط المصلحة الوطنية لحراسة السواحل بالإضافة إلى المناطق البحرية جزءا بريا من الساحل مثلما يؤكد نص المادة 10 الفقرة 2 من المرسوم الرئاسي 01/17 المذكور سابقا بقوله : " كما تساهم في حدود صلاحياتها في المراقبة الساحلية البرية بالتعاون مع مصالح الدرك الوطني والأمن الوطني والجمارك الجزائرية . "

فبالنسبة للجانب البحري تناوله المشرع بعبارة " الأملاك العمومية البحرية وفي مختلف المناطق من المجال البحري الخاضع للسيادة والقضاء و/أو المسؤولية الوطنية طبقا للقوانين والنظم المعمول بها والاتفاقيات الدولية المصادق عليها " ، فعلى سبيل المثال تشمل الأملاك العمومية البحرية ، المياه

<sup>1</sup> – أنظر في هذا المعنى : Ziane Mohamed , O.P cit , p 57 .

<sup>2</sup> – المادتين 04 ، 05 من المرسوم الرئاسي 01/17 مؤرخ في 02 يناير 2017 ، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحراسة السواحل وتنظيمها ، مرجع سابق .



الداخلية والمياه الإقليمية بمكوناتها الطبيعية والاصطناعية<sup>1</sup> ، كما يشمل الجزء البحري من النطاق الجمركي المنطقة المتاخمة والمياه الإقليمية والداخلية ، بما يعني في الحالات العادية منطقة بحرية يصل عرضها ابتداء من خط انحسار الماء 24 ميلا بحريا أو ما يقارب 45 كلم<sup>2</sup> ، في حين يمتد عرض المنطقة المتاخمة في حالة حماية مناطق الصيد البحري إلى 32 ميلا بحريا من رأس تنس بولاية الشلف إلى الحدود الغربية وإلى 52 ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود الشرقية<sup>3</sup> .

أما بشأن امتداد اختصاص المصلحة الوطنية لحراسة السواحل للمجال البري الساحلي ، فإن المشرع ضبطه بقيددين ؛ وهما كون النشاط يقتصر على المراقبة ولا يكون إلا مع مصلحة أو أكثر من المصالح الثلاث ( الدرك الوطني ، الأمن الوطني ، الجمارك الجزائرية ) ، غير أن عدم تتبع هذا النص بنصوص أخرى تحدد كيفية تنفيذ المهام المشتركة يثير مشكلة تداخل صلاحيات الهيئات المتعاملة خاصة وأنها ليست الوحيدة المتواجدة على الجانب البري من الساحل ، ومن ثم تبقى النصوص السابقة سارية على أرض الميدان<sup>1</sup> .

---

<sup>1</sup> - نصت المادة 7 قانون بحري على ما يلي : " تشمل الأملاك العمومية البحرية الطبيعية والأملاك العمومية البحرية الاصطناعية ؛ وتشمل أيضا : المياه الإقليمية وما تحتها ، والمياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية ، وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والفرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي " .

<sup>2</sup> - المرسوم 403/63 المؤرخ في 1963/10/12 ، والمادتين 24 و55 من اتفاقية مونتيغوباي 1982 لقانون البحار

<sup>3</sup> - المرسوم التشريعي 05/98 ، مؤرخ في 25 جوان 1998 ، يتضمن القواعد العامة للصيد ، المادة 6 .

<sup>1</sup> - ونشير إلى أن المادتين 08 و09 من الأمر 12/73 ( الملغى ) ؛ تناولتا علاقة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بالموانئ والجمارك ، حيث نصتا على أن الخدمات التي يؤديها مستخدمي المصلحة في ميدان الملاحة البحرية والصيد والميدان الجمركي تدخل على التوالي في اختصاص وزارة النقل ووزارة المالية ، أما المادة 07 من المرسوم التنفيذي 350/96 ، مؤرخ في 1996/10/19 ، يتعلق بالإدارة البحرية المحلية ( ملغى ) ؛ فقضت بأن دائرة الشؤون البحرية تضمن تنسيق وإقامة علاقات مع السلطات الوزارية المتدخلة في الميدان البحري ، وللمزيد عن مهام المصلحة ؛ أنظر الموقع الإلكتروني لوزارة الدفاع الوطني : [http://www.mdn.dz/site\\_cfn/index.php?L=ar#undefined](http://www.mdn.dz/site_cfn/index.php?L=ar#undefined)

وكمثال لامتداد اختصاص المصلحة الوطنية لحراسة السواحل للمجال البري الساحلي ، تقتصر ممارسة هذه الأخيرة للمهمة الجمركية على ما يلي<sup>1</sup> :

- أ ) مراقبة الوثائق : في ما يخص التصريح العام ، التصريح بالحمولة ، التصريح بالاحتياجات على متن السفينة ، التصريح بأمتعة وأغراض الطاقم البحري ، قائمة أفراد الطاقم ، قائمة المسافرين
- ب ) صلاحية تفتيش السفن والمنشآت المينائية
- ج ) معاينة المخالفات والجنح الجمركية .

## 02 – المهام المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين

ترتبط معظم مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل بالأمن والسلامة البحريين ، حيث حددها المشرع في ما يلي<sup>2</sup> :

- أ ) – المشاركة في الدفاع الوطني ، ومكافحة الإرهاب تحت سلطة قيادة القوات البحرية ، ومكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد السفن والمنشآت المينائية .
- ب ) ممارسة مهام الشرطة البحرية في ما يخص معاينة الجرائم ومتابعة المخالفين ، لا سيما في المجال الجزائي والجمركي والملاحة البحرية والصيد البحري وتربية المائيات وحماية البيئة البحرية والمعالم والنشاطات المنجمية والمحروقات وحماية المعالم الأثرية والتاريخية ، والمشاركة في معاينة المخالفات المتعلقة بالاستغلال المينائي<sup>1</sup> ، وجمع المعلومات ذات الأهمية البحرية .

<sup>1</sup> – المواد 45 ، 53 ، 55 ، 241 من القانون رقم 07/79 ، معدل ومتمم بالقانون رقم 10/98 ، يتضمن قانون الجمارك ، مرجع سابق ، والمادة 32 من الأمر 06/05 ، يتعلق بمكافحة التهريب ، مرجع سابق ، والمرسوم الرئاسي 437/96 ، مؤرخ في 1996/12/01 ، يتعلق بإحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعاون حراسة الشواطئ ، الجريدة الرسمية الصادرة في 1996/12/04 ، العدد 75 ، ص 28.

<sup>2</sup> – المادة 11 من المرسوم الرئاسي 01/17 مؤرخ في 02 يناير 2017 ، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحراسة السواحل وتنظيمها ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – ومن ثم ممارسة صلاحيات الشرطة المينائية " La Police Portuaire " عند التحقيق في المخالفات المنصوص عليها في الكتاب الثالث من القانون البحري (المواد من 888 إلى 955 ) ، حيث أوردت المواد 939 إلى 951 المخالفات =

ج ) – السهر على احترام قواعد حماية الحياة البشرية في البحر ، وسلامة الملاحة والعمل البحريين والتسهيلات البحرية ، وحرية الملاحة في طرق الاتصالات البحرية ومقاييس بناء السفن .

د ) أداء مهام الإدارة البحرية المحلية ، وخاصة إدارة رجال البحر ومسك السجل الجزائري لترقيم السفن وإصدار شهادات الملاحة وسلامة البحرية وتنفيذ زيارات ومعاينات السلامة للسفن ، كما تتولى المصلحة الوطنية لحراسة السواحل الأمانة العامة للجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية<sup>1</sup> وتكتسب عضوية اللجنة الوطنية واللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي ، والمركز العملي للسلامة والأمن البحريين<sup>2</sup>.

هـ ) إدارة وتنسيق المساعدة البحرية ومكافحة التلوث البحري ، وذلك من خلال القيام مباشرة بعمليات البحث والإنقاذ في البحر ، وفرض احترام قواعد النظافة والصحة على متن السفن والإجلاء الصحي للمصابين .... ، وكذا تولي الأمانة الدائمة للجنة البحر (SAR) ، وقيادة العمليات عبر المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر (CNOSS) ، والمراكز الجهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر (CROSS) ، ورئاسة المصلحة اللجنة الجهوية " تل بحر " <sup>1</sup>.

و ) إنجاز النشاطات بالتعاون الوثيق مع الدوائر الوزارية المعنية ، وخاصة الدوائر ذات الاختصاص البحري ، كما يمكن للمصلحة الوطنية لحراسة السواحل أن تقيم مع نظيراتها الأجنبية علاقات تبادل وتنسيق للمعلومات وتطورها .

---

المخلة بقواعد شرطة المحافظة على الأملاك المينائية والاستغلال ، فيما نصت المواد 951 إلى 955 على قمع المخالفات المتعلقة بقواعد الإنارة والمواد الخطرة .

<sup>1</sup> – المادة 5 من المرسوم التنفيذي 198/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 ، يتضمن تشكيل اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 22 أوت 1999 ، العدد 57 ، ص 5.

<sup>2</sup> – المادتين 14 ، 38 من المرسوم التنفيذي 418/04 ، مؤرخ في 20 ديسمبر 2004 ، مصدر سابق ، وكذلك المادة 5 من المرسوم التنفيذي 340/94 المؤرخ في 25 أكتوبر 1994 ، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية التجارية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 نوفمبر 1994 ، العدد 72 ، ص 10 ، وهذا الأخير ملغى بالمادة 41 من النص السابق .

<sup>1</sup> – المواد 5 إلى 10 من المرسوم الرئاسي 290/96 المؤرخ في 02 سبتمبر 1996 ، يتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 04 سبتمبر 1996 ، العدد 51 ، ص 9 ، المواد 2 ، 9 ، 35 من المرسوم التنفيذي 264/14 ، مؤرخ في 22 سبتمبر 2014 ، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك ، مرجع سابق .

ثانيا : معاينة الجرائم والتحقيق في الحوادث

حسب المرسوم الرئاسي 17/01 تخصص تنفيذ مهام الإدارة البحرية المحلية لأفراد المصلحة الوطنية لحراس السواحل دون سواهم ، كما تختص هذه الهيئة بمعاينة الجرائم البحرية ومتابعة المخالفين والتحقيق في الحوادث الواقعة في البحر .

01 – معاينة الجرائم البحرية

تكفل المصلحة الوطنية لحراس السواحل معاينة المخالفات المرتكبة ضد الأحكام التنظيمية المتعلقة بأمن الملاحة البحرية الواردة في القانون البحري والنصوص المتخذة لتطبيقه ، مع وجوب تبليغ نسخة من محاضر المخالفات إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووكيل الجمهورية المختص ، حيث حصرت المادة 268 قانون بحري الاختصاص في معاينة هذا النوع من المخالفات على صنفين من تابعي المصلحة ، وهما : مفتشي الملاحة والعمل أو الأشغال البحرية ، والأعوان المحلفين ( الأفراد العسكريون )<sup>1</sup>

وبالرغم من أن المادة 11 من المرسوم الرئاسي 01/17 ذكرت عبارة " معاينة الجرائم " ، إلا أن المادة 268 قانون بحري اقتصر على المخالفات ، وهو ما يدل على وجوب أن يكون الجرم محل المعاينة مخالفة وليست جنائية أو جنحة ، حيث قسم المشرع المخالفات المتعلقة بأمن الملاحة البحرية في المادتين 477 و478 قانون بحري إلى مخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عنها بالحبس من 10 أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 1000 دج إلى 10.000 دج ومخالفات من الدرجة الثانية يعاقب عنها بالحبس من 10 أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2000 إلى 20.000 دج<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> – يقتصر أداء اليمين على الأفراد العسكريين حسب المادة 12 من المرسوم الرئاسي 01/17 ، مؤرخ في 02 يناير 2017 ، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحراسة السواحل وتنظيمها ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – نعتقد ذلك حسب ظاهر النص إلى غاية صدور الأحكام التنظيمية المتممة للمرسوم الرئاسي 01/17 ، ونظر خلاف هذا الرأي لدى : زريزر يوسف ( رئيس دائرة الشؤون البحرية ) ، ممارسة سلطات الضبط القضائي : حالة أفراد المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ ، الملتقى الوطني الثاني حول الأمن والسلامة البحريين ، يومي 26 و27 أبريل 2011 ، مقر قيادة القوات البحرية (تمنقوست) ، الجزائر العاصمة .

## 02 – المتصرف في الشؤون البحرية

يبرز دور المتصرف في الشؤون البحرية بصفته تابعا للمصلحة الوطنية لحراسة السواحل وأهم المكلفين بالإدارة البحرية المحلية ، حيث يمكن أن نسجل عدة أدوار يؤديها المتصرف نوجزها في التالي<sup>1</sup> :

\* ( – مسك سجل خاص يدعى سجل المتابعات القضائية يدون فيه العقوبات التي أصدرتها الجهات القضائية المختصة ضد ربابنة وأطقم السفن ، وتلقي سجل المخالفات وملفات التحقيق فيها ، المقدمة من قبل الربان في ميناء الوصول للدلالة على المخالفات الواقعة على متن السفن .

\* ( – استقبال التقارير المرفوعة إليه من الربان أو المرشد حسب الحالة بخصوص الحوادث البحرية كالجنوح أو التصادم البحري .

\* ( – القيام بتحقيق تمهيدي بشأن المخالفات التي يرتكبها ربان السفينة أو يشارك في ارتكابها ، وفي حال خطورة الوقائع يمكنه الأمر بوضع الربان تحت الرقابة والشروع في استخلافه .

\* ( – إبلاغ وكيل الجمهورية المختص بتقارير الحوادث البحرية ، وبالتحقيقات في مخالفات ربابنة السفن وتدبير الرقابة والاستخلاف .

### الفرع الرابع : الضبطية البحرية الخارجة عن اختصاص المصلحة الوطنية لحراسة السواحل

كنا قد تطرقنا لاتفاق القانون البحري والتشريعات التنظيمية ذات العلاقة على إسناد مهام الضبطية البحرية لمستخدمي المصلحة الوطنية لحراس السواحل ، لا سيما الضبطية القضائية في مجال الأمن والسلامة البحريين<sup>1</sup> ، إلا أن بقية الأشخاص المذكورين في المادتين 557 و 933 قانون بحري لم ينالوا نفس الالتفات ، مما يجعلنا نلجأ للقواعد الواجبة التطبيق كقانون الإجراءات الجزائية بغرض تحديد صلاحيات ممارستهم للضبطية البحرية في مجال الأمن والسلامة البحرية .

<sup>1</sup> – المرسوم الرئاسي رقم 437/96 المؤرخ في 01 ديسمبر 1996 ، والمتعلق بإحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعوان حراسة الشواطئ ، الجريدة الرسمية الصادرة في 04 ديسمبر 1996 ، العدد 75 ، ص 28 ، والمواد 557 ، 558 ، 561 ، 564 ، 565 قانون بحري ، والمادتين 11 و 12 من المرسوم الرئاسي 01/17 مؤرخ في 02 يناير 2017 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – أنظر على سبيل المثال قانون الجمارك في المادة 45 وقانون المناجم في المادة 172 وقانون الصيد البحري في المادة 62 ، وقانون البيئة في المادة 111 وقانون تئمين وحماية الساحل في المادة 37 .

أولا : ضباط وحراس الموانئ

يمارس ضباط وحراس الموانئ المؤدين لليمين الشرعية مهام الضبطية البحرية في نطاق الحدود الإقليمية للموانئ ، حيث حصرت المادة 935 قانون بحري صلاحياتهم في مجال الشرطة المرتبطة بتسيير الميناء واستغلاله ، دون أن تتعدى صلاحيات الشرطة العامة والأمن العام إلى مصالح الأمن الأخرى ، وبذلك تندرج مهام ضباط ومراقبي الموانئ في إطار الضبطية الإدارية .

وقد تم بيان مهام ضباط وحراس الموانئ في المرسوم التنفيذي 01/02 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، حيث وضعت فئة مراقبي الموانئ تحت سلطة ضباط الموانئ ؛ من أجل القيام بالمهام الضبطية التالية :

- شرطة الوقاية والأمن ومكافحة الكوارث مهما كانت طبيعتها<sup>1</sup>
- شرطة استغلال وأمن الأملاك العمومية المينائية<sup>2</sup>
- شرطة تنظيم حركة الملاحة في الحدود البحرية للموانئ<sup>1</sup>
- شرطة وأمن المسطحات المائية والممرات المائية والرحب والمناطق البرية للموانئ وملحقاتها في حدود الأملاك العمومية المينائية<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> — تجند فرق الإنقاذ التابعة لها وفرق الحماية المدنية للتدخل لمكافحة الكوارث التي يتعدى خطرها حدود السفينة أو بطلب الربان أو الطاقم ، مع استبقاء مسؤولية الربان عن أمن السفينة في جميع الأحوال مواد 128 و 108 إلى 110 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مصدر سابق .

<sup>2</sup> — المرسوم التنفيذي 01/02 ، المادة 127 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> — ينظمون دخول السفن وخروجها ومكوئها من طرف اللجنة المكلفة بتحديد الأماكن ، كما يمكنهم اتخاذ الإجراءات للتأكد من صحة الوثائق والتصريحات للتأكد من توفر الضمانات الأمنية ، أنظر المواد 128 و 78 و 113 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق.

<sup>2</sup> — حيث يتحملون بهذه الصفة مهام : السهر على السري الحسن لمهام الإنارة والتشوير البحري والإرشاد ، ويبلغون السلطة المينائية بكل الوقائع المتعلقة بالصيانة والمحافظة على المنشآت مينائية ، ويتخذون في حدود صلاحياتهم الإجراءات والتدابير التي يتطلبها الأمن أو الاستغلال ، كما ينظمون حركة دخول وخروج ومكوئ السفن وتسهيل المرور البحري من وإلى الميناء ، والإشراف على مهام المناولة والتشوين تفرغ النفايات ، واحترام قواعد مكافحة التلوث في المحيط المينائي والمحافظة على الأرصفة ، وكذا القواعد المتعلقة بالتعامل مع المواد الخطرة ، والتنسيق مع ربانة السفن في ما يخص مكافحة الكوارث وأعمال الإسعاف والإنقاذ وإزالة حطام السفن لأجل ضمان امتداد الخطر لنطاق الميناء ، المادة 128 والمواد 90 إلى 97 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مرجع سابق.

أما مراقبي الموانئ فيسهرون على تنفيذ قرارات سلطاتهم الوصية في السهر على احترام قواعد الاستغلال والأمن والصحة والنظافة والوقاية من حوادث العمل ، إضافة إلى القواعد المنظمة للمرور والتوقف في المناطق المينائية واستغلال مساحات التخزين<sup>1</sup>.

#### ثانيا : ربان السفينة أو من ينوبه

أوجب القانون على ربان السفينة أو البحار الذي يقود فعلا السفينة في حال عدم وجود الربان أن يتولى مهام الضبطية البحرية على متن السفينة ، وخاصة إذا كانت بعيدة عن رقابة دولة العلم ، أما إذا خشي امتداد الخطر خارج السفينة فيمكنه الاستعانة بسلطة خارجية كدولة الميناء أو دولة العلم ، وينبغي على أعضاء الطاقم البحري أن يتعاونوا مع من لهم سلطة عليهم ( الربان ، مساعده ... ) لأجل سلامة الرحلة وحفظ النظام والأمن<sup>2</sup>.

ويشترط في ربان السفن المؤهلين لبحث ومعاينة المخالفات البحرية أن يحلفوا اليمين الشرعية أمام القضاء المختص ، حيث يتمتع الربان ( القانوني أو الفعلي ) – تحت طائلة المسؤولية – بصلاحيات اتخاذ كل الإجراءات والتدابير بغرض أداء مهامه ، كالتحقيق في الجريمة ، واستبدال خطة التعامل مع الحمولة والتخلص من الحمولات الخطرة أو الضارة المهددة لسلامة وأمن السفينة أو الركاب<sup>1</sup>، والنطق بالعقوبات التأديبية دون الإخلال بالمتابعة الجزائية ، والوضع تحت المراقبة والإكراه البدني وتفتيش الحمولة أو الأشخاص ، وحبس المتهم مؤقتا إلى أن يتم تسليمه لأول ميناء جزائري أو ميناء القانون المختص حسب الحالة ...، كما ينبغي على ربان كل سفينة تفوق حمولتها الإجمالية 30 طنا أن يمكس سجلا للمخالفات يدون فيه طبيعة المخالفات المرتكبة على متن السفينة ، ونتيجة التحريات التي أجريت

<sup>1</sup> – المرسوم التنفيذي 01/02 ، المادة 129 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – المواد 452 ، 453 ، 459 ، 460 ، 464 إلى 466 قانون بحري.

<sup>1</sup> – المادة 557 قانون بحري ، ويفهم من نص المادة 457 قانون بحري أن ربان السفينة الذي يكتشف بضائع محظورة ولم يعرف أصحابها فعليه تبليغ سلطات البلد الذي تتواجد السفينة به ، لكن إن كانت هذه الأشياء تهدد صحة أو حياة البحريين على متن السفينة أو سلامتها أو حمولتها ، أو خشي الربان على نفسه من العقاب باعتباره هدفا سهلا لإلقاء المسؤولية عليه فالحل المتاح أمامه هو طرح تلك البضاعة في البحر .

والإجراءات المتخذة لمواجهتها ، حيث يقدمه في حال ارتكاب المخالفة إلى مكتب الشؤون البحرية مع ملفات التحريات<sup>1</sup>.

### ثالثا : الأمن الوطني

أتاحت المادة 933 قانون بحري لأعوان الأمن الوطني ممارسة مهام الشرطة المينائية ، حيث تعتبر محافظة أمن الميناء أهم الآليات المعبرة عن تدخل الأمن الوطني لتحقيق الأمن البحري باعتبارها أحد الهياكل التابعة للمديرية العامة للأمن الوطني ، وقد وصفها المشرع بكونها الجهاز القيادي الوحيد داخل حوزة الميناء الذي يضمن أمنه على الدوام مع احترام صلاحيات الجهات الأمنية الأخرى<sup>2</sup>.

تترأس المحافظة أمن الميناء أعمال اللجان المحلية لأمن الميناء وتنشطها وتشارك في إعداد مخطط أمن الميناء وتسهر على حسن تنفيذه ، كما تبدى رأيها في ما يحتمل أن يؤثر على أمن الميناء كأعمال التهيئة والاستغلال وتتأكد من تنسيق التنظيمات المينائية مع الدواعي الأمنية ، كما يمكنها لأجل دفع الأخطار المحدقة اتخاذ ما تراه مناسبا من إجراءات وتدابير ، كتسخير الوسائل ومستخدمي الميناء ، والتدخل في تنظيم المهام المينائية في الحدود التي تفرضها مواجهة الأزمة ، والإستعانة بأجهزة الأمن خارج الميناء بعد إعلام الوالي المختص إقليميا<sup>1</sup>.

### رابعا : ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع الساري

يحيلنا المشرع بعبارة " والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به " الواردة في المادة 577 قانون بحري إلى البحث عن فئات غير التي ذكرها تؤهلها تشريعات الخاصة لممارسة الضبطية البحرية في مجال السلامة والأمن البحريين ، وفعلا نجد الكثير من هذا الصنف نذكر منها على سبيل المثال :

<sup>1</sup> – المواد من 454 إلى 458 ، والمادتين 472 ، 474 ، والمادتين 559 ، 560 قانون بحري.

<sup>2</sup> – المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 192/95 مؤرخ في 10 يوليو 1995 ، يتضمن إنشاء محافظة أمن الميناء أو المطار ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 19 يوليو 1995 ، العدد 38 ، ص 22 .

<sup>1</sup> – المرجع السابق ، المواد 4 إلى 8 ، ويجدر التنبيه إلى أن إنشاء محافظة أمن الميناء لم يكن بسبب متطلبات مدونة ISPS ولا اتفاقيات مكافحة الإرهاب ، وإنما ارتبط بتهديدات الأمن الداخلي في فترة التسعينيات ، وهو ما يدل عليه نص المادة 1 من المرسوم التنفيذي 192/95 القاضي بإنشاء محافظة أمن الميناء أو المطار بناء على مقتضى المادة 3 من المرسوم الرئاسي 44/92 المتضمن إعلان حالة الطوارئ .



أ – مستخدمي مصلحة الجمارك : نجد هذه الأخيرة تمارس عدة مهام في مجال الضبطية البحرية ذات العلاقة بالأمن والسلامة البحريين ، كشرطة المناجم البحرية مثلا<sup>1</sup> ، كما تتم إجراءات متابعة المخالفات والجنح الجمركية الموجهة إليها بموجب محاضر أعوان المصلحة الوطنية لحراسة السواحل<sup>2</sup> ، إضافة إلى ذلك يمكن لأعوان الجمارك المؤهلين تفتيش السفن والحمولات ، وكذا غلق الكوات وختمها وعدم فتحها بعد ذلك دون حضورهم<sup>3</sup> .

ب – سلطات مكافحة التهريب بموجب الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب : يختص بمكافحة التهريب عدة سلطات ؛ فبالإضافة إلى ضباط الشرطة القضائية ؛ نجد أعوان الجمارك ، أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل ، أعوان مصلحة الضرائب ، الأعوان المكلفين بالتحريات الاقتصادية والمنافسة والأسعار والجودة وقمع الغش<sup>1</sup>.

ج – قوات البحرية الوطنية ( العسكرية ) ، والأمن الوطني ، والدرك الوطني ؛ حيث حصرت المادة 890 قانون بحري مهمات القوة العمومية على مستوى الموانئ على هيئات الدولة المؤهلة لذلك .

د – مهندسو شرطة المناجم : يوكل القانون لهذا الصنف معاينة المخالفات المرتبطة بالنشاط المنجمي البحري ، ويشاركهم في ذلك جهات أخرى ؛ كموظفي السلك التقني للملاحة البحرية ، مهندسي مصالح الإشارة البحرية ، الأعوان المحلفون التابعون لمصالح البحث العلمي والأوقيانوغرافيا...<sup>2</sup>.

ومن جهة أخرى يلاحظ أن المادتين 577 و933 قانون بحري أهلتا ضباط الشرطة القضائية لممارسة مهام الضبطية في المخالفات البحرية ملاحية كانت أو مينائية ، ولعل سبب ذلك هو أن بعض الفئات المضمنة في نفس المادتين لا يصعب عليها القانون صفة ضابط الشرطة القضائية ، كأعوان المصلحة

<sup>1</sup> – مادة 172 قانون 05/14 مؤرخ في 24 فبراير يتضمن قانون المناجم ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – مواد 242 ، 243 ، و319 إلى 323 ، و324 إلى 327 قانون 10/98 المعدل لقانون الجمارك ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – المادة 45 فقرة 4 قانون 10/98 المعدل لقانون الجمارك ، غير أن هذا يطرح مشكلة تعطيل الرحلة البحرية جراء تكرار تفتيش السفينة من طرف أعوان الجمارك في الميناء ثم تفتيشها خارجه من طرف أعوان مصلحة حراسة السواحل .

<sup>1</sup> – المادتين 31 ، 32 من الأمر 06/05 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> – مادة 172 قانون 05/14 مؤرخ في 24 فبراير يتضمن قانون المناجم ، مرجع سابق .

الوطنية لحراسة السواحل وضباط الموانئ وربابنة السفن ...، وقد تحتاج أثناء ممارستها لمهامها لصلاحيات مقتصرة على ضباط الشرطة القضائية ، كتدابير التسرب واعتراض المراسلات والتحرير البوليسي واقتفاء الأثر ومراقبة الأشخاص ومراقبة وجهة البضائع...<sup>1</sup> .

وبناء عليه ؛ نقول بالاختصاص العام لضباط الشرطة القضائية لممارسة الضبطية البحرية في مجال السلامة والأمن البحريين ، في غير ما تختص به غيرها من الفئات المذكورة في المادتين 557 و933 قانون البحري ، سواء تم تحديد صلاحياتها في القانون البحري أو في تشريعات أخرى ، فعلى سبيل المثال ينعقد الاختصاص لضباط الشرطة القضائية في الجنايات والجنح البحرية المنصوص عليها في المواد من 479 إلى 556 قانون 05/98 المعدل للقانون البحري<sup>1</sup>، وكذا في الجنح والجنايات المتعلقة بالاستغلال المينائي ، حيث اقتصر على المخالفات المينائية في المواد 939 إلى 955 قانون بحري .

وتجدر الإشارة إلى أن الإجراءات المتبعة للتحقيق في الجرائم البحرية هي نفسها المتبعة في قانون الإجراءات الجزائية ، مثلما نصت على ذلك المادتين 556 و566 قانون بحري ، أما العقوبات المقررة فقد تضمن جلها القانون البحري ، وأحال إلى قانون العقوبات بالنسبة إلى جرائم أخرى ، وذلك في المواد 483 ، 546 ، 555 ، 944 ، بينما أحال للقانون المعمول به في مواضع أخرى ؛ كما في المادتين 12 و946 ( الإضرار بملحقات الأملاك العمومية المينائية / الإضرار بالبيئة المينائية ) .

---

<sup>1</sup> – المادة 65 مكرر والمادة 65 مكرر 165 مكرر5 من القانون 22/06 مؤرخ في 2006/12/20 يعدل ويتم قانون الإجراءات الجزائية ، العدد 84 من الجريدة الرسمية لسنة 2006 ، ونشير إلى أن إجراء اقتفاء الأثر عرفه بروتوكول 2001 التابع لاتفاقية باليرمو في المادة 3 الفقرة ( و ) بأنه : "التعقب المنهجي للأسلحة النارية ولأجزائها ومكوناتها والذخيرة ، حيثما أمكن من الصانع إلى المشتري لغرض مساعدة السلطات المختصة في الدول الأطراف على كشف الصنع غير المشروع والاتجار غير المشروع والتحري عنهما وتحليل تفاصيلهما" ، مصادق عليه بالمرسوم الرئاسي 165/04 مؤرخ في 08 يونيو 2004 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – باستثناء الاختصاص المؤقت لربان السفينة في الجرائم الواقعة أثناء الرحلة على متن السفينة التي يقودها ، طبقا للمادة 456 قانون بحري ، والتي ورد نصها كالآتي : " عندما ترتكب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة ؛ يستطيع الربان بعد إجراء تحقيق يتم تسجيله بحضور ، حبس المتهم بصفة احتياطية وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري" .

ومن خلال ما سبق ، يبدو لنا أن المشرع وزع صلاحيات الضبطية البحرية بين عدة أشخاص لكن ضمنها نصوصا مختلفة ومتناثرة بين عدة تشريعات ، مما يجعل صلاحيات الضبطية البحرية تظهر بمظهر التداخل ، رغم نفي المشرع تداخل صلاحيات ضباط ومراقبي الموانئ مع غيرهم من الشرط البحرية في المادة 935 قانون بحري ، ومحاولته تحديد صلاحيات الضبطية البحرية ، غير أننا نؤكد بأن صلاحيات هذه الأخيرة ستكون أكثر وضوحا لو أن أوجد المعنيون نصا تنظيميا مستقلا يجمع تلك المهام والمسؤوليات ويضبط كل منها على حدى<sup>1</sup> .

### الفرع الخامس : الشرطة البحرية في النظامين الفرنسي والأمريكي

يوجد نظامين معروفين في مجال ممارسة الشرطة البحرية ، الأول يقوم على فكرة أحادية السلطة المتدخلة والمتحكمة في الشرطة البحرية وهو النظام الأمريكي ، والثاني يقوم على فكرة تعددية السلطات المتدخلة وهو النظام الفرنسي .

### أولا : الشرطة البحرية في النظام الفرنسي

تتعدد السلطات الممارسة للشرط البحرية في النظام الفرنسي ، فبالإضافة إلى ممارسة سفن البحرية الوطنية للصلاحيات المعروفة في قانون البحار ؛ والخاصة بحق زيارة وتفتيش السفن التجارية ... ، ودور المراكز الجهوية للمساعدة والإنقاذ نجد عدة هيئات من أهمها<sup>1</sup> :

<sup>1</sup> – الجدير بالذكر أن المشرع الفرنسي خص الموانئ بتشريع مستقل ، هو قانون الموانئ البحرية ( *le Code des Ports maritimes* ) ، حيث ذكر أصنافا من الشرط يمكنها ممارسة مهام الشرطة المينائية مشابهة لما ذكرناه سابقا عن القانون الجزائري ، كما وجه الفقه الفرنسي ملاحظاته بشأن تداخل مهام الشرط البحرية المذكورة في المادة R.311-1 من هذا القانون رغم محاولات المشرع الفرنسي تمييز صلاحيات الشرط البحرية في إصلاحات ضمنها المرسوم 112/2004 مؤرخ في 06 فيفري 2004 ، مشار إلى ذلك في : *Robert Rezenthel , O.P cite , P 390 .*

<sup>1</sup> – يراجع في ذلك على سبيل المثال :

*l'article 26 de la loi du 17/12/1926 , portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande , JORF du 01/09/1927 , P319 , et l'article 05 de la loi n°62/899 du 04/08/1962 , modifiant et complétant la loi du 17/12/1926 , portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande , JORF du 05 /08/ 1962 , P7780 , et l'article 03 de décret n°63/891 du 24/08/1963 , portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande relatif aux enquêtes sur pertes de navires , abordage et autres accidents de mer , JORF du 15 Octobre 1963 , P457 , et l'article 01 de la loi n°94/589 du 15/07/1994 , relatif aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer , JORF du 16/07/1994 , P10244 , et l'article 01 de décret n°97/545 du 28/05/1997 , pris pour =*

أ – البحرية التجارية : وتقوم على الخصوص بمراقبة الملاحة والإبحار ، وقطر السفن والإرشاد والمساعدة للسفن على مستوى السواحل ، وتساعد البحرية التجارية متدخل آخر هو إدارة الأحياء البحرية

ب – الدرك البحري ، والذي يمارس مهام شرطية في ميادين الإبحار والصيد والتنزه والأمن ، أما قمع المخالفات الاقتصادية فتمارسها الجمارك البحرية

ج – السلطات المينائية وتختص بتنظيم الأنشطة المينائية ومراقبة أمن الأشخاص والممتلكات في حدود المناطق المينائية التي تسيروها .

وتمارس كل هيئة صلاحياتها في نطاق اختصاصها ، حيث أهل المشرع الفرنسي عدة أصناف للقيام بمهام الضبط البحري ؛ كضباط الشرطة القضائية ، قادة السفن العامة والحربية ، بعض ضباط وضباط الصف البحريين ، المتصرفين في الشؤون البحرية ، ربانة السفن والطائرات المائية ( *les aéronefs* ) المعنية بالحادث أو الجريمة محل التحقيق ، أعوان مراقبة الصيد البحري ، مفتشي الملاحة والعمل البحريين ، نقيب رجال البحر ، الحراس البحريين ، الدرك البحري ، أعوان الجمارك ...<sup>1</sup> .

ويعتبر متصرف التسجيل البحري (*l'administrateur de l'inscription maritime*) ، والذي أطلق عليه فيما بعد تسمية المتصرف في الشؤون البحرية (*l'administrateur des Affaires Maritimes*) ؛ من

---

*l'application de l'article 16 de la loi n°94/589 du 15/07/1994 , relatif aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer , JORF du 30/05/1997 , P8257...*

<sup>1</sup> – أنظر :

*l'article 5222-1 du code des transports : ( copyright © 2007-2016 Legifrance , http://www.legifrance.gouv.fr ) , et l'article 26 de la loi du 17/12/1926 , et l'article 01 de décret n°63/891 du 24/08/1963 , et l'article 01 de la loi n°94/589 du 15/07/1994 , et l'article 01 de décret n°97/545 du 28/05/1997 qui libellé comme suit :*

*" - Ne peuvent être spécialement habilités à rechercher et à constater les infractions en matière de trafic de stupéfiants mentionnées à l'article 12 de la loi du 15 juillet 1994 modifiée susvisée que :*

*1o Les officiers de la marine nommés par décret ou arrêté commandant un élément naval et les commandants ou officiers en second de ce même élément naval, ainsi que, lorsqu'ils commandent un bâtiment de l'Etat, les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes et les fonctionnaires du corps d'encadrement et de commandement du personnel embarqué d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;*

*2o Lorsqu'ils sont embarqués sur un élément naval, les officiers de la marine nationale, brevetés fusilier ou, à défaut, l'officier exerçant auprès du commandant les fonctions relatives à la sûreté et à la protection de l'élément naval et les commissaires de la marine ainsi que les administrateurs des affaires maritimes et les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;*

*3o Les fonctionnaires ou officiers commandants de bord des aéronefs de l'Etat à l'exclusion des avions de chasse."*

أهم السلطات المختصة بالتحقيق القضائي في الحوادث والجرائم البحرية ، حيث يفرض القانون على المرشدين البحريين والربابنة تبليغ المتصرف في الشؤون البحرية بأي حادث أو جرم بحري فور وقوعه وبمحاضر إثباتها ، كما يمكن للمتصرف أن يستعين – من أجل إنجاز مهامه – بأطراف أخرى كمفتشي العمل البحري وقادة السفن العسكرية وضباط الميكانيك وممثلي الدولة في الخارج ...، وعلى ضوء التحقيق يقرر المتصرف الإجراء أو الجزاء المناسب ؛ بالعقوبة أو الإعفاء في مادة المخالفات ، حيث تعتبر القرارات التأديبية والعقوبات التي يصدرها بمثابة قرارات قضائية يمكن الطعن فيها أمام القضاء ، بينما يحيل في مادتي الجرح والجنايات إلى المحكمة المختصة<sup>1</sup>.

ويجوز أيضا للمتصرف في الشؤون البحرية أن يطلب من المحكمة الاستماع لرأيه ، إذ لا يحق لها رفض طلبه ، بل ويتمتع المتصرف بصلاحيات قاضي التحقيق المضمنة في قانون الإجراءات الجزائية في ما يخص أوامر الإحضار والإيداع والتوقيف ، وبالمقابل يحق لوكيل الجمهورية أن يطابق التدابير المتخذة من المتصرف في الشؤون البحرية وتوصيفه للجرائم البحرية بالإضافة إلى استقلاله بالدعوى العمومية المباشرة في جرائم أخرى<sup>1</sup>.

ونشير إلى أنه سنة 1993 ؛ أعيد تشكيل محاكم البحرية التجارية ( *le Tribunal Maritime Commercial* ) ، تصدر أحكاما ذات طابع جزائي – كالعقوبات والغرامات المالية – بناء على مداوات خاصة ، ويمكن الطعن فيها أمام المجالس القضائية العادية ، حيث تتشكل المحكمة من خمسة (5) أعضاء يجمع أغلبهم ما بين الخبرة في الشؤون البحرية والتكوين القانوني ، هم<sup>2</sup> :

- رئيس المحكمة : وهو رئيس الإدارة البحرية على مستوى إقليم بحري معين ، حيث يتمتع بصفة ضابط بحري أو متصرف في الشؤون البحرية ليس طرفا في النزاع .
- قاضي مؤهل من المحكمة العادية الواقعة في إقليم اختصاص الإدارة البحرية محل النزاع
- مختص في الشؤون البحرية من بين كفاءات السلامة البحرية وإنقاذ الأرواح في البحار ذوي الرتب الأوائل كأن يكون مفتشا العمل والملاحة البحرية أو مفتش ميكانيكي ...

<sup>1</sup> – *Les articles 26 , 27 de la loi du 17/12/1926 , et les articles 01 , 4 , 10 de décret n°63/891 du 24/08/1963.*

<sup>1</sup> – *l'article 30 , 31 , 36bis , 62 , 86 , de la loi du 17/12/1926 , et l'article 19 de la loi n°62/891 du 04/08/1962.*

<sup>2</sup> – *l'article 45 de la loi n°93/1013 du 24/08/1993 , modifiant la loi n°93/02 du 04/01/1993 , portant reforme de la procédure pénale , JORF du 25/08/1993 , P 11997.*

— ربان سفينة تجارية من بين ذوي الخبرة والدراية ؛ كأن يكون ممن يقودون سفن الرحلات الدولية أو ممن بلغوا سن التقاعد

— عضو خامس يعين على أساس مقارب لصفة ووضعية البحار أو الشخص المتابع .

ومن المؤكد أن جهود المشرع الفرنسي بخصوص التحقيق في الحوادث والجرائم البحرية عزز موقف الاتحاد الأوروبي من مسألة الأمن والسلامة البحريين عموماً ، والذي شكلت توجيهاته وتنظيماته الإطار العام الذي تتحرك في نطاقه التشريعات الداخلية للدول الأعضاء ، ومن تلك التوجيهات والتنظيمات على سبيل المثال ؛ تنظيم البرلمان الأوروبي رقم 725 لسنة 2004 المؤرخ في 31 مارس 2004 المتعلق تحسين أمن السفن والمنشآت المينائية ، والذي دخل حيز التنفيذ في 20 أبريل 2004<sup>1</sup> ، وتوجيهات الاتحاد الأوروبي رقم 65 لسنة 2005 حول تحسين أمن الموانئ ودخلت حيز التنفيذ ابتداء من 15 يونيو 2007 في موانئ الملاحة الدولية التابعة لدول الاتحاد الأوروبي<sup>2</sup> .

#### ثانياً : الشرطة البحرية في التشريع الأمريكي

أسند المشرع الأمريكي مهمة ممارسة الشرطة البحرية لهيئة حرس السواحل " US Coast Guard " ، والتي تخضع لسلطة كتابة الدولة للنقل ، ويوجد على رأسها الإدارة المركزية التي يقع مقرها في واشنطن ، وإدارة المصالح الخارجية للمناطق البحرية والنهرية ، بالإضافة إلى مناطق أمنية ومحطات بحرية وقواعد جوية ومراكز وورشات إصلاح العتاد البحري ، ومن بين مهام حرس السواحل الأمريكي : أداء شرطة الإبحار والملاحة وشرطة البيئة البحرية وشرطة التنزه وشرطة الصيد والشرطة الجمركية ، كما أضيف إلى مهامه متابعة المخالفات وفرض العقوبات البدنية والمالية على المخالفين وتكوين بعض أنواع الشرط البحرية

<sup>1</sup> - Règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du conseil du 31/03/2004 , relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires , journal officiel de l'Union européenne n°L129 (FR) du 29/04/2004 .

<sup>2</sup> - Règlement (CE) n°2005/65/CE du Parlement européen et du conseil du 26/10/2005 , relatif à l'amélioration de la sûreté des ports , journal officiel de l'Union européenne n°L310 (FR) du 25/11/2005 .

أما بالنسبة لصلاحيات ممارسة التحقيق البحري ، فقد أطلق المشرع الأمريكي مصطلح التحقيق البحري على ما يجري من تحريات بشأن الحوادث والجرائم البحرية ، لكنه وزع تكليف القيام بالتحقيقات البحرية بين جهتين إداريين ، وهما<sup>1</sup> :

أ – تحقيقات حرس السواحل الأمريكية : وتتحمل هذه الهيئة مسؤولية القيام بالتحقيقات الابتدائية وتحقيقات اللجنة البحرية ، للنظر في جزاءات تأديبية على المخالفين ، وسحب شهادات التأهيل البحري على متن السفن ، أو توقيع غرامات مالية أو عقوبات جزائية عن طريق العدالة ...  
ومن أهم الأطراف التي يستعين بها حرس السواحل في مهام التحقيق ؛ ضباط التحقيق ( *Investigating officer* ) ، ولجنة التحقيق ( *Marine Board of Investigation* ) ، وضابط الاستماع ( *Hearing Officer* ) الذي يجب عليه أن يتقيد بإجراءات الاستماع ( *Hearing Procedures* ) .

ب – تحقيقات اللجنة الوطنية لسلامة النقل ( *N.T.S.B* ) : تتكون هذه اللجنة من خمسة أعضاء يعينهم الرئيس الأمريكي بناء على اقتراح من مجلس الشيوخ ، وتحقق في الحوادث من الناحية التقنية دون البحث في العقوبة ، من خلال معرفة أسبابها وتقديم الاقتراحات لتجنب حوادث مماثلة ، ولذلك تعيد التحقيق في الحوادث المحقق فيها من قبل هيئة حرس السواحل ، حيث يلزم القانون هذا الأخير بإخطار ( *N.T.S.B* ) بالحوادث المحقق في ابتدائها ، والحوادث المنجر عنها وفاة أو أضرار مادية تفوق قيمتها المالية 75.000 دولار أمريكي ، والحوادث المهددة للأمن البحري خاصة أثناء البحث والإنقاذ<sup>1</sup> .

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الأمريكي ذكر طائفة من الأفعال غير المشروعة الماسة بالسلامة والأمن البحريين ، منها على سبيل المثال ؛ التهاون في إنقاذ الأرواح البشرية أثناء الحوادث البحرية وإهمال العمل البحري على متن السفينة ، والتواطؤ أو التآمر على الإضرار بالسفينة من أجل الإضرار بمصلحة الغير أو مؤسسات التأمين ..<sup>2</sup>

<sup>1</sup> – في هذا المعنى : زريزر يوسف ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – وقد دفع هذا التداخل الوظيفي في مهام التحقيقات بين حراس السواحل و" *N.T.S.B* " ، إلى إبرامهما مذكرة تفاهم لتمييز اختصاص كل منهما ، مشار إلى ذلك في : المرجع السابق .

<sup>2</sup> – المرجع السابق .

## المبحث الثاني : عوامل تعزيز قواعد الأمن والسلامة البحريين

لأجل تأكيد وتحقيق فعالية قواعد الأمن والسلامة البحريين استعانت الأحكام الدولية المشكلة لهذه القواعد بالدول الأطراف في ممارسة صلاحيات الرقابة على السفن ، وكفلت اختصاص قضائها في متابعة الجرائم البحرية ، كما راعت تداعت العولمة وانعكاس مظاهرها على الحركة التشريعية ؛ مما وسع آفاق أحكام الأمن والسلامة البحريين .

### المطلب الأول : دعم صلاحيات الدولة في الرقابة على سلامة الملاحة البحرية

يتيح القانون الدولي للدول صفات مختلفة تتدخل بها للرقابة على احترام السفن لقواعد الأمن والسلامة البحريين ، مع مراعاة تسهيل المرور البحري والمحافظة على ديناميكية الأنشطة والتعاملات ، حيث يترتب عن ذلك التزامات متبادلة من جانب السفينة ومن جانب الدولة المتدخلة ، سواء كدولة علم السفينة أو دولة الميناء الذي تتواجد به السفينة أو دولة الساحل الذي تمر عبره ، وتظهر صفات التدخل على الخصوص في الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 ، وفي اتفاقية SOLAS/74 واتفاقية MARPOL73/78 ، وعلى المستوى الإقليمي في مذكرات تفاهم رقابة دولة الميناء ، وعلى رأسها بروتوكول مالطا لسنة 1997 المتعلق بمراقبة السفن الأجنبية الزائرة للموانئ بين الدول المتوسطية<sup>1</sup> .

أما بالنسبة للمشروع الجزائري ؛ فقد نظم مسائل رقابة احترام السفن لمبادئ سلامة الملاحة البحرية في القانون البحري والعديد من التشريعات التنظيمية ؛ حيث حدد قواعد تفتيش السفن ، وأسس اللجان المختصة بذلك ، إضافة إلى التزامه بأحكام القانون الدولي ومذكرات التفاهم ذات العلاقة...<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> — مرسوم رئاسي 58/2000 ، مؤرخ في 13 مارس 2000 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> — نذكر : لجان السلامة البحرية ( المواد من 235 إلى 245 قانون بحري ) ، واللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها (المرسوم التنفيذي 198/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 ) ، وتنظيمات أخرى ذات علاقة على غرار المرسوم التنفيذي 149/02 المؤرخ في 09 ماي 2002 ، يحدد قواعد تفتيش السفن ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 12 ماي 2002 ، العدد 33 ، ص 12 ، والمرسوم الرئاسي 437/96 ، مؤرخ في 01 ديسمبر 1996 ، مرجع سابق ، وقرار وزير النقل ، مؤرخ في 07 ماي 2003 ، يحدد كيفية تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 08 يونيو 2003 ، العدد 36 ، ص 16 ....



## الفرع الأول : رقابة دولة العلم

تمارس دولة العلم ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها ، حيث تتمتع بالاختصاص المطلق بشأن ضمان انصياع السفن المعنية للقواعد الدولية التي تستهدف تحقيق الأمن والسلامة البحريين ، وتأمين كفاءة الطاقم البحري ، وحمل الشهادات المؤكدة على صلاحية السفينة للإبحار ، والتأكد من مطابقة المعايير التقنية للبناء والتشغيل ...، ولأجل ذلك تخضع دولة العلم سفنها لعمليات تفتيش فجائية ومنتظمة ، وهي معايير لجوانب التجهيز وأجهزة الأمن وتأهيل الطاقم والنظافة وصلاحية الإقامة على متن السفينة ، كما تباشر التحقيق الفوري عن انتهاك سفنها لقواعد الأمن والسلامة البحريين ، وتوقع العقوبات على المخالفين بالقدر الذي يثني عن تكرار الانتهاكات<sup>1</sup>.

### أولا : أنواع المعاينات

فحص السفينة قبل أو أثناء الخدمة أمر مهم وحيوي ، يسمح بإطالة عمر السفينة وضمان محافظتها على سلامة الأرواح والبيئة وأدائها لمهامها على النحو المخصصة له ، بالإضافة إلى مساهمة الفحص في تقليل تكاليف الإصلاح ، وتخفيف الضغط والازدحام عن ورشات الموانئ ، ومن ثم ألزم المشرع السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري ، بالخضوع لعمليات تفتيش أو معاينة حصرها في ما يلي:

#### 1 - المعاينة الأولية و/أو معاينة الوضع في الخدمة

تتم هذه المعاينة قبل وضع السفينة في الخدمة ؛ وتشتمل على فحص مخططات بناء السفينة ووثائق ومستندات تجهيزها وبياناتها التقنية ، ووثائق مطابقة الأحكام المتعلقة بالشهادات الخاصة ، والشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من البيانات المفترض حملها على متن السفينة ، كما تتضمن تفتيشا كاملا على بنية السفينة وتمديداتها اللاسلكية والكهربائية وآلات الإنقاذ والماكينات ومعدات التجهيز بما في ذلك تفتيش غاطسها في الحوض الجاف وتفتيش مراجلها داخليا وخارجيا ، ويجب

<sup>1</sup> - المادتان 94 ، 217 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 ، والمادة 2 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق .

إجراء تجريب كل ذلك في حال الخطر والحالة العادية ، والاعتبار بخصوصيات السفينة ، ومقارنة النتائج بما تثبته مخططات البناء والوثائق التقنية<sup>1</sup> .

## 2 – التفتيش الدوري والتفتيش السنوي

فرق المرسوم التنفيذي 149/02 المؤرخ في 09 ماي 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن بين التفتيش الدوري والتفتيش السنوي ، ولم يفرق بينهما القانون البحري ، حيث نص هذا الأخير على أن التفتيش الدوري يجري كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية شهادات سلامة المسلمة للسفينة ، ويجب أن شمل على معاينة غاطسها في الحوض الجاف<sup>1</sup> ، أما المرسوم أعلاه فنص على أن المعاينة السنوية ؛ تتم عن طريق فحص بصري لشهادات وأجهزة وتركيبات وبنية السفينة بغرض السماح للإدارة بالتأكد من عدم إدخال أي تغيير غير مصادق عليه على السفينة أو مكوناتها ، ويمكن للإدارة أن تجري فحوصا إضافية إذا شكت في حالة السفينة أو تعرضها للتغيير<sup>2</sup> ، بينما تتمثل المعاينة الدورية ؛ في التأكد من حمل السفينة لكل الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق المتضمنة في الشهادة الخاصة ، كما يمكن – إذا اقتضى الأمر – أن تشمل على تفتيش وتجريب معدات التجهيز للتأكد من مطابقتها لخدمة السفينة ومحددات الشهادة الخاصة<sup>3</sup>.

## 3 – معاينات أخرى

اتفق القانون البحري والرسوم التنفيذي 149/02 على إمكانية خضوع السفينة لمعاينة إضافية بغرض التأكد من مطابقة الترميمات والإصلاحات المنجزة على السفينة للأغراض المخصصة لها ، حيث تحتاج السفينة إلى ما يثبت صلاحيتها للملاحة بعد أن تجرى إصلاحات وترميمات بسبب تعرضها لحوادث بحرية أو بسبب قدمها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> – المادة 229 قانون بحري ، والمادتان 3 ، 4 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – المادة 230 قانون بحري .

<sup>2</sup> – المادتان 3 ، 5 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – المادتان 3 ، 7 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق .

<sup>4</sup> – المادة 231 قانون بحري ، المادتان 3 ، 9 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق .

ومن جهة أخرى انفرد كل من السندين القانونيين المذكورين ببعض أنواع التفتيش ، حيث أجازت المادة 232 قانون بحري إخضاع السفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها الميناء الجزائري الذي كانت متواجدة به ، بمبادرة من رئيس المنظمة البحرية الدولية أو بطلب من مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها أو طاقمها ، والغريب في هذا النص أنه لا يتيح نفس المبادرة للسلطة الميناء مع أنها الأقرب والمؤهلة قانوناً لحماية المحيط المينائي ، أما المرسوم التنفيذي 149/02 فأضاف المعاينة الوسيطة ومعاينة التجديد ، حيث تتعلق المعاينة الوسيطة بالتأكد من حالة العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة وتطابق استخدام السفينة للخدمة المسخرة لها ، مع الفحص المفصل لهيكل السفينة والماكينات عند ذكرهم في الشهادة الخاصة وتعلقهم بنظام التكليس المتواصل المطبق من شركات التصنيف<sup>1</sup> ، بينما تشمل معاينة التجديد ما تتضمنه المعاينة الدورية من تفتيش البيانات والوثائق ، والتجريب لمعدات التجهيز وبنية السفينة وماكيناتها إذا استدعى الأمر ذلك<sup>2</sup>.

#### ثانياً : كيفية التفتيش البحري

الأصل أن لا تتم عمليات التفتيش عندما تكون السفينة عائمة ، وخاصة إذا تعلق الأمر بتفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة ، غير أنه يمكن القيام بتفتيش واحد عندما تكون السفينة عائمة إذا كانت الظروف مرضية وتوفرت وسائل التفتيش والمستخدمين المؤهلين ، مع مراعاة العناية الخاصة بالسفن التي يزيد عمرها عن خمسة عشر عاماً ، بالإضافة إلى ذلك ؛ يجب على الربان أو المجهز البحري تبليغ السلطة المختصة بأي حادث أو عيب يؤثر على بدن السفينة أو تركيباتها التقنية ، حيث تلتزم السلطة المختصة بالقيام بالمعاينة المناسبة<sup>3</sup>.

وبناء على القاعدة XI-1/1 من اتفاقية SOLAS/74 المعدلة يمكن لدولة العلم تفويض صلاحيات التأكد من متطلبات السلامة البحرية لهيئات معترف بها ، ومن ثم أجاز المشرع إسناد معاينة الوجه الخارجي والمعاينة الأولية والمعاينة الإضافية والمعاينة الوسيطة لهيئات التصنيف الأجنبية ، فيما رشح الهيئات

<sup>1</sup> — المادتان 3 ، 6 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> — المادتان 3 ، 8 من المرجع السابق .

<sup>3</sup> — المادتان 9 ، 10 من المرجع السابق .

الإدارية البحرية المختصة للقيام بالمعاينة السنوية والمعاينة الدورية ومعاينة التجديد ، كما يجب في جميع الأحوال مراعاة عدم الإضرار باستغلال السفينة بمناسبة تفتيشها<sup>1</sup>.

إضافة إلى ذلك ؛ وحسب المادة 31 من الاتفاقية تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي ، ولا يعني ذلك إدراج هذا الصنف من السفن ضمن نطاق الاتفاقية في حال الأفعال المخالفة لحماية البيئة البحرية من التلوث ، بل بتحمل دولة علم السفينة العامة أو الحربية مسؤولية انتهاك سفنها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية ، وهو ما أكدته المادتان 95 ، 96 من الاتفاقية<sup>1</sup>.

#### الفرع الثاني : إسناد رقابة دولة العلم برقابة دولة الميناء (PSC)

يعتبر تنفيذ المتطلبات الدولية للأمن والسلامة البحريين من التزامات الدول الأطراف في الاتفاقيات ذات العلاقة ، ومن ثم تتحمل دولة العلم مسؤولية تنفيذ السفن الرافعة لعلمها تلك المتطلبات مثلما أكدت ذلك ديباجة مذكرة رقابة دولة الميناء (PSC) لدول البحر الأبيض المتوسط ، غير أن الكوارث البحرية وخاصة حوادث التلوث البحري أثبتت قصور دولة علم السفينة عن مواجهة سفنها بكافة متطلبات حماية الأرواح في البحار ومكافحة التلوث البحري ، لأسباب ترتبط بالعجز في توفير الوسائل المادية التي تستوجبها مهام الرقابة ، أو بتساهل الإدارة وتهاونها في المتابعة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> — المادة 233 قانون بحري ، المادتان 11 ، 12 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> — أنظر خلاف هذا الرأي ؛ في : صلاح هاشم ، مرجع سابق ، ص 277 ، حيث يرى المؤلف أن المادة 31 تمثل طفرة تطور في قواعد القانون الدولي لأن هذا الصنف من السفن ظل دوماً خارج نطاق الاتفاقيات الدولية التي تناولت حماية البيئة البحرية من التلوث ، الأمر الذي كان يعاب على هذه الاتفاقيات ويحول دون فاعليتها على الوجه الأمثل —  
<sup>2</sup> — وردت العبارة المقصودة في ديباجة مذكرة تفاهم دول البحر الأبيض المتوسط كالتالي : " وقناعة بأن المسؤوليات الرئيسية للتطبيق الفعال للمستويات القياسية المحددة في الوثائق الدولية تقع بالكامل على عاتق سلطات الدولة التي ترفع السفينة علمها" .

وانطلاقاً من ذلك ؛ تم تبني نظام رقابة دولة الميناء (PSC) من طرف الدول الأوروبية ، إثر حادثة *Amoco Cadiz* في مارس 1978 على السواحل الفرنسية ، حيث تم إقرار مذكرة تفاهم باريس لرقابة دولة الميناء على السفن في يوليو 1982 من مجموعة الدول الأوروبية زائد كندا وروسيا ، ثم حذت العديد من الدول حذو دول المجموعة الأوروبية في تأسيس مذكرات تفاهم مشابهة ، فظهرت مذكرة تفاهم دول أمريكا اللاتينية ومذكرة تفاهم طوكيو ودول الباسفيك ومذكرة تفاهم دول الكاريبي ، ومذكرة تفاهم دول البحر الأبيض المتوسط المبرمة سنة 1997 ، والتي تعتبر الجزائر طرفاً فيها بموجب المرسوم الرئاسي 58/2000 مؤرخ في 13 مارس سنة 2000<sup>1</sup>.

وتتشارك جميع مذكرات التفاهم في نفس الأهداف ، حيث تضمن آلية رقابة دولة الميناء إمكانية أن تمتد الرقابة لسفن أجنبية ولو لم تكن أعضاء في اتفاقيات الأمن والسلامة البحريين بمناسبة تواجد السفينة الأجنبية بالمياه الداخلية لدولة الميناء ، من خلال القيام بإجراءات فحص لتجهيزات السفينة وتفقيش تأهيل الطاقم وكفاءته وتعداده والنظر في مطابقة الشهادات والوثائق...، وغير ذلك من متطلبات سلامة الأرواح في البحار وحماية البيئة البحرية ، والتي تضبطها الاتفاقيات والنصوص ذات الصلة .

وفي هذا السياق ؛ منحت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 دولة الميناء سلطات تمارسها على السفن الراسية بالموانئ أو الموجودة بالمحطات القريبة من الشواطئ ، في ما يتعلق بصلاحيات السفينة للإبحار والتحقيق في ارتكاب أفعال التلوث البحري في المناطق البحرية التابعة لدولة الميناء ومنطقتها الاقتصادية الخالصة ، بالإضافة إلى إمكانية المتابعة القضائية ومنع السفينة المخالفة من الإبحار بغرض حملها على إصلاح الوضع أو جبر الضرر ، كما تضمن تعديل 1978 لاتفاقية *SOLAS/74* فصلاً كاملاً بعنوان مبادئ رقابة دولة الميناء ، ونفس الغرض توخاه بروتوكول 1997 الملحق باتفاقية *MARPOL73/78* تحت بند مراقبة دولة الميناء ؛ بقوله : " عندما تكون السفينة بميناء دولة طرف في

<sup>1</sup> - في هذا المعنى : نجلاء الماحي خليفة ، مرجع سابق ، ص 81 ، 82 ، وقد تضمنت الوثيقة (FSI 14/ INF8) المقدمة من المنظمة البحرية الدولية البيان التالي لاتفاقيات إقليمية بشأن رقابة دولة الميناء ، وعددها تسعة وهي : مذكرة تفاهم باريس (موقعة في أول يوليو 1982) ، مذكرة تفاهم دول أمريكا اللاتينية (موقعة في 05 نوفمبر 1992) ، مذكرة تفاهم طوكيو (موقعة في ديسمبر 1993) ، مذكرة تفاهم دول الكاريبي (موقعة في فبراير 1996) ، مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط (موقعة في 11 يوليو 1997) ، مذكرة تفاهم دول المحيط الهندي (موقعة في 05 يونيو 1998) ، مذكرة تفاهم أبوجا (موقعة في 02 أكتوبر 1999) ، مذكرة تفاهم دول البحر الأسود (موقعة في 07 أبريل 2000) ، مذكرة تفاهم دول الخليج العربي (موقعة في 30 يونيو 2004) .

البروتوكول ؛ تخضع للتفتيش إذا كانت هناك دلالات توحى بأن الربان أو الطاقم غير ملمين بالإجراءات الأساسية المتعلقة بمنع تلوث الهواء من السفن ، ولا يسمح للسفينة بالإبحار إلا بعد استيفائها المتطلبات التي نص عليها هذا الملحق " ، أما اتفاقية العمل البحري (MLC/2006) ، فأولت سلطات دولة الميناء مهمة مطابقة امتثال السفن السارية عليها لمتطلباتها تحت طائلة الحجز ، وتميزت بمنحها النقابات ومنظمات الرعاية الاجتماعية صلاحية تقديم شكاوى لسلطات دولة الميناء حول الظروف على متن السفن<sup>1</sup> .

بالإضافة إلى ذلك ؛ تطرق المشرع لنظام (PSC) أثناء تنظيمه لقواعد تفتيش السفن ، في المواد من 13 إلى 16 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، حيث جاءت بعنوان " تفتيش السفن بعنوان رقابة الدولة على الميناء " ، غير أن الصياغة توحى بأن الدولة هي التي تراقب الميناء ، والأصح أن يقال "رقابة دولة الميناء على السفن" لأن السلطة المينائية هي التي تراقب السفن ، أما مضمون هذه المواد فتناول مهام الميناء في التحقق من الحالة العامة للسفينة بما في ذلك غرفة الماكينات والتجهيز والبنية والظروف الصحية وأماكن الإقامة وتأهيل الطاقم ومتطلبات العمل ... ، إلى جانب مصادقة مختلف شهادات ووثائق السفينة ، وخاصة ما الشهادات والوثائق عددها الجدول المرفق بالمرسوم ، كما ترك المشرع للسلطة المينائية حق إخضاع السفينة لتفتيش أكثر تفصيلا إن اقتضى الأمر ذلك<sup>1</sup> .

ولا يجري تفتيش السفن الأجنبية بطريق اعتباطية ، وإنما وفق ترتيب معين بحيث تمنح الأولوية للسفن التي ترسو لأول مرة في الميناء أو في ملحقاته ، ثم للتي التي ترسو بعد غياب اثني عشر شهرا في الميناء أو ملحقاته ، ثم للتي تنقل بضائع خطيرة ولم تبلغ السلطة المينائية بالمعلومات المتعلقة بها أو بحمولتها الخطرة ، ثم للتي تم توقيفها إثر التصنيف خلال ستة (6) أشهر السابقة لأسباب أمنية<sup>2</sup> .

ورغم التزام المشرع بمبادئ السلامة البحرية وتبنيه لنظام (PSC) ، إلا أن تقارير مذكورة تفاهم باريس الموجهة للمنظمة البحرية الدولية وللمذكرات الأخرى ، تدرج السفن الجزائرية ضمن الأعلام المسجلة

<sup>1</sup> — المادتان 218 ، 219 من اتفاقية قانون البحار (1982) ، الفصل الأول المعدل ببروتوكول 1978 المعدل لاتفاقية SOLAS/74 المعدلة ، البند السادس من بروتوكول 1997 الملحق باتفاقية MARPOL73/78 ، اللائحة 5 في الباب الخامس من اتفاقية MLC/2006 .

<sup>1</sup> — المادتين 13 ، 14 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق ، وبشأن الجدول المرفق فقد أحصى (40) ما بين شهادة ووثيقة .

<sup>2</sup> — المادتان 15 ، 16 من المرسوم التنفيذي 149/02 ، مرجع سابق .

بالقائمة السوداء ، أي ضمن سفن الخطر العالي على سلامة الأرواح والبيئة البحرية ، وهو ما يجعل سفننا الوطنية عرضة للاحتجاز أو المنع من دخول الموانئ التي تطبق أو تعترف بقرارات مذكرة تفاهم باريس ، وبالتالي اللجوء لاستئجار سفن أخرى (أوروبية) لأجل تلبية حاجيات الاقتصاد من الاستيراد والتصدير أو التعامل مع موانئ لا تتشدد في فرض قواعد السلامة كموانئ دول العالم الثالث<sup>1</sup>

### الفرع الثالث : مذكرة تفاهم البحر المتوسط كنموذج لنظام (PSC)

رغم تأسيس العلاقات الأوروبية المتوسطية على أبعاد اقتصادية في إطار السياسة الأوروبية الشاملة التي سطرها مؤتمر باريس 1972 ، إلا أن هذه العلاقات عرفت منحى آخر بداية من التسعينات بإدراج الأبعاد الأمنية والسياسية ضمن أهداف وأولويات التعاون بين الأطراف ، حيث بدأت بلورة الرؤية الأوروبية الجديدة للعلاقة الأوروبية المتوسطية مع مؤتمر برشلونة المنعقد يومي 28 ، 29 نوفمبر سنة 1995 ، والذي اهتم بالتعاون البحري من خلال جمع كل دول الضفة الجنوبية بما في ذلك العرب وإسرائيل ، كما تأسست مذكرة تفاهم دول البحر الأبيض المتوسط في سياق بناء وتجسيد مختلف أنماط التعاون الأوروبي المتوسطي<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> - أنظر الوثيقة (FSI15/8/5) والوثيقة (FSI15/INF.3) مقدمة من مذكرة تفاهم باريس للجنة الفرعية لآلية دولة العلم (FSI) بالمنظمة البحرية الدولية في الدورة الخامسة المنعقدة من 4 إلى 8 يونيو 2007 .  
<sup>1</sup> - ذكرت ديباجة هذه المذكرة العديد من دواعي توقيعها منها : الحاجة الشديدة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وكذلك أهمية تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن ، الرجوع إلى إعلان برشلونة الذي تم إقراره في 1995... بشأن إقامة شراكة أوروبية متوسطية ضمن أمور من بينها التعاون من أجل السلامة البحرية وحماية البيئة من التلوث بمنطقة البحر المتوسط ، التقدير والإشادة بالتقدم المحقق في هذه المجالات ولاسيما من خلال المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ، اعتبار مساهمة الاتحاد الأوروبي...سعيًا لتحقيق الأهداف السالفة ..، القناعة بأن المسؤوليات الرئيسية في تطبيق المستويات القياسية...تقع على عاتق دولة علم السفينة ، الحاجة إلى .. منع تشغيل السفن دون المستوى ، ضرورة عدم الإخلال بمبدأ المنافسة بين الموانئ ، ضرورة تواجد نظام ..رقابة الدولة على الميناء... ، وللمزيد حول سياسة الإتحاد الأوروبي في هذه المرحلة يمكن الرجوع إلى : آركيه رامازاني ، " الشراكة الأوروبية المتوسطية : إطار برشلونة" ، سلسلة دراسات عالمية ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية =

أولا : نطاق تطبيق المذكرة ومتابعة تنفيذها

الأصل أن تسري المذكرة بين أطرافها على السفن التجارية ذات الحمولة الأقل من 500 طن بمناسبة تردها على موانئ الدولة الأجنبية ، حيث يندرج في أحكام هذه الأخيرة الاتفاقيات ذات الصلة إلى جانب الوثائق والتعديلات والبروتوكولات والتشريعات الإلزامية المتعلقة بالمجالات التالية<sup>1</sup>:

أ – سلامة الأرواح في البحار : وتمثله اتفاقية SOLAS

ب – مكافحة التلوث البحري : وتمثله اتفاقية (MARPOL 73/78) المعدلة

ج – الوقاية من حوادث السفن : وتمثله كل من اتفاقية خطوط الشحن 1966 المعدلة واتفاقية منع حوادث التصادم البحري لعام 1972 المعدلة.

د – تطبيق السفن والعمل البحري : وتمثله اتفاقية مستويات التأهيل البحري ومنح الشهادات لضباط النوبة والعاملين في البحر (STCW) المعدلة ، والاتفاقية رقم 147 حول مستويات العمالة البحرية لسنة 1976 واتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

ولم تعترض المذكرة على حق الدولة في حصر تطبيق الرقابة على موانئ بعينها ، وإنما يعم تنفيذ المذكرة مبدئياً كل الموانئ التجارية التي ترتادها السفن الأجنبية المعنية بالرقابة ، كما يجوز لأي طرف في المذكرة أن ينسحب منها بموجب إخطار كتابي يوجه للجنة المتابعة في مدة ستين (60) يوماً قبل الانسحاب ، حيث شملت المذكرة عند توقيعها عشرة (10) سلطات أو إدارات بحرية لكل من الجزائر وقبرص ومصر ولبنان ومالطا والمغرب وتونس وتركيا والسلطة الفلسطينية وإسرائيل ، وترك مجال التوقيع مفتوحاً أمام دول أخرى<sup>1</sup> .

ومراعاة لإمكانات الدول الموقعة ؛ أهلت المذكرة سلطات الدول الأطراف خلال الثلاث سنوات الأولى للسريان لتنفيذ تفتيش سنوي نسبته 15% من الرقم التقديري لسفن التجارة الأجنبية ، مع إمكانية تعديل هذه النسبة من طرف لجنة المتابعة ، وهي لجنة كلفت بمراقبة نشاط التفتيش وفاعليته في الدول المعنية

أبوظبي ، العدد 22 ، ( لم تذكر سنة النشر ) ، ص 08 ، وكذلك : نصيف حتى ، "المأزق العربي" ، مجلة المستقبل العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، (بيروت) لبنان ، العدد 215 ، مارس 1996 ، ص 94 .

<sup>1</sup> – القواعد (2-1) ، (5-2) ، (1-3)

<sup>1</sup> – القاعدتين (3-10) ، (8-10) ، وأيضا الملحق (1) : قائمة الإدارات البحرية للسلطات البحرية .



وتتشكل إلى جانب سلطات الدول الأطراف من مراقبين عن مختلف الفاعلين في الشؤون البحرية يتقدمهم ممثلين عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولي والاتحاد الأوروبي...<sup>1</sup>.

ومن أجل التحقق من مدى تحقيق المذكرة لأهدافها ؛ تقوم الإدارات البحرية للدول الأطراف بتبليغ سكرتارية المذكرة بالمعلومات المتعلقة بعمليات التفتيش ونتائجها وعدد المفتشين والسفن التي تمت معاينتها وتكاليف المهام...، حيث يكرر التبليغ بشكل دوري كل ثلاث سنوات وفق الإجراءات المحددة في الملحق (8)<sup>2</sup>.

### ثانيا : التزامات الأطراف بمهام تفتيش السفن

أوجبت المذكرة على سلطات الدول المتعاقدة أن تؤسس نظاما فعالا لرقابة دولة الميناء ، وأن تهتم بالمحافظة عليه بالشكل الذي يجعله يؤدي مهامه دون تمييز بين جنسيات السفن الأجنبية ، وأن تسعى إلى تنظيم حلقات دراسية وبرامج تدريبية مناسبة ، كما تضمن الدول الأطراف اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على الصحة والسلامة والبيئة بالنسبة للسفن غير الخاضعة للمذكرة بسبب نقص الحمولة عن 500 طن أو الانتماء لدول غير طرف ، كأن تعامل بمثل ما تعامل به السفن التابعة لدول أطراف في المذكرة ، وتضمن أيضا كحد أدنى قيام المفتش بفحص ومطابقة المستندات والوثائق الموضحة بالمحق (2) من المذكرة بما يطمئنه على قبول الحالة العامة للسفينة بما في ذلك غرفة الآلات وكذا ظروف الإقامة والحالة الصحية<sup>1</sup>.

وتنفيذا للمذكرة ؛ تتكفل دولة الميناء بالقيام بمهام وإجراءات التفتيش ، واستكمال نواحي القصور والاحتجاز أو الإيقاف ، من خلال المعاينات وعمليات التفتيش والزيارة للتأكد من صلاحيات المستندات والشهادات وحالة السفينة ومعدات وطاقمها...، حيث يجري التفتيش سواء العام أو المفصل – عند توفر أسبابه – وفق ترتيبات وألويات لأنواع معينة من السفن حددتها المذكرة ، كما يجب أن يتم من

<sup>1</sup> – القاعدة (1-3) ، وللمزيد عن تشكيل ومهام لجن المتابعة ؛ يرجع للقسم السابع من المذكرة الوارد تحت عنوان : التنظيم (القواعد 1-7 إلى 6-7).

<sup>2</sup> – القسم الرابع : توفير المعلومات ، الملحق (8) : نظام المعلومات الخاص بالمعاينات / عمليات التفتيش على السفن إضافة للملحق (8) : نموذج للتلكس أو الفاكسيميلي عن السفن التي تتم معاينتها .

<sup>1</sup> – القواعد (1-2) ، (2-4) ، (2-5) ، (3-1-2) ، القسم السادس : البرامج التدريبية والحلقات الدراسية.

طرف الجهات الرسمية المفوضة من قبل السلطة المختصة ، والتي تتأكد من إصلاح العيوب المكتشفة سابقا ، أما في حال اكتشاف أوجه عيوب أو قصور جديدة فتحجز أو توقف السفينة ، مع إخطار دولة العلم ومراعاة تأسيس الحجز على أسباب واضحة وحق المجهز أو ممثله بالطعن ، ولا يسمح للسفينة المحجوزة بالمغادرة حتى تزيل أسباب الخطر ، لكن في حالة استحالة أو صعوبة إصلاح أوجه الصور يمكن الإذن للسفينة بالمغادرة إذا لم يكن لذلك تأثير على البيئة والصحة والسلامة ، وبعد الانتهاء من التفتيش يسلم المفتش للربان مستندا بالشكل المحدد في المذكرة....<sup>1</sup>.

وإلى جانب تلك الضوابط ؛ لا بد لدولة الميناء من الرجوع إلى ملحقات المذكرة ، وبالأخص من الملحق الثاني إلى الملحق السادس وذلك بشأن ممارسة التفتيش وصلاحيات المفتشين<sup>1</sup> ، كما تجدر الإشارة إلى أن المذكرة سمحت لسلطات الدول الأطراف بالتحري في إمكانية انتهاكات السفن الواجب رقابتها لشروط التشغيل المحددة في القاعدة (10) من اتفاقية منع حوادث التصادم في البحار لسنة 1972 ، وكذا اتفاقية ماربول 78/73 المعدلة ، شريطة تلقي سلطات التحقيق طلبا بذلك من سلطات طرف أخرى وإخطار السلطة الطالبة لسلطات دولة علم السفينة المعنية ، وفي حال ما أدت الانتهاكات إلى تسرب مواد ملوثة وضارة يمكن للسلطة المعنية – في حدود الإذن والطلب – القيام بزيارة السفينة المشتبه بها والحصول على المعلومات وأخذ عينة من المواد الملوثة<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> – القواعد (1-1-3) ، (1-2-3) ، (2-2-3) ، (1-5-3) ، (2-6-3) ، (3-6-3) ، (7-3) ، (1-8-3) ، (10-3) ، (13-3).

<sup>1</sup> – الملحق (2) : الخطوط الإرشادية للمفتشين البحريين والقائمين بأعمال المعاينات البحرية الواجب مراعاتها عند التفتيش على سفن الملاحة الدولية ، الملحق (3) : الحقائق التي ينظر عليها على أنها أسباب واضحة ، الملحق (4) : معايير المؤهلات المطلوبة للعاملين برقابة الدولة على الميناء ، الملحق (5) : متطلبات البطاقة الشخصية لمفتشي رقابة الدولة على الميناء ، الملحق (6) : نموذج (أ) تقرير معاينة تفتيش سفينة ، نموذج (ب) تقرير معاينة تفتيش سفينة ذو جانبيين .

<sup>2</sup> – القسم الخامس : مخالفات وانتهاكات التشغيل ، كما نشير إلى أن المادة 215 قانون بحري تشترط الرخصة المسبقة لكل تفريغ لمواد ملوثة في البحر .

الفرع الرابع : لجان التفتيش البحري

خصص القانون البحري في المواد 235 إلى 245 فقرة بعنوان "لجان السلامة البحرية"<sup>1</sup> ، حيث نصت المادة 235 على أنه " من أجل تطبيق أحكام هذا الأمر والاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة والمحافظة على الأرواح في البحار والصحة وصلاحية السكن وظروف العمل على متن السفن تنشأ لجنة مركزية للأمن وكذلك لجان محلية للتفتيش " ، كما أحال القانون البحري للتنظيم من أجل تشكيل وقواعد سير اللجنة المركزية ، وتحديد قواعد التفتيش والتحقيقات الممارسة من اللجنة المحلية<sup>1</sup>.

وتطبيقا لذلك صدرت جملة من التنظيمات تتمثل في قراري كتابة الدولة للصيد والنقل البحري المؤرخين في 15 يوليو 1982 ، المتعلقين بإنشاء لجنة الأمن المركزية ، وباللجان المحلية للتفتيش الخاص بالملاحة والعمل البحري ، واللذين عوضا بالمرسوم التنفيذي 198/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها ، وقرار وزير النقل المؤرخ في 07 ماي 2003 ، يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها<sup>2</sup>.

وقبل أن نستعرض تشكيل ومهام كل من اللجنة المركزية واللجان المحلية ، يبدو جليا خلط المشرع في استعمال مصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية ، حيث يعنون بعبارة لجان سلامة السفن في الفقرة الثالثة المذكورة سابقا ، ويضمن المادة 235 قانون بحري عبارة لجنة مركزية للسلامة ، ويعيد تسميتها باللجنة المركزية للأمن في المادة 236 ، كل ذلك في النص العربي بخلاف النسخة الفرنسية والتي يطلق فيها كلمة (*La sécurité*) على مصطلحي الأمن والسلامة ، وعليه ارتأينا أن نطلق تسمية لجان التفتيش البحري بالنظر إلى مهامها المتعلقة أساسا بالسلامة البحرية وتمييزا لها عن لجنة الأمن البحري والمينائي المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي 418/04 والمنطوية مهامها في سياق تطبيق متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

<sup>1</sup> - وهي الفقرة الثالثة من القسم الثاني (سلامة الملاحة البحرية) من الفصل الثالث (نظام وأمن الملاحة البحرية) من الباب الأول (الملاحة البحرية) من الكتاب الأول (الملاحة البحرية ورجال البحر).

<sup>1</sup> - المواد 236 فقرة 2 ، 238 فقرة 2 ، 241 فقرة 3 قانون بحري.

<sup>2</sup> - هذا الأخير صدر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 08 يونيو 2003 ، العدد 36 ، ص16 ، أما التنظيمات الأخرى فتعرضنا لتاريخ صدورها في ما سبق.

أولا : اللجنة المركزية للتفتيش البحري

يسمىها المشرع اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية ، وتتكون من (11) أحد عشر عضوا وهم : ثلاثة ممثلين عن الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية ومثلهم عن المصلحة الوطنية لحراس السواحل ، ممثل عن المديرية العامة للصيد البحري ، طبيب البحارة معين من وزارة الصحة ، المدير العام للديوان الوطني للإشارة البحرية ، القنصل المختص إقليميا ، حيث يعينهم الوزير المكلف بالبحرية التجارية لمدة ثلاث سنوات بناء على اقتراح الهيئات التابعة لها ، ويمكن للجنة أن تستعين لأجل احتياجات أعمالها بالهيئات أو الأشخاص المؤهلين ، كما تسند أمانة اللجنة للمصلحة الوطنية لحراس السواحل ، أما الرئاسة فيتولاها مدير البحرية التجارية ، والذي يحق استدعي اللجنة للانعقاد بصورة عادية أربع مرات في السنة ، مع جواز عقد دورات غير عادية بطلب منه أو من نصف عدد أعضاء اللجنة على الأقل ، حيث يعد جدول أعمال الاجتماعات ويوجه الدعوة للأعضاء قبل خمسة عشر يوما على الأقل من الاجتماعات العادية ، أو ثمانية أيام على الأقل بالنسبة للدورات الاستثنائية<sup>1</sup> .

أما بخصوص سير المداولات فإنها تصح بحضور ثلثي عدد الأعضاء على الأقل ، لكن إذا لم يكتمل النصاب يضرب موعد ثمانية أيام لعقد اجتماع بديل وعندها تصح المداولات بما حضر ، وتتخذ القرارات بالأغلبية البسيطة مع ترجيح صوت الرئيس عند تساوي الأصوات ، كما تدون محاضر المداولات وترسل خلال خمسة عشر يوما إلى الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية<sup>2</sup> .

أما مهام اللجنة فيمكن انطلاقا من المادة 237 قانون بحري اختصارها في ما يلي :

- الموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة
- التصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي
- الطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش
- القيام بتحقيقات إدارية وتقنية على إثر أحداث أو حوادث تقع للسفن في البحر

<sup>1</sup> - المواد من 1 إلى 07 من المرسوم التنفيذي 198/99 ، مؤرخ في 18 أوت 1999 ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> - المواد من 08 إلى 10 من المرسوم التنفيذي 198/99 ، مرجع سابق ، ويلاحظ أن تكوين اللجنة المركزية للأمن في قرار مؤرخ في 15 يوليو 1982 تتألف من 07 أعضاء هم : ممثل عن وزير الدفاع الوطني (البحرية الوطنية) ، ممثل عن وزير النقل والصيد البحري ، ممثل عن وزير البريد والمواصلات ، متصرف في الشؤون البحرية ، مفتش ميكانيكي، مهندس في بناء السفن ، مفتش للملاحة والعمل البحري ( المادة 3 ) .

ونشير إلى أن مهام لجنة الأمن المركزية في قرار 15 يوليو 1982 الملغى تتلخص في تحقيق أمن الملاحة البحرية ، والحفاظ على حياة الإنسان في البحر ، ومراقبة احترام قواعد النظافة وصلاحية السكن على متن السفن ، وظروف العمل فيها ، حيث تتحمل مسؤولية الموافقة على مخططات بناء وإصلاح سفن القطر والسفن التي تفوق حمولتها 500 برميل أو تزيد عن 2200 كيلوات ، ومراقبة صلاحية واستعمال ومطابقة معدات وتجهيزات السلامة والاتصال وتنظيم زيارات التفتيش والنظر في الطعون في قرارات لجان التفتيش المحلية والتحقيق في الحوادث البحرية<sup>1</sup> .

### ثانيا : اللجان المحلية للتفتيش البحري

يرأس اللجنة المحلية للتفتيش البحري رئيس الدائرة البحرية أو ممثله ويتولى أمانتها حسب الحالة ؛ رئيس المحطة البحرية الرئيسية أو رئيس المحطة البحرية ، ويعين الوزير المكلف بالملاحة التجارية أعضائها لمدة ثلاث سنوات ، وهم متصرف إداري في الشؤون البحرية ، ممثل السلطة المينائية المعنية ، مفتشين (2) للملاحة والعمل البحري ، مفتش مكلف بالاتصالات اللاسلكية يمثل وزارته الوصية ، ممثل مجهز السفينة ، ممثل مديرية الصيد على مستوى الولاية المعنية في حالة معاينة سفينة صيد ، كما يمكنها الاستعانة بأي شخص أو هيئة من شأنه مساعدتها في مهامها ، بينما تعقد اللجنة اجتماعها باستدعاء من رئيسها كلما اقتضت الحاجة إلى ذلك ، حيث تتداول قراراتها بحضور ثلثي عدد الأعضاء على وفق أغلبية الأصوات مع ترجيح صوت الرئيس في حال التكافؤ ، وتصدر القرارات إما بالموافقة أو عدمها أو بالموافقة المقرونة بالتحفظ ، وترسل نسخ من محاضر التفتيش لكل من مجهز السفينة المعني وإلى اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية<sup>2</sup> .

وبناء على المادة 238 قانون بحري يكون اجتماع اللجنة المحلية لدى كل منطقة بحرية تابعة لولاية اختصاصها ، ويجوز لها أن تجتمع بميناء تواجد السفينة<sup>3</sup> ، أما بشأن مهامها فقد أسندت لها المادة 241

<sup>1</sup> -قرار مؤرخ في 15 يوليو 1982 ، يتضمن إنشاء لجنة الأمن المركزية ، مرجع سابق ، المادتين 1 ، 2 .

<sup>2</sup> - قرار وزير النقل ، مؤرخ في 07 ماي 2003 ، مرجع سابق ، المواد من 1 إلى 10 .

<sup>3</sup> - ويلاحظ أن قرار 15 يوليو 1982 الملغى ، أسند للجنة المحلية للتفتيش ؛ مسائل السلامة البحرية الخاصة بالسفن التي تعادل أو تقل حمولتها عن 500 برميل حمولة أو 2200 كيلو وات ، كدراسة مخططات البناء وصلاحية التشغيل وتفحص القوائم والشهادات والوثائق والتراخيص وبرمجة زيارات التفتيش ومراقبة تطبيق القوانين...، إضافة إلى إجراء تحقيقات بشأن الحوادث البحرية كالجنوح والتصادم والحريق ... (المادتان 1 ، 2) .

قانون بحري القيام بتفتيش الوضع في الخدمة ، والتفتيش الدوري ، وتفتيش السفر ، كما أهلها المرسوم التنفيذي 149/02 المتعلق بتحديد قواعد تفتيش السفن لممارسة كل من : المعاينة السنوية والمعاينة الدورية ومعاينة التجديد<sup>1</sup>.

ونلاحظ أن اللجنة المحلية للتفتيش تؤدي وظائف التفتيش في إطار رقابة دولة العلم ، حيث لم يصرح القانون بتأهيلها لممارسة معاينات رقابة دولة الميناء ، مثلما يفهم ذلك من المرسوم التنفيذي 149/02 المذكور والمرسوم التنفيذي 58/2000 المتعلق بالمصادقة على مذكرة تفاهم نظام (PSC) لدول البحر الأبيض المتوسط ، غير أن النظر إلى مقصود المواد 235 ، 237 ، 238 ، 244 قانون بحري يؤدي بنا إلى القول باختصاص اللجنة المحلية للتفتيش في تنفيذ معاينات نظام (PSC) .

#### الفرع الخامس : نظام تدقيق الدول الأعضاء بالمنظمة البحرية الدولية (Audit Schème)

حفاظا على مصالح التجارة الدولية تعمل المنظمة البحرية الدولية على توافق تطبيقات النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين في ما يخص التشريعات الموحدة ، من خلال فكرة فحص أو مرافقة تنفيذ الدول الأعضاء للقواعد الدولية في مجال الأمن والسلامة البحريين كآلية للتنفيذ الصحيح والكامل وغير المتفاوت لهذه القواعد ، وهو ما أطلق عليه نظام تدقيق الدول الأعضاء (Audit Schème) ، وفي هذا الصدد تلزم اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار أطرافها باحترام ما صادقت عليه ، حيث تحيل إلى الإدارات البحرية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية بشأن ضمان تنفيذ القواعد الموحدة للأمن والسلامة البحريين على الوجه الأكمل ، مثلما أكد ذلك قرار المنظمة البحرية الدولية رقم A913(22) بقوله : "... وإذ تسلّم بأن الإدارات تتحمل المسؤولية في مجرى قيامها بالتدقيق في احترام السلامة للتأكد من أن وثائق الامتثال قد صدرت وفقا للخطوط التوجيهية"<sup>1</sup> .

ولأجل مواجهة الدول بمسؤولياتها في تحقيق متطلبات الأمن والسلامة البحريين وتجنباً لاختلاف التطبيقات الداخلية بهذا الشأن ، تم إدراج بعض اتفاقيات الأمن والسلامة البحريين الصادرة عن

<sup>1</sup> - المادة 11 ، والمواد 5 ، 7 ، 8 من المرسوم التنفيذي 149/02 يحدد قواعد تفتيش السفن ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> - تراجع ديباجة القرار A913(22) الصادر بالمنظمة البحرية الدولية في 29 نوفمبر 2001 ، والمتضمن الخطوط التوجيهية بشأن إنفاذ المدونة الدولية لإدارة السلامة (code ISM) .

المنظمة البحرية الدولية لنظام تدقيق الدول الأعضاء ، كآلية للتنفيذ الموحد والصحيح لمتطلبات هذه الصكوك وتقييم قدرات الإدارات البحرية واستكشاف مواطن الخلل والاحتياجات والمساعدة في التطبيق الصحيح لتلك القواعد ، حيث أقرت المنظمة البحرية الدولية في 01/12/2005 العمل بهذا النظام بشكل اختياري وجزئي ، أي يخضع لطلب وموافقة الدولة المعنية بالتدقيق وبالنسبة لاتفاقيات معينة<sup>1</sup>، وحددت المنظمة في نفس الدورة إطار العمل وإجراءات تطبيق نظام التدقيق الاختياري<sup>2</sup> ، ثم وافقت في الدورة رقم 26 المنعقدة في الفترة من 23 نوفمبر إلى 2 ديسمبر 2009 على جعل نظام التدقيق إلزامياً<sup>3</sup>، طبقاً لخطة تعديلات مرحلية على الاتفاقيات الإلزامية ذات الصلة في عام 2013 لتدخل حيز النفاذ في أول يناير عام 2015<sup>4</sup>.

وكما قلنا فإن العمل بنظام التدقيق أو المراجعة ابتدأ طوعياً ، يفترض تحسين إمكانيات الدول الأعضاء لتنفيذ الصكوك الدولية الخاضعة للتدقيق ، حيث تجري العملية بناء على طلب الدولة العضو في إطار زمني محدد ، وبطريقة توافق شروطها ، وتراعي إمكانياتها ، مع احترام سرية مضامين التقارير لغير السكرتير العام للمنظمة والدولة المعنية بالتدقيق أو من تأذن له ، فبعد استلام طلب التدقيق يعين السكرتير العام رئيس فريق التدقيق ليناقد مخطط التدقيق مع الدولة المعنية على أساس مذكرة تفاهم يبرمها معها السكرتير العام ، تتضمن كافة المعطيات كتعيين فريق التدقيق وتبادل المعلومات عن التدقيق وتفصيل خطة المراجعة كتعيين المواقع ورسم الغايات والمشاركين وتحديد جهات الاتصال ولغة العمل والجوانب الأمنية...، ثم بعد ذلك يقوم الطرفان بالتوافق على فريق المدققين ومساعدتهم ، والذين تراعى فيهم مطابقة المستويات (ISO) ، ومؤهلات شخصية كإدراك المهام والمهارات الإدارية والقدرات العلمية والتقنية وإجادة لغة بلد التدقيق ، وكذا العدد الكافي والتوزيع الجغرافي للمدققين ، وبدورها تتيح الدولة لفريق التدقيق كافة الإمكانيات والتسهيلات المادية والمعنوية المساعدة للفريق على أداء مهامه ؛ مثل توفير الوسائل الإلكترونية والتقنية وتسهيلات الدخول للهيئات والإطلاع على السجلات وترتيب المقابلات مع المسؤولين ، لتتعلق عملية المراجعة والتي يقدم خلالها وبعدها فريق التدقيق تقارير مرحلية مفصلة ومختصرة ، تتضمن ملاحظاته عن مطابقة تنفيذ الدولة للقواعد الدولية

<sup>1</sup> - القرار (A973(24) .

<sup>2</sup> - القرار (A974(24) .

<sup>3</sup> - القرار (A1018(26) .

<sup>4</sup> - أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، عدد يونيو 2006 ، مرجع سابق ، ص1 ، ص 4 .

للأمن والسلامة البحريين ، إضافة إلى تقرير عام وتقرير نهائي وتقرير عن سير المهمة يقدمه رئيس الفريق للسكرتير العام للمنظمة الدولية البحرية ، حيث تجيب الدولة التي تم تدقيقها عن استفسارات المنظمة البحرية الدولية ، وتجري وفق جدول زمني محدد التصحيحات اللازمة للتشريعات والتنظيمات المعمول بها ، ودينامكية تنفيذ القواعد الدولية في مجال الأمن والسلامة البحريين على ضوء ما كشفت عنه عملية التدقيق ، وتتسق خطة التصحيح بعد كل تقرير مرحلي مع المنظمة البحرية الدولية<sup>1</sup> .

ونعتقد أن خصوصية القضايا الأمنية كان لها تأثير في الوقت الحالي على توجيه نظام التدقيق الإلزامي للدول الأعضاء بالمنظمة البحرية الدولية على الاقتصار على القواعد الدولية ذات الطابع الفني والتقني الخاصة بالسلامة البحرية ، دون تلك المتعلقة بالأمن البحري كاتفاقية 1988 المعدلة وبروتوكولاتها وتعديلات الفصل الحادي عشر من اتفاقية SOLAS المتعلقة مدونة (ISPS) ، إلا إذا رغبت الدولة العضو أن تضيف اتفاقية أو اتفاقيات أخرى للصكوك الخاضعة للتدقيق ، ولا يعني ذلك عدم إمكانية توسعة نطاق نظام التدقيق الإلزامي مستقبلا كأن يشمل اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 كما تطالب بذلك التنظيمات العمالية .

ويشمل نظام التدقيق الإلزامي للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية في الوقت الراهن ستة (6) صكوك دولية ، وهي : اتفاقية SOLAS/74 وبروتوكولها لسنتي 1978 و 1988 ، واتفاقية (MARPOL73/78) وبروتوكولها لسنة 1997 ، واتفاقية (STCW/78) ، واتفاقية خطوط التحميل (LL/66) وبروتوكولها لسنة 1988 ، واتفاقية قياس حمولة السفن (TONNAGE/69) ، والقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREGE/72)<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> – نفس المرجع السابق ، ص4 إلى 8 .

<sup>2</sup> – أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، عدد ديسمبر 2007 ، ص 3 ، وأيضاً : أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية ، عدد يونيو 2006 ، مرجع سابق ، ص4 .



## المطلب الثاني : امتداد الاختصاص القضائي في الجرائم البحرية

الأصل أن تطبق كل دولة قوانينها الجنائية في نطاق حدودها الإقليمية بصرف النظر عن جنسية أطراف الجريمة وهو ما يعرف بمبدأ إقليمية قانون العقوبات ، كما تنفذ قوانين الدولة على الجرائم الماسة بحقوقها الأساسية أي كانت جنسية الفاعلين ومكان وقوع الجناية عملاً بمبدأ عينية قانون العقوبات ، وكذا في حال ارتكاب أحد المواطنين جريمة خارج إقليم دولته ( مبدأ شخصية قانون العقوبات ) .

ومن جهة أخرى ؛ تعددت آليات المتابعة القضائية الهادفة إلى مكافحة الامتدادات الدولية للإجرام بما في ذلك الجريمة البحرية ؛ فثبتت التشريع الدولي فكرة عدم إفلات الجناة من العقاب طبقاً لمبدأ إما التسليم أو المحاكمة "*aut dedere aut judicare*" ، والذي يدرجه البعض في إطار الاختصاص العالمي "*la compétence universelle*" المعروف في جريمة القرصنة البحرية خاصة ، كما قاربت مسابقة المشرع لهذا التوجه في ما أطلق عليه " الأقطاب القضائية المتخصصة .

## الفرع الأول : مبدأ إقليمية الاختصاص القضائي

يبسط قانون العقوبات سلطانه في حدود إقليم الدولة على كافة الجرائم المرتكبة في نطاقه ، بصرف النظر عن جنسية الجاني والمجني عليه وعن خطورة الجريمة وتهديدها لمصالح الدولة ، مادام الفعل مجرماً في القانون ومرتكباً على الإقليم الوطني ، حيث يشمل الإقليم الوطني ؛ المجال البري المحدود سياسياً والمجال البحري بما في ذلك المياه الإقليمية والإقليم الجوي الذي يعلو الإقليمين ، كما لا يشترط أن تتحقق كافة عناصر الجريمة على الإقليم الجزائري ، بل يكفي لاعتبار الجريمة مرتكبة في نطاقه أن يكون عمل من الأعمال المميزة لها قد تم في الجزائر<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> - المادة 12 من مرسوم رئاسي 438/96 ، المعدل والمتمم ، يتضمن الدستور الجزائري ، مرجع سابق ، والمادتين 1 ، 3 الأمر 156/66 مؤرخ في 08 يونيو 1966 يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم ، مرجع سابق .

### أولا : تعيين الإقليم البحري محل الاختصاص الإقليمي

يخص الإقليم البحري الدول التي لها سواحل بحرية ، وقد ضبطت قواعد تحديد هذا العنصر الاتفاقية العامة لقانون البحار المبرمة بمونتيغوباي سنة 1982 ، حيث صنفت ضمن الإقليم البحري الذي يجوز أن تمتد إليه سيادة الدولة خمسة مناطق ؛ المياه الداخلية (*les eaux internes*) ، والمياه الإقليمية (*les eaux territoriales*) ، والمنطقة المتاخمة (*La zone contiguë*) ، والمنطقة الاقتصادية الخالصة (*Zone économique exclusive*) ، والجرف القاري (*Le plateau continental*) ، كما أن هناك مكونات تلحق بالإقليم الطبيعي هي السفن والطائرات ، والتي تعتبر — كمبدأ عام — جزءا من إقليم الدولة التابعة لها تمارس عليها الولاية الحكومية في ما يخص الجرائم الواقعة على متنها طبقا لمقتضيات المعاهدات والأعراف الدولية<sup>1</sup>.

وتجد هذه القاعدة استثناءات لها في بعض الحالات ؛ عندما تصدر الجريمة عن أشخاص لهم صفات قانونية معينة تجعلهم غير خاضعين لقضاء الدولة سواء أكانوا مواطنين أم أجانب ، حيث تجد هذه الاستثناءات مصدرها في القانون الدستوري والأعراف والمعاهدات والقانون الدولي .. ، وهؤلاء الأشخاص هم : رئيس الدولة وأعضاء المجالس النيابية ( مواد 104 ، 105 ، 130 ) ، رؤساء الدول الأجنبية والملوك والسلاطين ، الممثلين السياسيين للدول والهيئات الدولية والقنصلين والسفراء ، رجال القوات الأجنبية المتواجدة على التراب الوطني<sup>2</sup> .

وقد ذكرنا بأن الإقليم البحري يشمل منطقة بحرية عرضها ابتداء من خط انحسار الماء 24 ميلا بحريا ( تقريبا 45 كلم )<sup>3</sup> ، وبالنسبة للصيد البحري إلى حدود 32 غربا و52 ميلا بحريا شرقا<sup>4</sup>، بما يعني

<sup>1</sup> - في هذا المعنى : تقرير لجنة القانون الدولي (A/CN.4/571) ، مرجع سابق ، ص 30 وما بعدها.

<sup>2</sup> - عبد الله سليمان ، شرح قانون العقوبات الجزائري ؛ القسم العام : الجريمة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، الجزء الأول ، طبعة سنة 2002 ، ص 108.

<sup>3</sup> - المرسوم 403/63 المؤرخ في 1963/10/12 ، والمادتين 24 و55 من اتفاقية مونتيغوباي 1982 لقانون البحار

<sup>4</sup> - ما ذكرناه في الصفحة 288 عن حدود منطقة الصيد البحري ؛ على أساس المادة 6 من المرسوم التشريعي 05/98 ، مؤرخ في 25 جوان 1998 ، يتضمن القواعد العامة للصيد .

المياه الداخلية والإقليمية في الحالة الأولى وجزء من أعالي البحار في الحالة الثانية ، كما يبقى حق القضاء الوطني في الاختصاص بمحاكمة جرائم طبقا للقانون الدولي مثلما سنرى<sup>1</sup> .

فعلى سبيل المثال ؛ أخذ القانون البحري بمبدأ إقليمية النص الجنائي ، حيث حدد النطاق المكاني لسريانه بالحدود الإقليمية البحرية ، وأحصى عددا من الجرائم البحرية وجزائها ( المواد من 477 إلى 567 و933 إلى 955 ) ، وميز بين اختصاص القضاء الجنائي الوطني ونظيره الأجنبي في حالة التصادم البحري ( المواد 294 إلى 298 ) .

وإلى جانب ذلك ؛ رسخت الاتفاقيات الدولية المشكلة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين حق الدول الأطراف في إقرار اختصاصها القضائي على أساس مبدأ الإقليمية ، حيث نجد من بين تلك الاتفاقيات على سبيل المثال :

(\* ) – اتفاقية روما لسنة 1988 المعدلة باتفاقية لندن لسنة 2005 حول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، في المادة 6 معدلة فقرة 1 عنصر (ب) من النص الموحد<sup>1</sup> .  
(\* ) – البروتوكول المكمل لاتفاقية روما 1988 المعدلة المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري ، في المادة 3 منه<sup>2</sup> .

---

<sup>1</sup> – تشير إلى أن الأحكام الجزائية المتعلقة بالنشاط المنجمي في البحر ، نظمها المشرع في المواد 172 إلى 174 من القانون 05/14 ، مؤرخ في 24 فبراير 2005 ، يتضمن قانون المناجم ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> - بقولها : " تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لإقرار ولايتها على الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد 3 و3 مكرر و3 مكرر ثانيا و3 مكرر ثالثا عند ارتكاب الجرم ؛ (أ)..... (ب) في أراضي تلك الدولة بما في ذلك مياهها الإقليمية... " ( الملحق 3 من الرسالة ) .

<sup>2</sup> - بقولها : " 1 – تتخذ كل دولة ما يلزم من إجراءات لفرض ولايتها على الأفعال الجرمية المحددة في المادة 2 وذلك عند ارتكاب الجرم :

أ – ضد منصة ثابتة أو على ظهرها عندما تكون هذه المنصة قائمة في الجرف القاري لتلك الدولة..... عند ارتكاب الجرم من جانب شخص بلا جنسية ويكون مقره المعتاد في تلك الدولة ،

.. تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لفرض ولايتها على الأفعال الجرمية المحددة في المادة 2 في الحالات التي يكون فيها الظنين موجودا في أراضيها...".

- (\* ) - اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 في المادة 15 منها<sup>1</sup> .
- (\* ) - اتفاقية جنيف لأعالي البحار والاتفاقية العامة لقانون البحار لسنتي 1958 و1982 على التوالي<sup>1</sup>

### ثانيا : مبدأ علم السفينة كامتداد للاختصاص الإقليمي

تحتاج السفينة إلى قانون يحكم التصرفات والوقائع التي تجري على متنها ، وخاصة عند وجودها في منطقة أعالي البحار التي تعتبر منطقة مفتوحة لجميع الدول ولا تخضع لسيادة أي منها ، ومن ثم استجاب المشرع لهذه الحاجة بنصه في المادة 590 قانون إجراءات جزائية على أن : " تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجرح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبها"<sup>2</sup> ، ويبدو في هذا النص نوع من توسيع امتداد الاختصاص الإقليمي للقانون الجزائري ليشمل السفن التجارية المبحرة في أعالي البحار ، ومثل هذا التوسع لا يجادل فيه لأن اشتراط أن تكون السفينة في عرض البحر يجعلنا في منأى عن التعارض مع اختصاص أي قانون آخر<sup>3</sup> .

كما تبنت العديد من التشريعات تطبيق قانون العلم وفقا لمبدأ الإقليمية ، كالقانون البحري الكندي والقانون الدولي الخاص اليوغسلافي والقانون الدولي الهنغاري والقانون المدني الإسباني والقانون

---

<sup>1</sup> - بقولها : " 1- تعتمد كل دولة طرف ما قد يلزم من تدابير لتأكيد سريان ولايتها القضائية على الأفعال المجرمة بمقتضى المواد 5 و6 و8 و23 من هذه الاتفاقية في الحالات التالية :

(أ) عندما يُرتكب الجرم في إقليم تلك الدولة الطرف؛ .... (ب) عندما يُرتكب الجرم أحد مواطني تلك الدولة الطرف أو شخص عديم الجنسية يوجد مكان إقامته المعتاد في إقليمها؛ .... تعتمد كل دولة طرف ما قد يلزم من تدابير لتأكيد سريان ولايتها القضائية على الجرائم المشمولة بهذه الاتفاقية، عندما يكون الجاني المزعوم موجودا في إقليمها ... تعتمد أيضا كل دولة طرف ما قد يلزم من تدابير لتأكيد سريان ولايتها القضائية على الجرائم المشمولة بهذه الاتفاقية عندما يكون الجاني المزعوم موجودا في إقليمها " .

<sup>1</sup> - المادة 1 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 ، والمادة 97 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 .

<sup>2</sup> - لتحديد الوضعية القانونية لمنطقة أعالي البحار أنظر : المادة 2 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 ، والمادة 89 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 .

<sup>3</sup> - عبد الله سليمان ، مرجع سابق ، ص 106 .

البحري الإيطالي الذي ينص في المادة الرابعة منه على أنه " تعتبر السفن الإيطالية في أعالي البحار والطائرات الإيطالية في أجواء الفضاء التي لا تخضع لسيادة دولة من الدول بمثابة أرض إيطالية"<sup>1</sup> .

ويختلف موقف التشريعات إلى رأيين في التمسك بالاختصاص الجنائي بشأن الجرائم المرتكبة على ظهر السفن التجارية الأجنبية المتواجدة بموانئ الدولة الأجنبية ، حيث درجت إنكلترا على أن قضائها الوطني يمتد نظره إلى كل السفن التجارية التي ترسو في الموانئ الإنجليزية بخصوص كل الجرائم التي تحدث أثناء رسوها ، أما فرنسا فقد وضعت منذ 1806 مبدأ أقرت فيه أن السفن لا تخضع بخصوص الجرائم المرتكبة بها لقوانينها إلا في حالات ثلاثة :

- إذا تعدت الجريمة حدود السفينة كأن وقعت من أو على شخص غير ركبها وبحارتها .
- إذا كان من شأن الجريمة الإخلال بالأمن في الميناء .
- إذا طلبت السفينة تدخل سلطات الميناء عند وقوع الجريمة .

وقد أخذت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بالرأي الفرنسي ، لكن حثت الاتفاقية دولة الميناء أن تجري التحقيقات اللازمة عن أعمال التصريف ( التلوّث ) التي قامت بها السفينة في مناطق الإقليم البحري التابع لدولة الميناء ، وكذا الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في أفعال التصريف بصرف النظر عن المناطق الواقع فيها التلوّث<sup>1</sup> .

وبالنسبة لموقف المشرع الجزائري فقد قضت المادة 590 في فقرتها الثانية على اختصاص الجهات القضائية الجزائرية بالنسبة للجنايات والجناح التي ترتكب في ميناء بحري جزائري على ظهر باخرة تجارية أجنبية ، وهو ما يوحي بأخذ المشرع برأي القانون الإنجليزي ، غير أن هذا يخالف ما نقلناه عن موقف اتفاقية مونتيجوبايا 1982 خاصة أنه لم يتحفظ بشأنه المشرع الجزائري ، كما سكت النص المذكور عن ذكر الاختصاص بالنسبة للسفن التجارية الجزائرية التي ترسو في موانئ أجنبية ، وهو ما يفيد التخلي مبدئياً عن الاختصاص القضائي الوطني لصالح القانون الأجنبي

ولم يتطرق المشرع للسفن الحربية ولا للسفن العامة المستخدمة في الأغراض غير التجارية ، والتي يفترض أن تخضع لاختصاص دولة العلم ، حيث تنصرف حصانة هذه السفن لأفراد الطاقم ، ولا يحق

<sup>1</sup> — نجلاء الماحي خليفة ، مرجع سابق ، ص 10 ، 11 .

<sup>1</sup> — المادة 218 فقرة 3 .

أن يختص غير قانون العلم بما يجري على متنها أو يحدث لها إلا إذا تنازلت دولة العلم لصالح دولة أخرى أو استحوقت السفينة بفعلها إسقاط الحصانة ؛ كارتكابها أعمالاً عدائية ضد الدولة الساحلية أو سبب وجودها إخلال بالنظام العام والأمن لتلك الدولة<sup>1</sup>.

ومن بين الاتفاقيات التي أخذت بمبدأ قانون علم السفينة ؛ اتفاقية التصادم البحري لسنة 1910 ، والتي تقضي بتطبيق قانون علم السفينة على مسائل التصادم البحري إذا كان أصحاب الشأن ينتمون لنفس الدولة<sup>1</sup> ، واتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري<sup>2</sup> ، واتفاقية جنيف لأعالي البحار (1958) واتفاقية قانون البحار (1982)<sup>3</sup> .

### الفرع الثاني : مبدأ إما التسليم وإما المحاكمة

تختلف الاتفاقيات الدولية في إقرارها لولاية محاكم الدول في مكافحة الإجرام البحري ما بين إطلاق سلطتها في ممارسة هذه الولاية كما في حالة القرصنة البحرية ، وبين تقييدها بأحد الخيارين ؛ إما محاكمة الجناة أو تسليمهم لدول تختص بمحاكمتهم ، عملاً بمبدأ " إما التسليم وإما المحاكمة " ( *aut dedere aut judicare* ) ، أو ما يمكن أن نسميه " بالاختصاص العالمي المشروط " أو " الاختصاص شبه العالمي " .

وبصدد تمييز الاختصاص العالمي عن الاختصاص شبه العالمي ، أورد الدليل التشريعي لاتفاقيات وبروتوكولات مكافحة الإرهاب ، الصادر سنة 2003 عن مكتب الأمم المتحدة المعني بمكافحة المخدرات والجريمة ؛ العبارة التالية : " ... وبدلاً من ذلك ، فإن الصكوك العالمية تعتمد شكلاً... غالباً ما يشار إليه بالولاية شبه العالمية ، .... وهو يعني ؛ حيثما يطلب تسليم فرد موجود على أراضي دولة ما ، أن على هذه الدولة إما أن تسلم الشخص المعني إلى الدولة الطالبة ، أو أن تحاكمه

<sup>1</sup> - المادة 8 الفقرة 1 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 ، وكذلك المادة 95 من اتفاقية قانون البحار لسنة

1982 ، المواد 27 إلى 32 من اتفاقية حصانة السفن لسنة 1926

<sup>1</sup> - المادة 12 فقرة 2 .

<sup>2</sup> - في مادتها الأولى .

<sup>3</sup> - المادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 ، والمادة 97 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لسنة

1982 .

في محاكمها الخاصة بها وبحكم طبيعة مبدأ إما التسليم وإما المحاكمة... " ، كما أورد تقرير الأمين العام الأممي ، المقدم للدورة الخامسة والستون (65) للجمعية العامة للأمم المتحدة قوله : " وأبدت بعض الحكومات ملاحظات حذرت فيها من الخلط بين الولاية القضائية العالمية وواجب التسليم أو المحاكمة ، وكمسألة عامة أشير إلى أن الولاية القضائية العالمية لا تشكل سوى أساس للاختصاص فحسب ولا تقتضي في حد ذاتها واجب إحالة قضية إلى القضاء..."<sup>1</sup> .

ونلاحظ أن مبدأ التسليم أو المحاكمة يفترض أن الدولة بعد الوفاء بجزء واحد من هذا الالتزام المركب - إما التسليم أو المحاكمة - تتحرر من الوفاء بالجزء الآخر، غير أن هذا لا يمنعها من تنفيذ كلا جزئي الالتزام إذا رغبت في ذلك ، فعلى سبيل المثال قد تقرر دولة ما تسليم أحد المجرمين إلى دولة أخرى بعد أن تُقيم ولايتها القضائية عليه وتلاحقه أمام محاكمها وتصدر ضده الحكم<sup>2</sup> .

أما عن موقف الاتفاقيات المشكلة للأمن البحري من مبدأ التسليم أو المحاكمة ، فنود قبل ذلك أن نشير إلى سبق إقرار القانون الدولي الإنساني لهذا المبدأ، وذلك في المواد 49 ، 50 ، 129 ، 146 في كل من اتفاقيات جنيف الأربع على الترتيب ، حيث ورد نص هذه الأخيرة كالتالي : " يلتزم كل طرف متعاقد بملاحقة المتهمين باقتراف مثل هذه المخالفات الجسيمة أو الأمر باقترافها ، وبتقديمهم إلى المحاكمة أيا كانت جنسياتهم ، وله أيضا ؛ إذا فضل ذلك وطبقا لأحكام تشريعه ، أن يسلمهم إلى طرف متعاقد معني آخر لمحاكمتهم مادامت تتوفر لدى الطرف المذكور أدلة اتهام كافية ضد هؤلاء الأشخاص"<sup>3</sup> . كما ورد النص على مبدأ التسليم أو المحاكمة في نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية

<sup>1</sup> - الدليل التشريعي للاتفاقيات والبروتوكولات العالمية لمكافحة الإرهاب (V.03-85625) ، مرجع سابق ، ص 77 ، وكذلك: وثيقة رقم (A/65/181) ، مرجع سابق ، ص 7 ، 8 ، 9 .

<sup>2</sup> - في هذا المعنى : تقرير لجنة القانون الدولي (A/CN.4/571) ، مرجع سابق ، ص 6 ، 7 ، 19 وأيضاً : الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد 860 ، العدد رقم 12325، الصفحة 105 من النص الانكليزي ، مشار إلى ذلك في نفس المرجع ، هامش ص 7 .

<sup>3</sup> - المادة 146 فقرة ثانية من اتفاقية جنيف الرابعة ، كما اعتمد مبدأ التسليم أو المحاكمة في بروتوكول سنة 1977 الملحق باتفاقيات جنيف الأربع (المادة 88) ، وكذا اتفاقية مناهضة التعذيب لسنة 1948 (المادة 5 فقرة 2 والمادة 7 فقرة 1).

الدولية المعتمد سنة 1998 تحت بند الجرائم المخلة بسلم الإنسانية وأمنها ، حيث حددت المادتين 8 و9 الخطوط العريضة لمبدأ التسليم أو المقاضاة ومبدأ عالمية الولاية القضائية<sup>1</sup>.

وبجانب ذلك ؛ شكلت الصكوك الدولية ذات العلاقة بمكافحة الإرهاب المجال الطبيعي الذي استقر العمل فيه بمبدأ التسليم أو المحاكمة ، بدءا باتفاقية لاهاي حول قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لسنة 1970<sup>1</sup> ، ومرورا باتفاقية روما بشأن التصدي للأفعال غير المشروعة المهددة لسلامة الملاحة البحرية لسنة 1988 المكملة والمعدلة في المادة السابعة ، ووصولاً إلى قرارات مجلس الأمن مثل القرارين رقم 1456 و1566 لسنتي 2003 و2004 على التوالي ، واللذين أكدوا أن الالتزام بتقديم الإرهابيين إلى العدالة يجب أن ينفذ "على أساس مبدأ إما التسليم وإما المحاكمة" ، وكذا القرار رقم 1373 لسنة 2001 الذي أوجب على الدول " أن تقدم للعدالة أي شخص يشارك في تمويل أعمال إرهابية أو تدبيرها أو الإعداد لها أو ارتكابها أو دعمها " ، وحثها على الانضمام في أقرب وقت ممكن إلى الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية ذات الصلة بالإرهاب<sup>2</sup>.

وكما ذكرنا تضمنت اتفاقية (SUA/1988) مبدأ التسليم أو المحاكمة ، بنصها في المادة 7 الفقرة 1 على أن " تقوم أي دولة طرف يكون الفاعل أو الضنين في أراضيها ، وطبقاً لقوانينها ، باعتقاله أو باتخاذ تدابير أخرى تكفل وجوده أثناء الفترة اللازمة للقيام بالإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم ، وذلك عند اقتناعها بأن الظروف تستدعي هذا " ، أما الشكل المعدل سنة 2005 لاتفاقية (SUA/1988) فقد وفر عدة صور لتطبيق مبدأ الاختصاص العالمي المشروط من خلال المواد 3 و3 مكررا و3 مكررا ثانيا و3 مكررا ثالثا ، والتي وسعت نطاق السلوك الإجرامي الموجب للتسليم أو المقاضاة بإضافة أفعال جديدة في ما يمكن أن نسميه جرائم الإرهاب البحري ، مثل استخدام مواد أو أسلحة متفجرة أو

<sup>1</sup> في هذا المعنى : تقرير لجنة القانون الدولي (A/CN.4/571) ، ص 6 ، 7.

<sup>1</sup> اتفاقية لاهاي لسنة 1970 المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ( المادتين 4،7 ) ، واتفاقية مونتريال لسنة 1971 حول قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطائرات المدنية ( المادة 5 ) ، واتفاقية نيويورك لسنة 1973 حول قمع مكافحة الجرائم الموجهة ضد الأشخاص المتمتعين بحماية دبلوماسية ( المادة 7 ) ، واتفاقية مناهضة أخذ الرهائن واحتجازهم لسنة 1979 ( المادتين 5 ، 8 ) ، واتفاقية قمع الهجمات الإرهابية بالقنابل ( المادتين 6 ، 8 ) ، واتفاقية مكافحة تمويل الإرهاب ( المادة 7 ) .

<sup>2</sup> أنظر على التوالي : الفقرة 2 (هـ) و الفقرة 3 (د) من القرار أعلاه.



إشعاعية أو بيولوجية أو كيميائية أو نووية ؛ ضد سفينة أو باستخدامها أو تصريفها منها بطريقة يحتمل أن تسبب وفاة أو إصابة فادحة أو ضررا جسيما ؛ أو تصريف مواد خطيرة أو مؤذية يحتمل أن تسبب نفس الإصابات والأضرار ؛ أو التهديد بفعل ذلك<sup>1</sup>.

ولا يتوقف نطاق السلوك الإجرامي المستحق للتسليم أو المحاكمة عند الأفعال التي يحصيها بروتوكول 2005 المذكور بل إلى أفعال أخرى تنظمها تسعة اتفاقيات تتعلق بمكافحة الإرهاب يحيل إليها البروتوكول في مادته السابعة ، كما تؤهل المادة 3 من بروتوكول المنصات الثابتة الدول الأطراف إلى ممارسة نفس الصلاحيات الواردة في المادة 6 من اتفاقية 1988 المعدلة بغرض فرض ولايتها القانونية على الأفعال غير المشروعة المهددة لسلامة المنصات الثابتة في الجرف القاري ، كما أن ما ذكرناه عن بروتوكول 2005 المعدل لاتفاقية (SUA/1988) بشأن توسيع قائمة الأفعال المجرمة ينطبق على البروتوكول الملحق به لسنة 2005 والمتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث : الاختصاص العالمي الشامل

ضمن اعتماد الاختصاص العالمي ترسيخ الإرادة الدولية للالتزام المتابعة والمحاكمة مع جواز تسليم الدولة للمتهم إذا كان موجودا على إقليمها ، وفي هذا الصدد منحت بعض الاتفاقيات الدولية لأطرافها صلاحيات واسعة لمكافحة القرصنة البحرية وحوادث التلوث البحري في أعالي البحار وتقرير ما تراه مناسبا بشأن جرائم أخرى ، مما جعل هذا الاختصاص يتميز بصفة الشمولية .

<sup>1</sup> - الملحق 3 من الرسالة .

<sup>1</sup> - اعتمد هذا البروتوكول في 14 أكتوبر 2005 ، ولم يدخل حيز النفاذ بعد ، حيث يبلغ عدد أطرافه إلى غاية 2015 تسعة (09) دول ، (LEG/CONF.15/22) .

### أولا : الإجماع على الاختصاص العالمي في القرصنة البحرية

تعتبر القرصنة البحرية من أولى الجرائم التي طبق عليها مبدأ الاختصاص العالمي المطلق ؛ وذلك منذ ظهور هذه الجريمة خلال حضارات ما قبل الميلاد<sup>1</sup> ، أما بعد نشأة القانون الدولي فقد اعتمدت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 في المادة 15 مبدأ الاختصاص العالمي في مكافحة القرصنة البحرية أو ما سمته بجريمة لصوص البحر ، وانهتجت اتفاقية قانون البحار (UNCLOS) لسنة 1982 ذات النهج بقولها في المادة 105 : " يجوز لكل دولة في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات . ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ... العقوبات ، كما أن لها أن تحدد الإجراء ... ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية<sup>2</sup> .

ويفهم من لفظ " يجوز " الذي بدأ به نص المادة 105 المذكور ، أنه لا يوجد ما يجبر الدولة المعنية على الاختيار بين محاكمة القراصنة أو تسليمهم لدولة أخرى ، ومن ثم يحق للدولة أن تحاكم القراصنة أو أن تعفو عنهم أو أن تسلمهم لدولة أخرى أو أن تعفي قضائها من نظر جرائم القرصنة ، وهنا يظهر الفرق بين قاعدة الاختصاص العالمي بالنسبة لجريمة القرصنة البحرية ( نص المادة 105 ) ونفس القاعدة المقترنة بمبدأ إما التسليم وإما المحاكمة المبينة سابقا ، كما يمكننا انطلاقا من هذا المفهوم تبرير موقف بعض التشريعات الداخلية بشأن بقائها متمسكة بقاعدتي الاختصاص الإقليمي والشخصي بالنسبة لجرائم القرصنة البحرية ، حيث أطلقت سفينة حربية دانمركية سراح عشرة (10) قرصنة ضبطوا في خليج عدن بسبب عدم اختصاص القانون الدانمركي بمحاكمة الأجانب الذين يرتكبون جرما

<sup>1</sup>- للإطلاع عن ظهور القرصنة البحرية يمكن الرجوع إلى : يانسيك ماخوفسكي ، تاريخ القرصنة في العالم ، ترجمة أنور محمد إبراهيم ، دار شرقيات ، القاهرة ، مصر ، سنة 1995 .

<sup>2</sup>- ننبه إلى قرارات مجلس الأمن لسنة 2008 بشأن مكافحة القرصنة في سواحل الصومال ، وخاصة القرار رقم 1838 الذي أجاز لسفينة أي دولة أن توقف سفينة القرصنة ومن فيها من أشخاص وممتلكات داخل المياه الإقليمية لدولة الصومال بدرجةا الكثير من الفقه ضمن الاستثناءات الخاصة بالحالة الصومالية دون غيرها.

خارج نطاق إقليم الدولة ، وكانت السفينة قد أسرت القرصنة في سبتمبر 2008 مدة أسبوع تقريبا قبل أن تنزلهم إلى الشاطئ وتكتفي بمصادرة أسلحتهم وعتادهم<sup>1</sup>.

ونفس المفهوم أيضا عن المادة 105 نراه يبرر التطبيق المخالف للتشريع الدانمركي ومن ينحاز إلى هذا الموقف ، حيث نجد على سبيل المثال التشريعات الداخلية لكل من ألمانيا وهولندا والسويد وفنلندا تسمح باختصاص قضائها الوطني في جرائم القرصنة دون اعتبار لجنسية أطراف القضية<sup>1</sup>.

وفي موقف ثالث – نراه مشمولا بمفهوم المادة 105 المذكورة – قامت بعض الدول بتسليم القرصنة إلى دول أخرى ترضى بمحاكمتهم بعد عقد اتفاقيات تقضي بذلك ، كما هو شأن بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية ، اللتين عقدتا اتفاقيتين ثنائيتين مع كينيا ، تقضي بتسليم هذه الأخيرة مرتكبي القرصنة البحرية في سواحل الصومال لأجل محاكمتهم<sup>2</sup>.

ونلاحظ أن التصدي للحالة الصومالية طرحت مسألة عدم تحديد الولاية القضائية في جريمة القرصنة البحرية عموما ، حيث ضمنت ذلك العديد من وثائق الهيئات الدولية ، ومن ذلك القرار رقم 1851 الصادر عن مجلس الأمن ( الجلسة 5902 في 2008/07/02 ) ، والذي حث الدول على إبرام اتفاقيات مع الدول المستعدة لمحاكمة القرصنة ، وعلى إخضاع سفنها المعتدى عليها للتحقيق الجنائي في أول ميناء بحري تصل إليه ، والقرار 1918 الصادر عن نفس الجهة ، والذي لاحظ أن بعض القوانين الداخلية ليس فيها أحكام تجرم القرصنة ، وثمان جهود فريق العمل (CGPCS) الرامية لإقامة آليات لمحاكمة القرصنة في ظل القانون واحترام حقوق الإنسان<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - في هذا المعنى : حسام الدين الأحمد ، مرجع سابق ، ص 47 .

<sup>1</sup> - في هذا المعنى : أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، سنة 2009 ، 139 .

<sup>2</sup> - ونشير إلى أن القضاء الكيني وصف بالعاجز عن توفير ضمانات العدالة ، بسبب الفساد الإداري وضعف الآليات القانونية والمادية ، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا كانتا قبل ذلك تسلمان القرصنة لسلطات " بونت لاند " شرق الصومال ، وهي سلطة لا تحظى باعتراف دولي ، وتتهم بانتهاك حقوق الإنسان ، أنظر في هذا المعنى : فؤاد بوقجوة ، مرجع سابق ، ص 93 .

<sup>3</sup> - Philippe Boisson , OP cite , p.724

ثانيا : تضييق الاختصاص العالمي الشامل لمبدأ حرية الملاحة

لا تستبعد الاتفاقيات الدولية ذات الارتباط بالأمن البحري ومكافحة الجريمة حق الدول الأطراف في فرض أية ولاية جنائية طبقا لقوانينها الوطنية ، أي حق الدولة في مكافحة جرائم غير مذكورة في هذه الاتفاقيات ترى الدولة المتدخلة أنها تهدد مصالحها أو مصالح الجماعة الدولية ، وواضح أن الغاية من هذا هي حماية المجتمعات من الإجرام ، ولا يعني ذلك إباحة أن تقوم بممارسة الولاية القضائية في إقليم دولة أخرى أو أداء الوظائف التي يناط أداءها حصرا بسلطات هذه الأخيرة بمقتضى قانونها الداخلي ( أي التدخل في الاختصاص الإقليمي لدولة أخرى )<sup>1</sup>.

وتجنبنا لأن يفهم من ذلك إطلاق يد الدول للتدخل في منطقة أعالي البحار دون مبررات ونقض مبدأ حرية الملاحة فيها ، حاول المشرع الدولي أن يوازن بين المبدأ المذكور وبين تدخل التشريعات الوطنية في ذات المنطقة بدعوى حماية مصالحها ومصالح المجموعة الدولية ، حيث أن تدخلها دون قيود يؤدي إلى تنازع الاختصاص ، ومن الأمثلة على ذلك ما قرره اتفاقية بروكسل لسنة 1969 حول التدخل في أعالي البحار وبروتوكولها لسنة 1973 بخصوص حق دولة الساحل في اتخاذ ما تراه ضروريا من إجراءات في منطقة أعالي البحار لمنع أو تخفيف أو مكافحة الأخطار المحدقة بسواحلها أو بالمصالح ذات الصلة والناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث الزيتي وغير الزيتي ، مع واجب مشاوررة وإخطار الدول والجهات ذات العلاقة وبذل الوسع للمحافظة على الحياة البشرية ، وتقديم المساعدة للمكروبيين وطواقم السفن ، غير أن الدولة الساحلية يمكنها في الحالات العاجلة والتي تتطلب إجراءات فورية اتخاذ الإجراءات والتدابير التي تفرضها هذه الحالات دون إخطار أو استشارة مسبقين ولا متابعة لما بدأت من مشاوررات ، وينبغي في كل الأحوال أن تتناسب تدابير وإجراءات مكافحة والوقاية مع الأضرار الفعلية و/أو المتوقعة ، ولا يجوز بأي حال اتخاذ أية إجراءات بموجب الاتفاقية

<sup>1</sup>- وردت الفقرة 5 المادة 6 من اتفاقية (SUA/88) المعدلة كالتالي : " لا تستبعد هذه الاتفاقية فرض أية ولاية جنائية بموجب القوانين الوطنية " ، وبنفس الصيغة المادة 15 الفقرة 6 من اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 ، كما وردت الفقرة 2 في المادة 4 من اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة كالتالي : " ليس في هذه الاتفاقية ما يبيح لدولة طرف أن تقوم في إقليم دولة أخرى بممارسة الولاية القضائية وأداء الوظائف التي يناط أداءها حصرا بسلطات تلك الدولة الأخرى بمقتضى قانونها الداخلي " ، وبنفس الصيغة المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية مكافحة الفساد .

ضد السفن الحربية والسفن المملوكة أو المشغلة من الدولة وقت اتخاذ التدابير في الخدمات الحكومية غير التجارية ، ومن ثم تتحمل مسؤولية التعويض عن الأضرار المترتبة عن مخالفة أحكام الاتفاقية<sup>1</sup> .

وفي نفس السياق أيضا ؛ لاحظ اجتماع مونتيجاتيني ( إيطاليا ) المنعقد في الفترة من 13 إلى 17 يونيو 2005 ، لدراسة الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي ، أن إنشاء مناطق محمية بحرية في المناطق الخارجة عن حدود الولاية الوطنية – طبقا للقانون الدولي – يمكن أن يعزز التنسيق بين النظم المتخصصة الحالية ،...، وأن يقدم أساسا لنهج متكامل شامل للتعامل مع مختلف التهديدات، ... وهو ما من شأنه التأسيس لاختصاص قضائي موحد على مستوى هذه المناطق<sup>1</sup> .

وبناء على ذلك يمكننا القول بأن القانون الدولي بعدما ثبت تدخل الدولة الساحلية في منطقة البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لأجل حماية البيئة البحرية والحفاظ على الموارد ومكافحة التهديدات الأمنية عموما ، نراه يتجه شيئا فشيئا نحو تمديد صلاحيات الدولة الساحلية على حساب دولة العلم في منطقة أعالي البحار لأجل ذات الأغراض، حيث يظهر ذلك في ميادين مكافحة القرصنة البحرية والتلوث البحري والهجرة غير الشرعية والمخدرات ، كما يبقى مبدأ عالمية العقاب كأوسع فكرة ممكنة لتقرير الولاية القضائية بشأن الإرهاب البحري بمقتضى الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وما أكدته العديد من الوثائق الرسمية للهيئات التابعة للأمم المتحدة ، ومن أهمها الوثيقة المتضمنة لقرار مجلس الأمن رقم 1373 المعتمد في 28 سبتمبر 2001<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> – المواد 1 و 3 و 6 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لسنة 1969 ، والمادة 1 من بروتوكولها لسنة 1973 ، مصادق عليها المرسوم الرئاسي 246/11 مؤرخ في 10 يوليو 2011 ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> – مذكرة صادرة عن الأمين التنفيذي للفريق العامل المفتوح العضوية المخصص للمناطق المحمية ؛ بعنوان : خيارات للتعاون من أجل إنشاء مناطق محمية في المناطق البحرية الخارجة عن حدود الولاية الوطنية ، صادرة في 20 أبريل 2005 ، تحت رقم (UNEP/CBD/WG-PA/1/1) ، ص 11 إلى 19 .

<sup>2</sup> – نشير إلى أن التقرير المقدم للدورة 65 للجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 29 جويلية 2010 ، أحصى أكثر من 42 ما بين معاهدات وبروتوكولات (عالمية وإقليمية وثنائية ) ذات صلة مباشرة وغير مباشرة بمبدأ التسليم أو المحاكمة ، مشار إلى ذلك في : وثيقة رقم (A/65/181) ، مرجع سابق ، ص 44 إلى 47 ، وللمزيد أنظر مثلا : دليل التعاون الدولي في المسائل الجنائية لمكافحة الإرهاب ، صادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) ، دليل التعاون الدولي في المسائل الجنائية لمكافحة الإرهاب ، (Po Box 500, 1400) ، نيويورك سنة 2009 ، متاح =

الفرع الرابع : القيود الواردة على ولاية الاختصاص القضائي العالمي

تستذكر جميع الصكوك الدولية التي اعتمدت مبدأ الاختصاص العالمي سواء مشروطاً أو مطلقاً قرار الجمعية العامة لعام 1994 رقم (A/RES/49/60) الذي أكدت فيه الأمم المتحدة " إدانتها القاطعة لجميع أشكال الإرهاب وأساليبه وممارساته أينما ارتكبت وأيا كان مرتكبوها " ، ويعني ذلك من حيث المبدأ أنه لغرض تطبيق معاهدات مكافحة الإرهاب بما فيه الإرهاب البحري " أن لا اعتبار بمركز الجاني من حيث الجنسية ولا لمكان ارتكاب الجرم " ، غير أن مدى ممارسة الدول لولايتها القضائية يتطلب منها إمعان النظر في الاستثناءات أو القيود المنصوص عليها في المعاهدات ذاتها ، وهي على الخصوص تتعلق الحصانات الدبلوماسية وحصانات الدول بالإضافة إلى بعض الحالات المتضمنة عناصر عبر وطنية .

فأما الحصانات الدبلوماسية وحصانات الدول فإن كل نصوص مكافحة الإرهاب تجمع على " أن ليس هناك ما يمس الحقوق والالتزامات والمسؤوليات الأخرى المعترف بها في القانون الدولي للدول والأفراد ، وكذا الأنشطة الحربية للقوات المسلحة أو أثناء المهام الرسمية الاعتيادية " <sup>1</sup> ، وهو ما أضافته المادة 3 من بروتوكول 2005 المعدل لاتفاقية (SUA) لسنة 1988 بوصفه المادة 2 مكرراً من هذه الأخيرة ، والتي أوردت قيماً آخر في الفقرة الثالثة يقضي بعدم التأثير في الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تنص عليها معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية لسنة 1968 ، ومعاهدة منع التعامل بالأسلحة البكتريولوجية لسنة 1972 ، واتفاقية حظر التعامل بالأسلحة الكيميائية لسنة 1993 بالنسبة للدول الأطراف في هذه المعاهدات <sup>2</sup> .

أما بعض الحالات المنطوية على عناصر عبر وطنية ؛ فهي أن عمل الصكوك العالمية لمكافحة الإرهاب قد يتقيد بوجود حالات تنطوي على بعض العناصر عبر الوطنية ، حيث تعتمد كل معاهدة إلى صياغة هذا الشرط بأسلوب مختلف عن نظيراتها ، فالفقرة 2 من المادة 3 مكرراً من بروتوكول

---

على الموقع التالي: (www.unodc.org) ، وكذا : قرار مجلس الأمن رقم 1373 متاح على الموقع التالي :  
(www.unodc.org/tldb/pdf/res\_1373\_ar.pdf) .

<sup>1</sup> - حيث أنه في حالة النزاع المسلح ؛ تكون الغلبة - من حيث المبدأ - لقواعد القانون الإنساني الدولي ذات الصلة على أساس "قاعدة التخصيص" .

<sup>2</sup> - ورد هذا القيد على سبيل المثال في : المادة 19 في الاتفاقية الدولية لقمع الهجمات الإرهابية بالقنابل .

2005 المعدل لاتفاقية (SUA) لسنة 1988 نصت على أن " لا يعتبر جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية القيام بنقل عنصر أو مادة تشملها الفقرة 1 (ب) (III) أو الفقرة 1 (ب) (IV) إلى المدى ذي الصلة بسلاح نووي متفجر آخر إذا كان يجري نقل هذا العنصر أو هذه المادة من أراضي دولة طرف في معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية أو إليها ، أو إذا ما كان النقل يتم بخلاف ذلك تحت إشراف هذه الدولة :

(أ) إذا لم يتعارض ما ينجم عن ذلك من نقل أو استلام العنصر أو المادة ، بما في ذلك داخل الدولة مع واجبات هذه الدولة بموجب معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية ، و  
(ب) إذا كان العنصر أو المادة مزجاً لمنظومة إيصال سلاح نووي أو جهاز نووي متفجر آخر لدولة طرف في معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية ، ولم تتعارض حيازة هذا السلاح أو الجهاز مع واجبات هذه الدولة الطرف بموجب تلك المعاهدة<sup>1</sup>.

ويبدو أن الاشتراط المتضمن لعناصر عبر وطنية يهدف إلى ترك المجال للآليات الداخلية للتصدي للأعمال الإجرامية ذات الطابع المحلي ، وتجنباً لحالات تنازع القوانين ، حيث أن اختصاص عدة محاكم في دول مختلفة بنظر نفس قضايا الجرائم البحرية قد يؤدي إلى ما يعرف بحالة التنازع الإيجابي للولايات القضائية ، كما أن الأعمال ذات الصلة بارتكاب جرائم خطيرة كالإرهاب تهم بلدانا عديدة ويحسن حينئذ تسوية النزاعات بين الدول وتحديد أيها أكثر قدرة على مقاضاة الفاعلين ، ولعل ذلك ما يبرر تشجيع بعض المعاهدات ذات العلاقة الدول الأطراف على تنسيق إجراءاتها لإزالة التنازع<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - تعبر اتفاقية مناهضة أخذ الرهائن عن القيد المتضمن للعناصر عبر الوطنية في المادة 13 كما يلي : " لا تنطبق هذه الاتفاقية إذا ارتكب الجرم داخل دولة واحدة وكان المدعى ارتكابه الجرم والضحايا من رعايا تلك الدولة ، وإذا عثر على المدعى ارتكابه الجرم في إقليم تلك الدولة " هيكل مشترك يعكس نهجاً قائماً على العدالة الجنائية لمكافحة الإرهاب ، ص 61 إلى 63 .

<sup>2</sup> - أنظر على سبيل المثال المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة ، والمادة 12 من اتفاقية قمع تمويل الإرهاب لسنة 1999 ، وللمزيد : مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) ، ( Po Box 500 ، 1400 ) ، مرجع سابق ، ص 40 ، 41 ، و 84.

وفي سياق تجنب حالات تنازع الولاية القضائية نصت الفقرة 4 من المادة 6 من بروتوكول 2005 لاتفاقية (SUA/1988) على أن " ... 4 – تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لإقرار ولايتها القانونية على الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد 3 و 3 مكررا و 3 مكررا ثانيا و 3 مكررا ثالثا في الحالات التي يكون فيها المشتبه فيه موجودا في أراضيها ولا تقوم بتسليمه إلى أي من الدول الأطراف التي أقرت ولايتها القانونية بموجب الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة .".

### الفرع الخامس : الأقطاب الجزائية المتخصصة كموقف داخلي لممارسة الاختصاص العالمي

فرضت الاتفاقيات ذات العلاقة بالأمن البحري على أطرافها اتخاذ الإجراءات اللازمة لمتابعة مرتكبي الأفعال غير المشروعة التي تجرمها ، حيث قضى بروتوكول 2005 المعدل لاتفاقية (SUA) بأن تخضع كل دولة طرف الأفعال الجرمية التي تنص عليها الاتفاقية لعقوبات مناسبة وتضمن تعيين الآليات القانونية الكفيلة المسؤولة عن الإخلال بتنفيذ بنود الاتفاقية<sup>1</sup> ، كما لم تتعرض اتفاقيات التعاون الجنائي للتفاصيل بشأن مقاضاة مرتكبي الجرائم الدولية واكتفت بتأهيل المحاكم الجزائية الوطنية لنظر هذا النوع من الجرائم وفق مبدأ الاختصاص العالمي ، مثلما أكدت ذلك مبادئ مجمع بروكسل لمكافحة الالاعقاب وتحقيق العدالة الدولية المعتمدة سنة 2002 ( المبدأ 16 )<sup>2</sup>

وفي هذا السياق ؛ أدخل المشرع إصلاحات جديدة على القضاء الجنائي ، تمثلت في إنشاء أقطاب جنائية يمكنها النظر في جرائم ذات امتداد دولي ( أولا ) ، لكن القاضي الجنائي يبقى مكبل أو مغلول اليدين إذا لم تستكمل جوانب الإحالة الواردة للتشريع الداخلي من القانون الدولي ؛ وبمعنى آخر في ظل توسع العمل بقاعدة لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص (ثانيا) .

### أولا : إمكانية دولية اختصاص الأقطاب الجنائية

في إطار مقتضيات ممارسة الاختصاص الجنائي ؛ أنشأ المشرع الأقطاب القضائية الجزائية المتخصصة بموجب القانون 14/04 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات الجزائية ، والتي اختصت بنظر

<sup>1</sup> – المادتين 5 و 5 مكرر (الملحق 3 من الرسالة ) ، وتقابلها المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، والمادة 5 فقرة 1 من اتفاقية قمع .

<sup>2</sup> - *Principe de Bruxelles contre l'impunité et pour la justice internationale , cloque lutter contre l'impunité : jeux et perspectives , Bruxelles ; 11-13 Mars 2002 (www.amnestyinternational.be/doc/spip.php ?)* .



عدة جرائم ؛ كجرائم المخدرات وتبييض الأموال والإرهاب والجريمة المنظمة ، وذلك في تعديل المواد 37 ، 40 ، 329 ، حيث ورد التعديل المضاف إلى هذه الأخيرة كما يلي : " يجوز تمديد الاختصاص المحلي للمحكمة إلى دائرة اختصاص محاكم أخرى في جرائم المخدرات والجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية والجرائم الماسة بأنظمة المعالجة الآلية للمعطيات وجرائم تبييض الأموال والإرهاب والجرائم المتعلقة بالتشريع الخاص بالصرف " <sup>1</sup>

أما تعديل المادتين 37 و40 فنص على تمديد الاختصاص الإقليمي لكل من وكيل الجمهورية وقاضي التحقيق على التوالي في ذات الجرائم المذكورة سابقا في الفقرة المضافة للمادة 329 ، حيث لا يتقيد وكيل الجمهورية أو قاضي التحقيق بنطاق الاختصاص الإقليمي الأصلي ، وهو مكان وقوع الجريمة أو محل إقامة المتهم أو مكان ارتكابه الجرم أو موقع القبض عليه ، كما يتم متابعة الشخص المعنوي من خلال متابعة ممثله القانوني ، غير أنه إذا شملت المتابعة الشخصين المعنوي والطبيعي في آن واحد اعتبرت الجهة المختصة هي الجهة المرفوع أمامها دعوى متابعة الشخص الطبيعي <sup>2</sup> .

ويلاحظ أن المشرع عزز صلاحيات الضبطية فيما يخص أساليب التحري مع حفظ الحقوق المعترف بها لأي متهم ، وخاصة في ظل عدم سرعان قواعد التقادم في الدعويين العمومية والمدنية في جرائم الأمن البحري المكيفة كجرائم إرهاب أو تخريب أو جريمة منظمة<sup>3</sup> ، فيجب أن تراعي الدعوى العمومية وإجراءات التحقيق قواعد توسيع الاختصاص الجزائي ، من خلال إخبار ضباط الشرطة القضائية وكيل الجمهورية المختص بمباشرة التحقيق وتزويده بثلاث نسخ من الملف ، ليرسل هو بدوره نسخة إلى النائب العام المختص ، حيث يمكن لهذا الأخير المطالبة بمباشرة الإجراءات فورا ومتابعتها في جميع مراحل الدعوى ، كما يتخلى قاضي التحقيق صاحب الاختصاص العادي عن القضية لصالح قاضي التحقيق الموسع الصلاحيات ، والذي يمكنه أن يتخذ - في إطار ممارسة مهامه - كل التدابير الأمنية والإجراءات التي يراها مناسبة لزيادة على الحجز على أدوات الجريمة والأموال المتحصل عليها منها ، وكذا تفتيش المساكن في أي وقت ودون حضور المشتبه به أو صاحب المسكن

<sup>1</sup> - القانون 14/04 معل ومتم ، مؤرخ في 10 نوفمبر 2004 يعدل ويتمم الأمر 155/66 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 نوفمبر 2004 ، العدد 71 ، ص 4.

<sup>2</sup> - المواد 65 مكرر ، 65 مكرر 1 ، 65 مكرر 2 قانون إجراءات جزائية معدلة بالقانون 14/04 ، مرجع سابق.

<sup>3</sup> - المواد 8 مكرر ، 8 مكرر 1 قانون إجراءات جزائية معدلة بالقانون 14/04 ، مرجع سابق .

أو الشهود وتدابير أخرى كتمديد فترة التوقيف للنظر مرة واحدة مضاعفة عن 48 ساعة في حالة التلبس ولا تزيد عن 12 يوما في جرائم الإرهاب والتخريب ، واعتماد أساليب تحر خاصة كاعتراض المراسلات والتسرب والتسليم المراقب<sup>1</sup>

وفي جميع الأحوال يحفظ حق المشتبه في الاستعانة بمحام عند مثوله أمام وكيل الجمهورية ليتم استجوابه أمام محاميه ، وكذا طلب سماع شاهد أو أكثر أو إجراء معاينة لاستجلاء الحقيقة ، واستئناف المتهم أو وكيله أمام غرفة الاتهام بالمجلس القضائي التابع له المحكمة المختصة ضد كل الأوامر والتدابير الأمنية المتخذة ضده ، كما ضمن المشرع الحماية الخاصة للأحداث المجرمين كإخطار الوالدين ومن يتلون الحضانة واستشارة الهيئات الاجتماعية وإمكانية الإيقاف الكلي أو الجزئي للعقوبة وغير ذلك من أوجه الحماية المعروفة<sup>2</sup> .

#### ثانيا : توسيع العمل بقاعدة لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص

يؤسس الكثير من القانونيين فكرتهم حول تعامل المشرع الداخلي مع الالتزامات الدولية على مقتضيات المادة 132 من الدستور ، والتي تنص بأن الاتفاقيات التي تصادق عليها الجزائر ضمن الشروط المحددة في الدستور تصبح ملزمة وتسمو على القوانين الداخلية ، أي تعتبر جزء من التشريع الداخلي

وإذا أسسنا صلاحيات القاضي الجنائي الجزائري وفق المفهوم السابق للمادة 132 من الدستور نرى بأن دور القاضي في تحديد الأفعال المجرمة لا يتقيد بما يتضمنه قانون العقوبات والنصوص التشريعية الداخلية بل يشمل ما تجرمه الاتفاقيات الدولية النافذة المصادق عليها .

وبناء على ذلك ، يندرج في ما تشمله قائمة الأفعال المجرمة ما نصت عليه المواد 3 و3 مكررا و3 مكرر ثانيا و3 مكررا ثالثا من اتفاقية (SUA) المعدلة ، وكذا ما نصت عليه تسع (09) اتفاقيات دولية

<sup>1</sup> - المواد 40 مكرر إلى 40 مكرر 5 قانون إجراءات جزائية معدلة بالقانون 14/04، مرجع سابق ، المواد 45 ، 47 ، 51 قانون إجراءات جزائية معدلة بالأمر 10/ 95 مؤرخ في 25 فبراير 1995 ، والمواد 63 إلى 65 قانون إجراءات جزائية معدلة بالقانون 24/90 مؤرخ في 18 أوت 1990 والقانون 08/01 مؤرخ في 26 يونيو 2001 والأمر 10/95 مؤرخ في 25 فبراير 1995 .

<sup>2</sup> - المواد 59 ، 69 مكرر ، 172 ، 454 ، 592 قانون إجراءات جزائية معدلة بالقانون 14/04 ، مرجع سابق .

تحيل إليها هذه الأخيرة في مادتها السابعة وتتعلق بمكافحة الإرهاب ، بالإضافة إلى الجنايات والجرح البحرية المنظمة في القانون البحري والتشريعات ذات العلاقة ، وهذا يعني أن قاعدة " لا جريمة ولا عقوبة أو تدابير أمن بدون قانون " الواردة في المادة الأولى من قانون العقوبات لا تحصر نطاق تطبيق هذه المادة في قانون العقوبات وأن مكانها المفترض هو الدستور ، وهذا ما نوصي به المعنيين<sup>1</sup> .

والملاحظ أن المشرع الجزائري اكتفى بالمصادقة على بعض الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بمكافحة الجريمة البحرية ولم يطرحها كتشريعات داخلية ، وهذا يجعل العمل بتلك الصكوك مرهونا بدخولها حيز التنفيذ ومتعلقا بالمسائل ذات العنصر الأجنبي فقط ، كما تطرح قاعدة إحالة الاتفاقية المصادق عليها إلى اتفاقية أو اتفاقيات أخرى ضرورة المصادقة على هذه الأخيرة ، ومن ثم لا بد للمشرع من أن يضمن الاتفاقيات المعنية في التشريع الداخلي بأسلوبه الخاص وبشروط التطبيق التي يراها تحفظ المصلحة الوطنية وحتى يكون للقانونيين الفرصة في دراسة وتقيح وتطبيق السند القانوني الذي يحتجون إليه .

### المطلب الثالث : عولمة منظومة الأمن والسلامة البحريين

كأحد مظاهر العولمة ؛ شكلت التكنولوجيا سمة المجتمعات الحالية ، حتى غدت تتحكم في دواليب تسيير الأنشطة الإنسانية بما في ذلك الأنشطة البحرية ، كما تذلت مصاعب ركوب البحر ومواجهة مخاطره وتقربت المسافات بين الأوطان وتحسنت نوعية خدمات الشركات البحرية ...، وبذلك كان الأثر إيجابيا على النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين والذي استجاب لمقتضيات التكنولوجيا ، حيث تبنى نظام التبادل الإلكتروني للبيانات والوثائق كسبيل لتيسير التعاملات البحرية ، كما تدعمت الاتصالات البحرية ابتداء من سنة 1988 بشبكة عالمية لاتصالات الاستغاثة والطوارئ في البحار ، واعتمدت سنة 2002 شروطاً جديدة لتركيبة نظم الملاحة ومعدات مثل النظام العالمي لسواتل الملاحة

<sup>1</sup> - للمزيد يمكن الإطلاع على : مرسوم رئاسي 438/96 ، مؤرخ في 07 ديسمبر 1996 معدل ومتمم ، يتضمن الدستور الجزائري ، مرجع سابق ، وكذا المواد من 479 إلى 556 قانون بحري ، بالإضافة إلى الأمر 156/66 ، مؤرخ في 08 يونيو 1966 يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم ، مرجع سابق .

والنظام الإلكتروني لعرض الخرائط والمعلومات والنظام الآلي للتحقق من الهوية وجهاز تسجيل بيانات الرحلة...<sup>1</sup>

بالإضافة إلى ذلك ، ترتب عمليات تحديث منظومة الأمن والسلامة البحريين أعباء مالية على اقتصاديات الدول تضاف إلى مصاريف التشغيل التجاري للسفن والموانئ ، كتكاليف الفحوص وتجديد تجهيزات السفن والمنشآت المينائية وتكوين المستخدمين .... ، مما يتقل اقتصاديات الدول النامية ويجعلها في منافسة غير متكافئة لإثبات استجابتها لمتطلبات العولمة .

ومن جهة أخرى ، ينتقد المبالغة في عمليات تعديل اتفاقيات السلامة والأمن البحريين وتوجيهها كأوامر واجبة التنفيذ ، حيث يلاحظ أن استخدام مبدأ الموافقة الضمنية لفرض التزامات أمنية على الدول يحرف الوجه المفترض لاستخدام هذا المبدأ ويقلل من قيمة مبدأ سيادة الدولة واستقلالها .

#### الفرع الأول : الرسائل الإلكترونية ؛ أسس جديدة للتسهيلات البحرية

كانت المنظمة البحرية الدولية قد أشرفت سنة 1965 على توقيع الاتفاقية الدولية لتيسير حركة الملاحة البحرية والمسماة اختصاراً (FAL65)<sup>2</sup> ، حيث دعت إلى معالجة مشاكل المكوث المطول للسفن بالموانئ وتسهيل عبورها وموائمة وتبسيط شكليات وإجراءات الحركة في المنافذ البحرية ، وقد وردت أحكامها إما في صورة مستويات أو توصيات ؛ بالإضافة إلى حصر وبيان المستندات والوثائق التي يتعين على سلطات الموانئ طلبها من السفن<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> – ترتبط جل تسميات المجتمع الحالي بالتكنولوجيا ، فقد سماه (Daniel Bell) المجتمع ما بعد الصناعي ، وسماه (Kinneth Boulding) المجتمع ما بعد الحضاري ، وسماه (Brezinski) المجتمع التكنولوجي الإلكتروني ، مشار إلى ذلك في : خير الدين العايب ، مرجع سابق ، ص116 ، نقلا عن : وليد عبد الحي ، الدراسات المستقبلية في العلاقات الدولية ، شركة الشهاب (الجزائر) ، سنة 1991 ، ص106 -

<sup>2</sup> – تترجم إلى العبارة الإنجليزية الآتية : *Convention on Facilitation of International Traffic*

<sup>3</sup> – أضواء على اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية لسنة 1965 وتعديلاتها ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد سبتمبر 2010 ، ص 2 ، مرجع إلكتروني على شكل (pdf) محمل بتاريخ 2012/05/13 الساعة 14:45 من الموقع التالي :

<http://www.aast.edu/ar>

غير أن ملحق اتفاقية (FAL65) لسنة 2006 تضمن عدة قواعد تتعلق بوصول وبقاء ومغادرة الأشخاص والسفن والبضائع ومكافحة الهجرة السرية والحماية الصحية والتعامل مع حالات المرض ، حيث راعت التحديثات المدرجة عليها التطورات الحاصلة في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات ومدى إمكانية التعامل به بالنسبة لمتطلبات الأمن والسلامة البحريين ، إذ كثيرا ما تتعطل حركة الملاحة البحرية ويتم التلاعب بمواعيد وصول السفن واستلام وتسليم البضائع بسبب تعقد إجراءات العبور واعتماد الأسلوب التقليدي في عمليات تدقيق ورقابة الشهادات والوثائق البحرية ، مما يفضي إلى تزايد تكاليف النقل البحري والتأمين والسلع والخدمات وغير ذلك من السلبيات التي يتحملها المستهلك في آخر المطاف .

ولئن كان لعمليات التبادل الإلكتروني للمعلومات الأثر الإيجابي في تسهيل حركة الملاحة البحرية فمن المفترض أن لها ذات الأثر في تعزيز الالتزام بقواعد السلامة والأمن ، من خلال المحافظة على فعالية أنظمة الرقابة مع اختصار وقت بقاء السفن في الموانئ وتغيير أنماط التعامل والاتصال المباشر بين مختلف الفاعلين وتقليل تدخل الوسطاء... وغير ذلك من الامتيازات ، ومن ثم لم يقتصر تبني نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات على اتفاقية (FAL65) بل شاركتها في أطراف فاعلة أخرى ، حيث قامت (OMI) بتجميع المعلومات الخاصة بالتخليص الجمركي للسفينة في صورة بيانات إلكترونية ، وأصدرت قرار استخدام نظام (EDI FACT) ، وتوصية استخدام نظام النافذة الموحدة ( Single Windows ) لإتاحة تبادل البيانات الخاصة بالسفن والموانئ عبر الإنترنت<sup>1</sup> ، كما جمعت الغرفة الدولية للنقل البحري (CITM) بيانات لمستندات ورقية على شكل رسائل إلكترونية تحمل اسم (DISCO) يتم تبادلها في سلسلة النقل<sup>2</sup> ، واقترح أيضا مؤتمر التجارة والتنمية (UNCTAD) سندا

<sup>1</sup> — (EDI FACT) : *Electronic Data Interchange For Administration , commerce and transport* ، وقد اعتمدت الدول المتقدمة هذا النظام لتسهيل تبادل البيانات الإلكترونية لتجارها الخارجية ، ثم أصدر مكتب الأمم المتحدة بجنيف سنة 1987 المنشور رقم 9735 لأجل تعميم التعامل بهذا النظام ، حيث كان له دور فعال في تطوير التجارة الإلكترونية ، وللمزيد يمكن الرجوع إلى : عبد الجليل السيد محمد ؛ تبادل البيانات إلكترونيا ، مداخلة مقدمة لمؤتمر الأمم المتحدة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي لدول غرب آسيا ، المنعقد من 4 إلى 7 نوفمبر 1996 ، القاهرة .

<sup>2</sup> — نشير إلى أن قواعد روتردام لسنة 2008 حول النقل المتعدد الوسائط استحدثت إلى جانب مستندات النقل الورقية نظام سجلات النقل الإلكترونية ، حيث ميزت بين هذه الأخيرة من ناحية إصدارها من الناقل البحري وقبولها للتداول =

إلكترونيا يعرف باسم (ASYCUDA) كنموذج وطني لنظام البيانات الجمركية وحسابات الإيرادات ، أما اللجنة البحرية الدولية (CMI) فتبنت نظام التبادل الإلكتروني (EDI) في مؤتمر باريس سنة 1990 ومن ملامحه السماح للشاحن بالتحويل المستمر والمتتابع لملكية البضائع خلال رحلتها وذلك بواسطة الرسائل الإلكترونية<sup>1</sup>، بينما شكلت اللجنة الاقتصادية للاتحاد الأوروبي فريق عمل لوضع قواعد تبادل البيانات إلكترونيا بواسطة وسائل استخدام نمطية تعرف بالرسائل النمطية للأمم المتحدة (UNSM)<sup>2</sup>.

وهكذا يتجه تنظيم عمليات وعلاقات مختلف النشاطات البحرية بما في مسائل الأمن والسلامة البحريين إلى تبني أنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات ، والسير بعمليات التبادل نحو الانفتاح والتخلص من قيود الاحتكار والانزواء داخل الإطار الوطني ، غير أن نسبة اعتماد البدائل الإلكترونية تتركز أساسا في الدول المتقدمة ، بسبب تخلف بقية الدول ( دول العالم الثالث ) في مجال العلوم التقنية وتشغيل أنظمة المعلوماتية<sup>3</sup> ، وهذا يؤكد أهمية التحكم في هذه الأخيرة والدور الذي ستلعبه قريبا ، ولعل استجابة المشرع الجزائري تنصب في هذا السياق بعد إصداره قانون التوقيع والتصديق الإلكتروني ، وإن كنا نراها متأخرة مقارنة بمواقف تشريعات عربية<sup>4</sup>.

وعدمه ، وكذا توقيعها إلكترونيا ومضمونها ، والتأكد من صحتها ، وحالات فقدانها صفة السجل الإلكتروني ( المادة الأولى ).

<sup>1</sup> – CMI, Paris II, XXXIV conférence internationale de comite maritime international, paris, 24-27 Juin 1990, Annuaire CNUDCI, vol. XXII, 1991, p 418-419.

<sup>2</sup> – في هذا المعنى : مراد بسعيد ، قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري ، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني ، صادرة عن جامعة عبد الرحمان ميرة ( بجاية ) الجزائر ، المجلد 6 ، عدد 2 ، سنة 2012 ، ص 368 ، 369 ، 370 .

<sup>3</sup> – أنظر ما أثبتته المرجع السابق بشأن حقيقة العمل بسند الشحن الإلكتروني ، هامش ص 369 ، نقلا عن المرجع التالي :

– la connaissance électronique au plain sens du terme , parait donc toujours procéder , actuellement de la théorie ( Pierre Bonnasies , Christian Scapel , droit maritime , LGDJ 200C , P 636 .)

وللمزيد حول دفع المنظمة البحرية الدولية للتعامل الإلكتروني للتجارة الدولية ، أنظر على سبيل المثال : IMO News , N.2 1996 , PP 21-23. متاحة على موقع المنظمة : [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>4</sup> – قانون 04/15 مؤرخ في 01 فبراير 2015 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 فبراير 2015 ، ص 6 ، ولإشارة فإن الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية ؛ حثت أطرافها على اتخاذ ما يلزم من تدابير لمكافحة لاستعمال غير المشروع لتقنية أنظمة=

### الفرع الثاني : تحديث أنظمة الاتصالات البحرية ونقاط العبور

يرتبط الحديث عن سلامة الأرواح في البحار بالاتصالات البحرية ، لأن وجودها على سفينة ما يعني إتاحة فرصة في الحياة وتجنب قدر مخاطر البحر المفنية ، غير أن شكل إيصال معلومة الاستغاثة من السفن شهد تطوراً كبيراً فأصبحت الاتصالات البحرية تعتمد التقنية الرقمية وتربطها بالحواسيب والأقمار الاصطناعية ، كما أدرجت التهديدات الأمنية ضمن اهتمامات الاتصالات البحرية ، فأجريت عدة تعديلات على لوائح تشغيل الراديو والتوزيعات الإضافية للخدمة المتنقلة الساتليئية البحرية ومتطلبات الطيف ونطاقات التردد تحت  $1\text{ GHz}$ ... وغير ذلك من التعديلات التي تعكس جهود المنظمة البحرية الدولية والمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية والرابطة الدولية للمساعدات الملاحية وسلطات المنارات البحرية (IALA) وغيرها من الهيئات المختصة<sup>1</sup> .

ومن جانب آخر ، عكس اعتماد النظم المتكاملة للعبور مثلاً بارزا لتحديث قواعد الأمن والسلامة البحريين ، حيث تشكل الموانئ والسواحل نقاط العبور الغالبة الاستعمال والأكثر توقعا لانتقال المخاطر والتهديدات الماسة بالأمن والسلامة البحريين ، وكمثال عن نظم الاتصال البحرية الداعمة للأمن والسلامة البحريين نستعرض في ما يلي نظامي (GMDSS) أو (SMDSM) ، و (AIS) ، ثم نتكلم بإيجاز عن دور النظم المتكاملة للعبور<sup>2</sup> .

---

المعلومات ، أنظر ذلك في المادة 21 من المرسوم الرئاسي 251/14 مؤرخ في 08 سبتمبر 2014 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية المذكورة ، مرجع سابق .

<sup>1</sup> - فيما يخص اهتمام أنظمة الاتصالات البحرية بالأمن البحري أنظر على سبيل المثال تأكيد المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2011 (WRC-11) ، على ضرورة إجراء تعديلات مناسبة على لوائح تشغيل الراديو لدعم أنظمة أمن السفن والموانئ ، ودعوته المنظمة البحرية الدولية والمنظمات المعنية الأخرى إلى اقتراح آليات تعزيز أنظمة الأمن والسلامة البحريين (القرار CAN/USA/78/3) .

<sup>2</sup> - ننبه إلى أن ميدان الاتصالات البحرية عرف أنظمة أخرى معززة للأمن والسلامة البحريين ، مثل نظام التعريف والتتبع للسفن للمدى البعيد *Long Rang Identification and Tracking System (LRIT)* المدرج سنة 2006 ، والذي يسعى لتدعيم أمن الموانئ في الدول المتعاقدة ، من خلال توفير معلومات أمنية عن السفن قبل وصولها للموانئ وتمكينها من تقييم المخاطر الأمنية المهددة لسواحلها والإعداد للاستجابة لها ، أنظر ما ذكرناه في الباب الأول بشأن تعديلات الفصل الخامس من اتفاقية SOLAS 1974 .

أولاً : النظام العالمي للاستغاثة البحرية (GMDSS) أو (SMDSM)

يكمل نظام (GMDSS) الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ لسنة 1979 ، وتم تطبيقه بشكل تام ابتداء من الفاتح فبراير 1999 ، حيث وجه ل سفن الرحلات الدولية التي تفوق حمولتها 300 طن ، كنظام متكامل يستخدم الأقمار الاصطناعية والاتصالات اللاسلكية الأرضية لمساعدة السفن المستغيثة<sup>1</sup> .

وتتجلى أهمية نظام (GMDSS) في كونه يسهل اتصالات الإغاثة المضمنة في اتفاقية SOLAS بتطبيق النصوص الموحدة للاتصالات ذات العلاقة<sup>2</sup> ، من خلال الاعتماد (GMDSS) على تقنية النداء الانتقائي الرقمي (DSC) ، وأجهزة استقبال التحذيرات الملاحية (NAVTEX) ، ومعدات الاتصال عبر الأقمار الاصطناعية (INMARSAT) ، ومعدات إرسال الاستغاثة (EPIRBS) ، وكذا التقسيم الرباعي لمناطق الاستغاثة وفق ما قرره (OMI) ، حيث وزعت هذه المناطق إلى A1 , A2 , A3 , A4 بمراعاة إمكانيات الاتصال بالسفينة ووقوعها تحت شبكة تغطية الراديو اللاسلكي والأقمار الاصطناعية<sup>3</sup> .

ونشير إلى أن قرارات المنظمات المختصة نظمت كيفية العمل بنظام (GMDSS)، كطرق استعمال تجهيزات النداء الرقمي الانتقائي (DSC) في الخدمة المتنقلة البحرية ، ومراقبة قنوات الاتصال على

---

<sup>1</sup> – نشير إلى أن (OMI) قامت سنة 1988 بوضع هذا النظام في الفصل IV من اتفاقية SOLAS ، وهذا بالتعاون مع الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) والمنظمة العالمية للإرصاد الجوية (WMO) والمنظمة الدولية للهيدروغرافيا وشركاء COSPAS SARSAT ، أنظر مثلا : المجلة الإلكترونية ، بنك معلومات النقل البحري المصري ، الإصدار رقم 48 ، يونيو 2010 ، ص 11 ، متاحة على الموقع التالية : <http://www.emdp.gov.eg>

<sup>2</sup> – أنظر على سبيل المثال ما ورد في ديباجة تعديلات سنة 1998 الخاصة باتفاقية إنشاء المنظمة الدولية للاتصالات البحرية عن طريق الأقمار الاصطناعية (INMARSAT) ، مشار إلى ذلك في مرسوم رئاسي 369/01 ، مؤرخ في 13 نوفمبر 2001 ، مرجع سابق .

<sup>3</sup> – منطقة الإبحار A1 هي المجال الذي تكون فيه السفينة مشمولة بتغطية الراديو اللاسلكي ويمكنها الاتصال على الأقل بمحطة واحدة تتوفر على أجهزة النداء الرقمي الانتقائي (DSC) ، ومنطقة الإبحار A2 تخرج عن A1 وتختلف عنها في كون السفينة تقع تحت تغطية الهاتف اللاسلكي المتوسط التردد ، أما منطقة الإبحار A3 فتخرج أيضا عن A1 و A2 وتتم تغطيتها بمنظومة الأقمار الاصطناعية في سياق (INMARSAT) دون أن تمتد لمنطقة الإبحار A4 التي لا تقع في مجال تغطية الأقمار الاصطناعية وتكون فيها السفينة خارج حدود 70 شمالا وجنوبا ، أنظر في هذا المعنى : تقنيات الاتصالات ودورها في السلامة البحرية ، مرفوعة من منتديات الهندسة نت :



الموجات الديكامتريية (*HF*) والموجات الهكومتريية (*MF*) والموجات المتريية (*VHF*) ، وإجراءات التشغيل الخاصة باتصالات المحطات الساحلية ... ، وضمن إرسال نداء الاستغاثة في وقت قصير جدا بعدة طرق وبمعلومات كافية عن السفينة المكروية والسفن المبحرة بمنطقة الحادث ، وكذا إرسال إشعارات الاستلام ونداءات مرحل الاستغاثة والتردد الذي سوف يستعمل في أي إرسال لاحق لرسالة طوارئ أو معلومات حيوية للملاحة أو رسالة سلامة...<sup>1</sup>.

### ثانيا : نظام التتبع الآلي للسفن ( *AIS* )

ألزمت اتفاقية *SOLAS* مع نهاية سنة 2004 جميع سفن الرحلات الدولية ذات الحمولة 300 طن أو أكثر بتركيب واستخدام نظام (*AIS*) ، كنظام عالمي لتحسين السلامة الملاحية وتعزيز الرقابة والرصد للأحداث البحرية فيما بين السفن ؛ وبينها وبين المحطات الشاطئية ، على أن يشمل الإلزام سنة 2008 سفن الرحلات الوطنية التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن أو أكثر ، حيث تبث السفينة المعنية آليا معلوماتها الأساسية المتعلقة بالطاقم والحمولة والوجهة ...، وكأنها أمام استجواب لطيف أو تحقيق ذكي يقوده نظام (*AIS*) أو الجهاز الواشي حسب تعبير البحارة<sup>2</sup>.

يكون نظام (*AIS*) في حالة تشغيل دائم على متن السفن أثناء سيرها أو تراكيبها على الرصيف باستثناء الحالات التي تؤثر على سلامة السفينة أو طبيعة المعلومات الملاحية ، في مدى يتراوح بين 20 و 30 ميلاً بحرياً ( 27 إلى 56 كيلومتر ) مع قدرته على الرصد لمسافات تبلغ 200 ميل بحري ( 370 كيلومتر ) ، حيث يتم تبادل البيانات بخطة تدعى تقنية النفاذ المتعدد بتقسيم زمني (*TDMA*) على

<sup>1</sup> - أنظر على سبيل المثال : توصيات الاتحاد الدولي للاتصالات (*ITU*) ، التوصية رقم *ITU-R M.541-8* ، والتوصية رقم *ITU-R M.493* ، وكذلك مجموعة قرارات مقدمة ل (*ITU*) ، الجلسة العامة للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (*B25*) بتاريخ 10 فبراير 2012 ، الوثيقة رقم *CMR12/447-A* ، مشار إليها في موقع المؤتمر كما يلي :  
(P:\ARA\ITU-R\CONF-R\CMR12\400\447A.docx) .

<sup>2</sup> - نشير إلى أن (*OMI*) اعتمدت نظام (*AIS*) بالتعاون مع (*ITU*) واللجنة الدولية الكهروتقنية (*IEC*) بعد مبادرة تقدمت بها الجمعية الدولية لسلطات الخدمات البحرية للملاحة والفنارات (*IALA*) أوائل تسعينات القرن الماضي ، أنظر ذلك في : الاتحاد الدولي للاتصالات ، وثيقة بعنوان : *ITU-R-REP-M.2084-2007-MSW-A-(AIS)* ، سنة 2006 .

الموجات المترية (VHF) ، وبذلك تتمكن السفن المغطاة بهذا النظام من خدمات الرادار والخدمات الملاحية الأخرى التي توفرها أجهزة الاستقبال في تجنب الحوادث البيئية وتحقيق السلامة البحرية<sup>1</sup>.

### ثالثا : النظم المتكاملة لرقابة نقاط العبور

يتضمن نظام متابعة النقاط الواقعة على الأطراف كالموانئ والسواحل متطلبات تقنية كأجهزة التسجيل والتصوير المدعمة بشبكات الفيديو ووسائل الختم الإلكتروني للحاويات والبطاقات الإلكترونية لتحديد الهويات ومقارنة البيانات ... وغير ذلك من نظم المراقبة ، حيث توضع وسائل المراقبة عند بوابات الدخول والخروج والأرصفة وتخبأ بين الحاويات وفي مساحات تخزين المواد الحساسة ومحطات انتقال الأشخاص ... ، وتكون متصلة شبكيا بأجهزة مركزية للتعامل الفوري مع المواقف وبأجهزة واقية لحماية الشبكة الداخلية متصلة بجهات حفظ واسترجاع البيانات ومطابقتها .

وتعرف الموانئ عدة أنواع من أنظمة المراقبة ؛ كأجهزة المسح الإشعاعي المستعملة في التعرف على محتوى الحاويات (الأندوسكوب) ، والتي تنقل صورة حية لما يوجد بالحاوية من أشياء دون حاجة إلى فتحها مما يوفر سرعة تداول عالية تصل إلى أقل من عشر ثوان للحاوية ، وأجهزة الكشف النيتروني عن التهديدات والممنوعات التي مصدرها مواد معينة كالمتفجرات والمخدرات ، ونظام الفحص بأشعة (X) المشتغل بتقنية التصوير ، ونظام البصمات الإلكترونية (ESD) الذي يعتمد على ذاكرة إلكترونية مسجل عليها بصمة المواد الممنوعة ، بحيث يصدر إنذارا آليا للعناصر المشتبه فيها عند اكتشافها<sup>2</sup>.

وتتنافس الموانئ في إقامة أحسن أنظمة الرقابة نظرا للفوائد الاقتصادية والأمنية ، وفي هذا الصدد يعتبر ميناء لفربول مثالا رائدا في مجال تطور تقنيات المراقبة ، حيث قام مؤخرا بتركيب نظام لتكنولوجيا المعلومات تصل تكلفته إلى 1,6 مليون دولار أدى إلى تقليل زمن الدوران في الميناء ،

<sup>1</sup> - التوصية ITU-R M.1371 على سبيل المثال .

<sup>2</sup> - للمزيد يمكن الاطلاع على : رضا فاروق حسن ، الإرهاب وتأمين نقل الأشخاص بحرا ، مداخلة في حلقة علمية تحت عنوان مراقبة حركة البضائع والأشخاص وتأمينها من الأخطار الإرهابية ، الفترة من 6 إلى 8 جوان 2011 ، كلية التدريب بالرياض (المملكة السعودية) .

ويتضمن شبكة للإنترنت ونظام متطور لتشغيل المحطات ونظام عالمي لتحديد الموقع (GPS)<sup>1</sup> ، بينما تحاول موانئ الدول النامية الاقتداء بنظيراتها الكبرى تحقيقا لذات الفوائد ، ولعل ذلك ما دفع بالسلطات الجزائرية إلى منح امتياز استغلال بعض الموانئ التجارية لشركة موانئ دبي الدولية .

### الفرع الثالث : الأثر الاقتصادي لقواعد الأمن والسلامة البحريين

خلقت الأحكام المعدلة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين نوعا من التنافس بين ملاك السفن والموانئ والشركات البحرية نحو ضمان الالتزامات الملقاة على عاتق كل منهم ، تحت طائلة مواجهة العقوبات التي تفرضها سلطات الرقابة على المخالفين ، حيث كان لذلك أثره في سعي ملاك السفن لتسجيل سفنهم في الدول المدونة في القائمة البيضاء التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية والتي تتميز بانخفاض معدل احتجاز سفنها ، واجتهاد الشركات البحرية والموانئ على الاستفادة من أحسن طرق التسيير وتجويد الخدمات المقدمة للزبائن ، مما سيكون له الأثر الإيجابي من هذه الناحية على الاقتصاديات البحرية المستعدة للمنافسة ، غير أن ذلك لن يكون له نفس الأثر على الاقتصاديات البحرية للدول غير المستعدة للمنافسة ، والتي ستواجه دون شك ارتفاع تكاليف تحقيق متطلبات الأمن والسلامة البحريين المفترضة دوليا ، وصرامة العقوبات المفروضة سفنها وشركاتها البحرية وموانئها ؛ كعدم السماح لسفنها بالدخول إلى الموانئ المنخرطة في نظام رقابة دولة الميناء وحرمان موانئها وشركاتها من شهادات الجودة وميزات التصنيف المطابق للمعايير ، ومن ثم إمكانية انسحاب السفن والموانئ التي لا تتوفر فيها المواصفات من التشغيل التجاري الدولي ، وهذه الفرضية تخص أساطيل وموانئ الدول النامية<sup>2</sup> .

وبموقف المخالفة أيضا ، يترتب عن إلزام الدول بمصاريف رقابة السفن ؛ امتناعها عن تحمل نفقات تنقل اقتصادياتها ، مثل ما حصل مع أطراف مذكرة تفاهم أبوجا (le Mou d'Abuja) ، حيث تخلفت

1 – بنك معلومات النقل البحري المصري ( سنة 2010 ) ، مرجع سابق ، ص 15 ، نقلا عن الموقع الإلكتروني التالي: ( <http://www.ifw.net.com> ) .

<sup>2</sup> – أنظر في هذا المعنى بشأن أثر نظام (PSC) على اقتصاديات الدول : نجلاء الماحي خليفة ، مرجع سابق ، ص 86 ، 87 .

نسبة 80 % من نسبة الدول الأطراف سنة 1999 عن دفع المستحقات المالية المرتبطة بالالتزامات تنفيذ نظام (PSC) في إطار هذه المذكرة ، بينما انخفضت هذه النسبة إلى 50 % سنة 2002<sup>1</sup>. ولأجل ذلك ؛ قام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد / UNCTAD)<sup>2</sup> سنة 2007 بدراسة لمعرفة تأثير تطبيق مدونة ISPS على الدول الأطراف ، حيث سعت الدراسة إلى تحديد نطاق حجم النفقات الخاصة بالمدونة وتكوين فكرة عن آليات التمويل المعتمدة ...، وقد خلصت إلى أن نسبة الامتثال في الموانئ الكبرى كانت أحسن منها في الموانئ الصغيرة والمتوسطة ، كما سجلت تفاوت نسبة تأثير المدونة على الموانئ بالسلب أو الإيجاب ، فبلغت النسبة الإيجابية 64 % والسلبية 24 % وباقي النسبة – أي 12 % – مثلت التأثير المحدود أو غير المتميز<sup>3</sup>.

وفي نفس السياق قامت بها المنظمة البحرية الدولية انطلاقاً من التجربة الماليزية بوضع معايير قياسية لحساب تكاليف مدونة ISPS ، حيث تقيم التكاليف خمس مجالات رئيسية تتمثل في برامج التدريب والخدمات الاستشارية والأمن المادي ( الأسوار ، الإضاءة ، المعدات والأجهزة ) والمراقبة الأمنية والتقييم ( المراجعة ) ، مع تفصيل الدراسة في كل مجال من المجالات المذكورة<sup>4</sup> .

وبالنسبة لموقف المشرع الجزائري ؛ يقابلنا التساؤل عن مدى التوفيق بين مطلب تحقيق التنمية الاقتصادية ومتطلبات الأمن والسلامة البحريين ، ونعتقد أن ثمة إمكانيات للاستفادة المادية من هذه المتطلبات ذاتها بتشجيع الإدارات البحرية على الاستثمار في مجالات السلامة والأمن البحريين ، سواء بصفة مستقلة أو تشاركية ؛ من خلال تحسين وتكثيف مهام رقابة وتفطيش السفن ودورات تدريب وتكوين المستخدمين والدعاية للموانئ والشركات المقدمة للخدمات ...، وهو ما يؤكد حاجتنا القانونية

<sup>1</sup> Amour Christian Zinsou , O.P cite , P 34 .

<sup>2</sup> – United Nations Conférence on Trade And Développement.

<sup>3</sup> – محمود مروان السيد : تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية وأثرها على صناعة النقل البحري ؛ مداخلة أقيمت في ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن ، من 6 إلى 8 مارس 2012 ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، ص 14 ، 15 -

<sup>4</sup> – يذكر أن نتائج التجربة الماليزية تعتمد التفرقة بين الموانئ الرئيسية وهي التي تسيروها الدولة والموانئ الثانوية وهي التي يسيروها الخواص ، وتقارن توزيع التكلفة بالنسبة لصنفي الموانئ مع شركات الشحن ، حيث سجلت ارتفاع متوسط التكلفة بالنسبة لشركة الشحن عن نظيره في صنفي الموانئ ، ثم متوسط التكلفة في الميناء الرئيسي ثم الميناء الثانوي ، وللمزيد يمكن الإطلاع على : المرجع السابق ، ص 16 إلى 18 ، وكذلك : Kamel Haddoum , O.P cite

لتشريعات تركز على الوظيفة التجارية في التسيير الإداري للإدارة البحرية دون أن تفرط في النشاطات التجارية التقليدية ( قطر السفن ، الإرشاد ، المناولة ، التشوين ....)<sup>1</sup> .

#### الفرع الرابع : المواجهة بين مبدأي الموافقة الضمنية وسيادة الدولة

إذا كان استعمال الدولة لحقوقها يشكل فعلا تهديدا لمصالح الجماعة الدولية كاستعمال التعسفي لحقوق الملاحة في أعالي البحار ، أو مقيدا باتفاقية دولية تتيح لهيئة أو أكثر من هيئات المجتمع الدولي التدخل الإجباري لتصحيح الوضع ؛ فلا شك أن تدخل هذه الجهات مكتسب للصفة القانونية ، لأنه ليس ثمة أي مشكلة في قيام مسؤولية الدولة بسبب ما ألزمتها به القانون الدولي أو ما ألزمت به نفسها ، ولأن العلاقات بين الدول مؤسسة على التعاون لتحقيق المصالح المشتركة مع مراعاة حقوق الدول في تحقيق مصالحها المستقلة طبقا لسياساتها ومبادئها الوطنية ، ولا تنقيد الدولة عند ممارستها لحقوقها إلا بمتطلبات القانون الدولي من حقوق للجماعة الدولية أو بما أقرته الدولة على نفسها لصالح طرف آخر.

والملاحظ أن بعض التعديلات الواردة على النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين اعتمدت وفق قاعدة الموافقة الضمنية (*l'amendement tacite*) أو (*acceptation tacite*) ؛ وهي تفيد افتراض قبول الدولة الطرف بالتعديل ما لم تعترض عليها خلال أجل معين ، حيث قضت المادة الثامنة من اتفاقية *SOLAS 1974* بأن التعديلات الجارية على الاتفاقية تعتبر مقبولة ضمنا بعد سنتان من إقرارها أو في مدة معينة تحدد وقت إجازة التعديل ما لم يتم رفضها خلال تلك المدة من قبل ثلث الأطراف أو من حكومات متعاقدة تمثل أساطيلها مجتمعة ما لا يقل عن 50% من إجمالي الحمولة العالمية ، شريطة أن تتعلق التعديلات بالجوانب الفنية في جميع فصول وملحقات الاتفاقية عدا الفصل الأول ، وتتعدد التعديلات المجازة بهذه الكيفية منها على سبيل المثال ؛ إقرار نظام التدقيق الدول الأعضاء (*Audit Schème*) وتحويله إلى نظام إجباري بموجب مبدأ الموافقة الضمنية<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - يفترض أن هذا أحد اهتمامات المجلس الأعلى للبحر طبقا للمادة 2 من المرسوم الرئاسي 232/98 ، مؤرخ في 18 يوليو 1998 ، يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله ، مرجع سابق .

<sup>2</sup> - اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في 01/12/2005 نظام التدقيق الاختياري للدول الأعضاء بموجب القرارين A974(24) ، A973(24) ، ثم حولته إلى نظام إجباري في الفترة من 11/23 إلى 2009/12/2 بمقتضى القرار رقم A1018(26) ، طبقا لمبدأ الموافقة الضمنية ووفق خطة متدرجة تستمر إلى غاية 2015 .

وكمثال لحالة انتهاك سيادة الدول ؛ يسوق البعض حالة نظام التدقيق الإلزامي للدول الأعضاء بالمنظمة البحرية ، حيث يرون أن هذه المنظمة تخول لنفسها صلاحية التحقق من مطابقة العمل بصكوك قانونية دولية دون اعتبار لموافقة الدولة التي تتم بها المطابقة ، بعكس نظام التدقيق الاختياري الذي يتم إجراؤه عن رغبة وموافقة من الدولة المعنية بالتدقيق<sup>1</sup>.

غير أننا نعتقد أن حالة التدقيق الإلزامي لا تثير المساس بسيادة الدولة التي يتم فيها التدقيق على أساس اعتمادها طبقاً لقاعدة الموافقة الضمنية ، حيث أن الالتزام المفروض على الدولة الطرف التزام فني قبلت بتحملة سلفاً بشرط عدم الاعتراض عليه في الأجل المحدد ، ومن ثم تكون هذه الدولة بقبولها السابق بمبدأ الموافقة الضمنية انتقصت من سيادتها قدراً معيناً لصالح المنظمة البحرية الدولية تمارس بمقتضاه صلاحية إلزامها بالتدقيق بعد إمهالها فترة للاعتراض .

لكن المثير للانتباه فعلاً ، هو أن العمل في التعديلات الأخيرة بمبدأ الموافقة الضمنية لم ينضبط بمقتضيات المادة الثامنة في اتفاقية SOLAS ، ووجه نحو فرض التزامات قانونية تتعلق مباشرة بالأمن القومي للدولة وسيادة قرارها الداخلي ، ومن ثم اكتست هذه التعديلات بوصف التعدي على استقلال الدولة والتدخل في شؤونها الداخلية في حال عدم موافقة الدولة المعنية عليها بصفة صريحة ، ونعني بذلك فرض مدونة ISPS وما لحق بها من تعديل طبقاً لمبدأ الموافقة الضمنية .

ويبقى في الأخير ، أن نؤكد على ضرورة الاستعداد القانوني لما يفترض به أن نحفظ سيادتنا الوطنية وحرية قرارنا الداخلي في ما يخص تجاوزات مبدأ الموافقة الضمنية ، سواء بتشكيل جهات متابعة لتوضيح الموقف الوطني من تعديل المعاهدة قبل حلول أجل الموافقة الضمنية ، أو بإدراج حق اعتراض على مثل هذا المبدأ ضمن أساس دستوري ، ينشئ قرينة دالة على التحفظ على كل المعاهدات ما لم يتم الإعلام بها ودراستها قبل نشرها في الجريدة الرسمية .

<sup>1</sup> - أنظر هذا الرأي في : أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، عدد يونيو 2006 ، مرجع سابق ، ص 9 ، ص 10 .

يتعرض المحيط البحري وما يرتبط به من أنشطة وأشخاص ووسائل وهيئات إلى تهديدات خطيرة يمتد أثر أغلبها إلى ما وراء حدود المناطق البحرية الواقعة فيها ، وهو ما رتب ردة فعل تشريعية من أجل المساهمة في الجهود الرامية إلى الحد من تلك المخاطر والتهديدات ، حيث تكونت بمرور الوقت منظومة قانونية تميزت بنوع من الاستقلال والذاتية ، أطلق عليها قواعد الأمن والسلامة البحريين .

وقد خصصنا دراستنا هذه " للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين " ، حيث تناولنا في **الباب الأول** صعوبة تحديد الإطار القانوني لهذا النظام ، وفي **الباب الثاني** الالتزامات التي يفرضها .

فبالنسبة لتحديد الإطار القانوني ؛ انطلقنا من تأصيل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ؛ كفصل أول ، وهنا لاحظنا دور الحوادث البحرية الاعتيادية كحوادث غرق السفن وحوادث التلوث البحري في إنشاء إطار قانوني لأحكام السلامة والأمن البحريين ؛ حيث أسست حادثة التيتانيك (Titanic) سنة 1912 لبداية جهود توحيد قواعد السلامة البحرية ( *la sécurité maritime* ) والتي انتهت بتوقيع الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سنة 1974 ( *SOLAS/74* ) ، كما أشرت بعض الأحداث الواقعة خلال ستينات القرن الماضي كقضية ( *Santa Maria* ) سنة 1961 لفكرة الأمن البحري ( *la sûreté maritime* ) ، إلا أن الطرح الصريح لموضوع الأمن البحري برز من خلال محطتين بارزتين: الأولى ارتبطت بحادثة ( *Achille lauro* ) سنة 1985 ، والتي ترتب عنها توقيع الاتفاقية الدولية لمكافحة الأعمال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية سنة 1988 المعدلة سنة 2005 ( *SUA88/2005* ) وبروتوكولها الموقع في نفس السنة ، المتعلق بحماية المنصات البحرية القائمة في الجرف القاري من ذات الأفعال الإجرامية ، والثانية كانت إثر حوادث الحادي عشر من سبتمبر سنة 2001 ، أين ترسخ الحديث عن الأمن البحري بإدراج المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ( *Code ISPS* ) في اتفاقية *SOLAS/74* .

غير أن الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة لا تتضمن أي تعريفات لمصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية فضلا عن التفرقة بينهما ، بينما تذهب الترجمة المعتمدة لبعض الوثائق الصادرة عن الأمم المتحدة إلى اعتبار المصطلح الأول يفيد معنى الحماية من الإجرام البحري ، واعتبار الثاني يفيد معنى الحماية من تأثير الحوادث البحرية الاعتيادية والتلوث البحري ، بينما يعامل المشرع الجزائري مصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية معاملة المترادفين .

وقد توسع اهتمام النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، وتدعمت مضامينه بالكثير من المبادئ والمفاهيم القانونية ، حيث تخطت أحكامه المفهوم الضيق المتعلق بحماية الأرواح في البحار والبيئة ومكافحة الجريمة البحرية ، خاصة مع تداخل هذه العوامل واكتسائها طابع الدولية وتلبس الجريمة بالإرهاب ، فشملت محددات هذا النظام عدة أبعاد ؛ تتمثل في قضايا البيئة ( البعد البيئي ) ، ودعم التجارة البحرية (البعد الاقتصادي ) ، وتحقيق السلم والأمن الدوليين ( البعد السياسي ) ، ومراعاة حقوق المتعاملين البحريين ( البعد الاجتماعي والإنساني ) .

ويلاحظ أن اهتمام التشريع الدولي يسير نحو توحيد قواعد الحماية الجنائية للملاحة البحرية من الإرهاب البحري ، حيث يجسد تعديل 2005 لاتفاقية SUA آخر مظاهر هذا الاهتمام ، ومن ثم طرحنا تصور أن يشكل تعديل 2005 لاتفاقية SUA إطار قانونيا موحدًا لمكافحة الإرهاب البحري ، لصالحية انطباق وصف الإرهاب على الأفعال المجرمة التي يحصيها وجملة الاتفاقيات التي يحيل إليها ، إضافة إلى ما يشملته تعديل بروتوكول المنصات الثابتة ، وكذا النطاق الواسع لسريان نص التعديل ، من حيث الأشخاص والمناطق البحرية المشمولة بالحماية ، ومراعاة التطور التكنولوجي للجريمة وارتباطاته البيئية والإنسانية ....

غير أن ذلك لا ينفي خلو التشريع الدولي من تعريف الإرهاب البحري وقصور بعض التشريعات الداخلية عن مواكبة التطورات القانونية ، كإكتفاء المشرع الجزائري بإدراج الإرهاب البحري ضمن صور الإرهاب بصفة عامة في المادة 87 مكرر قانون عقوبات ، كما لا نرى أن اتفاقية (SUA/2005) أو أصلها لسنة 1988 يشمل جريمة القرصنة البحرية بالشكل المعرف في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 (UNCLOS/82) ، وكذا أشكال القرصنة المتبعة في الحالة الصومالية والتي ضببتها قرارات خاصة لمجلس الأمن الدولي ، ونقول أيضا باستقلالية الإطار القانوني جريمة التهريب البحري للمخدرات والمؤثرات العقلية ، المتمثل خاصة باتفاقية فيينا (1988) والتشريعات الداخلية ذات العلاقة ، وهكذا الأمر بالنسبة لاستقلالية جرائم بحرية أخرى ؛ كالهجرة غير الشرعية والجريمة المنظمة والصيد غير المشروع والاحتيايل البحري ...، علما بأن المشرع الجزائري ضمن تعريف القرصنة البحرية بصورة جزئية مرة واحدة في القانون البحري ، ولم يذكر تماما عبارة مخدرات و/أو مؤثرات عقلية .



أما الفصل الثاني فأبرزنا فيه الإطار التوحيدي والمؤسساتي للأمن والسلامة البحريين ، وهنا توضح الطابع الدولي لقواعد الأمن والسلامة البحريين ، حيث حصرنا أشكال جهود التوحيد الدولي في الاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم (*les Mémoires*) ؛ وهي اتفاقات بين الإدارات البحرية لرقابة دولة الميناء (PSC) على الالتزام بالأمن والسلامة البحريين ، مع الإشارة إلى مساهمة التشريعات الداخلية في هذه الجهود ، ففي الاتفاقيات الدولية نجد على سبيل المثال الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحار لسنة 1974 المعدلة (SOLAS/74) ، والاتفاقية الدولية المتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة 1978 (STCW/78) واتفاقية الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر لسنة 1973 وبروتوكولها لسنة 1973 (MARPOL73/78) و (SUA88/2005) مع بروتوكولها ، واتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 وبروتوكولاتها ، إضافة إلى اتفاقيات إقليمية وثنائية نحيل إلى المضمون بشأنها ، وبالنسبة لمذكرات التفاهم نجد مثلا ؛ مذكرة تفاهم دول منطقة البحر الأبيض المتوسط لسنة 1997 ، ومذكرة تفاهم باريس لسنة 1982 ، ومذكرة تفاهم طوكيو لسنة 1993 ومذكرات تفاهم أخرى ، وقد أثرنا التساؤل حول طبيعة وجدوى التعاون الأمني بين الجزائر وإسرائيل في إطار تنفيذ متطلبات نظام (PSC) باعتبارهما طرفين في مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط .

وبشأن مساهمة التشريعات الداخلية في الجهود التوحيدية فميزنا فيها بين المواقف المواقبة للجهود التوحيدية والمستبقة لها ، وسجلنا للصنف الأخير تضمين بعض اجتهاداته للقواعد التوحيدية ؛ على غرار شرط الهيكل المزدوج في ناقلات المحروقات وهو شرط أوروبي في الأصل ، ومبادرة أمن الحاويات (CSI) وهي فكرة أمريكية .

كما قدمنا وصفا منهجيا لأهم الاتفاقيات المنشئة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين وما طرأ عليها من تعديلاتها ، وهي اتفاقية (SOLAS/74) التي تعتبر أصلا تبنى عليه اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار وحماية البيئة الأخرى ، واتفاقية (MARPOL73/78) بملاحقها الستة ، واتفاقية (STCW/78) بما في ذلك مشروع تعديلها لسنة 2010 ، واتفاقيتي خطوط الشحن لسنة 1966 (ILL/66) وحمولة السفن لسنة 1969 (TONNAGE69) ، واتفاقية أحكام منع التصادم في البحار لسنة 1972 (COLREG/72) المنبثقة في الأصل عن (SOLAS) ، وفي هذا السياق سجلنا أن اندماج الالتزام بموجب الصكوك الإنشائية بنزعة أخلاقية لأجل تحقيق الأمن والسلامة البحريين ، حيث فرضت

تطورات الحياة إدراجها الجانب التضامني في طائفة الواجبات القانونية ، ومن ذلك معاقبة الجناة أو تسليمهم للقضاء ، وتقديم المساعدة التقنية للدول النامية لتطوير قدراتها في مجال السلامة والأمن البحريين ، ودعم المبادرات العسكرية لتحقيق الأمن البحري ...

وبخصوص انخراط الهيئات والمؤسسات الدولية في الجهود التوحيدية الخاصة بقواعد الأمن والسلامة البحريين ، فيظهر دور المنظمة البحرية الدولية (OMI) كأكبر تنظيم بحري دولي تأسس وسعى لهذا الغرض ، ساهم ولا يزال في تشكيل وتوحيد قواعد الأمن والسلامة البحريين ، من خلال إبرام جل الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وتفسيرها وتقديم طرق تنفيذها ، كما أن هناك منظمات أخرى تؤازر جهودها مسعى (OMI) ؛ أبرزها الأمم المتحدة (UN) ومنظمة العمل الدولي (OIT) ومنظمات دولية أخرى إقليمية ومتخصصة ، حيث يعود للأمم المتحدة الفضل في الإشراف على مساعي (OMI) وتوجيهها نحو مصالح الجماعة الدولية ، إلى جانب اختصاصها بصلاحياتها المستقلة ، كإشرافها على توقيع اتفاقية (SUA/2005) ، وإصدار مجلس الأمن لقرارات بشأن مكافحة القرصنة في سواحل الصومال ... ، كما أن اختصاص ال (OIT) بالعمل البحري له حظه في توحيد قواعد الأمن والسلامة البحريين ، ومن ذلك مساهمتها في اتفاقية (STCW/78) وإعدادها لاتفاقيات العمل البحري وعلى رأسها اتفاقية MLC/2006 ، إلى جانب ذلك سجلت المنظمات الإقليمية والمنظمات المتخصصة عدة مبادرات في جهود التوحيد ، حيث ذكرنا دور الوكالة الأوربية للسلامة البحرية (AESM) كنموذج متقدم واستعطفنا بمساعي الميثاق الإفريقي للأمن والسلامة البحريين لسنة 2016 والميثاق الإفريقي للنقل البحري (AMTC/1994) كنماذج طموحة للاتحاد الإفريقي .

وأيضا تعززت جهود التوحيد بمقترحات ومبادرات منظمات دولية متخصصة ؛ مثل الاتحاد الدولي للاتصالات (U.I.T) ومنظمة الزراعة والأغذية للأمم المتحدة (FAO) والمنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO) والمنظمة العالمية لتوحيد التقييس (ISO) والمكتب البحري الدولي (BMI) والشرطة الجنائية الدولية (INTERPOL) .... ، والأمر نفسه بالنسبة للتنظيمات غير الحكومية التي منحت لها (OMI) صفة الطرف الاستشاري ، حيث برز دور شركات التصنيف من خلال توفير الخبرات والمعارف المتمرسنة في المواصفات التقنية للسفن والموانئ وتحسين معايير الجودة ، وساهمت الاتحادات النقابية في تحقيق المطالب الاجتماعية للمستخدمين ، وقدمت مؤسسات التأمين نفسها كمتضامن في تحمل مخاطر التهديدات والحوادث البحرية ، وبادرت بتنظيمات وتشكيلات أخرى بطرح اقتراحاتها ، مثل

البنك الدولي (IFC) ، والجمعية الدولية لسلطات الخدمات البحرية للملاحة والفنارات (IALA) ، وجمعية ملاك السفن بأمريكا اللاتينية (LASA) ....

أما بالنسبة للباب الثاني فخصناه " لالتزامات النظام القانوني للسلامة والأمن البحريين " ، ووزعناها إلى فصلين ، الأول يتعلق بالالتزامات الأصلية وضمنته القواعد التأسيسية لهذا النظام ، والثاني فرضته المقاربة الأمنية للتشريعات خاصة بعد حوادث الحادي عشر من ديسمبر 2001 ، حيث يسعى الالتزام الأصلي ( التقليدي ) للنظام القانوني للسلامة والأمن البحريين للحماية من الحوادث البحرية الاعتيادية طبقاً لمبدأ الملاحة الآمنة في محيط نظيف ، ويتميز بخصائص تقنية وفنية ، كما أنه يحدد لنا نطاقاً تطبيقاً لقواعد هذا النظام ، يتعلق – غالباً – بالسفن التجارية ذات الحمولة 500 طن أو أكثر التي تمارس الملاحة الدولية ، مع مراعاة اختصاص سفن الصيد البحري بأحكام مستقلة واعتبار التنظيم المينائي من مسائل القانون الداخلي باستثناء انطباق أحكام مدونة ISPS في موانئ معينة ، وفي ما عدا ذلك ينطبق التشريع الداخلي على مسائل الأمن والسلامة البحريين المطروحة على المستوى الوطني .

ويبدو أن كثرة التعديلات المدرجة على اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ، واعتماد مبدأ الموافقة الضمنية كأسلوب لنفاذها ، جعل بعض التشريعات تتخلف عن متابعة التغييرات المذكورة ، ومن بينها التشريع الجزائري ، حيث لم تنشر بعض الاتفاقيات وتعديلاتها في الجريدة الرسمية بالرغم من المصادقة على أصلها والنفاذ الإلزامي لتعديلاتها ، واكتفي باجتزاء أحكام منها وإصداره كتشريع داخلي ، مثل سن متطلبات تكوين وتأهيل البحارة والشهادات البحرية في المرسوم التنفيذي 143/02 ، ومقتضيات مدونة ISPS في المرسوم التنفيذي 418/04 ، وهذا لا ينفى عناية المشرع بالأمن والسلامة على مستوى الموانئ من خلال التمييز بين المهام التجارية للسلطة المينائية والمهام العامة ، وضمان هذه السلطة خدمة المرفق العام ، وكذا اختصاص هيئات القوة العمومية بحفظ النظام والأمن في الميناء

ويركز مضمون الالتزامات الأصلية لقواعد الأمن والسلامة البحريين ، على متطلبات تصميم السفن وتجهيزها التقني ، وتوازن وحمولة السفينة ، ومتطلبات فنية وإدارية تخص استخدام وصحة العنصر البشري ، بالإضافة إلى تراخيص وشهادات التأهيل البحري والسلامة البحرية ، كما توجد قواعد استرشادية قد ترقى لاحقاً لقواعد إجبارية جمعت على شكل مدونات ، حيث تنصب الاشتراطات الخاصة بتصميم السفن وتجهيزها على التشغيل الآمن للسفينة ، من خلال الإلزام بمواصفات معينة

تخص هيكل السفينة والتقسيمات الفرعية والمعدات والآلات والتجهيزات ونظم التحكم ووسائل الطوارئ ، بينما ترتبط اشتراطات توازن وحمولة السفينة ؛ بفكرة إبقاء هذه الأخيرة طافية ومتوازنة طيلة الرحلة البحرية ، عبر احتساب خطوط الشحن وقياس حمولة السفينة ، والتفرقة بين أنواع الحمولات وخطوط الشحن ومناطق الملاحة ومواسمها ، وفق خرائط ملاحية وقواعد رياضية ( قانون *Plimsoll* ... ) ، في حين تقوم اشتراطات استخدام وصحة العنصر البشري على أساس تحقيق الكفاية العددية والنوعية من المستخدمين ، وتوفير ظروف المعيشة والعمل المناسبين ، بفرض تزويد السفن بعدد إضافي من البحارة لضمان أمنها ، وتمتع المستخدمين باللياقة البدنية المؤهلة لأداء المهام ، وتوفير الأطقم الطبية في أماكن العمل ، والعزل الصحي للحالات المرضية ، وتوازن علاقة العمل المحققة لشروط العمل الآمن والمعاملة الإنسانية للمستخدمين ، بينما تهتم اشتراطات تراخيص وشهادات التأهيل البحري والسلامة البحرية ، بمصادقية الوثائق المطلوب حملها على متن السفن ، بأن تعبر حقيقة عن تأهيل المستخدمين لتحمل المسؤوليات المنوطة بهم في إطار حماية الأرواح في البحار وحماية البيئة البحرية من التلوث ، وكذا مطابقة السفن لمواصفات السلامة البحرية وفقا للقانون الواجب التطبيق .

أما الالتزامات التي ضمنها المقاربة المستحدثة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ، فسببها توجيه عناية هذا النظام إلى مكافحة الجريمة البحرية وتلبسها بالمظهر المنظم والإرهابي ، حيث عمل التشريع البحري على ترسيم أو تثبيت الالتزام الأمني في متطلبات سلامة الأرواح في البحار مع تعزيز عوامل الرقابة والانفتاح على تطورات الصناعة والتجارة البحريتين .

فمن خلال إصدار مدونة *ISPS* وإدماجها في اتفاقية *SOLAS/74* المعدلة ، توطدت العلاقة بين الأمن البحري والسلامة البحرية ، حيث شمل نطاق تطبيق مدونة *ISPS* الموانئ التي تقدم خدماتها للسفن المشمولة باتفاقية *SOLAS/74* المعدلة مع مراعاة اختلاف التنظيمات والأعراف المينائية ، وهو ما يبرر سن المشرع لأهم أحكام مدونة *ISPS* في التشريع الداخلي ، حيث تكفل وزارة النقل مسؤولية تجسيد "المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي" ، بمساعدة هيئات الأمن البحري والمينائي ، ومكاتب أمن تابعة للموانئ والشركات البحرية ، إلى جانب تدخل جهات الضبطية البحرية ؛ وهي تمارس إما من طرف بعض ممثلي السلطة التنفيذية ( الوزير أو والي الولاية المختص ) ، أو من طرف أصناف الضبط المحددة في المادتين 557 ، 933 قانون بحري ، علما بأن مستخدم المصلحة الوطنية

لحراس السواحل يحتكرون معظم مهام الضبط البحري ، وهنا لاحظنا بأن المشرع مزج بين فكرتي تعددية السلطات ووحدتها المعتمدتين على التوالي من النظامين الفرنسي والأمريكي .

وقد تعززت المقاربة الأمنية لقواعد الأمن والسلامة البحريين ؛ بدعم صلاحيات الدولة في الرقابة على السفن والموانئ وتوسعة ولايتها القضائية في مكافحة الإجرام البحري ، حيث تتعدد الصفات التي تمارس بها الدولة رقابتها ، فنجدها تتدخل كدولة ساحلية في حالات المرور غير البريء كتهديد سلامتها أمنها وحالات مكافحة التلوث البحري ولو في أعالي البحار ، وتفرض كدولة علم على سفنها الوطنية معايير (إجبارية / اختيارية) تشمل الوثائق والفحص التقني ، تمارسها لجان تفتيش أو سلامة بحرية ( مركزية ومحلية ) ، وتراقب كدولة الميناء (PSC) السفن الأجنبية الزائرة لموانئها ؛ بمقتضى اتفاقيات ومذكرات تفاهم ، مثل مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط لسنة 1997 ، التي تعتبر الجزائر طرفا فيها ، كما أصبحت (OMI) تلزم أعضائها بالخضوع لنظام تدقيق (Audit Schème) للتأكد من التنفيذ الصحيح لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ، وهو ما رأى فيه البعض تجاوزا لسيادة الدولة الخاضعة للتدقيق ؛ كون هذا يتم دون موافقة منها ، غير أننا خالفنا وجهة نظرهم لوجوب التدقيق بمقتضى الموافقة الضمنية وتعلقه باتفاقيات تقنية دون الاتفاقيات الأمنية .

وفي ذات السياق أيضا ؛ لم يعد الاختصاص القضائي للدولة في متابعة الجرائم البحرية يتوقف عند الاختصاصات التقليدية ( مبدأ إقليمية / شخصية / عينة قانون العقوبات ) ، بل رسخ التشريع فكرة عدم إفلات الجناة من العقاب ، حيث ضمن القانون الدولي مبدأ "إما التسليم أو المحاكمة" ، الذي يسميه البعض بالاختصاص شبه العالمي ويدرجه آخرون في الاختصاص العالمي المعمول به في القرصنة البحرية ، فقد سمح لقضاء الدولة الساحلية بالاختصاص في جرائم التلوث البحري والهجرة غير الشرعية والمخدرات المرتكبة في أعالي البحار ، ووسع تعديل 2005 لاتفاقية (SUA/88) قائمة الجرائم الموجبة للتسليم أو المقاضاة ، كما حاول التشريع الداخلي أن يساير تلك التطورات بإنشائه للأقطاب القضائية الجنائية المتخصصة ( القانون 14/04 ) ، حيث مدد الاختصاص المحلي للمحكمة إلى دائرة اختصاص محاكم أخرى في جرائم معينة ، وكذا الاختصاص الإقليمي لكل من وكيل الجمهورية وقاضي التحقيق في ذات الجرائم ، وعزز صلاحيات الضبطية بشأن أساليب التحري وتدابير الأمن مع حفظ حقوق المشتبه وضمان حماية خاصة للأحداث المجرمين .

وإذا كان تبني قواعد الأمن والسلامة البحريين للمقاربة الأمنية يندرج في باب الضرورة التي استدعاها الخوف من الجريمة ( الإرهاب ) وإن ألبسها البعض غطاء سياسيا ، إلا أن "عولمة النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين" تصاحب الاهتمام الأمني ، حيث لا يخفى على أحد تأثيرات عوامل التحديث التكنولوجي للتعاملات البحرية ووسائل الاستغلال والاتصالات البحرية ومعرفة التأثير الاقتصادي بعنصر الأمن والسلامة البحريين .

ومن هذا المنطلق ، تضمنت تعديلات 2006 لاتفاقية تيسير الملاحة البحرية لسنة 1965 (FAL65) على أحكام التبادل الإلكتروني للبيانات لتلبية متطلبات الأمن والسلامة البحريين ، وبرزت مبادرات تعتي بالبدائل الالكترونية في البلدان المتقدمة ؛ كاستخدام نظام (EDI FACT) ، وتجميع وثائق سلسلة النقل (DISCO) ، ونظام النافذة الموحدة (Single Windows) للبيانات الخاصة بالسفن والموانئ ... ، وهو ما يستدعي من الدول المتأخرة بذل جهود إضافية ، كما تطور التعامل بالمعلومة البحرية بعد اعتماد النظام العالمي للاستغاثة البحرية (GMDSS) ونظام التتبع الآلي للسفن (AIS) ، فضمن التهديد الأمني لمعلومة الاتصال ، واستخدمت لتوصيلها تقنيات الأقمار الاصطناعية والنداء الانتقائي الرقمي (DSC) ، وعدلت لوائح تشغيل الراديو وأجهزة التحذيرات الملاحية (NAVTEX) ، كما تنافست الموانئ في اقتناء أجود أنظمة المراقبة لتحسين أدائها ؛ كأجهزة المسح الإشعاعي للحاويات ، والكشف النيتروني عن الممنوعات ، وأنظمة الفحص بأشعة (X) ، والبصمات الإلكترونية (ESD) ، ....

وقد كان لتنافس التجهيز البحري من أجل الاستجابة لمتطلبات قواعد الأمن والسلامة البحريين أثره الإيجابي على السفن والموانئ المطابقة للمواصفات ؛ فتجنبت السفن العقوبات المفروضة على المخالفين وازداد التسجيل المدون في القائمة البيضاء ، وحازت الموانئ علامات الجودة ... ، غير أن النتائج انعكست بالنسبة لسفن وموانئ الدول المتخلفة والنامية لعجزها عن توفير الإمكانيات المادية التي تستدعيها متطلبات الأمن والسلامة البحريين ، مما جعلها تواجه خطر الانسحاب من التشغيل التجاري وأرهق نظمها الاقتصادية بأعباء إضافية

إضافة إلى ذلك ، نرى أن عولمة قواعد الأمن والسلامة البحريين أسست لحالة من حالات انتهاك سيادة الدول ، بما ذهب إلى التطبيقات الأخيرة لمبدأ الموافقة الضمنية (l'amendement tacite) ، حيث مثل اعتماد مدونة ISPS نموذجا بارزا لمثل هذه الحالة ، ومن ثم قلنا بأن المكان الطبيعي لهذه المدونة

هو اتفاقية (SUA/88) وليس اتفاقية SOLAS/74 ، وأثرنا مسألة احترام مبدأ مصادقة الدولة على القاعدة الدولية كشرط لمواجهتها بالالتزام بها .

وفي الأخير ، يجدر التنبيه إلى أن موضوع النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين يحتاج إلى أكثر من دراسة وخاصة ما يكون منها مقترنا بالجانب التطبيقي ، وفي هذا المقام أبرزت معالجتنا للموضوع عدة تساؤلات قانونية مرفقة بتوصيات واقتراحات نحيل إليها في مضمون الدراسة ، ولا نرى بأساً من التذكير ببعضها موجزة في العناصر التالية :

أولاً : نؤكد – سواء بالنسبة للقانون الدولي أو التشريع الداخلي – على أهمية صياغة تعريف قانوني لكل من الأمن البحري والسلامة البحرية مع توضيح الفارق بينهما وعلاقتها ببعضهما ، ونقترح الاستعانة بالمفهوم العام لمصطلحي الأمن والسلامة مع الانتباه لحالات الارتباط بينهما ، كما في مدونة ISPS واتفاقية SOLAS/74 المعدلة .

ثانياً : نفس التوصية السابقة في العنصر الأول نبديها بشأن تعريف الإرهاب البحري ، حيث يمكن في هذا الصدد الاستناد إلى تعريفات الإرهاب المذكورة في الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998 وتعريف مجلس الاتحاد الأوروبي بشأن مكافحة الإرهاب لعام 2001 .

ثالثاً : ننبه إلى قصور تعريف القرصنة البحرية المتضمن في المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS/82) عن مواكبة الأشكال المستحدثة لهذه الجريمة ، من عدة نواحي نحيل إليها في مضمون الأطروحة .

رابعاً : نرجو أن تجمع أحكام الأمن والسلامة البحريين في نص واحد ، يتضمن كافة النصوص ذات العلاقة بعد إدراج التعديلات الواجبة عليها ، كالفصل الثالث من الباب الأول من الكتاب الأول قانون بحري ( المواد 161 إلى 272 ) ، والمرسوم التنفيذي 200/07 ، مؤرخ في 23 يونيو 2007 يحدد السفن غير الخاضعة لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ويضبط قواعد السلامة والتفتيش التي تطبق عليها ، بالإضافة إلى الإحالة إلى القواعد الدولية الواجبة التطبيق بعد نشرها في الجريدة الرسمية .

خامسا : من بين التعديلات المقترحة في التشريع الداخلي أيضا ؛ نذكر :

أ – توحيد الترجمة الفرنسية لمصطلح السلامة البحرية إلى ( *la sécurité maritime* ) ، ولمصطلح الأمن البحري إلى ( *la sûreté maritime* ) ، مثلا المواد 541 ، 420 ، 911 قانون بحري ، وكذا في الترجمة الرسمية لاتفاقية (SUA/88) وبروتوكولاتها ... ، بعد ربط مضمون النصوص بدلالة المصطلح المناسب له باللغة العربية .

ب – تضمين القانون البحري الجزائري – ولو على سبيل الإجمال – أحكام مكافحة التهريب البحري للمخدرات والمؤثرات العقلية ، ومطابقة تعريف القرصنة البحرية في المادة 519 قانون بحري لتعريف القانون الدولي للبحار ، وكذا تعديل المواد 543 إلى 545 قانون بحري المتعلقة بالهجرة السرية ، ومطابقتها بنصوص القانون 01/09 المعدل لقانون العقوبات ، كأن تشمل تعريف المهاجر السري ، وتهتم بالمعاملة الإنسانية له ، وتربط بين ظروف المهاجر السري ومساءلته جنائيا ، وتوضح مآل السفينة المستغلة في التهريب .

ج – ذكر رتبة الربانيين المطلوبين ( ربان أول أو ثاني ) ورتبة مستخدمي التنفيذ الواردة في الملاحق وتحديد أي مجموعة نقصد (الثانية أو الرابعة) ، وذلك في المادة 06 من المرسوم التنفيذي 02/ 02 مؤرخ في 06 يناير 2002 يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها .

د – توضيح دور وزارة النقل كجهة اتصال وحيد في ما يخص تبليغ المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات الخاصة في مجال الأمن البحري والمينائي ، ( المادة 03 من المرسوم التنفيذي 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتعلق بتعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ) .

ه – تنظيم صلاحيات أصناف الضبطية البحرية في نص قانوني واحد ، مع إكسابهم صفة ضباط شرطة قضائية بمناسبة قيامهم بمهام الشرطة البحرية والمينائية ( المادتين 557 ، 933 قانون بحري )



سادسا : من التوصيات الموجهة للسلطات الأخرى المعنية

أ – ضرورة المتابعة الدائمة للتعديلات المدرجة على اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ، وخاصة ما يكون منها معتمدا بمقتضى مبدأ الموافقة الضمنية ، كما ننبه إلى مشكلة عدم نشر التعديلات بل وأصل هذه الاتفاقيات ( SOLAS/74 و MARPOL73/78 ) في الجريدة الرسمية .

ب – العمل على فتح باب الاستثمار في مجالات السلامة والأمن البحريين سواء بصفة مستقلة ( مع الأطراف الوطنية ) أو تشاركية ، كإنشاء شركات أمنية تختص بأمن الموانئ ، وتشجيع مختلف الفاعلين كالمفتشين البحريين – المستشارين القانونيين ... على الانتظام في شكل تعاونيات ومؤسسات خدماتية ...

## قائمة الملحقات

### الملحق رقم 1 :

مرسوم 510/83 مؤرخ في 1983/08/27 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة بلندن في 1974/11/01 وبروتوكولها المبرم بلندن بتاريخ 1978/02/17 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1983/08/30 ، عدد 36 ، ص 2154

### الملحق رقم 2 :

القسم A ( الإجمالي ) من مدونة ISPS ( باللغة الإنجليزية ) ، صادرة عن المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 17 ديسمبر 2002 ، وثيقة مشار إليه بالرمز : CONF/SOLAS/5/34.DOC .

### الملحق رقم 3 :

مرسوم رئاسي 172/10 ، مؤرخ في 2010/11/03 ، يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المحررة بلندن بتاريخ 2005/10/14 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2010/11/14 ، عدد 69 ، ص 4 .

### الملحق رقم 4 :

مرسوم تنفيذي 108/16 مؤرخ في 2016/03/21 ، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية ، الجريدة الرسمية الصادرة في 2016/04/03 ، عدد 21 ، ص 6 .

### الملحق رقم 5 :

جدول توضيحي للسفن الوطنية غير المعنية بتطبيق القواعد الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار

## قائمة المصادر والمراجع

### أولاً : المصادر

- ( 01 ) – القرآن الكريم ( المصحف المدني ) .
- ( 02 ) – أحمد بن علي بن حجر أبو الفضل العسقلاني الشافعي : فتح الباري في شرح صحيح البخاري ، الجزء 1 ، دار المعرفة ببيروت ( لبنان ) ، دون ذكر سنة الطبع
- ( 03 ) – الإمام مسلم بن الحجاج أبو الحسين القشيري النيسابوري : صحيح مسلم ، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي ، الجزء 1 ، دار إحياء التراث العربي ببيروت (لبنان) ، دون ذكر سنة الطبع
- ( 04 ) – الإمام محمد بن عيسى الترميذي : الجامع الصحيح ( سنن الترميذي ) ، تحقيق محمد شاكر وآخرون ، الجزء 4 ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت (لبنان) ، دون ذكر سنة الطبع .
- ( 05 ) الطبري أبي جعفر محمد بن جرير ، تفسير الطبري : جامع البيان عن تأويل آي القرآن ، تحقيق ومراجعة ؛ محمود محمد شاكر وأحمد محمد شاكر ، مكتبة بن تيمية بالقاهرة ، الطبعة الثانية ، ( دون ذكر سنة الطبع ) ، المجلد الرابع ، مصر
- ( 06 ) – محمد بن أبي بكر الرازي ، مختار الصحاح ، ضبط وتخريج وتعليق : مصطفى ديب البغا ، دار الهدى للطباعة والنشر بعين مليلة ، الطبعة الرابعة ، سنة 1990 ، الجزائر.
- ( 07 ) – كوني وول ونن بوديل ، معجم المصطلحات في التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي ، ترجمة : عمر الأيوبي وحسن حسن وأمين الأيوبي ، مركز الدراسات العربية ببيروت ، الطبعة الأولى ، سنة 2007 ، لبنان .

### ثانياً : الكتب

#### \* ( الكتب العامة

- ( 01 ) – أكحل العيون أنيسة ، البيئة بين التدهور والحماية ، دار ويلي للطباعة والنشر بمراكش ، طبعة سنة 1998 ، المغرب .
- ( 02 ) – إبراهيم مدحت حافظ ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، طبعة 1991 ، مصر .

- ( 03 ) — بريرى محمود مختار أحمد ، قانون التجارة البحرية المصري ، دار النهضة العربية بالقاهرة ، طبعة سنة 1999 ، مصر .
- ( 04 ) — بعلي محمد الصغير ، القانون الإداري : التنظيم الإداري ، النشاط الإداري ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، عنابة ، طبعة سنة 2004 ، (الجزائر) .
- ( 05 ) — الجندي غسان هشام ، الروائع المدثرة في قانون البحار ، مطبعة التوفيق ، عمان ، الطبعة الأولى لسنة 1992 ، الأردن .
- ( 06 ) — حسني أحمد ، الحوادث البحرية : التصادم والإنقاذ ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، طبعة سنة 1997 ، مصر .
- ( 07 ) — محمدين جلال وفاء ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية ، طبعة سنة 2001 ، مصر .
- ( 08 ) — ماخوفسكي ياتسيك ، تاريخ القرصنة في العالم ، ترجمة : أنور محمد إبراهيم ، طبع دار شرقيات بالقاهرة ، سنة 1995 ، مصر .
- ( 09 ) — سليمان عبد الله ، شرح قانون العقوبات الجزائري ؛ القسم العام : الجريمة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزء الأول ، طبعة سنة 2002 ، الجزائر .
- ( 10 ) — عبد الحي وليد ، الدراسات المستقبلية في العلاقات الدولية ، شركة الشهاب ، طبعة سنة 1991 ، الجزائر .
- ( 11 ) — عامر حسين ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية ، مطبعة مصر ، طبعة سنة 1956 ، مصر .
- ( 12 ) — عبد اللطيف الناهي صلاح الدين ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار المهدي للنشر والتوزيع بعمان ، الطبعة الأولى ، سنة 1982 ، الأردن .
- ( 13 ) — عبد المالك جندي ، الموسوعة الجنائية ، الجزء الثاني ، دار الكتب المصرية بالقاهرة ، طبعة سنة 1932 ، مصر .
- ( 14 ) — فان غلان جيرهارد ، القانون بين الأمم : مدخل إلى القانون الدولي العام ، ترجمة : عباس العمر ، منشورات دار الآفاق الجديدة ، بيروت ، الجزء الأول ، طبعة سنة 1970 ، لبنان .
- ( 15 ) — فان غلان جيرهارد ، القانون بين الأمم : مدخل إلى القانون الدولي العام ، ترجمة : وفيق زهدي ، الطبعة الثانية ، دار الآفاق الجديدة ببيروت ، الجزء الثاني ، ( لم تذكر سنة الطبع ) ، لبنان .

- 16 ) – خلوصى ربان مدحت عباس ، السفينة والقانون البحري ، مطبعة الشنهاي للطباعة والنشر بالإسكندرية ، طبعة سنة 1993 ، مصر .
- 17 ) – الخولي سيد فتحي ، الأبعاد الاقتصادية لأمن الموارد البحرية ، دار النشر للمركز العربي للدراسات بالرياض ، طبعة سنة 1990 ، السعودية .

18 / Bonassies Pierre , Scapel Christian , *Traité de droit maritime , librairie générale de droit et jurisprudence , EJA , Paris (France) , 2006 .*

19 / Donnedieu de Vabres Henri , *le système de la répression universelle ses origines historiques , ses formes contemporaines ; Ponthéon assas , Paris.*

20 / Gilbert Guillaume , *la cour international de justice a l'aube du XXIème siècle (le regard d'un juge) , édition ; A Pedone , Paris (France) , 2003 .*

21 / Rodière René , Martine Rémond Gouilloud : *la mer droit des hommes ou proie des états édition . A . Pedone , Paris , 1980 .*

#### \* ) – الكتب المتخصصة

- 01 ) – الأحمد حسام الدين ، جرائم القرصنة في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، سنة 2010 .
- 02 ) – أحمد عطية أبو الخير ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، دار النهضة العربية بالقاهرة ، الطبعة الأولى ، سنة 2009 ، مصر .
- 03 ) – عزت محمد ، الإرهاب البحري ، دار النهضة العربية بالقاهرة ، طبعة سنة 2013 ، مصر .
- 04 ) – هاشم صلاح ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، دار القاهرة ، طبعة سنة 1991 ، مصر .

#### ثالثا : رسائل دكتوراه ومذكرات الماجستير

#### \* ) – رسائل دكتوراه

- 01 ) – بوزغار دليلة ؛ نظرية الأمن في الفقه الإسلامي ، رسالة دكتوراه في العلوم الإسلامية ، تخصص فقه وأصول ، مقدمة لكلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية ، جامعة العقيد الحاج لخضر ، باتنة (الجزائر) ، السنة الجامعية 2011/2010 .

02 ) – جمال واعلي : "الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث" ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة تلمسان ، السنة الجامعية 2010/2009 .

\* ) – مذكرات الماجستير

01 ) – أحسن العايب : "البعد الأمني لسياسة ودبلوماسية الجزائر الإقليمية منذ 1962" ، مذكرة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية والعلاقات الدولية بجامعة الجزائر ، سنة التقديم 1992 ، الجزائر .

02 ) – أسماء درغوم : "البعد البيئي في الأمن الإنساني" ، مذكرة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية والعلاقات الدولية بجامعة منتوري – قسنطينة – ، السنة الجامعية 2009/2008 ، الجزائر .

03 ) – بوقجوة فؤاد : "القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي" ، مذكرة ماجستير القانون الدولي والعلاقات الدولية ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1 ، سنة 2013/2012 .

05 ) – محمد عبد المنعم محمد سالم محمد : "دور المنظمة البحرية الدولية في تحقيق معايير السلامة البحرية" ، مذكرة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية ، سنة التقديم 2000 ، مصر .

06 ) – الماحي خليفة نجلاء : "نطاق تطبيق قانون علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين" ، مذكرة ماجستير للأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا بالاسكندرية ، سنة التقديم 1999 ، مصر .

07 – Mohamed Ziane , Police Portuaire en Algérie , Mémoire de Magister, Ecole Bou - Ismail ( Tipaza ) , 2008 , Algérie .

08 - Saléha Ouhadj , la mise en œuvre de l'ISM Code par les compagnies maritimes ,mémoire pour l'obtention du D.E.S.S. de droit maritime et des transports , a l'université de droit , d'économie et des sciences d'Aix Marseille , centre de droit maritime et des transports , Année 1999 ,France .

رابعا : مجلات و جرائد

01 ) دوريات مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ( مرجع إلكتروني على شكل pdf) محمل ابتداء من سنة 2010 إلى 2012 من الموقع التالي : ( <http://www.aast.edu/ar> ) :

\* ) – أضواء على التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74/78 ، عدد مارس 2011 .

\* ) – أضواء على التعديلات المدخلة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL 73/78 ، عدد يونيو 2011

\* ) – أضواء على مسودة التعديلات الجديدة لاتفاقية ومدونة STCW/78 المعدلة عام 1995 ، عدد مارس 2010 .

\* ) – أضواء على اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية لسنة 1965 وتعديلاتها ، عدد سبتمبر 2010  
\* ) – أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، أعداد :  
يونيو 2005 ، يونيو 2006 ، مارس 2007 ، يونيو 2007 ، يناير 2010 .

02 ) بنك معلومات النقل البحري المصري ، ( مجلة إلكترونية : <http://emdb.gov.eg> ) ، الإصدارات أرقام : 48 لشهر يونيو 2010 ، 51 لشهر سبتمبر 2010 ، 54 لشهر ديسمبر 2010

03 ) مجلة نشرة البحارة ، تصدر عن الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ، 49/60 Borough Road , London SE1 1DR , United Kingdom ، ( الموقع الإلكتروني للمجلة : [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org) )

\* ) – هيئة التحرير : " الضغط لإقرار اتفاقية (MLC) " ، عدد 22 ، جانفي 2008 ، ص 32 .

\* ) – هيئة التحرير : "خمس سنوات متواصلة ؛ كيف تؤثر قوانين ال ISPS على حرية البحارة ؟ " ، عدد 23 ، جانفي 2009 ، ص 17 إلى 19 .

\* ) – هيئة التحرير : "مطالبات بإنهاء القرصنة وإرشادات علمية للتعامل مع المشكلة" ، عدد 25 ، صادرة في جانفي 2011 ، ص 12 – 19.

\* ) – هيئة التحرير : " ما الذي ستقدمه (MLC) ؟ " ، عدد 26 جانفي 2012 ، ص 6 إلى 9.

\* ) لي مونير ألبرت : وأخيرا حصل عمال الرصيف على قانون لتربيط الحاويات على السفن وبطريقة آمنة ، ترجمة عبد الله عصام ، عدد 24 ، جانفي 2010 ، ص 23 و 24 .

\* ) هوارد بيني : " اتفاقية العمل البحري على بعد خطورة واحدة من الحصول على الحقوق " ، ترجمة عبد الله عصام ، عدد 25 ، جانفي 2011 ، ص 30 إلى 33 .

04 ) مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، تصدر عن مخبر (LADMAR) ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد ، الجزائر

\* ( — العدد 1 ، لسنة 2014 :

أ) — العربي بوكعبان ، " البيئة الساحلية في الجزائر بين ضرورة الحماية وضغوط التنمية " .

ب) — عطاءالله غريبي ، " التسليم المراقب البحري " .

\* ( — العدد 2 ، لسنة 2015 : عطاءالله غريبي ، جدول توضيحي للسفن غير الخاضعة لاتفاقيات

سلامة الأرواح في البحار .

05 ( — هاشم حمدي : " الأمن البيئي العالمي والدمار الشامل للحروب " ، مقال مرفوع بتاريخ 23

نوفمبر 2012 على الساعة التاسعة و36 دقيقة من الموقع الإلكتروني الآتي :

<http://www.fedo.net/Environment/EnvironmentalPrblems/Proble>

06 ( — زغو محمد ، المعالجة التشريعية لظاهرة الهجرة غير الشرعية في الجزائر ، مجلة الفقه

والقانون ، العدد 2 ، دجنبر 2012 ، ص149 ، ( مجلة إلكترونية مغربية متاحة على الموقع التالي:

[www.majalah.new.ma](http://www.majalah.new.ma) ) .

07 ( — حتى نصيف ، "المأزق العربي" ، مجلة المستقبل العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ،

(بيروت) لبنان ، العدد 215 ، مارس 1996 ، ص 94 .

08 ( كريشان زياد ، " الهجرة السرية إلى أوروبا : المعذبون في البحر " ، مجلة الإنساني ، تصدر عن

اللجنة الدولية للصليب الأحمر الدولي (ICRC) ، القاهرة ، مصر ، ربيع 2007 ، العدد 39 .

09 ( لافنتون أنطوني : " الموارد البحرية من أيام القدماء إلى اليوم " ترجمة عاطف أحمد ، مجلة عالم

المعرفة ، مطابع السياسة ، الكويت ، عدد 314

10 ( — محمد إبراهيم نادر : " الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود

السفن الزيتي لسنة 2001 " ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ، دار الجامعة الجديدة

بالإسكندرية ، مصر .

11 ( — مراد بسعيد : " قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري " ، المجلة الأكاديمية للبحث

القانوني ، صادرة عن جامعة عبد الرحمان ميرة ( بجاية ) ، الجزائر ، المجلد 6 ، عدد 2 ، سنة

2012 .

12 ( شعنان مسعود : " حقوق الإنسان بين عالمية القيم وخصوصية الثقافات وعلاقة ذلك بالعولمة " ،

مجلة الفكر ، العدد 08 ، جامعة بسكرة ، الجزائر .



- 13 ) – تريشسل ستيفان : " حدود تشريعات مكافحة الإرهاب في القانون الدولي : هجمات الحادي عشر من سبتمبر " ، نشرة الأمن والإرهاب ، مركز الخليج للأبحاث ، عدد 2 ، أبريل 2006 ، الإمارات العربية المتحدة ، (موقع المجلة : [www.grc.ae](http://www.grc.ae)) .
- 14 ) – خليفاتي عبد الرحمان : " الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص " ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية ، صادرة عن كلية الحقوق بجامعة الجزائر ، طبع المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية ، عدد 02 لسنة 2007 ، الجزائر .
- 15 ) – جريدة الرياض ، تقرير عن محاكمة المتهمين في قضيتي (USS Cole) و (Limburg) ، العدد 15642 ، 22 أبريل 2011 ، والعدد 15803 ، 30 سبتمبر 2011 ، والعدد 15844 في 10 نوفمبر 2011 ، المملكة العربية السعودية ( الموقع الإلكتروني : [www.alriyadh.com](http://www.alriyadh.com)) .
- 16 ) جريدة البلد ، حادثة غرق العبارة السلام 98 ، العدد 779635 ، يوم 14 جانفي 2014 ، مصر ( الموقع الإلكتروني : <http://www.elbalad.news/779635>)
- 17 ) – جريدة الشرق الأوسط ، تقرير عن حادثة جولا ، العدد 8706 ، يوم 29 سبتمبر 2002 ، لندن ، (الموقع الإلكتروني : <http://archive.aawsat.com/print.asp?did=127078&issueno=8706>)
- 18 ) – الشبكة العربية لمعلومات حقوق الإنسان ، تقرير عن حادثة العبارة السلام 98 ، نقلا عن المرصد المصري للعدالة والقانون ، متاح على الموقع الإلكتروني التالي :  
<http://www.anhri.net/egypt/eojl/2006/pr1206.shtml>

19) - Boisson Philippe, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », le DMF 640, Septembre 2003 , pp 723 – 736 .

20) - Christian Zinsou Amour , « le Mou d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports , Juillet 2009 , N°1 , édition – Harmattan (Paris /France) , pp 25 - 36 .

21) - Fatima Boukhatmi , « La pollution maritime : cadre juridique et institutionnel » , Revue de laboratoire du droit des transports et des activités portuaires (LADMAR), université Oran2 Mohammed ben Ahmed (Algérie) , N° 01 , 2014 , pp6 - 38 .

22) – Haddoum Kamel , « L'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime » , *Revue de droit des transports maritime , aérien et terrestres , trimestre 2 ( 2016 ) , Presses Universitaires d'Aix-Marseille (France) , pp.65-88.*

23 ) - Ndendé Martin , « le procès du joola : soliloque sur le statut des navires d'Etas et sur les immunités pénales des autorités étrangères poursuivies en France » , *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports , Janvier 2011 , N°3 , édition – Harmattan (Paris /France) , pp 10-15.*

24) - Rezenthel Robert , « l'exercice des pouvoirs de Police dans les Ports maritimes» , *le DMF 647 , Avril 2004 , pp 387- 395 .*

#### خامسا : مداخلات في ملتقيات ومؤتمرات ودراسات ميدانية

01 ) – أحمد السلامي محمد والمغاوري علي : " قرن من تحقيقات الحوادث البحرية والدروس غير المستفادة ؛ دراسة مقارنة لأسباب الحوادث وتحليل لحادثتي تيتانيك 1912 وكوستاكونكورديا 2012 " ، مداخلة مشتركة أقيمت في المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات تحت عنوان : آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس " رؤية مستقبلية " ، المنعقد في كلية العلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية (مصر) أيام 17 ، 18 ، 19 مارس 2013 .

02 ) يوسف زريزر ، " ممارسة سلطات الضبط القضائي : حالة أفراد المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ" ، الملتقى الوطني الثاني حول الأمن والسلامة البحريين ، يومي 26 و 27 أبريل 2011 ، مقر قيادة القوات البحرية (تمنفوست) ، الجزائر العاصمة .

03 ) – مروان السيد محمود محمود : "تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية وأثرها على صناعة النقل البحري" ؛ مداخلة أقيمت في ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن ، من 6 إلى 8 مارس 2012 ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر

04 ) – ميدلبروك بيتر ج ، اقتصاديات القرصنة ؛ من هم الراحون ومن هم الخاسرون ؟ ، المؤتمر الثاني حول مكافحة القرصنة البحرية ، دبي ، دولة الإمارات العربية المتحدة ، يونيو 2012 ، نشر مؤسسة الشرق الأدنى والخليج للتحليل العسكري (إينغما) ، ص 6 ، محملة من الموقع الإلكتروني التالي : ([www.counterpiracy.ae](http://www.counterpiracy.ae))

05 ) السيد محمد عبد الجليل : " تبادل البيانات إلكترونيا " ، مداخلة مقدمة لمؤتمر الأمم المتحدة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي لدول غرب آسيا ، المنعقد من 4 إلى 7 نوفمبر 1996 ، القاهرة .

06 ) — فاروق حسن رضا : "الإرهاب وتأمين نقل الأشخاص بحرا " ، مداخلة في حلقة علمية تحت عنوان مراقبة حركة البضائع والأشخاص وتأمينها من الأخطار الإرهابية ، الفترة من 6 إلى 8 جوان 2011 ، كلية التدريب بالرياض (المملكة السعودية ) .

07 ) — السيد عوض ، الفساد والكوارث في مصر ؛ دراسة تحليلية وميدانية لكارثة العبارة السلام 98 ، مقدمة لجمعية الهلال الأحمر بقنا ( مصر ) ، منشورة بتاريخ 2012/03/01 ، متاح على الموقع التالي : ( <http://www.svu.edu.eg/arabic/links/camps/qena/art/reports/saidAwad> )

08 ) — رودجرز ديريك : " الخطف في البحر " ، المؤتمر الثاني حول مكافحة القرصنة البحرية ، دبي ، دولة الإمارات العربية المتحدة ، يونيو 2012 ، نشر مؤسسة الشرق الأدنى والخليج للتحليل العسكري (إينغما) ، محملة من الموقع التالي : ( [www.counterpiracy.ae](http://www.counterpiracy.ae) )

09 ) — شاوش أحمد طاهر : "دور الجمارك الجزائرية في ميدان السلامة والأمن البحريين" ، الملتقى الوطني الثاني حول الأمن والسلامة البحريين ، يومي 26 و 27 أبريل 2011 ، مقر قيادة القوات البحرية (تمنغوست) ، الجزائر العاصمة .

10 )- *Fatima Boukhatmi, Gestion intégrée des zones côtières (GIZC) , communication présentée au cours d'une journée d'études sur « la protection de l'environnement et les politiques du développement », organisée par faculté de droit , université de Djilali Liabes, Sidi Bel Abes, 18/03/2014 .*

11 ) – *Jacob Tiering , Les nouvelles règles européennes et mondiales , Colloque ISEMAR (Institut Supérieur d'Economie Maritime), Cité des Congrès de Nantes (France) sur la « Sûreté et Sécurité, Quels enjeux économiques pour les industries maritimes ? » , Jeudi 04/03/2004 .*

12 ) - *Lengagne Guy et Quentin Didier , la sécurité maritime en Europe , rapport d'Information de la Délégation de l'Assemblée Nationale pour l'Union Européenne sur la sécurité maritime du 04 mars 2003 , N°644 , édition les documents d'Information de l'Assemblée Nationale , 194p .*

( ا ) الاتفاقيات الدولية : محملة من موقع الجريدة الرسمية الجزائرية ([www.joradp.dz](http://www.joradp.dz))

- ( 01 ) – المرسوم الرئاسي 175/16 مؤرخ في 26 ماي 2016 ، يتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة مملكة النرويج حول النقل البحري الموقع بأوسلو في 23 يوليو 2015 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 08 يونيو 2016 ، العدد 34 ، ص 4 .
- ( 02 ) – مرسوم رئاسي 260/15 مؤرخ في 07 أكتوبر 2015 يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بجنيف في 23 فبراير 2006 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 31 يناير 2016 ، العدد 05 ، ص 03 .
- ( 03 ) – مرسوم رئاسي 251/14 مؤرخ في 08 سبتمبر 2014 ، يتضمن التصديق على الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية ، المحررة بالقاهرة بتاريخ 21 ديسمبر سنة 2010 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 25 سبتمبر 2014 ، العدد 56 ، ص 4
- ( 04 ) – المرسوم الرئاسي 246/11 مؤرخ في 10 يوليو 2011 ، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلويث زيتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1973 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 14 غشت 2011 ، العدد 45 ، ص 3 .
- ( 05 ) – مرسوم الرئاسي 172/10 ، مؤرخ في 03 نوفمبر 2010 ، المتضمن المصادقة على بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المحررة بلندن بتاريخ 14 أكتوبر سنة 2005 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر سنة 2010 ، العدد 69 ، ص 4 .
- ( 06 ) – المرسوم الرئاسي 185/09 ، مؤرخ في 18 ماي 2009 ، يتضمن التصديق على نص تعديل الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الذي وافق عليه من مجلس وزراء العدل العرب في 29 نوفمبر سنة 2006 ومجلس وزراء الداخلية العرب في 30 و 31 يناير سنة 2008 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 24 ماي 2009 ، العدد 31 ، ص 3 .
- ( 07 ) – مرسوم رئاسي 427/08 مؤرخ في 28 ديسمبر 2008 ، يتضمن المصادقة على اتفاقية بين الجزائر وإسبانيا في مجال الأمن ومكافحة الإرهاب والإجرام المنظم ، موقعة بالجزائر في 15 يونيو 2008 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 21 يناير 2009 ، عدد 5 ، ص 4 .

- ( 08 ) – مرسوم رئاسي 282/07 مؤرخ في 23 سبتمبر 2007 ، يتضمن المصادقة على معاهدة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي لعام 1999 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 26 سبتمبر 2007 ، العدد 60 ، ص 3 .
- ( 09 ) – مرسوم رئاسي 374/07 ، مؤرخ في 01 ديسمبر 2007 ، يتضمن المصادقة على اتفاقية تعاون بين الجزائر وإيطاليا في مجال مكافحة الإرهاب والإجرام المنظم والاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية والهجرة غير الشرعية ، الموقع بالجزائر في 22 نوفمبر 1999 ، الجريدة الرسمية صادرة في 09 ديسمبر 2007 ، العدد 77 ، ص 3 .
- ( 10 ) – مرسوم رئاسي 375/07 ، مؤرخ في 01 ديسمبر 2007 ، يتضمن المصادقة على اتفاقية تعاون بين الجزائر وفرنسا في مجال الأمن ومكافحة الإجرام المنظم ، الموقع بالجزائر في 25 أكتوبر 2003 ، الجريدة الرسمية صادرة في 09 ديسمبر 2007 ، العدد 77 ، ص 5 .
- ( 11 ) – مرسوم رئاسي 135/06 مؤرخ في 10 أبريل 2006 ، يتضمن المصادقة على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري المحرر بروما في 10 مارس 1988 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 12 أبريل 2006 ، العدد 23 ، ص 07 .
- ( 12 ) – مرسوم رئاسي 134/06 مؤرخ في 10 أبريل 2006 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية المعتمدة بجنيف بتاريخ 26 أكتوبر سنة 1976 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 12 أبريل 2006 ، العدد 23 ، ص 04 .
- ( 13 ) – مرسوم رئاسي 417/03 ، مؤرخ في 09 نوفمبر 2003 ، المتضمن المصادقة على بروتوكول منع و قمع الاتجار بالأشخاص ؛ وخاصة الأطفال والنساء ، الملحق باتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة ، الجريدة الرسمية الصادرة في 12 نوفمبر 2003 ، العدد 69 ، ص 9
- ( 14 ) – مرسوم رئاسي 55/02 ، مؤرخ في 05 فبراير سنة 2002 ، يتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في باليرمو ( إيطاليا) بتاريخ 15 نوفمبر 2000 ، تتعلق بمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ، الجريدة الرسمية الصادرة في 10 فبراير 2002 ، العدد 09 ، ص 61 .
- ( 15 ) – مرسوم رئاسي 58/2000 ، مؤرخ في 13 مارس 2000 ، يتضمن المصادقة على البروتوكول الموقع بمالطا في 11 جويلية 1997 ، المتعلق بمراقبة السفن الأجنبية الزائرة للموانئ بين الدول المتوسطية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 15 مارس 2000 ، العدد 13 ، ص 10 .

- ( 16 ) – مرسوم رئاسي 448/2000 ، صادر بتاريخ 23 ديسمبر 2000 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لخطوط الترحيل ( *ILL* ) الموقعة بلندن بتاريخ 05 أبريل 1966 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 10 يناير 2001 ، العدد 3 ، ص 4 .
- ( 17 ) – مرسوم رئاسي 449/2000 ، مؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، يتضمن المصادقة على البروتوكول المعدل لاتفاقية سلامة الأرواح في البحار المبرم بلندن في 11 نوفمبر 1988 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في : 10 يناير 2001 ، العدد 3 ، ص 4 .
- ( 18 ) – مرسوم رئاسي 413/98 ، مؤرخ في 07 ديسمبر 1998 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الموافق عليها من طرف مجلس وزراء الداخلية العرب بتاريخ 22 أبريل سنة 1998 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 13 ديسمبر 1998 ، العدد 93 ، ص 04 .
- ( 19 ) – مرسوم رئاسي 158/98 ، مؤرخ في 16 ماي 1998 ، يتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية للتخلص من النفايات الخاصة بالخطرة ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 19 ماي 1998 ، العدد 32 ، ص 3 .
- ( 20 ) – مرسوم رئاسي 373/97 مؤرخ في 30 سبتمبر 1997 ، يتضمن انضمام الجزائر مع التحفظ لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المحررة بإيطاليا بتاريخ 10 مارس 1988 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 05 أكتوبر 1997 ، العدد 65 ، ص 03 .
- ( 21 ) – مرسوم رئاسي 53/ 96 مؤرخ في 22 يناير 1996 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية العامة لقانون البحار المحررة بمونتيغوباي في 10 ديسمبر 1982 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 24 يناير 1996 ، العدد 6 ، ص 13 .
- ( 22 ) – مرسوم رئاسي 41/95 مؤرخ في 28 يناير 95 ، يتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة بفيينا (النمسا) في 20 /12/ 1988 ، والخاصة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية ، الجريدة الرسمية ، عدد 7 ، ص 8
- ( 23 ) – مرسوم رئاسي 241/91 ، مؤرخ في 20 يوليو 1991 ، يتضمن المصادقة على اتفاقية بروكسل لسنة 1983 المتعلقة بالنظام المنسق لتعيين وترميز البضائع ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 31 يوليو 1991 ، العدد 36 ، ص 1345 .
- ( 24 ) – مرسوم رئاسي 38/90 مؤرخ في 30 يناير 1990 ، يضمن المصادقة على الاتفاقية رقم 108 الخاصة ببطاقة التعريف الوطنية للبحارة ، الجريدة الرسمية مؤرخة في مؤرخة في 31 يناير 1990 ، العدد 5 ، ص 202 .
- ( 25 ) – مرسوم 88/88 مؤرخ في 26 أبريل 1988 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر ، المحررة بلندن في

7 يوليو 1978 وبروتوكولها المبرم بلندن بتاريخ 17 فبراير 1978 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 27 أبريل 1988 ، عدد 17 ، ص 704 .

( 26 ) – مرسوم 108/88 مؤرخ في 31 ماي 1988 ، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 01 يونيو 1988 ، عدد 22 ، ص 875 .

( 27 ) – مرسوم رقم 531/83 مؤرخ في 19 سبتمبر 1983 ، يتضمن المصادقة على اتفاقية تيسير الحركة البحرية الدولية المبرمة في لندن بتاريخ 9 أبريل 1965 ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 20 سبتمبر 1983 ، العدد 39 ، ص 2338 .

( 28 ) – مرسوم 510/83 مؤرخ في 27 أوت 1983 ، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة بلندن في 01 نوفمبر 1974 وبروتوكولها المبرم بلندن بتاريخ 17 فبراير 1978 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 30 أوت 1983 ، عدد 36 ، ص 2154 .

## ( II ) – التشريعات الوطنية : محملة من موقع الجريدة الرسمية الجزائرية ([www.joradp.dz](http://www.joradp.dz))

( 01 ) – مرسوم رئاسي 438/96 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996 يتضمن الدستور ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 08 ديسمبر 1996 ، عدد 76 ، ص 6 ، معدل ومتمم بالقانون 03/02 مؤرخ في 10 أبريل 2002 ، جريدة رسمية رقم 25 صادرة في 14 أبريل 2002 .

( 02 ) – الأمر 156/66 ، مؤرخ في 08 يونيو 1966 ، يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم ، من إصدار الأمانة العامة للحكومة ، رئاسة الجمهورية ، النسخة الإلكترونية لسنة 2015 .

( 03 ) – الأمر 59/75 ، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم ، من إصدار الأمانة العامة للحكومة ، رئاسة الجمهورية ، النسخة الإلكترونية لسنة 2007 .

( 04 ) – أمر 12/73 المعدل والمتمم ( الملغى بالمرسوم الرئاسي 01/17 ) ، مؤرخ في 03 أبريل 1973 ، يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 أبريل 1973 ، العدد 28 ، ص 422 .

( 05 ) – الأمر 80/76 ، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون 05/98 ، مؤرخ في 25 جوان 1998 ، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977 ، العدد 29 ، والجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998 ، العدد 47 ، ص 3 .

- ( 06 ) – الأمر 06/05 ، مؤرخ في 23 أوت 2005 ، يتعلق بمكافحة التهريب ، معدل ومتمم ،  
الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 28 أوت 2005 ، العدد 59 ، ص 03 .
- ( 07 ) – القانون 04/15 مؤرخ في 01 فبراير 2015 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع  
والتصديق الإلكتروني ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 فبراير 2015 ، ص 6 .
- ( 08 ) – القانون 05/14 ، مؤرخ في 24 فبراير 2014 ، يتضمن قانون المناجم ، الجريدة الرسمية  
الصادرة بتاريخ 30 مارس 2014 ، العدد 18 ، ص 3 .
- ( 09 ) – القانون 01/14 مؤرخ في 04 فبراير 2014 يعدل ويتمم الأمر 156/66 مؤرخ في 08  
يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 16 فبراير 2014 ، عدد  
07 ، ص 4 .
- ( 10 ) – القانون 01/09 مؤرخ في 25 فبراير 2009 ، يعدل ويتمم قانون العقوبات ، الجريدة  
الرسمية الصادرة في 08 مارس 2009 ، العدد 15 ، ص 03 .
- ( 11 ) – القانون 09/08 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 ، يتضمن قانون الإجراءات المدنية  
والإدارية ، الجريدة الرسمية الصادرة في 23 أبريل 2008 ، العدد 21 ، ص 2 .
- ( 12 ) – القانون 22/06 المؤرخ في 20 ديسمبر سنة 2006 يعدل ويتمم قانون الإجراءات الجزائية ،  
الجريدة الرسمية مؤرخة في 24 ديسمبر 2006 ، العدد 84 ، ص 4 .
- ( 13 ) – القانون 01/05 مؤرخ في 06 فبراير 2005 ، يتعلق بالوقاية من تبييض الأموال وتمويل  
الإرهاب ومكافحته ، المعدل والمتمم ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 09 فبراير سنة 2005 ، العدد  
11 ، ص 3 .
- ( 14 ) – القانون 14/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 يعدل ويتمم الأمر 155/66 المؤرخ في 08  
يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 نوفمبر سنة  
2004 ، العدد 71 ، ص 4 .
- ( 15 ) – القانون 09/03 ، مؤرخ في 23 فبراير 2009 ، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش ،  
الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 08 مارس 2009 ، العدد 15 ، ص 12 .
- ( 16 ) – القانون 10/03 ، مؤرخ في 19 يوليو 2003 ، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية  
المستدامة ، الجريدة الرسمية الصادرة في 20 يوليو 2003 ، العدد 43 ، ص 6 .
- ( 17 ) – القانون 02/02 ، مؤرخ في 05 فبراير 2002 ، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، الجريدة  
الرسمية الصادرة في 12 فبراير 2002 ، العدد 10 ، ص 24 .



- 18 ) – القانون 07/79 ، مؤرخ في 21 يوليو 1979 ، معدل ومتمم بالقانون 10/98 ، مؤرخ في 22 أوت 1998 ، يتضمن قانون الجمارك ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 23 أوت 1998 ، العدد 61 ، ص 3 .
- 19 ) – المرسوم الرئاسي 01/17 ، مؤرخ في 02 يناير 2017 ، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحراسة السواحل وتنظيمها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 04 يناير 2017 ، العدد 01 ، ص 5 .
- 20 ) – المرسوم التنفيذي 108/16 ، مؤرخ في 21 مارس 2016 ، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 03 أبريل سنة 2016 ، العدد 21 ، ص 6.
- 21 ) – المرسوم التنفيذي 327/15 ، مؤرخ في 22 ديسمبر سنة 2015 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي 97/02 ، مؤرخ في 02 مارس سنة 2002 ، والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للذبذبات ، الجريدة الرسمية الصادرة في 27 ديسمبر 2015 ، العدد 68 ، ص 16 .
- 22 ) – المرسوم التنفيذي 264/14 ، مؤرخ في 22 سبتمبر سنة 2014 ، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك ، الجريدة الرسمية الصادرة في 01 أكتوبر سنة 2014 ، العدد 58 ، ص 09 .
- 23 ) – المرسوم التنفيذي 359/11 مؤرخ في 19 أكتوبر 2011 ، يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه ، الجريدة الرسمية الصادرة في 23 أكتوبر 2011 ، العدد 58 ، ص 04 .
- 24 ) – المرسوم التنفيذي 98/10 ، مؤرخ في 18 مارس 2010 ، يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل ، الجريدة الرسمية الصادرة في 24 مارس 2010 ، العدد 20 ، ص 4.
- 25 ) – المرسوم التنفيذي 367/09 مؤرخ في 15 نوفمبر 2009 ، يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء وهران ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2009 ، عدد 66 ، ص 13 .
- 26 ) – المرسوم التنفيذي 08/06 ، مؤرخ في 09 يناير 2006 ، المعدل والمتمم يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 15 يناير 2006 ، عدد 02 ، ص 17
- 27 ) – المرسوم التنفيذي 08/15 ، مؤرخ في 14 يناير 2015 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي 08/06 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 27 يناير 2015 ، العدد 03 ، ص 19 .
- 28 ) – المرسوم التنفيذي 140/16 ، مؤرخ في 05 ماي سنة 2016 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي 08/15 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 08 ماي 2016 ، العدد 28 ، ص 06 .
- 29 ) – المرسوم التنفيذي 139/06 ، مؤرخ في 15 أبريل 2006 ، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ ، الجريدة الرسمية الصادرة في 16 أبريل 2006 ، العدد 24 ، ص 18

- ( 30 ) – المرسوم التنفيذي 363/08 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008 يعدل المرسوم التنفيذي رقم 139/06 ، مؤرخ في 15 أبريل سنة 2006 ، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 نوفمبر 2008 ، العدد 64 ، ص 19
- ( 31 ) – المرسوم التنفيذي 200/07 ، مؤرخ في 23 يونيو 2007 ، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 24 يونيو 2007 ، العدد 42 ، ص 13 .
- ( 32 ) – المرسوم التنفيذي 418/04 مؤرخ في 20 ديسمبر سنة 2004 ، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 22 ديسمبر 2004 ، عدد 82 ، ص 36 ، معدل ومتم بالمرسوم التنفيذي 378/08 مؤرخ في 27 نوفمبر 2008 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 07 ديسمبر 2008 ، عدد 69 ، ص 11 .
- ( 33 ) – المرسوم التنفيذي 01/02 ، مؤرخ في 06 جانفي 2002 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002 ، العدد 01 ، ص 03 .
- ( 34 ) – المرسوم التنفيذي 02/02 ، مؤرخ في 06 يناير 2002 ، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 06 يناير 2002 ، العدد 01 ، ص 21 .
- ( 35 ) – المرسوم التنفيذي 143/02 ، مؤرخ في 16 أبريل سنة 2002 ، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 24 أبريل سنة 2002 ، العدد 29 ، ص 04 .
- ( 36 ) – المرسوم التنفيذي رقم 149/02 ، مؤرخ في 09 ماي سنة 2002 ، يحدد قواعد تفتيش السفن ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 12 ماي 2002 ، العدد 33 ، ص 12 .
- ( 37 ) – المرسوم التنفيذي 338/ 02 مؤرخ في 26 أكتوبر 2000 ، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما ، الجريدة الرسمية الصادرة في 31 أكتوبر 2000 ، العدد 64 ، ص 30 .
- ( 38 ) – المرسوم التنفيذي 198/99 ، مؤرخ في 18 أوت 1999 ، يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ في 22 أوت سنة 1999 ، العدد 57 ، ص 5 .
- ( 39 ) – المرسوم التنفيذي 199/99 ، مؤرخ في 18 أوت 1999 ، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 22 أوت سنة 1999 ، عدد 57 ، ص 6 .

- ( 40 ) – المرسوم التنفيذي 159/99 مؤرخ في 20 يوليو 1999 يحدد كفايات تطبيق إتاوة الحمولة المتجانسة على المكوث المطول للبواخر في الموانئ ، جريدة رسمية مؤرخة في 25 يوليو 1999 ، عدد 49 ، ص 30 .
- ( 41 ) – المرسوم الرئاسي 232/98 ، مؤرخ في 18 يوليو 1998 ، يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 19 يوليو سنة 1998 ، العدد 52 ، ص 03
- ( 42 ) – المرسوم التنفيذي 350/96 ، مؤرخ في 19 أكتوبر سنة 1996 ، يتعلق بالإدارة البحرية المحلية ، الجريدة الرسمية الصادرة في 20 أكتوبر 1996 ، العدد 62 ، ص 4 .
- (43) – المرسوم الرئاسي 437/96 ، مؤرخ في 01 ديسمبر 1996 ، والمتعلق بإحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعاون حراسة الشواطئ ، الجريدة الرسمية الصادرة في 04 ديسمبر 1996 ، العدد 75 ، ص 28
- ( 44 ) – المرسوم التنفيذي 192/95 مؤرخ في 10 يوليو 1995 ، يتضمن إنشاء محافظة أمن الميناء أو المطار ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 19 يوليو 1995 ، العدد 38 ، ص 22.
- ( 45 ) – المرسوم التنفيذي 340/94 المؤرخ في 25 أكتوبر 1994 ، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية التجارية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 نوفمبر 1994 ، العدد 72 ، ص 10
- (46) – المرسوم التشريعي 03/92 المؤرخ في 30 سبتمبر 1992 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 01 أكتوبر 1992 ، العدد 70 ، ص 1817 .
- ( 47 ) – المرسوم التنفيذي 166/90 ، المؤرخ في 02 يونيو 1990 المعدل والمتمم ، يتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين والتدريب البحريين ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 يونيو 1990 ، عدد 23 ، ص 778
- ( 48 ) – المرسوم التنفيذي 235/15 مؤرخ في 05 أوت 2015 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي 166/90 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 09 سبتمبر 2015 ، العدد 48 ، ص 09 .
- ( 49 ) – القرار الوزاري المشترك بين وزارة النقل ووزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات ، مؤرخ في 28 أكتوبر 2015 ، يتعلق بتركيبة الجراية الغذائية اليومية التي تقدم لرجال البحر وكذا نظام مراقبة المؤن والأرزاق والماء وجميع المحلات والتجهيزات المستعملة لتخزين ومعالجة المواد

- الغذائية والمطبخ والمنشآت المستعملة لتقديم وجبات الطعام على متن السفن ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 ديسمبر 2015 ، العدد 65 ، ص 17 .
- ( 50 ) – قرار وزاري مشترك صادر عن وزارة الطاقة ووزارة الصناعة والمناجم ، مؤرخ في 25 نوفمبر 2015 ، يحدد قائمة المنتجات الكيميائية الخطرة وتصنيفها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 27 فبراير 2016 ، العدد 07 ، ص 24 .
- ( 51 ) – القرار الوزاري المؤرخ في 20 مارس 2014 ، يحدد شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية وكيفية ، صادر عن وزارة النقل ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 أوت 2014 ، العدد 49 ، ص 31
- ( 52 ) – قرار صادر عن وزير النقل ، مؤرخ في 14 يناير 2006 ، يتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما ، الجريدة الرسمية الصادرة في 12 أبريل 2006 ، العدد 23 ، ص 25 .
- ( 53 ) – قرار وزاري مشترك بين وزارة الصيد البحري وتربية المائيات ووزارة النقل ، مؤرخ في 05 نوفمبر 2007 ، يحدد شروط الالتحاق وبرنامج ونظام الدراسات للحصول على شهادة تقني سامي في الصيد ، الجريدة الرسمية الصادرة في 30 ديسمبر 2007 ، عدد 81 ، ص 18 ، معدل بالقرار الوزاري المشترك الصادر عن نفس الوزارتين بتاريخ 14 سبتمبر 2011 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 25 مارس 2012 ، عدد 17 ، ص 32 .
- ( 54 ) – قرار وزاري مشترك بين وزارة الصيد البحري وتربية المائيات ووزارة النقل ، مؤرخة في 05 نوفمبر 2007 ، يحدد شروط الالتحاق وبرنامج ونظام الدراسات للحصول على شهادة تقني في الصيد البحري ، الجريدة الرسمية الصادرة في 30 ديسمبر 2007 ، عدد 81 ، ص 20 .
- ( 55 ) – قرار وزاري مشترك بين وزارة الصيد البحري وتربية المائيات ووزارة النقل ، مؤرخة في 05 نوفمبر 2007 ، يحدد شروط الالتحاق وبرنامج ونظام الدراسات للحصول على شهادة بحار مؤهل في الصيد البحري ، الجريدة الرسمية الصادرة في 30 ديسمبر 2007 ، عدد 81 ، ص 21 .
- ( 56 ) – قرار وزاري مشترك بين وزارة الصيد البحري وتربية المائيات ووزارة النقل ، مؤرخة في 05 نوفمبر 2007 ، يحدد شروط الالتحاق وبرنامج ونظام الدراسات للحصول على شهادة الأهلية في الصيد البحري ، الجريدة الرسمية الصادرة في 30 ديسمبر 2007 ، عدد 81 ، ص 23 .
- ( 57 ) – القرار الوزاري المؤرخ 26 مارس سنة 2006 ، يحدد نظام الدراسات من أجل الحصول على شهادة ملاح بحري ، صادر عن وزارة النقل ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 ماي سنة 2006 ، العدد 30 ، ص 11.

58 ) – قرار وزاري مشترك بين وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية ووزارة النقل ، مؤرخ في 27 يناير 2004 ، يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تقرر الحالة الحسنة لسفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد وسفن الصيد المستأجرة ، جريدة رسمية صادرة في 14 أبريل 2004 ، العدد 52 .

59 ) – قرار وزير النقل ، مؤرخ في 07 ماي 2003 ، يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها ، الجريدة الرسمية الصادرة في 08 يونيو 2003 ، صادرة في العدد 36 ، ص 16 .

60 ) – قرار وزاري مشترك بين وزارة الدفاع ووزارة النقل ووزارة الصيد البحري والموارد الصيدية مؤرخ في 03 أبريل 2009 ، يحدد الحدود الجغرافية والمقرات والهيكل التنظيمية للدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية ، الجريدة الصادرة بتاريخ 19 يوليو سنة 2009 ، العدد 42 ، ص 14 .

61 ) – قرار وزير النقل مؤرخ في 19 سبتمبر 1977 يتضمن الاعتراف بشركة تصنيف في مجال القياس البحرية ، جريدة رسمية مؤرخة في 03 يناير 1978 ، عدد 01 ، ص 14 .

### III – التشريعات الأجنبية

\* ) – المصري ( الموقع الرسمي للحكومة المصرية: <http://www.egypt.gov.eg/arabic/laws/> ) - القانون رقم 232 لسنة 1989 بشأن سلامة السفن ، العدد 52 من الجريدة الرسمية المصرية ، مؤرخة في 28 ديسمبر 1989 .

\* ) – فرنسي واتحاد أوروبي ( الموقع الإلكتروني التالي : <http://www.legifrance.gouv.fr> )

01) la loi du 17/12/1926 , portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande , JORF du 01/09/1927 , P319 .

02) la loi n°62/899 du 04/08/1962 , modifiant et complétant la loi du 17/12/1926 , portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande , JORF du 05 /08/ 1962 , P7780.

03) la loi n°94/589 du 15/07/1994 , relatif aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer , JORF du 16/07/1994 , P10244.

04) la loi n°93/1013 du 24/08/1993 , modifiant la loi n°93/02 du 04/01/1993, portant reforme de la procédure pénale , JORF du 25/08/1993 , P 11997.

05) le décret n°63/891 du 24/08/1963 , portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande relatif aux

enquêtes sur pertes de navires , abordage et autres accidents de mer , JORF du 15 Octobre 1963 , P457.

06) le décret n°97/545 du 28/05/1997, pris pour l'application de l'article 16 de la loi n°94/589 du 15/07/1994 , relatif aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer , JORF du 30/05/1997 , P8257.

07) Décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme, Journal officiel des Communautés européennes, 22 juin 2002, n° L 164, p. 3 et s.

08 ) le Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du conseil du 18/02/2002 , relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) no 2978/94 du Conseil , journal officiel de l'Union européenne n°L64/5 (FR) du 03/07/2002 .

09) le Règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du conseil du 31/03/2004 , relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires , journal officiel de l'Union européenne n°L129 (FR) du 29/04/2004 .

10) le Règlement (CE) n°2005/65/CE du Parlement européen et du conseil du 26/10/2005 , relatif à l'amélioration de la sûreté des ports , journal officiel de l'Union européenne n°L310 (FR) du 25/11/2005 .

سابعا : منشورات هيئات دولية

(\* ) – المنظمة البحرية الدولية ( OMI )

01 ) – اتفاقية سولاس ( الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ) ؛ الطبعة الجامعة لسنة 2014 ، ملحق ديسمبر 2015 ، رقم المبيع : ( IF110A ) ، متاحة على الموقع الإلكتروني التالي :

<http://www.imo.org/en/Publications/SupplementsAndCDs/Pages/Arabic-Chinese-Russian.aspx>

02 ) ( ماريبول ) الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث الناجم عن البواخر ) ، الطبعة الجامعة لسنة 2011 ، ملحق سبتمبر 2015 ، رقم المبيع ( ID520A ) ، ( الموقع الإلكتروني السابق ) .

03 ) ( الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966 ، وبروتوكول سنة 1988 في صيغته المعدلة لسنتي 2003 و 2004 ، رقم المبيع ( IB701A ) ، الطبعة الجامعة لسنة 2005 ، منشورات المنظمة البحرية الدولية ( الموقع الإلكتروني السابق ) .

04 ) – خطوط توجيهية منقحة بشأن إنفاذ المدونة الدولية لإدارة السلامة ( ISM ) من قبل الإدارات ، معتمدة من الجمعية العامة للمنظمة بتاريخ 29 نوفمبر 2001 بالقرار رقم A.913(22) .

05 ) – وثيقة بعنوان ؛ القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية : أفضل الممارسات الإدارية التي وضعتها الصناعة لمنع القرصنة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية ، الموقع الإلكتروني التالي :

[http://www.imo.org.includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D26634/1335.pdf](http://www.imo.org.includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26634/1335.pdf)

06 ) – مدونة ISPS ( باللغة الإنجليزية ) ، مشار إليه بالرمز : ( CONF/SOLAS/5/34.DOC ) ، سنة الطبع 2003 ، متاحة على الموقع التالي : [www.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx](http://www.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx)

07 ) – الجمعية العامة : ( A789(18) ، A 739(19) ، A649(16) ، A830(19) ، A871(20) ، A788(19) ، A913(22) ، A974(24) ، A973(24) ، A1018(26) ، .....

08 ) – لجنة السلامة البحرية : ( MSC 380/94 ، MSC 366/93 ، MSC 365/93 ، MSC 87/3/4 ، MSC 90/28/Add.1 ، MSC263/84 ، MSC330/90 ، MSC88/1 ، MCS82/3/23 ، .....

09 ) – لجنة البيئة البحرية : ( MEPC.251(66) ، MEPC 257(57) ، MEPC.196(57) ، MEPC ، MEPC46/INF.35 ، MEPC.18(22) ، 130(53) .

10 ) – اللجنة الفرعية لمستويات التدريب والنوبة : ( STW42/6 ، STW41/7/10 ، STW42/10/1 ، STCW.7(Cir.12) .

11 ) – اللجنة الفرعية لتطبيقات دولة العلم : ( FSI 14/ INF8 ، FSI 15/8/5 ، FSI 15/8/6 ، FSI15/INF.3 ، FSI15/8/5 ، FSI 14/ INF8 ، FAL34/4 .

12 ) – لجنة التسهيلات : ( FAL36/5/4 ، FAL 33/8/2 .

13 ) – لجنة التعاون الفني والتقني : ( TC1(39) ، TC2(39) .

\* ) – الأمم المتحدة

01 ) – مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) : دليل التعاون الدولي في المسائل الجنائية لمكافحة الإرهاب ، تحت رقم (Po Box 500, 1400) ، نيويورك سنة 2009 ، متاح على الموقع التالي : ([www.unodc.org](http://www.unodc.org)) .

02 ) دليل تشريعي للاتفاقيات والبروتوكولات العالمية لمكافحة الإرهاب ، صادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بمكافحة المخدرات والجريمة (UNODC) ، مشار إليه بالرمز : United Nations Publication , ISBN(xxx) , V.03-85625 ، نيويورك 2003 .

- 03 ) تقرير لجنة القانون الدولي (A/CN.4/571) ، الدورة 58 جنيف ، من 1 ماي إلى 9 يونيو ، ومن 3 يوليو إلى 11 أغسطس 2006 ، بعنوان الالتزام بالتسليم أو المقاضاة (*aut dedere aut judicare*) .
- 04 ) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ( جنيف ) : استعراض النقل البحري 2001 ، تقرير مقدم من أمانة الاونكتاد ، نيويورك ، ( UNCTAD/RMT/2001 ) ، جنيف 2001 .
- 05 ) – قرار مجلس الأمن رقم 1373 لسنة 2001 ، ( [www.unodc.org/tldb/pdf/res\\_1373\\_ar.pdf](http://www.unodc.org/tldb/pdf/res_1373_ar.pdf) ) ،
- 06 ) - قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة
- أ ) – قرار رقم A/RES/67/78 ، مؤرخ في 18 مارس 2013 .
- ب ) – قرار رقم A/RES/64/71 ، مؤرخ في 12 مارس 2010
- ج ) – قرار رقم A/RES/63/111 ، مؤرخ في 12 فبراير 2009
- د ) – قرار رقم A/RES/45/166 ، مؤرخ في 14 ديسمبر 1990
- 07 ) – تقارير الأمين العام للأمم المتحدة ، موجه لمجلس الأمن للأمم المتحدة ، بشأن ضمان أمن الملاحة البحرية قبالة سواحل الصومال
- أ ) – تقرير رقم S/2009/146 ، مؤرخ في 16 مارس 2009
- ب ) – تقرير رقم S/2009/146 ، مؤرخ في 30 نوفمبر 2009 .
- 08 ) – تقارير الأمين العام للأمم المتحدة ، مقدمة للجمعية العامة للأمم المتحدة ، بشأن المحيطات وقانون البحار
- أ ) – تقرير رقم A/67/79/Add1 ، مؤرخ في 31 أوت 2012
- ب ) – تقرير رقم A/64/818 ، مؤرخ في 17 جوان 2010 .
- ج ) – تقرير رقم (A/65/181) ، مؤرخ في 29 جويلية 2010
- د ) – تقرير رقم (A64/66/Add.1) ، مؤرخ في 25 نوفمبر 2009
- هـ ) – تقرير رقم (A/63/63) ، مؤرخ في 20 مارس 2008
- و ) تقرير رقم (A/58/65/Add1) ، مؤرخ في 29 أوت 2003
- ز ) – تقرير رقم (A/56/154) ، مؤرخ في 02 جويلية سنة 2001
- ح ) – تقرير رقم (A55/61) ، مؤرخ في 20 مارس 2000



09 ) – الأمين التنفيذي للفرق العامل المفتوح العضوية المخصص للمناطق المحمية ؛ وثيقة تحت رقم (UNEP/CBD/WG-PA/1/1) ، تحت عنوان : خيارات التعاون من أجل إنشاء مناطق محمية في المناطق البحرية الخارجة عن حدود الولاية الوطنية ، صادرة في 20 أبريل 2005 .

( \* ) – مكتب العمل الدولي

01 ) – مؤتمر العمل الدولي ، الدورة رقم 307 ؛ تنفيذ برنامج عمل منظمة العمل الدولية للفترة 2008 – 2009 ، تقرير رقم : *ILC99-I(A)- [2010-03-10].Ar.doc* ، الطبعة الأولى ، سنة 2010

02 ) – مقترحات بشأن جدول أعمال دورة مؤتمر الدولي الثامنة والتسعين (2009) ، تقرير رقم : *GB297-2-2006-10-0088.Ar.doc* .

03 ) – اعتماد صك لتوحيد معايير العمل البحري ، الدورة 94 (البحرية) لسنة 2006 ، الطبعة الأولى ، وثيقة رقم *ILC94-Report I(A)-2005-10-0145* ، جنيف .

04 ) – مؤتمر العمل الدولي ، الدورة 307 ، تنفيذ برنامج عمل منظمة العمل الدولية ، الفترة الممتدة بين 2008 – 2009 ، تقرير رقم : *ILC99-I(A)- [2010-03-10].Ar.doc* ، الطبعة الأولى ، سنة 2010 .

05 ) – مؤتمر العمل الدولي : الدورة 96 لسنة 2007 ، تعزيز المنشآت المستدامة ، وثيقة رقم : *ILC96-VI-2007-01-0214-Ar.doc* ، الطبعة الأولى ، 2007 .

06 ) – مؤتمر العمل الدولي : الدورة 91 المنعقدة بجنيف سنة 2003 ، وضع نظام أكثر أمنا في تحديد هوية البحارة ، وثيقة رقم : ( *CONFREPVII(1)-9b-7-02.DOC* ) ، التقرير السابع ؛ الطبعة الأولى لسنة 2002 .

( \* ) – هيئات أخرى

01 ) – الأنتربول : القرصنة البحرية ، نشرة إعلامية تحت رقم : *COM/FS/2010-12/DCO-03*

متاحة على الموقع التالي : <http://www.interpol.in>

02 ) – مفوضية المجتمعات الأوروبية : نحو سياسة بحرية متكاملة لتحقيق إدارة أفضل في حوض البحر الأبيض المتوسط ، نشر مكتب النشر التابع للاتحاد الأوروبي ، لكسمبورغ ، سنة 2010 ، تحت رمز : ( ISBN 978-92-79-14364-9 ) ، متاحة على الموقع : <http://ec.europa.eu/Fisheries>

03 ) – الاتحاد الأفريقي :

أ ) ميثاق لومي للأمن والسلامة البحريين والتنمية في إفريقيا ، موقع بتاريخ 2016/10/15 ، وثيقة رقم ( SC17971-64/29/24 ) ، صادرة بتاريخ 2016/09/30 ، أديس أبابا ، أثيوبيا ( متاح على الموقع التالي : [www.sommetlome2016-sideevents.org](http://www.sommetlome2016-sideevents.org) .

ب ) الميثاق الأفريقي للنقل البحري لسنة 1994 ، وثيقة مشار إليها بالرمز ( IE 593 ) ، صادر في جوان 2009 ، أديس أبابا ( أثيوبيا ) ، متاح على موقع الاتحاد : ( [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org) )

ج ) الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 ( AIM ) ، رسالة الكترونية بعثها يوم 16 ديسمبر 2011 السيد ارازموس موانشا نائب رئيس مفوضية الاتحاد الإفريقي لكل موظفي الاتحاد في أديس أبابا وحول العالم وإلى الدول الأعضاء والشركاء ، النسخة رقم 1.0-2012 ، متاحة على الموقع الإلكتروني : [www.au.int/maritime](http://www.au.int/maritime)

د ) قرار رقم ( XIII ) Assembly/AU/Dec.252 ، الدورة 13 لمؤتمر الاتحاد الإفريقي ، مدينة سرت الليبية ، يوليو 2009 .

04 ) – مجموعة البنك الدولي ( IFC ) : إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات ، صادرة عن بتاريخ 30 أبريل 2007 ، متاحة في الموقع التالي : <http://www.ifc.org/ifcext/sustainability.nsf/Content/EnvironmentalGuidelines>

05 ) – الاتحاد الدولي للاتصالات ( ITU ) : وثائق متاحة على الموقع ( [www.itu.org](http://www.itu.org) ) أ ) – قرارات ل ( ITU ) مشار إليها بالرموز التالية : ( ITU-R M.2084 ) ، ( ITU-R M.541-8 ) ، ( ITU-R M.493 ) ، ( R-REC-M.541-8-199710-S-MSW-GMDSS ) ، ( ITU-R-REP-M.2084- ) ، ( 2007-MSW-A-(AIS) ) .

ب ) – مجموعة قرارات مقدمة ل ( ITU ) ، في الجلسة العامة للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية رقم 25 ( B25 ) ، بتاريخ 10 فبراير 2012 ، الوثيقة رقم CMR12/447-A ، مشار إليها في أسفل الوثيقة كالتالي : ( P:\ARA\ITU-R\CONF-R\CMR12\400\447A.docx ) .

## ثامنا : أحكام قضائية للمحكمة العليا الجزائرية

- أ ) — غرفة الجنج والمخالفات ، ملف رقم 438619 ، قرار بتاريخ 2008/10/08 ، مجلة قضائية لسنة 2009 ، العدد الأول ، ص 377 إلى 380 .
- ب ) — الغرفة التجارية والبحرية ؛ ملف رقم 27429 ، قرار بتاريخ 1983/03/30 ، مجلة قضائية لسنة 1989 ، العدد الأول ، ص 42 إلى 44 .
- ج ) — الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 699998 ، قرار بتاريخ 2011/02/03 ، مجلة قضائية لسنة 2012 ، العدد الأول ، ص 268 إلى 270 .

## تاسعا : مواقع إلكترونية إضافية

- وزارة الدفاع الوطني : ( [http://www.mdn.dz/site\\_cfn/index.php?L=ar#undefined](http://www.mdn.dz/site_cfn/index.php?L=ar#undefined) )
- المنظمة الهيدروغرافية الدولية ( [www.iho.shom.fr](http://www.iho.shom.fr) ) .
- وكالة الأنباء الجزائرية : ( <http://www.aps.dz> )
- اتفاقيات مكافحة الإرهاب : متاحة على موقع مكتب الأمم المتحدة المعني بمكافحة المخدرات والجريمة (UNODC) ، ( [http://www.unodc.org/tldb/en/regional\\_instruments.html](http://www.unodc.org/tldb/en/regional_instruments.html) )
- معلومات بشأن الميثاق الأمن والسلامة والتنمية في إفريقيا لسنة 2016 : ( <http://autogo.tg/que-> )
- <http://www.rfi.fr/afrique/20161015-lome-union-africaine> ، و [contient-la-charte-de-lome/](http://www.rfi.fr/afrique/20161015-lome-union-africaine)
- الموسوعة الحرة العالمية : ( <https://ar.wikipedia.org/wiki> )
- موقع الإرهاب البحري : ( <http://www.maritimeterrorism.com/definitions/> )
- منتديات الهندسة البحرية :
- ( <http://www.alhandasa.net/forum/showthread.php?t=209241#ixzz1fnDKZEou> )
- برامج أوروبتوسطية للتعاون البيئي ( سافميد ، أوروميد ) : [www.safemedproject.org](http://www.safemedproject.org)
- <http://www.euromedcp.eu/index.php>

الصفحة	العنوان
	آيتين 63 ، 64 من سورة الأنعام
	إهداء
	شكر و عرفان
	قائمة معاني المختصرات المستعملة .....
01	مقدمة .....
08	<u>الباب الأول</u> : صعوبة تحديد الإطار القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين .....
10	<u>الفصل الأول</u> : تأصيل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين .....
11	<u>المبحث الأول</u> : تشكل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين .....
11	<u>المطلب الأول</u> : مسار النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين.....
11	<u>الفرع الأول</u> : اقتران قواعد الأمن والسلامة البحريين بالنشاط البحري .....
14	<u>الفرع الثاني</u> : الدور التأسيسي لحادثة التيتانيك .....
14	أولا : وقائع الحادثة .....
15	ثانيا : التأشير لبداية توحيد أحكام سلامة الأرواح في البحار .....
_____	<u>الفرع الثالث</u> : مساهمة حوادث التلوث البحري بالمحروقات في تحديد الإطار القانوني .....
17	أولا : نماذج لحوادث كبرى .....
17	01 – جنوح الناقله الليبيرية توري كانيون (Torry Canyon) .....
18	02 – حادثة أموكو كاديز (Amoco Cadiz) .....
18	03 – حادثة الناقله اكسون فالديز (Exxon Faldez) .....
18	04 – حادثة الناقله إريكا (Erika) .....

18	05 – حادثة السفينة بريستيغ ( <i>Prestige</i> ) .....
18	ثانيا : التلوث البحري بالمحروقات كمحفز تشريعي .....
21	الفرع الرابع: ضعف التأثير التشريعي للحوادث البحرية بإفريقيا .....
21	أولا : حادثة العبارة " السلام 98 " .....
23	ثانيا : السفينة جولا ( التيتانيك الإفريقي ) .....
25	الفرع الخامس: تغيير الجريمة البحرية لمسار قواعد الأمن والسلامة البحريين ....
26	أولا : قضايا اختطاف السفن .....
26	01 – قضية السفينة سانتا ماريا ( <i>Santa Maria</i> ) .....
26	02 – قضية السفينة أنزوتيني ( <i>Anzoategui</i> ) .....
26	03 – قضية السفينة أشيل لورو ( <i>Achille lauro</i> ) .....
27	04 – قضية السفينة سيتي أوف بروس ( <i>City of Poros</i> ) .....
27	05 – قضية المدمرة كول ( <i>USS Cole</i> ) .....
27	06 – قضية ناقلة النفط ليمبورغ ( <i>Limburg</i> ) .....
28	ثانيا : أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 .....
29	<u>المطلب الثاني</u> : اختلاف وتداخل الدلالة والعلاقة .....
29	الفرع الأول : تعريف الأمن والسلامة البحريين .....
30	أولا : التعريف اللغوي .....
30	01 – الأمن لغة .....
31	02 – السلامة لغة .....
32	ثانيا : التعريف القانوني .....
32	01 – النشأة السياسية لمصطلح الأمن البحري .....
34	02 – النشأة القضائية لمصطلح السلامة البحرية .....
36	03 – انعدام تعريف للأمن والسلامة البحريين في التشريع الداخلي

38	الفرع الثاني : العلاقة بين الأمن البحري والسلامة البحرية .....
38	أولا : تباين الترجمة القانونية لمصطلحي الأمن والسلامة البحريين .....
38	01 – المدلول الفرنسي والإنجليزي للمصطلحين .....
39	02 – غموض موقف التشريع الجزائري .....
40	ثانيا : دمج اتفاقية ( SOLAS ) بين السلامة البحرية والأمن البحري .....
41	01 – ISPS الوجه الأمني ل(SOLAS/74) المعدلة .....
41	02 – أسباب إدراج ISPS ضمن (SOLAS/74) المعدلة .....
42	الفرع الثالث : المغايرة والتشابه بين السلامة البحرية والأمن البحري .....
43	أولا : إمكانية التمييز الشكلي .....
44	ثانيا : تزامن وتداخل قواعد السلامة والأمن البحريين .....
46	الفرع الرابع : التوجه نحو إلزامية قواعد الأمن والسلامة البحريين .....
48	<u>المبحث الثاني</u> : توسع نطاق اهتمامات النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين .....
48	<u>المطلب الأول</u> : الجريمة البحرية كأخطر تحديات السلامة والأمن البحريين .....
49	الفرع الأول : الإرهاب البحري ؛ الجريمة البحرية المعقدة .....
49	أولا : ضرورة تعريف الإرهاب البحري .....
49	01 – انعدام تعريف للإرهاب البحري .....
52	02 – صمت المشرع الجزائري .....
	ثانيا : مدى اعتبار اتفاقية ( SUA/88/2005 ) كنموذج قانوني لمكافحة الإرهاب
54	البحري .....
	01 – موائمة الفعل غير المشروع الماس بسلامة الملاحة البحري للفعل
54	الإرهابي .....
56	02 – النطاق الممتد لسريان الاتفاقية .....
57	الفرع الثاني : تعدد أنماط الإرهاب البحري .....
57	أولا : توصيف جريمة الإرهاب البحري في اتفاقية (SUA/88/2005) .....

58	01 – الاقتراف الشخصي للجرم أو التهديد بارتكابه .....
59	02 – اشتراط عدم مشروعية الفعل وتوفر القصد الجنائي .....
60	03 – تجريم فعل مساعدة الجاني على الإفلات من العقاب .....
60	04 – شمول التجريم للأعمال التحضيرية والجريمة غير المحققة .....
61	ثانيا : صور الإرهاب البحري في بروتوكول المنصات الثابتة لسنة 1988..
61	01 – الاعتداء الفعلي .....
62	02 – الاعتداء الحكمي .....
62	الفرع الثالث : اختطاف السفن ؛ الوجه الجديد للقرصنة البحرية .....
63	أولا : استقلال القرصنة بإطارها القانوني .....
64	ثانيا : العلاقة التوظيفية بين القرصنة والإرهاب البحري .....
66	ثالثا : أي موقف للمشرع ؛ مادة يتيمة .....
67	الفرع الرابع : التهريب البحري للمخدرات والمؤثرات العقلية .....
67	أولا : اتفاقية فيينا (1988) كخلاصة للقواعد الموحدة .....
70	ثانيا : انعدم مصطلح " مخدرات " في القانون البحري .....
72	الفرع الخامس : الجرائم البحرية المنظمة .....
72	أولا : التفات اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة للإجرام البحري .....
72	01 – التسليم البحري المراقب كنموذج تحقيق لكشف الإجرام .....
73	02 – جريمة الاتجار بالبشر .....
74	ثانيا : الهجرة غير الشرعية .....
75	01 – التهريب البحري للمهاجرين .....
76	02 – تمييز المشرع بين جريمة تهريب المهاجرين وجريمة الإبحار خفية ....
77	<u>المطلب الثاني: أبعاد منظومة الأمن والسلامة البحريين</u> .....
77	الفرع الأول : البعد البيئي .....
78	أولا : أصالة الالتزام البيئي لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار.....
78	01 – الالتزام البيئي كأساس للسلامة البحرية .....

79	02 – انسحاب الالتزام البيئي لقواعد الأمن البحري .....
	ثانيا : تضمين المشرع للالتزام البيئي في قواعد سلامة الأرواح في
80	البحار .....
80	01 – التنسيق على المستوى الأوروبي والمغاربي كنموذج .....
81	02 – على المستوى الداخلي .....
82	الفرع الثاني : البعد الاقتصادي .....
82	أولا : اهتمام قواعد الأمن والسلامة البحريين بحماية الموارد البحرية
83	01 – بعض مظاهر البعد الاقتصادي لقواعد الأمن والسلامة البحريين
84	02 – التوفيق بين المصالح الاقتصادية المختلفة .....
85	ثانيا : منظور التشريع الجزائري .....
87	الفرع الثالث : البعد السياسي .....
87	أولا : مكانة قواعد الأمن والسلامة البحريين في النظام الدولي الحالي
87	01 – الأمن والسلامة البحريين كجزء من الأمن والسلم الدوليين ....
88	02 – أثر النظام الدولي الجديد على قواعد الأمن والسلامة البحريين
89	ثانيا : الاستغلال السياسي لأحكام الأمن والسلامة البحريين .....
89	01 – تحكم المصالح الفردية للدول .....
90	02 – المشرع بين الانقياد والمشاركة .....
90	الفرع الرابع : البعد الإنساني والاجتماعي .....
91	أولا : الحقوق الاجتماعية والإنسانية لعمال البحر .....
91	01 – الاهتمام المبكر بحقوق البحارة .....
92	02 – اتفاقية (MLC/2006) ؛ ميثاق حقوق البحارة .....
95	ثانيا : مدى التوفيق بين المطالب الأمنية والمطالب الاجتماعية والإنسانية
95	01 – عدم تناسب الحلول الأمنية مع مبادئ التعامل الإنساني .....
96	02 – مدونة ISPS وحقوق الإنسان .....



98	..... <u>الفصل الثاني: الإطار التوحيدي والمؤسساتي للأمن والسلامة البحريين</u>
99	..... <u>المبحث الأول : جهود التوحيد الدولي لقواعد الأمن والسلامة البحريين</u>
99	..... <u>المطلب الأول : أشكال التوحيد الدولي لأحكام الأمن والسلامة البحريين</u>
99	..... الفرع الأول : الجهود الشاملة
102	..... الفرع الثاني : الجهود الإقليمية
104	..... الفرع الثالث : الجهود الثنائية
106	..... الفرع الرابع : مذكرات التفاهم الاختيارية ( <i>les Mémoires</i> )
106	..... أولاً : مذكرات التفاهم كإطار للتعاون بين الإدارات البحرية
108	..... ثانياً : أثر تعدد مذكرات التفاهم على الجهود التوحيدية
109	..... الفرع الخامس : التشريعات الداخلية كطرف مساهم في الجهود التوحيدية ...
112	..... <u>المطلب الثاني : الاتفاقيات المنشئة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين</u>
112	..... الفرع الأول : الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار ( <i>SOLAS/74</i> )
—	..... الفرع الثاني : الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن
117	..... ( <i>MARPOL73/78</i> )
120	..... الفرع الثالث : الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وضباط النوبة ( <i>STCW/78</i> )
125	..... الفرع الرابع : اتفاقيتي خطوط التحميل وحمولة السفن
125	..... أولاً : اتفاقية خطوط التحميل لسنة 1966 ( <i>LL66</i> )
127	..... ثانياً : اتفاقية قياس الحمولة لسنة 1969 ( <i>TONNAGE69</i> )
129	..... الفرع الخامس : اتفاقية أحكام منع التصادم في البحار 1972 ( <i>COLREG72</i> )
130	..... <u>المطلب الثالث : التضامن الدولي بتحقيق الأمن والسلامة البحريين</u>
130	..... الفرع الأول : النزعة الأخلاقية للالتزام بتحقيق الأمن والسلامة البحريين
131	..... أولاً : حماية الأرواح البشرية في البحار
132	..... ثانياً : حماية البيئة البحرية من التلوث
134	..... الفرع الثاني : تسليم مرتكبي الجرائم البحرية
137	..... الفرع الثالث : التعاون القضائي

140	..... الفرع الرابع : الالتزام الطبيعي بالمساعدة الإجرائية
143	..... الفرع الخامس : التعاون العسكري
—	
146	..... <u>المبحث الثاني</u> : انخراط المؤسسات الدولية في الجهود التوحيدية
146	..... <u>المطلب الأول</u> : المنظمة البحرية الدولية ( OMI )
147	..... الفرع الأول : تأسيس المنظمة البحرية الدولية
149	..... الفرع الثاني : العلاقات التعاونية للمنظمة
151	..... الفرع الثالث : مدى مساهمة المنظمة في تحقيق الأمن والسلامة البحريين
154	..... <u>المطلب الثاني</u> : التنظيم الدولي الحكومي
154	..... الفرع الأول : الأمم المتحدة ( UN )
157	..... الفرع الثاني : منظمة العمل الدولية ( OIT )
159	..... الفرع الثالث : النموذج الأوربي والإفريقي كمساهمة دولية إقليمية
159	..... أولا : الوكالة الأوربية للسلامة البحرية ( AESM ) أو ( EMSA )
163	..... ثانيا : الاتحاد الإفريقي
167	..... الفرع الرابع : منظمات دولية تقنية وفنية معززة لجهود التوحيد
172	..... <u>المطلب الثالث</u> : التنظيمات والتكتلات غير الحكومية
172	..... الفرع الأول : الوضع الاستشاري للمنظمات غير الحكومية
173	..... الفرع الثاني : هيئات التصنيف
175	..... الفرع الثالث : الاتحادات النقابية للمستخدمين البحريين
178	..... الفرع الرابع : مؤسسات التأمين
181	..... الفرع الخامس : تنظيمات خاصة أخرى
—	
183	..... <u>الباب الثاني</u> : الالتزامات الأساسية للنظام القانوني للسلامة والأمن البحريين
185	..... <u>الفصل الأول</u> : الالتزام الأصلي ( التقليدي ) للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

186	..... <u>المبحث الأول: الملاحة الآمنة في محيط نظيف</u>
186	..... <u>المطلب الأول: الالتزام برفع مستويات السلامة البحرية ومكافحة التلوث</u>
186	..... الفرع الأول : نطاق تطبيق قواعد سلامة الأرواح في البحار
186	..... أولا : بالنسبة للقانون الدولي
188	..... ثانيا : بالنسبة للقانون الداخلي
191	..... الفرع الثاني : اهتمامات التعديلات الأخيرة لاتفاقيات سلامة الأرواح في البحار
192	..... أولا — تحسين بناء وتجهيز السفن
192	..... ثانيا : مكافحة الكوارث والحوادث البحرية
193	..... ثالثا : مجالات الإتصال وقياسات التوازن والحمولة
194	..... رابعا : مجال حماية البيئة البحرية
195	..... خامسا : تأهيل وتدريب العنصر البشري والشهادات البحرية
195	..... سادسا : تعزيز الأمن البحري
196	..... الفرع الثالث : نفاذ تعديلات اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار
—	..... الفرع الرابع : مدى مواكبة المشرع الوطني لتعديلات اتفاقيات سلامة الأرواح في
199	..... البحار
200	..... <u>المطلب الثاني: دور الموانئ في تحقيق السلامة البحرية وحماية البيئة</u>
200	..... الفرع الأول : السلطة المينائية بين موقف التاجر و/أو الموظف
203	..... الفرع الثاني : العبور والتوقف داخل الموانئ
204	..... أولا : الدخول إلى المنشآت المينائية
204	..... ثانيا : عبور ومكوث الأشخاص والبضائع والآليات
205	..... ثالثا : الحركة الملاحية للسفن
207	..... الفرع الثالث : سلامة الأنشطة والخدمات المينائية
208	..... أولا : سلامة مهام شحن السفن وتفريغها
208	..... ثانيا : احترام قواعد إيداع وتستيف وسحب البضائع
208	..... ثالثا : التعامل مع المواد الخطرة و/ أو المعدية

210	رابعاً : أمن الخدمات المقدمة للسفن .....
211	خامساً : تنظيم الأعمال الحرفية والرياضية .....
211	الفرع الرابع : حماية المحيط المينائي من التلوث .....
213	الفرع الخامس : الوقاية من الكوارث ومكافحتها على مستوى الموانئ .....
214	<u>المبحث الثاني: المتطلبات التقنية والفنية لسلامة الأرواح في البحار</u> .....
215	<u>المطلب الأول: الاشتراطات المتعلقة بتصميم السفن وتجهيزها</u> .....
216	الفرع الأول : إلزامية المتطلبات التقنية لسلامة الأرواح في البحار.....
218	الفرع الثاني : الدور الاسترشادي للمدونات البحرية .....
221	الفرع الثالث : الهيكل والتقسيمات الفرعية والمعدات .....
222	الفرع الرابع : تركيبات الآلات والتجهيزات الإلكترونية والكهربائية .....
224	الفرع الخامس : لوائح السفينة ووسائل الطوارئ .....
227	<u>المطلب الثاني: الاشتراطات المتعلقة بتوازن وحمولة السفينة</u> .....
227	الفرع الأول : أهمية ضبط حمولة السفينة وخطوط الشحن .....
228	أولاً : الحمولات التي تقاس بالوزن .....
228	01 – الإزاحة الكاملة .....
228	02 – الإزاحة الخفيفة .....
228	03 – الحمولة الوزنية .....
228	ثانياً : الحمولات التي تقاس بالحجم .....
228	01 – حمولة تحت السطح .....
228	02 – الحمولة الكلية .....
229	03 – الحمولة الصافية .....
229	الفرع الثاني : علامة بليمسول ( Plimsoll ) وخطوط ومناطق التحميل .....
232	الفرع الثالث : ترتيبات الاتزان الآمن وخطوط التحميل .....
234	الفرع الرابع : حسابات الاتزان وخطوط التحميل .....
235	أولاً: حساب عائم السفينة .....

237	..... ثانيا : حساب حمولة السفينة
239	..... <u>المطلب الثالث</u> : الاشتراطات المتعلقة باستخدام وصحة العنصر البشري
239	..... الفرع الأول : احترام مبدأ التأهيل النوعي للمستخدمين البحريين
244	..... الفرع الثاني : احترام مبدأ الكفاية العددية من عمال البحر
244	..... أولا : على المستوى الدولي
245	..... ثانيا : على المستوى الوطني
247	..... الفرع الثالث : المتطلبات الصحية
247	..... أولا : المتطلبات المتعلقة بالصحة العامة
247	..... 01 – المحافظة على سكينه وسلامة لمتواجدين بالسفن والموانئ
248	..... 02 – سلامة المحيط من الأمراض
250	..... ثانيا : المتطلبات المتعلقة بالصحة الخاصة
250	..... 01 – صحة العامل البحري
251	..... 02 – استفادة عمال البحر وعائلاتهم من المزايا الصحية
252	..... 03 – مشاركة تنفيذ الالتزامات الصحية
252	..... الفرع الرابع : التزامات العمل البحري المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار
255	..... <u>المطلب الرابع</u> : شهادات تأهيل المستخدمين وسلامة السفن
255	..... الفرع الأول : شهادات التأهيل البحري
255	..... أولا : في اتفاقية ( STCW )
257	..... ثانيا : في التشريع الداخلي
261	..... الفرع الثاني : وثائق وشهادات سلامة السفن في التشريع الدولي
261	..... أولا : الشهادات والوثائق المطلوبة لجميع أنواع السفن
262	..... ثانيا : الشهادات المطلوب إضافتها من بعض أنواع السفن
264	..... ثالثا : شهادات ووثائق أخرى غير إلزامية
	..... الفرع الثالث : وثائق وشهادات السلامة البحرية المفترضة على السفن في
265	..... التشريع الداخلي
266	..... أولا: شهادات السلامة طبقا للفصل الثالث من الباب الأول قانون بحري ....

267	..... ثانيا : حالات الإعفاء من شهادات ووثائق السلامة البحرية
268	..... الفرع الرابع : آجال صلاحية شهادات ووثائق السفن
269	..... <u>الفصل الثاني</u> : المقاربة المستحدثة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين
271	..... <u>المبحث الأول</u> : ترسيم الإلتزام الأمني في متطلبات سلامة الأرواح في البحار
271	..... <u>المطلب الأول</u> : إدماج ( Code ISPS ) ضمن الإطار الداخلي
272	..... الفرع الأول : المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي
272	..... أولا : التعريف بأهم المصطلحات المستعملة في مدونة ISPS
274	..... ثانيا : وزارة النقل كسلطة وصية عن تنظيم وتنسيق المخطط الوطني
275	..... ثالثا : مؤسسات النقل البحري والمؤسسات المينائية كجهات تنفيذ
275	..... الفرع الثاني : العلاقة الأمنية مع الأطراف الدولية
276	..... أولا : تعيين جهة الاتصال الوحيدة
276	..... ثانيا : السلطات المختصة بمتابعة تنفيذ متطلبات أمن السفن والموانئ
277	..... ثالثا : السلطة الوطنية المختصة باستقبال نداءات أمن السفينة
277	..... الفرع الثالث : الهيئات المركزية للأمن البحري والمينائي
278	..... أولا : اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي
279	..... ثانيا : المركز العملي للأمن والسلامة البحريين
280	..... الفرع الرابع : الهيئات المحلية للأمن البحري والمينائي
280	..... أولا : اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي
281	..... ثانيا : المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة
282	..... الفرع الخامس : مكتب أمن الميناء ومكتب أمن الشركة
282	..... أولا : تنظيم مكتب أمن الميناء ومكتب أمن الشركة
283	..... ثانيا : سير مهام مكتب أمن الشركة ومكتب أمن الميناء
284	..... <u>المطلب الثاني</u> : الضبطية البحرية في التشريع الجزائري مقارنا
284	..... الفرع الأول : مراحل تأسيس الضبطية البحرية
285	..... أولا : مرحلة الاندماج في الضبط العام

286	..... ثانيا : مرحلة تخصص الضبطية البحرية
288	..... الفرع الثاني : تعيين السلطات المؤهلة لممارسة الضبطية البحرية
289	..... أولا : بالنسبة للضبط القضائي
290	..... ثانيا : بالنسبة للضبط الإداري
	..... الفرع الثالث : احتكار المصلحة الوطنية لحراس السواحل لمعظم وظائف
292	..... الضبطية البحرية
292	..... أولا : تمثيل القوة العمومية وتقديم الخدمة العامة
292	..... 01 – امتداد نطاق النشاط للجانب البري من الساحل
294	..... 02 – المهام المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين
296	..... ثانيا : معاينة الجرائم والتحقيق في الحوادث
296	..... 01 – معاينة الجرائم البحرية
297	..... 02 – المتصرف في الشؤون البحرية
	..... الفرع الرابع : الضبطية البحرية الخارجة عن اختصاص المصلحة الوطنية
297	..... لحراسة السواحل
298	..... أولا : ضباط وحراس الموانئ
299	..... ثانيا : ربان السفينة أو من ينوبه
300	..... ثالثا : الأمن الوطني
300	..... رابعا : ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع الساري
303	..... الفرع الخامس : الشرطة البحرية في النظامين الفرنسي والأمريكي
303	..... أولا : الشرطة البحرية في النظام الفرنسي
306	..... ثانيا : الشرطة البحرية في التشريع الأمريكي
	.....
308	..... <u>المبحث الثاني</u> : عوامل تعزيز قواعد الأمن والسلامة البحريين
308	..... <u>المطلب الأول</u> : دعم صلاحيات الدولة في الرقابة على سلامة الملاحة البحرية ...
309	..... الفرع الأول : رقابة دولة العلم
309	..... أولا : أنواع المعاينات

309	1 – المعاينة الأولية و/أو معاينة الوضع في الخدمة .....
310	2 – التفتيش الدوري والتفتيش السنوي .....
310	3 – معاينات أخرى .....
311	ثانيا : كفاءات التفتيش البحري .....
312	الفرع الثاني : إسناد رقابة دولة العلم برقابة دولة الميناء (PSC) .....
315	الفرع الثالث : مذكرة تفاهم البحر المتوسط كنموذج لنظام (PSC) .....
316	أولا : نطاق تطبيق المذكرة ومتابعة تنفيذها .....
317	ثانيا : التزامات الأطراف بمهام تفتيش السفن .....
319	الفرع الرابع : لجان التفتيش البحري .....
320	أولا : اللجنة المركزية للتفتيش البحري .....
321	ثانيا : اللجان المحلية للتفتيش البحري .....
	الفرع الخامس : نظام تدقيق الدول الأعضاء بالمنظمة البحرية الدولية
322	..... (Audit Schème)
325	<u>المطلب الثاني</u> : امتداد الاختصاص القضائي في الجرائم البحرية .....
325	الفرع الأول : مبدأ إقليمية الاختصاص القضائي .....
326	أولا : تعيين الإقليم البحري محل الاختصاص الإقليمي .....
328	ثانيا : مبدأ علم السفينة كامتداد للاختصاص الإقليمي .....
330	الفرع الثاني : مبدأ إما التسليم وإما المحاكمة .....
333	الفرع الثالث : الاختصاص العالمي الشامل .....
334	أولا : الإجماع على الاختصاص العالمي في القرصنة البحرية .....
336	ثانيا : تضييق الاختصاص العالمي الشامل لمبدأ حرية الملاحة .....
338	الفرع الرابع : القيود الواردة على ولاية الاختصاص القضائي العالمي .....
	الفرع الخامس : الأقطاب الجزائرية المتخصصة كموقف داخلي لممارسة
340	الاختصاص العالمي .....
340	أولا : إمكانية دولية اختصاص الأقطاب الجزائرية .....
342	ثانيا : توسيع العمل بقاعدة لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص .....



343	المطلب الثالث : <u>عولمة منظومة الأمن والسلامة البحريين</u> .....
344	الفرع الأول : الرسائل الإلكترونية ؛ أسس جديدة للتسهيلات البحرية .....
347	الفرع الثاني : تحديث أنظمة الاتصالات البحرية ونقاط العبور.....
348	أولا : النظام العالمي للاستغاثة البحرية (GMDSS) أو (SMDSM) .....
349	ثانيا : نظام التتبع الآلي للسفن (AIS) .....
350	ثالثا : النظم المتكاملة لرقابة نقاط العبور .....
351	الفرع الثالث : الأثر الاقتصادي لأحكام الأمن والسلامة البحريين .....
353	الفرع الرابع : المواجهة بين مبدأي الموافقة الضمنية وسيادة الدولة .....
355	الخاتمة .....
369	قائمة الملحقات ( 05 مرفقات ) .....
370	قائمة المصادر والمراجع : .....
395	الفهرس : .....
	ملخص ( بالعربية والفرنسية والإنجليزية ) + كلمات مفتاحية ..... على ظهر الرسالة

## النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

**ملخص :** أدت الحوادث والتهديدات التي تتعرض لها الملاحة البحرية إلى تشكيل صرح قانوني متميز على مستويات دولية ؛ إقليمية ووطنية ، يعرف ب " النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين " ، وقد أسس وطور أحكام الأمان على متن السفن ومكافحة التلوث البحري وتحسين ظروف العمل البحري ، غير أن مخاطر الأفعال الإجرامية المرتكبة في البحر وجهت الاهتمام نحو الوقاية منها والتصدي لها ، ومن ثم ظهر مصطلح الأمن البحري ( *La sûreté maritime* ) والذي تداخل مع مصطلح السلامة البحرية ، وهو ما يستدعي ضبط الصياغة القانونية للمصطلحين ، وكذا تحديد صلاحيات الدول فيما يتعلق بالأمن والسلامة البحريين

**Résumé :** *Les accidents et menaces auxquels est exposée la navigation maritime ont été à l'origine de la mise en place d'un corpus juridique spécifique -- et ce, au niveau international, régional et national -- connu comme étant le système juridique de la sécurité et la sûreté maritime. Ce système s'est développé en vue d'améliorer la sécurité à bord des navires, de prévenir la pollution maritime et de promouvoir les conditions de travail des marins. L'attention a été attirée ensuite par la criminalité en mer sous toutes ses formes et de nouvelles dispositions ont été prises afin de la prévenir et de la combattre. C'est ainsi qu'est apparu un autre concept celui de la sûreté ayant un autre objet que celui de la sécurité mais le rejoignant dans sa finalité, à tel point qu'une définition précise de termes utilisés s'est avérée nécessaire. Ces concepts ont été étayés par les instruments internationaux d'autant plus que les prérogatives des Etats en matière de sécurité et de sûreté se sont élargies.*

**Summary :** *Accidents and threats to which is confronted maritime navigation are at the origin of de the establishment of a specific legal corpus known as safety and security legal status. This legal corpus has been developed in order to improver safety on and of ships, to prevent maritime pollution and promote seafarers working conditions. Criminal acts at sea, whatever figure it takes, have been recently pointed out and new dispositions taken to prevent their occurrence or fight them when they occurred . Security is the term used for these dispositions. Though security and safety differ as their object, they meet as their finality. However it is necessary to circle different concepts to give them a precise contain to make possible the enforcement of these legal new dispositions specially since states prerogatives have ben extended in the area of maritime safety and security.*

**كلمات مفتاحية ( Mots clés / Key Word ) :** السلامة والأمن البحريين ، اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار ، القانون البحري الجزائري ، جريمة بحرية ، *safety , security , sécurité / sûreté maritime* ، *SOLAS/74 , MARPOL73/78 , STCW, MLC/2006 , SUA/88/2005 , ISPS , ISM , (les Mémoires)* ، رقابة دولة الميناء ( *PSC* ) ، الموافقة الضمنية ( *l'amendement tacite* ) .