

مقدمة

الامن بمفهومه الواسع يمثل اهم المرتكزات التي تقوم عليها الدول بحيث اصبح يشمل جميع مجالات الحياة بما يضمن السلامة و الإستقرارو النمو و التطور. إذ تعتبر المصلحة العليا و الاولى للدول، و بإتساع مفهوم الأمن يتسع تبعاً لذلك قدر التنظيم الأمني بما يستلزمه ذلك من ذلك من تخاد العديد من القرارات الحاسمة بصورة تستوجب تنظيمها ووضع الضوابط المرشدة لها. و بالتالي أي إجراء أو تدبير غير قانوني و غير مشروع يمسها من شأنه أن يؤثر على سلامتها و أمنها و يعتبر النقل البحري من المجالات الحساسة و المساحات الخصبة للاعمال غيرالمشروعة التي باتت تهدد من أمن الموانئ و السفن و البيئة البحرية كثيرة و متعددة و يجب وضع موازنة بين مفاهيم السلامة الواجبة و الامن لدراسة مخاطر البحرمن زوايا مختلفة. و بحدیثنا عن النقل البحري نتحدث عن أهم وسيلة لنقل التجارة الدولية و المبادلات الخارجية السفينة و بالتالي هما وجهان لعملة واحدة و حتى تضمن تطورها و إزدهارها . يجب العمل على توفير أمن و سلامة السفن و الموانئ

فأهمية السلامة و الأمن بالمجال البحري كانت شغل المهتمين و العاملين بهذا القطاع الحيوي و على رأسهم المنظمة البحرية IMO و التي أنشأت سنة 1948 و كان هدفها حماية الملاحة البحرية و النقل البحري، إذ تعتبر الجهة المنوط بها وضع معايير السلامة و الأمن البحريين و حماية البيئة ، بإنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري الدولي.

: معايير الأمن و السلامة و الموانئ البحرية

في سياق الدراسة يجب الوقوف على فهم المصطلحات و تعريف كل من السلامة و الأمن البحري.

: - الأمن البحري 1

يرتكز مفهوم الأمن البحري على ضرورة تعزيز التنمية الإقتصادية المستدامة و التي تنعكس على إزدهار و استمرارية الأنشطة الاقتصادية المشروعة بعيدا عن التهديدات أو الخسائر الناجمة عن الأعمال غير المشروعة. والحفاظ بالتالي على الهيئة البحرية و ضمان بيئة عمل جيدة و امنة. فهو مجموعة من الإجراءات التي يجب احترامها و تطبيقاتها على مستوى الموانئ و السفن حماية للأشخاص على متنها و البضائع

: مفهوم الأمن

¹. هو الإيمان و الأمانة و الطمأنينة و السلم و هو ضد الخوف: الأمن لغة

هو حالة شعورية من الرضى النفسي الناشئ عن سيادة الحق و القانون و ضمان : **إصطلاحا** حقوق الفرد في المجتمع و حرية التفكير و التغيير و حفظ الكرامة و الإنسانية و التساوي في الحقوق و الفرص على مستوى المنشآت

: مفهوم السلامة

. هي العافية و السلامة ز النجاة من المخاطر: لغة

توفير الوقاية للأشياء من خطر محدد، و هي المحافظة على الأرواح و الممتلكات و : **اصطلاحا** البيئة بإتخاذ الإحتياطات الوقائية لمنع الحوادث بإتباع برامج وقائية

²¹مما تعني توفير بيئة آمنة للمتواجدين بها و إزالة الأسباب المباشرة للحوادث و المخاطر

: إجراءات الأمن و السلامة البحرية

أينما توجد الرحلة البحرية توجد معها الأخطار و على إختلافها و لهذا سارعت المنظمات الدولية بسن قوانين و إتفاقيات و يتمحور أهمها في تحديد المعايير و الأساليب الموحدة و التي تتماشى مع جسامة الخطر البحري، الذي مس و لا يزال المنشآت المينائية و كذا السفن التي تتسبب في هلاك الارواح و الممتلكات

: إجراءات السلامة و الأمن على متن السفن

إن أهمية النقل البحري في التجارة الدولية يستوجب توافر عناصر لا بد أن تجتمع حتى، يتحقق الغرض منه و هو الإبحار بسلام و إيصال البضائع او الركاب إلى الأماكن المطلوبة

¹¹ ص 151.مجلة المسلح جبران مسعود الرائد.معجم الفبائي في اللغة و الإعلام

²خضر عباس.مفهوم الأمن و الحماية و السلامة.مقال على الموقع الإلكتروني <http://DRABBASS.WORDPRESS.COM/2011/24/209>

ولذلك لابد ان تكون وسيلة النقل المتاحة هي السفينة سليمة وصالحة للإبحار و ان يكون الطاقم القائم على ذلك يتمتع بالكفاءة المطلوبة لذلك، بإتباع و تطبيق تعليمات و قواعد تنمي نشاطها و ممارستها. ولكن و رغم ذلك فلا تزال السفن مهددة بالإخطار في معظم الأحيان و التي تتمثل في الحوادث البحرية و من أهمها التصادم البحري و غيره

1. المبحث الأول : تدابير سلامة و أمن السفن :

من اجل تحقيق السلامة و الأمن للسفن و توفير المناخ المناسب و الآمن لحجم التجارة المنقولة غير البحر بالسفن التجارية و الناقلات لابد من تباع الخطط و القرارات المعدة من طرف المنظمة الدولية البحرية و ما اقرته من إتفاقيات و قرارات و من أهم الإتفاقيات الخاصة بالسلامة إتفاقية Solas لسلامة الأرواح في البحر و التعديلات التي أدخلت عليها كإعتماد قانن الإدارة الدولية لسلامة البحرية ISM سنة 1994 و إتفاقية فال FAL لتسهيل حركة الملاحية الدولية 1965 و إتفاقية ماربول 1973-1978 الخاصة بالتلوث ، فالسلانة تسعى لمنع وجود أسباب الحوادث و الأخطار و الحيلولة دون وقوعها، و إذا ما وقعت يكون الإستعداد لمواجهةها و تقليل الخسائر التي تنجر عنها موجودا. ويكون ذلك بإتباع القواعد و التدابير التالية:

الفرع الأول : توفير السلامة أثناء مزاولة السفن لنشاطها و توفير نية عمل سلمية :

من ابرز الهيئات التي إهتمت بالسفن و سلامتها هيئة Class.NK و التي ساهمت في وضع قوانين و قواعد تضمن سلامتها و سلامة أطقمها ، و تقدم هذه الهيئة خدمات المراجعة و التسجيل في أنظمة ادارة الجودة والسلامة، و اعترف بها بعد ذلك كهيئة تصنيف السفن 1934.

1/تحديد شروط السلامة :

- تعريف السفينة و أهم أنواعها :

أولا : صلاحية السفينة للملاحة البحرية :

يتوقف نجاح الرحلة البحرية و تحقيق هدفها على الوسيلة المستخدمة في النقل و التي يجب أن تكون سليمة وصالحة لخوض الرحلة البحرية بامان . من خلال إحترام المواصفات و المقاييس الدولية بتوافر السفينة على القدرة الذاتية للسير في مواجهة مخاطر الرحلات البحرية بوسائلها الخاصة من خلال :التأكد من سلامة البدن و المعدات و الآلات المتمثلة فيالماكنات الأساسية و أجهزة التوجيه و معدات السلامة و الإنقاذو معدات الحريق.و كذا تزويدها بالوقود و المياه العذبة و الشهادات اللازمة لسيورها،و يكون ذلك من خلال إتباع ما أوضحته

المنظمة الدولية البحرية و معايير السلامة المعتمدة و المقررة من طرف لجنة السلامة البحرية على أن تواكب هذه المعايير و التعديلات كل التطورات التكنولوجية.

ثانيا: الطاقم : لضمان السير الآمن و السليم للسفينة لابد من اعتماد و تواجد عنصر بشري يقودها على قدر مرتفع من الكفاءة و الخبرة و الجدية و تحمل هذه المسؤولية الكبيرة لحماية هذه المهمة انظر المادة 401-4014 من القانون البحري الجزائري. حيث أشار المشرع الجزائري في نص المادة 414 إلى وجوب حمل السفينة لطاقم كفى و بعدد كاف للقيام بالمهام الموكلة له و المتمثلة في :

- سلامة الحياة البشرية في البحر.

- شروط الأمن و الصحة و العمل على متن السفينة.

- مدة العمل القانونية.

- التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها.

ونظرا للأثر الكبير الذي أحدثه الطاقم البحري على مفهوم السلامة و الأمن البحريين. أصبح هذا الأخير موضوعا للدراسة و الإهتمام بحيث أبرزت جل التحقيقات حول الحوادث البحرية دور العنصر البشري الكبير في حدوثها. ما إستوجب وضع قواعد و تدابير تضمن له البيئة المريحة و السليمة و في ذات الوقت الحفاظ على سلامة و أمن الرحلة البحرية بحيث تزايد الإهتمام بالنظام البحري من خلال العديد من الإتفاقيات الدولية، إتفاقية سولاس و تعديلاتها، إتفاقية العمل الدولية TLO و كذا الإتفاقية الدولية لمستويات التدريس و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر 1978 و تعديلاتها 1995-2010 STCW و دخلت حيز النفاذ 2012 و انضمت الجزائر لها بمقتضى المرسوم 88-88.

ثالثا : المساعدات الملاحية : يجب أن يتواجد على متن السفينة المعدات و الأدوات الملاحية اللازمة لإتمام الرحلة البحرية بأمان كالأخرائط و المطبوعات الملاحية، والبوصلة المغناطيسية و الأجهزة الملاحية و أجهزة الإتصالات. إضافة لوجوب إتباع التطور التكنولوجي في هذا المجال، كاعتماد الرادار لتأمين سلامة الملاحة¹ و نظام RTL و كل ما يتعلق بمجال الإتصالات و التقنية الحديثة.

رابعا: العنابر و أجهزة الشحن و التفريغ : يجب أن تكون عنابر السفينة نظيفة و مجهزة لشحن البضائع، مع إحترام جميع الإجراءات اللامعة كحمرات التهوية و خطوط التبريد، وقد أشارت إتفاقية سولاسي إلى وجوب خضوع السفن إلى الفحوصات و الصيانة الدورية قبل بدئها في العمل كل مرة 12 شهرا، وكذا تجهزتها و معداتها الخاصة بإنقاذ الأ

¹ أيمن النحراوي الموانئ البحرية ص 78

أرواح كل 24 شهرا.

وقد أشار إلى ذلك المشرع الجزائري في المادة 223 الق البحري الجزائري "لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذ لم تتوافر فيها شروط الأمن المقررة "

وكذا المادة 226 من القانون البحري الجزائري و نتر المادة 589 من القانون البحري الجزائري إلى " التزام الربان بعدم الإبحار بالسفينة إلا بعد التأكد من صلاحيتها" ونصت المادة 479 ق ب ج على تقرير عقوبة تتمثل في غرامة مالية من 50.000 الى 300.000 دج . و يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى سنتين و غرامة مالية من 100.000 إلى 600.000 دج إذا كان ذلك سيفرض السفينة للخطر أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية.....الخ.

و متى كانت السفينة صالحة للملاحة و مجهزة تجهيزا كاملا فإنها تكون جاهزة للإبحار و ذلك بشروط أخرى تأكد الصلاحية¹

2/ وثائق السفينة :

عند تسجيل السفينة تمنح لها الشهادات و الوثائق اللازمة لها و التسجيل إلتزام على كل السفن بإختلاف أنواعها وفقا لإتفاقية العمل الدولية ILO² و نص على وجوبها المشرع الجزائري في المادة 34 من الق الب الجزائري "حيث تسجل السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، والممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة، وتفيد فيه كل البيانات الخاصة بالسفينة". وهدف التسجيل هو تعيين السفينة تعيينا كافيا بابرار حمولتها و عنوانها و اسم المالك وميناء التسجيل كما له أهمية في تحديد الإختصاص القضائي .وهو التزام إجباري تتطلبه السلامة البحرية و هذا ما أكدته جميع الا إتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية.وهو إلتزام يقع على الشركات إذ على الشركة إعداد نظام وثائقي متكامل يكفل المتابعة و السيطرة التامة على جميع وثائق و شهادات و خطط و سجلات و بيانات السفينة و ينفذ تبعا من قبل السلطة المختصة، ومدة صلاحيتها سنة و يجب تحديدها عند إنتهاؤها إضافة لشهادة السلامة تحمل السفينة أيضا شهادة الحمولة، ورشة السفينة و التي تمنحها لها شركات التصنيف و التي تثبت و تؤكد صلاحيتها للملاحة و كذا شهادة الأمن و الشهادة النظامية للمعاقبات المفروضة، و دفتر اليومية و دفر السفينة و دفتر التجارة و شهادة رخصة المرور نرجع إلى نصوص المواد 191-204. وكذا المادة 246 و التي تشير إلى امكانية دمج كل هذه الوثائق في شهادات و تراخيص السلامة "يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالحرية التجارية، برخص و شهادات السلامة و خاصة فيما يتعلق بـ :

- سلامة السفينة التي تنقل المسافرين.

بن عيسى حياة: من المنشأة المينائية و السفن في ظل القانون الجزائريو المعاهدات الدولية. اطروحة دكتوراه في القانون الخاص السنة ج

¹ 46 جامعة أبي بكر بلقايد ص 2014/2015

² أضاء على إتفاقية العمل البحري 2006 تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية جانفي 2010

- معدات التجهيز و أجهزة المواصلات البرقية، السلكية واللاسلكية و أجهزة المواصلات الهاتفية لسفن الحمولة.

كما أكده على وجودها اتفاقية سولاس¹، و يشترط في هذه الوثائق المصادقية بأن تكون سليمة و صريحة، فأي تلاعب بها يعرض الربان أو الطاقم المسؤول إلى الخبراء و اشارت المادة 528 من القانن البحري الجزائري إلى "يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 3 سنوات و بغرامة مالية من 15.000 الى 150.000 دج كل ربان أو ضابط أو أي عضو آخر من الطاقم يسجل على وثائق السفينة أحداث مزورة أو مخالفة للحقيقة" و الربان هو المسؤول عن مسكها و تنظيمها وفق نص المادة 594 القانون البحري الجزائري و المادة 495 .

فهذه الوثائق ان هو سلامة السفينة و من عليها و دليل على وفاءها بالتزاماتها .

المطلب الثاني: رقابة و تفتيش السفن:

حفاظا على سلامة الأرواح و الأموال على متن السفن، حرصت الدول على فرض رقابتها و تفتيش سفنها للتحقق من مدى التزامها و تطبيقها و الشروط و التعليمات التي تكفل سلامتها قبل بدء الرحلة حيث أنه يصعب إثبات عدم الصلاحية بعد إستعمال السفينة و بدأ ملاحظتها، فالسلطات البحرية المختصة هي التي تتحقق من صلاحية السفينة و سلامة الوثائق التي تحملها، ولا يتسنى ذلك الا من خلال عمليات التفتيش و الرقابة سواء كانت 235 السفن وطنية أو اجنبية حفاظا على سلامة و أمن الرحلة البحرية وفقا لنص المادة من القانون البحري الجزائري لتطابق أحكامه مع الحكامه مع الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية و المحافظة على الارواح و الممتلكات و الصحة و ظروف العمل من القانون البحري الجزائري الى انشاء لجنة مركزية للسلامة تكفل 237 كما تشير المادة الموافقة على مخططات البناء و التجهيز و اعادة تاسيس السفينة و التصديق على أجهزة الأمن او أي جهاز يتعلق بمعدات الاتصال اللاسلكي و الطعن ضد القرارات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش، كما تكلف للقيام بالتحقيقات الإدارية و التقنية على ه 1424 ربيع الأول عام 5 الحوادث التي تقع للسفن بالبحر، و حدد القرار المؤرخ في والذي ألقى² تنظم اللجان المحلية لتفتيش السفن و سيرها 2003 ماي 7 الموافق ل و تتواجد هذه اللجان 1982 يوليو 15 الموافق ل 1402 رمضان 23 القرار المؤرخ في في كل منطقة بحرية، ويجوز لها أن تجتمع في أي ميناء توجد فيه السفينة محل المعاينة إذا اقتضت الضرورة و يخضع عملها لقواعد تنظيمية، و قراراتها تخضع لموافقة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية و سلامة الأرواح في البحر و أكد على أهميتها و من القانون البحري الجزائري. كما أشارت 261 الهدف منها المشرع الجزائري في المادة من القانون البحري الجزائري إلى أنه "قبل وضع السفينة في الخدمة يجب 229 المادة أن يشمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها و تمديداتها اللاسلكية و الكهربائية و آلات الأنقاذ و ماكناتها و معدات تجهيزها بما فيها تفتيش غاطسها بالحوض الجاف و كذلك

تفتيش مراجلها داخليا و خارجيا" و يجرى هذا التفتيش كل سنة أو سنتين حسب صلا
02- ق ب ج انظر ايضا المرسوم التنفيذي 230 حية شهادات السلامة وفقا لنص المادة
1 المادة الثالثة 149

"تخضع الرافعة للعلم الجزائري لمعاينات و عمليات تفتيش "وكذا المادة 334 من القانون
البحري الجزائر إضافة الى معاينة و تفتيش السفينة و معداتها و أجهزتها و صلاحيتها و
شهاداتها يجب أيضا مراعاة خطوط الشحن، من خلال الضوابط التي بموجبها يتم تحميل
السفن في ملاحتها البحرية ضمنا لسلامة الأرواح و الأموال وفق لأحكام الإتفاقية الدولية
لخطوط الشحن 1966 و بروتوكول تعديلها 1988² تهدف هذه الإتفاقية الى توحيد الا
سس و القواعد التي بمقتضاها يتم تعيين الحدود التي يمكن عندها شحن السفن العائمة
في الرحلات الدولية و يتم تحديد خط الشحن بالنسبة للسفن بالنظر الى نوعها طرازها و
حجمها و حمولتها، بحيث لا يجوز لأي سفينة ان تقوم برحلة بحرية دولية ما لم تكن على
إثر معاينتها قد حصلت على شهادة دولية لخط شحنها و تشمل الرقابة و التفتيش (psc)
هي آلية انشائها المنظمة البحرية الدولية و تم من خلالها تعويض الموانئ بتفتيش السفن ا
لأجنبية و الوطنية للتأكد من صلاحيتها و سلامتها و التزاماتها بمعايير محددة من حيث
المعدات و الطاقم و جسم السفينة وغيرها، وخطوط السفينة، و اذا دعا الامر يتم احتجاز
السفينة المخالفة حتى تتمكن من الالتزام بالمعايير المحددة³ و تعتبر لجنة السلامة
البحرية MSL من ابرز الهيئات التي تعمل على ضبط الامور المتعلقة بالملاحة البحرية و ا
لامن و التي تعطى لسفن الركاب و السفن التجارية، و يتمثل احد اهم ادوارها في تطوير و
تحديث جميع اللوازم البحرية الدولية لتعزيز السلامة و الامن للتجارة الدولية، و هذا يشمل
اتفاقية سولاس لسلامة الحياة في البحر و القوانين المرتبطة بها، و يتسع نطاقها ليشمل
القضايا المتعلقة بالعنصر البشري و تدريبهم و تعاملهم مع مع السلع الخطرة و اجهزة الانقاذ
و انظمة السلامة من الجرائق، وحوادث القرصنة و السطو المسلح على السفن، و الامن
الجاسوسي و الملاحة الالكترونية و تحديث النظام البحري العالمي، و تعتبر من اكثر
المنشآت التزاما.

المبحث الثاني: التدابير الاحترازية لسلامة و امن الموانئ:

يعد الميناء من القطاعات الاقتصادية الهامة و هو المدخل الشرعي للدولة و بالتالي تعتبر
من أكثر المجالات حاجة لتطبيق المفاهيم الشاملة للسلامة و الامن البحري، لاستقباله
للسفن المختلفة و كذا البضائع الخطرة تصديرا و استيرادا و تخزينا، ما يستوجب الحرص
الشديد و اتخاذ الاحتياطات و التدابير اللازمة لضمان بيئة عمل سليمة و آمنة باستخدام
أفضل التقنيات في مجال الامن و السلامة

المطلب 1: تعريف الميناء

¹ المرسوم التنفيذي 149/02 ممضي في 09 ماي 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن
² OUHADJ SALIHA الجريدة الرسمية عدد 33 المؤرخة في 12 ماي 2002 ص 12
³ ملخص دورة تدريبية، رقابة دولة الميناء على السفن أنظر بن عيسى حياة المرجع السابق ص 54

تعددت مفاهيمه و ان كانت لا تختلف عن بعضها عرف بانه "منفذ طبيعي أي من وضع الطبيعة او صناعي او اي نشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفينة مأوى لها لا فراغ البضائع أو شحنها و انزالها و انزال الركاب و حملهم"¹

عرفته اتفاقية جنيف 1923 بأن الموانئ هي الاماكن التي تتردد عليها السفن البحرية عادة و التي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية²

عرفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري الجزائري في مفهوم هذا الأمر فإن الميناء نقطة من ساحل البحر مهيئة و مجهزة لاستقبال السفن، و ايواها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية و الصيد البحري و النزهة"

نلاحظ و نستشف من خلال هذه التعاريف أنها حددت مفهوم الميناء من حيث اهميته في مجال التجارة الخارجية، و من حيث دوره الخدماتي كما اشارت الى اهم انواعه ووضفته المادة 889 من القانون البحري فهي من حيث طبيعة موقعها موانئ طبيعية و موانئ نصف طبيعية و موانئ صافية.

ومن حيث غرضها فهي موانئ تجارية و موانئ صيد و موانئ نزهة.

وهناك **الموانئ الحرة** و هي مناطق منعزلة و آمنة للتعامل مع سفن الشحن و الحمولات و التفريغ و التصنيع بدون تدخل قوانين البلاد و الهدف من وجودها هو حرية التجارة و تقليل الموق الضائع في المعاملات الرسمية.

اضافة الى **موانئ التعدين**:نشأ قرب مناطق استخراج المعادن.

موانئ بترولية:وهير موانئ نشأتة تطورت لتساير التطور في تكنولوجيا و حجم ناقلات البترول.

موانئ الحاويات، الموانئ العسكرية، موانئ ترانزيت الميناء الجاف.

الميناء الجاف: هي نقطة جديدة في عمق البلاد بعيدة عن البحر فرضتها التحولات الطارئة على النقل البحري متعددة على حسب موقعها و الغرض من انشاءها:

- اتهام النقل متعدد الوسائط.
- تحقيق المفاهيم اللوجيستية لانتاج السلع باسعار تنافسية.
- منع تكدس الموانئ البحرية لضمان سلامتها
- مع ضرورة ان يتوافر لها بنية اساسية متميوة و ان يكون مسيطرا عليها جمركيا.³

¹ محمد طلعة الغنيمي. القانون الدولي البحري. منشأة المعارف الاسكندرية 1998 ص 26

² جمال محمد الدين. القانون الدولي للبحار. دار الخلدونية للنشر و التوزيع الجزائر 2009 ص 58

³ بن عيسى حياة المرجع السابق ص 73 منقول من الموقع الالكتروني

اهمية الموانئ البحرية ووجوب تطويرها لضمان السلامة الملاحية :

للميناء دور كبير في تفعيل التجارة الخارجية، اذ يتم من خلاله استقبال السلع و البضائع من سفن تحمل اعلاما مختلفة، كما تساهم بالتالي في جلب العملة الصعبة للبلاد و بالتالي المساهمة في مداخيل خزانة الدولة

اذ تعد من اهم مصادر الدخل الوطني و السبب الرئيسي في قيام أنشطة تخدم قطاع النقل البرحري كالتوكيلات الملاحية و اصلاح السفن و عمليات الشحن و التفريغ و غيرها مما يسهم بشكل فعال في حل مشكلة البطالة ما يستعدي وجوب الاهتمام وصيانتها و حمايتها و تطويرها كي نقوم بالاعمال المناطة فيها على احسن و اكمل وجه¹ وحتى تتم ا لانشطة المينائية على اختلافها بشكل سليم و آمن لا بد من إتباع اجراءات وقائية و تدابير تضمن سلامة المنشآت المينائية و العاملين بها ، وقد بين المشرع الجزائري ذلك من خلال نص المادة 910 من القانون البحري الجزائري و اكد المشرع الجزائري من اجل الامتثال لهذه الاجراءات دور السلطة المينائية من خلال المرسوم التنفيذي 1999/99 المحدد للقانون الاساسي للسلطة المينائية و تحديد اهم صلاحياتها² إذ تكلف السلطة المينائية بتطوير الموانئ و صيانتها و تسييرها و استغلالها و حمايتها و المحافظة عليها و الترقية التجارية للموانئ.

وتشمل الصيانة و المحافظة على الموانئ و حمايتها توسيع الموانئ بتطوير الموانئ القديمة و جعلها ذات قدرة استيعابية أكبر مما كانت عليه مثلا لاستقبال اكبر عدد من السفن من خلال توزيع ساحات التخزين و الارصفة المخصصة لاستقبال الحاويات و البضائع

و كذا القيام بعمليات الكسح و التطهير لعمق المياه بالميناء من الطين و الرمال التي تكون من شأنها تقليص عمقها و التأثير على عمليات رسو السفن مما تؤثر على مردودية الميناء و كذا وجوب الحد من القاء المواد أو المياه الملوثة التي تحتوي على محروقات اوزيوت و مواد خطرة أو تفريغ مواد هشة أو قابلة للتفتت أو نقلها لسفينة اخرى دون احترام التدابير اللازمة لسلامة الميناء و الحد من التلوث، بحيث يمكن لليلطة المينائية اجبار السفن و منعها من الابحار قبل ان تلقى في المياه الملوثة و الزيوت و الاوساخ في الاماكن المخصصة لها. كما شرط ان تكون السفن المتواجدة بالميناء صالحة للملاحة .لما يمكن ان تسببه من أضرار للمنشآت و السفن الاخرى و منع أي عمل أو اجراء من شأنه المساس ب البنى الاساسية للميناء، وهذه الاجراءات أكد عليها المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 05 يناير 2002 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها في المواد 56-59.

فلأعمال الصيانة أثر واضح في حركة الموانئ و تطويرها و ضمان سلامتها إذ من شأنها تفادي العديد من المخاطر و تقليص وقت مكوث الحاويات بالميناء و بالتالي حفظ البضائع

¹ 76 بن عيسى حياة ص
المتعلق بالقانون الاساسي النموذجي للسلطة المينائية ج ر عدد 1999 اوت 18 الموافق ل 1420 جمادى الاولى 6 مؤرخ في 99/199 مرسوم تنفيذي
² 06. ص 1999 اوت 22 المؤرخة في 57

الموجودة داخلها و خاصة سريعة التلف كما لعمليات تنظيف اعماق المياه و توسيع الممرات دور في رسو السفن بشكل آمن، و سهولة شحن و تفريغ السفن مما يؤمن سلامة الاشخاص و البضائع ،فاكثر الحوادث التي تقع بالموانئ يكون سببها عيوب الصيانة.

-إجراءات الأمن و السلامة المينائية :

تعتبر الموانئ من أوسع المجالات حاجة لتطبيق المفاهيم الشاملة للسلامة و الامن كونها مكان استقبال السفن وحركة البضائع و المواد الخطرة هذا ما يتطلب الحرص الشديد على تطبيق كل احتياطات السلامة و استخدام أفضل التقنيات في مجال الأمن و السلامة و الا هتمام بالبيئة البحرية.فالتسهيلات التي تقدمها للسفن و الشركات الملاحية لاجتذابها يستوجب أيضا أن يضمن سيرها بسلام و امان ،فتسهل المهام داخل الميناء و الحفاظ على أمن و سلامة الاشخاص و الممتلكات ادى الى وضع قواعد تنظيمية عامة و خاصة كوسائل تسهم في تحديد المسؤوليات و تسهيل العمل داخل المناطق المينائية.وقد أشار المشرع الجزائري في المادة 94 من القانون البحري بعض التدابير الامنية من خلال سلامة التجهيزات و المنشآت و الأعماق التابعة للأملاك العمومية للمناءفتوفير الأمن و السلامة يعتبر من أهم الخدمات الواجب تقديمها للعملاء و هو ما اشار اليه المشرع الجزائري من خلال القانون البحري و القوانين التنظيمية(المرسوم التنفيذي 02-01) حيث حددت المادة 54 منه الاحتياطات التدابير الواجب اتباعها في الحركة داخل الميناء بالنسبة للاشخاص و الآليات و البضائع خاصة في عمليتي الشحن و التفريغ و حركة وسائل النقل و التي ينتج عنها العديد من الحوادث و المخاطر التي تتسبب قي عرقلة السير الحسن للعمل داخل الميناء و تهديد السلامة و الامن وتلويث البيئة.حيث اشارت المادة 23 من ذات المرسوم الى كفيات شحن السفن و تفريغها و تشير المادة 24 الى وجوب تشغيل عمال مؤهلين و عتاد ملائم حتى تتم عملية المناولة في احسن الظروف التقنية و الامنية و هو نفس ما حددته المواد 26-28من (22 الى 47)ومن خلال هذه المواد تبين لنا انه يجب القيام بكل الاحتياطات عند نهاية كل فترة عمل لتجنب عرقلة الحركة داخل الميناء، وضمانا للعبور السليم للبضائع و نقلها من وسيلة لأخرى الى المخازن و المستودعات بحيث لا يمكن نقلها و عبورها الا بترخيص من السلطة المينائية و تحت رعاية أعوان مؤهلين قانونا و كذا بالنسبة لنقل المواد الخطرة و هو ما حدده المرسوم التنفيذي 90-79 المتعلق بتنظيم نقل المواد الخطرة برا و بحرا أو جوا¹ هذا ما يخص نقل البضائع شحنها و تفريغها.

وفيما يخص الحركة داخل الميناء فقد خصه بتدابير و اجراءات امنية لضبط الحماية الداخلية و الخارجية للميناء باعتباره منطقة احساسة بالنظر الى الدور الذي يلعبه على الصعيدين الوطني و الدولي .حيث يجب توفير الوسائل الضرورية قصد حمايته من الا خطار الداخلية و الخارجية و ذلك بوجوب إخضاع السفن و الاشخاص و الآليات لإجراءات

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

و تراخي صوفق نص المادة 116 من المرسوم التنفيذي 01/02 .

الهدف من السلامة و الامن داخل الميناء

تهذف اجراءات الامن و السلامة داخل الميناء الى :

- سلامة و امن العاملين بالميناء.
 - سلامة السفن منذ دخولها الميناء الى رسوها على الرصيف مع ضمان سلامتها من جميع المخاطر و الضرار.
 - سلامة عمليات الشحن و التفريغ.توافر وسائل الامن و السلامة المتواجدة على الرصيف،و التأكد من الاختيار الامثل لنوعية الرصيف و امكانياته حسب نوعية السفينة و كمية و انواع البضائع التي عليها.
 - سلامة و تامين البضاعة منذ خروجها من السفينة الى المخازن الجمركية داخل الميناء أو خارجه خاصة البضائع الخطرة.
 - سلامة و نظافة كل من السطح المائي و الاراضي لمنطقة الميناء و التأكد من عدم تعرضه للملوثات المختلفة و تامينها ضد مخاطر الحوادث.
 - التأكد من تطبيق قواعد السلامة و الامن للعاملين بمنطقة الميناء من مختلف القطاعات و ادارات¹
- من خلال هذه القواعد التنظيمية نجد أن المشرع الجزائري أثر على وجوب السلامة لحماية الارواح و الممتلكات داخل الميناء و كل محيطه بالاتعانة بوسائل تقنية و اعوان مكلفين بالرقابة لتأمين و استقرار الهياكل المينائية و من هذه الوسائل:
- جهاز سكانيير لمعرفة الامتعة و البضائع المحتملة و تحديد نوعيتها.
 - جهاز سكانيير خاص بالسيارات و الشاحنات.
 - وسائل الاتصال السلكية و اللاسلكية التي يجب توفيرها للموظفين المكلفين بالحماية.
 - كاميرات المراقبة التي توضع في الاماكن التي تحددها اللجنة الامنية.
 - البطاقات المغناطيسية.
- و توضع هذه الاجهزة خاصة عند المدخل الرئيسي للميناء،وفي قاعات انتظار المسافرين و اماكن تسليم البضائع و مداخل السفن،كما يجب تدريب الكوادر البشرية العاملة بالميناء لدورها الفاعل في ضبط الامن .

¹ سلطان بن محمد المطيري.التنسيق بين الاجهزة الامنية في الموانئ البحرية بمنطقة المدينة المنورة و دوره في تحقيق الاهداف الامنية .جامعة نايف العربية للعلوم الامنية الرياض 2009 ص 80.

الخدمات المينائية المقدمة للسفن:

تحتاج السفن عند دخولها او خروجها من الميناء او تحركها او مرورها به للمساعدة و تختلف اشكالها،فقد تحتاج لمن يرشدها اذا تعلق الامر بصعوبة الممر الملاحي او مخاطر الاقتراب من السواحل،كما تحتاج الى من يوصلها الى بر الامان إذا ما تعطلت محركاتها و آلتها،فتستعين بقوة سير خارجية إضافة الى حاجة الطاقم الى التزود بالمواد الغذائية و الطبية و الوقود و غيرها من الخدمات كالاصلاح و الصيانة في حالة العطب ،فالسفينة تحتاج اضافة الى الطاقم الذي يتولى تسييرها في الظروف العادية الى اشخاص اخرين يعينونها على الاستمرار في رحلاتها في الظروف الاستثنائية و من اهمها الارشاد و القطر و التموين و قد نص عليها المشرع الجزائري في المواد 87 من المرسوم التنفيذي 01/02 و المادة 601 من القانون البحري الجزائري و عليه تلتزم ادارة الميناء بتوفير و اعداد الخطط و الاستراتيجيات التي تضمن الوصول ببنية الميناء الى المواصفات العالمية للموانئ المحورية و يحافظ بالتالي على سمعته و جاذبية السفن

1.

اجراءات السلامة البحرية للسفن 1 المحور

((القانون الدولي للسلامة البحرية، إتفاقية سولاس ،لجنة السلامة البحرية

ا شروط السلامة

ثانيا وثائق

أولا صلاحية السفينة للملاحة السفينة

*بعد تسجيل السفينة تمنح لها

*المواصفات الفنية و التقنية
الشهادات و الوثائق اللازمة له

وهذف التسجيل هو تعيين السفين

*طاقم السفينة (الكفاءة و العدد)
تعيينا كافيا بابرار حمولتها و عنوانها

و اسم المالك و ميناء التسجيل و هو

*المعدات و الأجهزة
التزام اجباري تتطلبه السلامة

البحرية، وهذفها هو سلامة

*المساعدات الملاحية (الخراط ، وسائل الاتصال
السفينة و من عليها و دليل على وفاءها ب

بالتزاماتها

.البوصلة، و الأجهزة الأمنية)

*العنابر و أجهزة الشحن و التفريغ

(بان تكون نظيفة و مناسبة لنوع البضاعة وفق

الشروط الواجبة :التهووية ، التبريد

ثالثا :المراقبة و التفتيش

يكون على السفن الوطنية و الأجنبية بهذف التأكد من صلاحيتها و إتزامها بالإجراءات
الوقائية و مراقبة الشهادات و الوثائق التي تبرز صلاحيتها و بالتالي ضمان سلامة الملاحية

: الحوادث البحرية

شهدت الملاحة البحرية العديد من الحوادث الكارثية التي حصدت الارواح و الممتلكات و
سبب اضارا كثيرة للبيئة البحرية ، ما ادى الى وقوف المهتمين بالنقل البحري الى البحث على
اهم اسبابها و احسن الطرق لتجنبها و التقليل من حدتها، و اهم الحوادث البحرية كانت سببا

في ظهور العديد من الاتفاقيات الدولية.

ماهي أهم هذه الحوادث و ماهي أهم الاتفاقيات

اتفاقية سولاس لسلامة الارواح و الممتلكات في البحر اثر غرق سفينة تيتانيك، و غرق ناقلة و اموكا كاديذ التي تسببت في تلويث البحر و كانت وراء اعتماد 1967 النفط نوري كاينون العديد من الاتفاقيات الخاصة لحماية البيئة البحرية من التلوث على رأسها اتفاقية ماريول . و غرق الناقله اريكا و برشيخ 1973/1978

/التصادم البحري: يعد من اهم المخاطر البحرية و اكثرها شيوعا و اكثرها تأثيرا على الملاحة 1 البحرية خاصة بعد زيادة عدد السفن و تطورها و ظهور السفن العملاقة و اتحاد خطوط الملاحة ، و انتشار الآليات الضخمة مما جعله يولد اخطار جسيمة للاموال و الاشخاص و كذا البيئة البحرية التي تسببها هذه السفن

تعريفه :

في المادة الاولى بانه التصادم الذي يحصل بين سفينتين 1924 عرفتة اتفاقية بروكسل بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركب ملاحه داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل بها التصادم

من القانون البحري الجزائري بانه يعد تصادم السفن في 273 و عرفه المشرع الجزائري المادة البحار كل ارتطام بين السفينتين في البحر او بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية دون الاخذ في الاعتبار المياه التي وقع بها التصادم

حدد :شروطه ISM¹ شروطه و القواعد الواجب تطبيقها لتقرير وجود خطر التصادم من عدمه القانون الدولي للسلانة البحرية

: و متى تقرر ذلك فيجب توافر الشروط التالية

- 1- ان يحدث التصادم بين منشاتين بحريتين او اكثر. فارتطامها بجسم ثابت كرصيف او حاجز امواج او صخور لا يعد تصادما بل تطبق عليه الاحكام العامة للمسؤولية.
- 2- صفة المنشأة: يشترط لاعتبار الحادث تصادما ان تكون احدي المنشاتين سفينة بحرية على الاقل سواء الصادمة او المصدومة.
- 3- ارتطام مادي: اي ان يحدث احتكاك مادي بين المنشاتين العائمتين. ما يمكن ان يحدث التصادم دون ارتطام مادي و ذلك اذا ما ارتكبت السفينة خطأ في القيام بالمناورات البحرية سواء بالانحراف في القيام بها او اهمال القيام بها او مخالفة الاحكام الخاصة بقواعد الملاحة البحرية او قواعد السير في البحر المقررة بالتشريعات

وقد حدد المشرع الجزائري و اخذ بالاتفاقيات الدولية-احكام و نطاق التصادم البحري و مجال من القانون البحري الجزائري و اتفاقية بروكسل 281-277المسؤولية في المواد من

أهم اسباب و صور الخطأ في التصادم البحري

الالتزام بالسرعة الامنة في جميع الاوقات حتى يتمكن من : *مخالفة قواعد السير و المناورات اتخاذ الاجراءات المناسبة لتفادي التصادم و السرعة الآمنة هي السرعة التي لا تسبب بأي حال² من الاحوال أي خطر سواء للسفينة المبحرة بهذه السرعة او سفن اخرى

و تعني بها تتبع و معرفة الاحداث و التصرفات في منطقة الابحار و تشمل :**المراقبة الجيدة*** المراقبة السمعية و البصرية و كذا التفسير الواعي و الذكي للمعلومات المستخرجة على مختلف ناشآت الانظمة الملاحية،و يجب أن يكون الشخص القائم عليها مؤهلا لذلك و له خبرة مناسبة.وقد ساعد على ذلك الرادار خاصة عندما تكون الرؤية محددة بسبب الضباب وعند³الدخول او الخروج من الموانئ المختلفة،وكذلك عند الابحار في المناطق المزدحمة بالسفن

من قواعد منع التصادم 14 من القاعدة 1_تنص الفقرة :**تحديد خط السير الواجب اتباعه** على انه عندما تتقابل سفينتان آليا على خطوط سير عكسية أو عكسية تقريبا بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم يجب على كل منهما أن تغير خط سيرها الى اليمين بحيث تمر كل منهما على الجانب الأيسر للسفينة الأخرى.ويجب أن تلتزم كل سفينة بخط السير الذي اختارته و لا تنحرف عنه إلا اضطراريا و يكون ذلك بإصدار اشارات صوتية متفق عليها

الاطعاء الناشئة عن مخالفة الاشكال و الانوار

تضمنت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار والقواعد المتعلقة بالانوار الواجب على السفن اظهارها للكشف عن نوع السفينة و لاهمية الانوار في الرقابة على الحوادث البحرية فقد على وجوب تطبيق القواعد الخاصة بالانوار 20 و قد نصت القاعدة 38 قاعدة من اصل 12خصت نوار من غروب الشمس الى شروقها مهما كانت حالة الطقس و كل مخالفة لهذا الالتزام قد تكون سببا في حدود التصادم،كان لا تحمل هذه السفينة الانوار اصلا أو انها ضعيفة لا ترى عن بعد أو تضيئها بكيفية مخالفة لما هو متعارف عليه دوليا،فالاستعمال الجيد للانوار يمكن معرفة السفينة كبيرة أو صغيرة سائرة أو متوقفة

فقرة د 20أما الاشكال :فهي عبارة عن إشارات تلتزم السفينة بوضعها نهارا وفق لنص القاعدة و هي حالة 27و من امثلة الحالات التي تلتزم فيها السفينة بوضع اشارات مانصت عليه المادة السفينة التي تكون تحت السيطرة أو تكون محدودة القدرة على المناورات فيلتزم في الحالة ا لاولى برفع كرتين على خط عمودي حيث يمكن رؤيتها بوضوح و تلتزم في الحالة الثانية بأن

¹ 406 مصطفى كمال طه المرجع السابق ص

² 98 ايمان فتحي الجميل.المساعدة البحرية ص

³ محمد عبد الفتاح ص 95

تظهر بوضوح ثلاثة أشكال العلوي و السفلي كرة في الوسط بشكل معين في خط عمودي كما فقرة د من القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار³⁰ تلتزم السفينة الجانحة وفقا للقاعدة . و مخالفتها قد تكون سببا لوقوع التصادم¹ بإظهار ثلاث كرات في شكل عمودي

مخالفة القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية:

تفرض قواعد منع التصادم على السفن إلتزامات معينة هدفها مواجهة بغض الظروف التي تعيق الملاحة و منها ضرورة تزويد السفن طبقا لمعايير معينة بادوات خاصة لاطلاق إشارات بين حالة السفينة اذا كانت متوقعة او سائرة أو محدودة 37 الى 32 محددة بينتها القواعد من القدرة للمناورة و لكل إشارة معنى معين فمتى ارادت السفينة مثلا تغيير خط سيرها ظنفعليها توضيح ذلك من خلال إطلاق صفارتين قصيرتية و تعني بها: "انا اغير خط سيرى ليسار"ومتى اطلقت صفارة واحدة قصيرة فتعني "انا اغير خط مساري الى اليمين" كما تستخدم الاشارات الصوتية لتحذير السفن المجاورة إذا ما اتضح أن هناك شك في قيام احدى هذه السفن بالمناورة المطلوبة منها حسب متطلبات القانون و يجب أن تستعمل هذه الاشارات بشكل جيد و مسموع و ان تطلق في الوقت المناسب حتى تتفادى خطر التصادم

: الاخطاء الناشئة عن اهمال المسؤولين و الطاقم

الربان و الطاقم،المجهز

الغرف،الجنوح ،السخط: الإسفاف و الانقاذ

: الخسائر المشتركة

: /اسباب الحوادث البحرية 1

ترجع لعوال متعددة و ابرزها العنصر البشري

. -اتخاذ القرارات الخاطئة و غير صائبة

.-التحرك دون ارشاد في المناطق مقيدة الملاحة

.-نقص التاهيل و التدريب الجيد

.-عدم الدراية بمناطق الابحار و قراءة الخرائط الملاحية

.-عدم الالزام بتعليمات السلامة الملاحية

.-عدم التأكد من سلانة و كفاءة تجهيزات السلامة و الاتصالات على السفينة

اعراف السفينة العمدي بهدف الحصول على قيمة التأمين،وهي عملية تعليمات الابحار الخاطئة

الاسباب المتعلقة بصلاحية السفن للابحار :

عدم احتمال البدن لاجهادات الملاحة حيث يمتلئ البحار بالسفن القديمة و البالية و تتوصل السلطات عند التحقيق للكشف عن أسباب حوادث غرف السفن الى وجود شهادات صلاحية و تفتيش غير صحيحة أو مزورة أو صادرة من مكاتب تفتيش تجارية فحوصا صورية أو جزئية أو تتعرض للتبليس من جانب مالكي السفن

الغرق بسبب الحمولة

" المبحث الثالث : الامن البحري " أمن الموانئ و السفن

تفعيل القانون الدولي لأمن المنشآت المينائية و السفن: يعتبر من المنشآت المينائية و الممرات البحرية، و كذلك أمن السفن و أطقمها من أهم متطلبات الأمن البحري لأي دولة ساحلية، فالموانئ تتميو بقدرات كبيرة في تجارة الصادر و الوارد و التعامل مع سفن و ناقلات ضخمة تحمل اعلاما و هويات دول أخرى، باعتبارها المداخل الشرعية لارضيتها، فان أهميتها بالنسبة لامن الدولة السياسي و الاقتصادي و العسكري له انعكاسات على المصالح العليا للدول شأنها شأن السفن ما يحتم على الدول تسيير موانئها و سفنها وفقا لما نصت عليه القوانين الدولية الخاصة بالأمن وعلى رأسها المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية و السفن ISPS، وتعزيز التدابير الآمنة و مراقبة الاماكن الخطرة، و مراكز و نقاط التسلسل، و التأكد من السفن و هوية أطقمها و مدى امتثالها لقواعد الامن.

المطلب الاول: المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية و السفن ISPS

أصبح موضوع الأمن البحري ز خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الامريكية أمرا هاما على المستوى العالمي و من هذا المنطلق ظهرت الحاجة إلى ضرورة وضع اسس و تدابير أمنية دولية لأنظمة السفن و الموانئ و المناطق الجمركية في اطار أمني رقابي متفق عليه دوليا ضمانا لسلامة و امن الملاحة البحرية و التي كانت وراء ظهور قانون ISPS

الفرع الاول : تعريفه و تطبيقاته :

خضعت اتفاقية سولاس 1974 لعدة تعديلات، كان هدفها دائما هو الوقوف و التفاعل مع أي جديد فيما يخص سلامة و امن الملاحة البحرية، وكان من اهمها و تماشيا مع الاحداث الاجرامية التي مست العديد من السفن و الناقلات تعديلات ديسمبر 2002 و التي طبقت مباشرة بعد احداث 11 سبتمبر المتعلقة باضافة فصل جديد لاتفاقية Solas الخاصة بالمدونة الدولية لأمن و سلامة المنشآت المينائية و السفن¹.

التعديلات التي أدخلت على إتفاقية سولاس:

أهداف قانون ISPS (القانون الدولي لأمن المنشآت المينائية و السفن) لقد كانت الـ

¹ الجواني رشيدة. قانون أمن المنشآت المينائية و السفن. آلية في خدمة الأمن البحري. مجلة الجيش. العدد 2004/490 ص 17

اعمال الاجرامية و الارهابية التي مست المجال البحري للسفن و الناقلات و المنشآت كالهجوم ا لارهابي الذي استهدف الناقله البترولية ليمبورغ الفرنسية في اكتوبر 2002 و تعرض سفن اخرى للقرصنة كل هذه الاعتبارات أدت بالمجتمع الدولي إلى التفكير في تحسين المستوى الأ مني لسلسلة النقل البحري فكان الهدف من إعتقاد قانون الأمن الدولي ISPS هو تزايد المخاوف من احتمال استخدام السفن لنقل الاسلحة و المواد الخطرة المخبأة على سفنها في أعمال غير مشروعة بفرض تخريب الخطوط الملاحية أو تدمير المرافق المينائية إضافة إلى إزهاق الأرواح البشرية و تخريب البيئة.أو تحميلها من طرف الجماعات الإرهابية بمواد منفجرة و توجيهها نحو الموانئ و أرصفتها لتفجيرها و الحاق أضرار بها و بالعنصر البشري¹ العامل بها بحيث أصبحت الموانئ و السفن أهدافا إستراتيجية لمثل هذه العمليات،هذا ما جعل المنظمة الدولية البحرية بالتعاون مع الهيآت و المنظمات الدولية الأخرى كالمنظمة الدولية للجمارك Woc و منظمة العمل الدولية تبحث عن حلول و تدابير تضمن أمن و سلامة السفن و الموانئ و التجارة الدولية من خلال هذا القانون الدولي.

الفرع الثاني : تطبيقاته

نتعرف أولا على مفهوم أمن السفن و الموانئ

1: مفهوم أمن السفينة : هو مجموع الاجراءات و التدابير الامنية التي تطبق على متن السفينة لحماية الاشخاص الموجودين على متنها أو البضائع أو وحدات نقل البضائع و مؤن السفينة ،او السفينة من مخاطر ناجمة عن حادث أمني .

2: مفهوم أمن المنشآت المينائية: هي مجموعة من الاشتراطات و المتطلبات الأمنية التي توضع لضمان تطبيق تدابير تستهدف حماية المرفق المينائي أو السفن و الاشخاص و البضائع و وحدات نقل البضائع و مؤن السفينة من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية داخل حدود الميناء . و لضمان التطبيق الجيد لهذه الاجراءات ،يجب على الجهات المعنية أن تتفق و تتعاون بطريقة دائمة و فعالة من أجل تطبيق هذا القانون (السفن ،الموانئ،الاجزاء الملاحية،المسافرين و المؤسسات البحرية)حيث يبقى الهدف الأول لهذه المدونة هو إنشاء إطار دولي يستوجب التعاون بين الحكومات و المؤسسات بغية تقييم التهديدات الامنية للتصدي لها و لحماية السفن التجارية و التاكيد على بيان المهام و الادوار و المسؤوليات الامنية التي تقع على عاتق الشركات مالكة السفن و المرافق المينائية و الحكومات سعيا منها لحماية النقل البحري الدولي من أفعال التدخل غير المشروع و اعداد منهجية لاجراء التقييمات الأمنية من اجل التقييمات ا لأمنية من أجل وضع خطط الأمن لشركات الملاحة و الموانئ و السفن.

المطلب الثاني :التقييم الأمني :

يشكل التقييم الأمني جزءا جوهريا لا يتجزأ من عملية وضع الخطة الأمنية و تحديثها ،ويتم

التقييم الأمني من طرف أشخاص مؤهلين يتمتعون بالمهارة اللازمة مع مراعات أن يتم تحديث هذا التقييم بصفة دورية طبقا للمتغيرات الكبرى التي يمكن أن تطرأ و يمكن الاستعانة بخبراء متخصصين في مجال التهديدات (الاسلحة و المتفجرات)¹ فهو تحذير مسبق و دراسة للحوادث و المخاطر الامنية التي يحتمل وقوعها، و يختلف حيب المصلحة التي يراد تأمينها و حمايتها، فان كان التقييم خاضعا للسفينة تشمل الدراسة التقييمية نوعها و نوع البضاعة المشحونة عليها و خط سيرها و اذا كان التقييم للميناء فينظر الى طبيعته اذا كان بتروليا أو تجاريا أو من الموانئ التقليدية²

الفرع الاول :تقييم أمن الميناء

يتمثل في تحليل احتمال حدوث الحل الاجرامي و الخرف القانوني الذي يهدد أمن و استقرار المرفق المينائي و العاملين به و عملياته و بالتالي تحديد الاجراءات التي تساعد على تخفيض احتمالية التعرض للاحتراف الأمني و تقليل آثاره، ويتضمن التقسيم إجراء مسح أمني للمرفق المينائي لتحديد المسائل الهامة و البنية الاساسية التي يجب حمايتها³ وقد فصل فيها قانون امن المنشآت المينائية و السفن في الفصل "A" المادة 15 بأجزائها و من اهمها:

- 15-1 يتم تقييم أمن المرافق المينائية من قبل الحكومات المتعاقدة أن ترخص لتجهيز أمني معتمد و القيام بتقييم أمن ميناء يقع باقليمها.
- 15-3 الاشخاص الذين يقومون بعملية التقييم يجب أن يحصلوا على مؤهلات ضرورية لمباشرة تقييم امن المنشآت المينائية.
- و يجب ان تكون هذه التقييمات مراجعة بشكل دوري مع الاخذ بعين الاعتبار تقلبات التهديدات المضرة بالتجهيز المينائي.

الفرع الثاني : تقييم أمن السفينة

يعتبر عنصرا أساسيا في خطة أمن السفينة، ويشمل دراسة أمنية آلية تشمل معرفة ا لاطار التي تهدد العمليات الاساسية و احتمالية حدوثها لاتخاذ الاجراءات الأمنية ال لازمة ضدها،ويجب إعداد التصور المطلوب لايجاد الحلول المناسبة و التدابير التي تتناسب مع طبيعة السفينة و طرازها و تحديد العمليات الرئيسية للسفينة بما فيها

عمليات الشحن و التفريغ و صعود الطاقم و الركاب ،(تحديد التهديدات المحتملة)مع
الاخذ بالاعتبار قدرات و حجم قوة الاجهزة الأمنية التي ستكلف بذلك ،وبدراسة
هذه المعطيات و الاحتمالات يمكن للجهات المعنية إعداد التقييم الامني الذي
يتناسب مع مستوى الخطر و مواجهته.

الفرع الثالث :وضع الخطة الامنية

بعد تحديد و تقييم التهديدات الأمنية يتم اتخاذ التدابير الوقائية من الحوادث الامنية و
المتتمثلة في :

- وضع إجراءات تتيح الاستجابة للمستويات الامنية المتغيرة.
- توفير الارشادات اللازمة لضابط أمن المرفق المينائي فيما يخص الوعي الأمني ومنع حدوث إختراق أمني.
- يجب أن تضمن الخطة تدريبات تخص المستويات الامنية الثلاثة المحددة في المدونة.
- يجوز للمنظمة الامنية المعترف بها أن تعد خطة أمن المرفق المينائي.

والهدف من خطة الأمن اكتشاف و تقييم التهديدات الامنية و اتخاذ تدابير وقائية من
الحوادث البحرية التي تمس السفن و المرافق المينائية التي تتعامل معها، و ذلك ضمن الا
طار الدولي المحدد بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية، مع وضع إجراءات
تتيح الاستجابة للمستويات الأمنية المتغيرة.

مسؤولية الحكومات المتعاقدة:

هي الدول المصادقة على المدونة، وبالتالي عليها القيام بتطبيق كل ما جاءت به المدونة و
احترامه، وقد تناولها القانون ISPS في الفصل أ و الفصل ب إذ يفترض بها تطبيق بعض ا
لاجراءات و التدابير الوقائية لتعميم السلامة و الامن للسفن و الموانئ و ذلك من خلال
تجهيزها بمعدات و أجهزة لازمة لصد و مواجهة أي تهديد خارجي أو داخلي "أنظر المادة 4
من القانون ISPS "يجب على الحكومات المتعاقدة وضع مستويات امنية و اعطاء
توصيات حول إجراءات الحماية ضد الحوادث الأمنية، و تأخذ كل العوامل المؤذية إليها
بعين الإعتبار من أجل خلق نظام أمني متكامل يحوي على الخصوص وجوب التأكد من ان
المعلومات حول التهديدات صحيحة و مؤكدة و دقيقة و على السفن و الموانئ أن تحترم
و تطبق كل التدابير التي جاء بها القانون الدولي للأمن البحري ISPS

المطلب الاول : تفعيل التقنية لتحقيق أمن السفينة:

وهي من الاجهزة الامنية التقنية التي تحتم إستعمال التكنولوجيا في رصد المخاطر التي
تهدد أمنها.

ومن أهم الإجراءات الأمنية التي تلتزم السفن بإتباعها و تطبيقها و الالتزام بها في الرحلات البحرية مايلي:

1- نظام التعريف الآلي : Ship Automatic Identification System AIS

هو نتيجة التطور في تقنية المعلومات و الاتصالات لتجنب إصطدام السفن و المساعدة في الحصول على المعلومات اللازمة (الموقع،الاتجاه،السرعة ووقت الوصول المتوقع، و نوع البضاعة،و رقم تسجيل السفينة في المنظمة البحرية الدولية) وهو شبكة تكاملية يعتمد اساسا على نظام تحديد الموقع العالمي و نظام الاتصالات VHF و هو حاسوب يعمل على ملائمة البيانات المرسله و المستلمة و تحقيق الصلة مع الشبكة العالمية للنظام لغرض تتبع السفن و اطلاق نداءات الإنذار عن إقتراب الخطر من السفينة و قد أقرته إتفاقية سولاس¹ و الزم به قانون ISPS جميع السفن ضمانا لأمنها و سلامتها.

2- نظام الإنذار الأمني : Ship Security About System SAAS

يجب أن تزود جميع السفن بنظام إنذار أمني هدفه إرسال تحذيرات أمنية من السفينة إلى البر للهيئة المينائية المختصة متى كانت السفينة المستغلة مهددة أو معرضة للخطر.

3- نظام التعارف و التتبع الآلي بعيد المدى (LRIT)

يوفر هذا النظام معلومات عن السفن لأغراض تحسين الأمن البحري و حماية البيئة البحرية ،حيث تقوم السفينة بإرسال المعلومات آليا متضمنة هوية السفينة موقعها (خط العرض و خط الطول) ووقت و تاريخ ذلك و ترسل هذه المعلومات عدة مرات في اليوم² و الغرض من هذا النظام هو تعزيز الأمن للحكومات المتعاقدة دون التأثير على أمن السفن ،من خلال توفير المعلومات بما يكفي من الوقت عن السفينة كي تتمكن الدول المتعاقدة من تقييم الخطر الذي قد تشكله تلك السفينة و الإجابة لها إن لزم الأمر.

4- نظام إبلاغ السفن (VRS) يشمل : الاخطارات التي تقدمها السفن قبل دخول الميناء.

o نظام التعارف الآلي.

o أنظمة تحديد خط السير.

o شحنات البضائع الخطرة على أي سفينة.

o الأخطار عن البضائع الخطرة.

¹ صبحي الغزوي. نظام التعارف الآلي و الحفاظ على الارواح و البيئة و فض النزاعات الموقع الالكتروني WWW.ALNOOR.DE/ARTICLE.ASP

ID :66702

² بن عيسى حياة.دكتوراه أمن المنشآت المينائية و السفن ص 334.

o التعاون بين الدول بشأن تطوير وصلات الاتصالات الأوتوماتيكية .

o تبادل معلومات السفن المبلغ عنها.

5- نظام إبلاغ معلومات السفن (VTS) يشمل جمع المصطلحات المينائية الواقعة تحت رقابة سلطة الميناء و يتطلب هذا النظام أن تتبادل المعلومات التي تتم من السفينة على الميناء و من الميناء إلى السفينة بشأن حركة السفن التي تدخل إلى ميناء يخضع لهذه القواعد و التعليمات.

هذف هذه الاجراءات الإحترازية التقنية المتطورة هو تعزيز فعالية الاتصالات الـ وتوماتيكية للحصول على صورة واضحة للحركة و تحسين مراقبة حلركة السفن العابرة و تبسط التقارير المطلوبة من السفن المارة و الاحترار من أي إختراق غير قانوني أو إجرامي للشبكات الإلكترونية للسفينة و العاملين عليها من شأنه أن يهدد أمنها و استقرارها.

المطلب الثاني: الاجراءات الأمنية الخاصة بالموانئ وفقا لقانون ISPS

تعتبر الموانئ إلى جانب دورها الاقتصادي مناطق للرقابة و التصدي لحماية امن الدولة و هي كالمطارات لها أهمية خاصة بالنسبة لأمن الدولة السياسي و الإقتصادي و العسكري بإعتبارها مرافق ذات وضع أمني خاص حساس لغتصالها بالعالم الخاجي و كونها أهداف للأعمال غير المشروعة. لوجود منشآت هامة بها كمستودعات البترول و مخازن البضائع و السفن و توقف نشاطها لأي سبب يؤثر على مصالح الدولة ما إستوجب حمايتها من الهجمات الارهابية و غيرها من الاعمال غير المشروعة و هو ما جعل المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية و السفن تشدد من الاجراءات الأمنية الواجبة و اعادة النظر في البنى التحتية لها.

و ضمان أمن الموانئ يتطلب القيام بالعديد من الإجراءات كالحصول على معلومات إستخبارية دقيقة ومد جسور التعاون مع الموانئ الاجنبية لتعقب مسار الحاويات القادمة و التعرف بدقة على التفاصيل المتعلقة بهاو ذلك بالاستعانة بأجهزة ووسائل مدعمة لعمل الرقابة و التتبع و مراقبة الموانئ بأنظمة المراقبة الإلكترونية أهمها:

- استعمال الرادار البحري للاستطلاع الساحلي .

- كاميرات لمراقبة السفن و عمليات الشحن .

- بصمة العين.

- الاستعانة بنظام الموضع العالمي GPS بنظام الاشعة ال Scanner a rayons

- البصمات الـكترونية.

- جهاز سونار Sonar للمراقبة تحت سطح البحر.

المطلب الثالث : المهام المستحدثة في ظل قانون أمن المنشآت المينائية و السفن :

دعما للأمن البحري و تحديد المهام و ترتيب المسؤوليات فقد استحدثت قانون ISPS مهاماً جديدة في أجهزة الأمن البحري تخص كل المرافق العامة المستهدفة خاصة السفينة و الموانئ.

الفرع الاول : ضابط أمن السفينة

هو الشخص المعين من قبل الشركة و الموجود على متن السفينة و المسؤول أمام ربان السفينة عن أمنها بما في ذلك تنفيذ و الحفاظ على خطة أمن السفينة و عن الاتصال بضباط أمن المرافق المينائية¹ و شرط شروط معينة عدتها المادة الرابعة فقرة أمن القانون الدولي لأمن المنشآت المينائية و السفن ISPS

الفرع الثاني : ضابط أمن المنشآت المينائية PFSO هو الشخص المعين من قبل المرفق المينائي و المسؤول عن وضع و تنفيذ و مراجعة والمحافظة على خطة أمن المنشأة الميناء و الإتصال و التنسيق مع ضابط أمن السفينة و الشركة و يعين من طرف إدارة الميناء ليكون مسؤولاً عن إدارة المرافق الخاضعة لقانون ISPS²

و يمكن تعريف المنشآت المينائية لتمييزها عن الميناء بأنها أجزاء مستقلة عن الميناء و خاضعة لشروط المدونة الدولية لامن السفن و الموانئ و هي أماكن تحددها الحكومة أو السلطة المعنية و التي يحدث فيها التفاعل بين السفينة و الميناء بانتقال الافراد أو البضائع او المعدات ما بين خدمات المنشأة المينائية و السفن و تشمل مناطق مثل مناطق الرسو و أرصفة الانتظار³ و قد حددت المادة 17 الفصل أ من القانون الدولي لأمن المنشآت المينائية و السفن ISPS أهم مهامه :

يعمل بالتنسيق مع ضابط أمن المنشأة المينائية ضابط أمن الميناء P 50

¹ محمود مروان السيد المرجع السابق ص 09

² حسين هليجي محمد الساعدي ص 09

³ CODE ISPS PERTIE A paragraphe 17 p 24
