



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



النظام القانوني لسلامة السفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف الأستاذة:

• بوغنيم سمية

من إعداد الطالبتين:

• سعيود سرين
• زغدودي سلمى

لجنة المناقشة:

المؤسسة	الصفة	الرتبة العلمية	الاسم واللقب
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	رئيسا	أستاذ مساعد	أ/ بوستيل نجوى
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر	د/ بوغنيم سمية
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	مناقشا	أستاذ مساعد	أ/ بازين رابح

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرّفان

إلهي لا يطيب الليل إلا بشكرك، ولا يطيب النهار إلا بطاعتك، ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك، ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك، ولا تطيب الجنة إلا برؤيتك جل جلالك.

نبدأ أولاً بحمد الله عزّوجلّ حمدا كبيرا مباركا لا نحصي ثناء عليه، ونصلي ونسلم على الحبيب المصطفى صاحب الشريعة والمنهاج عليه أفضل الصلاة وأزكى التسليم.

يقتضي منا واجب العرفان بالجميل، وقد فرغنا من انجاز هذا البحث بفضل الله وحمده، لا يسعنا إلا أن نتقدم بجزيل شكرنا وعظيم امتناننا والذي مد لنا يد العون وزودنا بالمعلومات اللازمة لإتمام هذا البحث، ونخص بالذكر الأستاذة الفاضلة بوغنيمة سمية المشرفة على هذا البحث ما زادنا ذلك شرفا وتقديرا، والذي اصبح علينا من وافر علمها واخلاصها وسديد توجيهاتها النيرة رغم ما ينوء بها من أعباء المسؤولية، فجراها الله عنا كل الجزاء. كما نتقدم بالشكر الجزيل إلى عائلاتنا الكريمة التي كانت عنوانا للصبر الجميل وكانوا خير عون لنا.

كما يسرنا أن نقدم أمانينا وشكرنا لأعضاء اللجنة الموقرة على تفضلها وقبولها ممتحنين ومقومين لهذا البحث، ليثريا بعلمهما هذه المناقشة لهما منا جزيل الشكر والتقدير.

والشكر موصول إلى كل من ساعدنا على إنجازنا هذا البحث وقدم لنا المساعدة من قريب أو من بعيد فجزاهم الله عنا كل الجزاء.

الإهداء :

إلى أولئك الذين كانوا الوطن حين تاهت بي الطرق، إلى من علموني أن للإرادة طاقة لا تعرف المستحيل.

أهذي هذا العمل المتواضع، لا لأنه يفي بحكم، بل لأنه أبسط ما أستطيع تقديمه عرفانا بجميلكم.

إلى أمي، نبض قلبي وصدى دعائي، يامن كنت السند حين ضعف السند يامن جعلت من كل عثرة درسا، ومن كل دمة بداية للنهوض.

إلى أبي، مصدر الحكم والعقل والثبات، علمتني أن الاستقامة في القول والفعل هي الطريق الذي لا يضيع.

إلى إخوتي، وكل من مر في حياتي وترك أثر طيبا.

وأخيرا، إلى نفسي التي قاومت وتجاوزت، والتي وقعت ثم نهضت ثم وقعت مجددا ونهضت بقوة أكبر. أهديك

هذا العمل تذكارا على أن لا شيء مستحيل وأن التعب لا يضيع أبداً.

سلمى

مقدمة

مقدمة

تعد السفينة محور أساسي في القانون البحري الجزائري، إذ تشكل الأداة الرئيسية لممارسة الأنشطة البحرية كالنقل والتجارة والصيد البحري، قد أولى المشرع الجزائري عناية خاصة بتحديد النظام القانوني لسلامة السفينة، لما لها من أهمية قانونية واقتصادية على المستوى الداخلي والخارجي.

عرفت السفينة في القانون البحري الجزائري في المادة 13 بأنها: "تعتبر سفينة في عرف القانون كل عمارة بحرية وآلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة".

قد ظهرت بوادر الاهتمام بالجانب البحري في القانون البحري الجزائري من خلال مشاركة الجزائر في العديد من الاتفاقيات الدولية والمعاهدات، التي من شأنها أن توفر سفن آمنة تضمن حماية الأرواح و الممتلكات من المخاطر البحرية المختلفة. هذا ما أدى إلى ظهور نظام قانوني لسلامة السفينة ويتمثل هذا النظام من خلال فرض اجراءات تفتيش السفن الذي يعد التزاما يقع على عاتق الدول التي تحمل السفينة علمها أو دولة الميناء على حد سواء والتي تتولى ضمان صلاحية السفن للملاحة البحرية، وتجنب مختلف المخاطر التي تهدد السلامة البحرية.

ومع بروز أخطار البحر والمشاكل المرتبطة بالسلامة البحرية فإن السفينة تخضع في مختلف الأنظمة القانونية لرقابة شديدة، ولتعزيز أمن السفينة وحماية البيئة البحرية وجب تحسين ظروف العمل وتوفير جميع المعدات اللازمة للحفاظ على سلامة وأمن السفينة، ذلك عن طريق توفير بيئة آمنة تستجيب لمعايير ومقاييس السلامة البحرية الدولية.

• أهمية الموضوع:

• تكمن أهمية الموضوع كون السفينة تلعب دور هام في مجال النقل البحري، باعتبارها الوسيلة البحرية التي تستعملها الجزائر في النقل البحري للمسافرين و البضائع بمختلف أنواعها. كان لابد من البحث عن الأساس القانوني لسلامة السفينة، وإبراز بشكل واضح الشروط التي يجب على كل سفينة أن تحظى بها من وثائق لازمة ومعدات وعتاد النجاة، الذي يجعل الرحلة البحرية ناجحة ويحافظ على سلامة وآمن الملاحة البحرية وحقوق الدولة و السفينة معا.

• أسباب الموضوع : تنقسم اسباب الموضوع إلى قسمين:

• أسباب موضوعية: تتعلق اساسا باعتبار الموضوع يتميز بجانب تطبيقي وتقني معا، الأمر الذي يتماشى مع تخصصنا المهني، بتالي يفتح لنا المجال لدخول إلى المؤسسة المينائية والاستفادة من خبرات والمعلومات المصرح بها من طرف الموظف الذي قمنا بالترقب عنده.

• و أسباب ذاتية: تتجلى في:

• الرغبة في البحث على موضوعنا، وإثراء المكتبة بكل ما هو جديد حول الموضوع، وجب المعرفة والتطلع لكل ما هو جديد في مجالنا.

• الميول الشخصي للموضوع والفضول الذي تكون لدينا بعد دارستنا للقانون البحري الجزائري.

• محاولة تقديم صورة واضحة حول النظام القانوني لسلامة السفينة.

• أهداف الموضوع:

• الاجابة عن التساؤلات المطروحة حول الموضوع، من خلال تسليط الضوء على موضوعنا.

• تعزيز المكتبة الجامعية بنتائج هذه الدراسة.

• الوقوف على القوانين والأنظمة التي عالجت سلامة وآمن الملاحة البحرية.

• المساهمة في توفير مراجع للأجيال القادمة.

• إشكالية الموضوع:

• وبناء على ما سبق ذكره قمنا بطرح الإشكالية التالية:

• ماهي الأحكام القانونية التي نص عليها المشرع الجزائري فيما يخص مسألة سلامة

السفينة ؟ وهل وفق في ضبط هذه الأحكام ؟

• وللإجابة على هذه الإشكالية قمنا بتقسيم خطة البحث إلى فصلين، تناولنا في الفصل

الأول تأصيل فكرة السفينة، واما الفصل الثاني فتم تخصيصه لتدابير الأمن والسلامة

الخاصة بالسفن.

الفصل الأول:

تأصيل فكرة السفينة

تمهيد:

السفينة هي وسيلة نقل مائية تستخدم لنقل الركاب والبضائع عبر البحار والمحيطات والأنهار، وتعد السفينة من أقدم وسائل النقل التي اعتمد الإنسان عليها في السفر والتجارة والتنزه، حيث تطورت على مر العصور من القوارب الخشبية الصغيرة إلى السفن العملاقة المصنوعة من الفولاذ والمزودة بأحدث التقنيات، حيث تلعب السفن دورا حيويا في الاقتصاد سواء على المستوى الوطني أو الدولي حيث يتم نقل حوالي 90% من البضائع العالمية عبر البحار والمحيطات، وتوفر العديد من المزايا مما يجعلها الأكثر طلبا في التجارة ذلك من حيث التكلفة لنقل كميات كبيرة من البضائع بين الدول، مما يساهم في تعزيز التجارة الدولية ودعم الاقتصادات الوطنية مما يجعلها جزءا أساسيا من شبكة النقل العالمية

يجب الإشارة إلى أن المشرع كغيره من التشريعات قام بوضع نظام قانوني شامل، لتنظيم السفينة وليتسنى لنا معرفة أهم ما جاء به استوجب علينا التطرق إلى مفهوم السفينة، وإظهار أنواعها المختلفة، وإيضاح طبيعتها القانونية عقارا أم منقولا، كونها تخضع لقواعد قانونية خاصة يستلزم تبيان العناصر التي تبرز دانيتها.

وهذا ما سنتناوله في هذا الفصل من خلال تقسيمه إلى قسمين:

الاطار المفاهيمي للسفينة (المبحث الأول)، النظام الإداري للسفينة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للسفينة

تعد السفينة الركيزة الأساسية للملاحة البحرية، وأحد أهم الوسائل التي اعتمد عليها البشر في التنقل والتجارة عبر العصور، فقد اكتسبت السفينة أهمية متزايدة في ظل ازدهار التجارة الدولية واتساع نطاق العلاقات الاقتصادية بين الدول، فتعد أهم مورد لاستغلال ثروات البحار، يكمن ذلك في كونها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذي يقوم عليه أحكام القانون البحري، ويظهر اهتمام المشرع الجزائري بها في القانون البحري من خلال إفرادها بقسم خاص وقام بتأطيرها قانونيا بشكل مميز، لعل السبب في ذلك أنها الآلية الأكثر استعمالا في النشاطات البحرية والتجارية والعمود الذي يرتكز عليه الاقتصاد الوطني والدولي.

كان لازما التطرق إلى مفهوم السفينة بكل معانيها و مضامنها من خصائص وأنواع مختلفة في (المطلب الأول)، وكذا التطرق إلى الطبيعة القانونية للسفينة في (المطلب الثاني)، وعناصر شخصية السفينة في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: مفهوم السفينة

إن جميع الدراسات القانونية قامت بتبيان تعريف السفينة وتحديد تطبيقها القانوني من خلال تحديد الطبيعة القانونية الخاصة للسفينة باعتبارها الأداة الرئيسية التي يتم بواسطتها الملاحة البحرية، وقد حاول الفقهاء إعطاء تعريف لها، لتفادي الخلط بين السفينة وغيرها من المنشآت البحرية الأخرى.¹

وعليه سنسلط الضوء على التعريف الفقهي والقانوني لسفينة في (الفرع الأول)، وخصائصها في (الفرع الثاني)، وملحقاتها في (الفرع الثالث)، وأخيرا أنواعها المختلفة في (الفرع الرابع).

¹ - حملاوي مريم ، نبيلة فرقي، النظام القانوني للسفينة دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكر لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة 8 ماي 1945، قالم، لسنة 2018، ص 07

الفرع الأول: التعريف الفقهي والقانوني للسفينة

أولاً: التعريف الفقهي:

حاول الفقهاء منذ القدم تمييز السفينة عن باقي الآليات الأخرى ولإزالة هذا الاهتمام قائماً إلى يومنا هذا، وقد ذهب أغلبية الفقهاء إلى تعريف السفينة بأنها: "كل منشأة قائمة مخصصة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية" إضافة إلى ذلك هناك من رأى أن التعرض لمخاطر البحر يعد عنصر لا بد منه في هذا الخصوص.¹

فمن خلال هذا التعريف وضع الباحثين شرطين أو عنصرين أساسيين لاعتبار منشأهما قائمة سفينة وهما:

- أن تكون مخصصة للملاحة البحرية.
- أن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتقاد

والجدير بالذكر أن السفينة هي منشأة عائمة تقوم أو تختص بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد بغض النظر عن الحجم أو الحمولة أو طريقة البناء سواء كانت تجارية أو للصيد و للنزهة.

غير أن هناك من يرى بأن السفينة هي: "كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، لكن هناك من هؤلاء أضاف عنصر جديد بقولهم هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحار، وتستعمل خصيصاً للملاحة البحرية بصفة اعتيادية."²

ويبدو أقرب إلى الحقيقة العلمية القول بأن السفينة هي فعلاً المنشأة القادرة على مواجهة الأخطار التي تعترض طريقيهما في عرض البحر من تصادم و قرصنة، وأيضاً هي المنشأة التي تمارس الملاحة البحرية بصفة دائمة ومخصصة.

1- بوشخيمة آية، طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، لسنة 2023، ص 08.

2- طريقي سارة، إيمان مشاطي، نجلاء بيرم، أحكام السفينة كأداة للملاحة البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، لسنة 2022، ص 09.

ثانياً: التعريف القانوني

تعتبر سفينة في عرف القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة.¹ ومنه نستنتج بأن السفينة في نظر المشرع الجزائري هي التي تقوم بالملاحة البحرية سواء عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو بوسيلتها الخاصة، وحتى يطلق عليها وصف سفينة يجب أن تكون مخصصة لهذه الملاحة وبصفة اعتيادية ودائمة. هكذا نلتبس أن المشرع البحري الجزائري قد سائر أرجح الآراء الفقهية في تعريف السفينة، يكمن ذلك في فرضه لشرتين أساسيين حتى تكون المنشأة العائمة سفينة وهما: أن تكون العمارة أو الآلية العائمة تقوم بالملاحة البحرية، أو تخصص لذلك على وجه الاعتقاد.²

ومنه ماهي العمارة التي تصح أن تكون سفينة في مفهوم هذه المادة؟

ومما لا شك فيه لاعتبار المنشأة العائمة سفينة لا بد من توافر الشروط التالية:

— لا بد أن تختص هذه المنشأة في الملاحة البحرية مهما كان نوعها مع وجوب التفرقة بين السفينة والمركب، كون الأولى أداة للملاحة البحرية في حين الثانية هي أداة الملاحة الداخلية.³

— أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة على وجه الاعتقاد، أي أن صفة السفينة تضل ملازمة للمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى لو قامت بملاحة نهريّة، وكذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناء من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضيف على المركب وصف سفينة.

1- المادة رقم 13 من القانون البحري الجزائري، الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، العدد 29 في 10 أبريل 1977.

2- حملاوي مريم، نبيلة قرفي، المرجع السابق، ص13.

3- أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص359.

- تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد تبدأ حياتها في حين تنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة.

الفرع الثاني: خصائص السفينة

باعتبارها السفينة القلب النابض لتجارة في مختلف أنحاء العالم والعمود الذي يعتمد عليها الاقتصاد سواء الوطني أو الدولي، جعلها تحظى بمجموعة من الخصائص والميزات التي يجب أن تتوفر في كل منشأة عائمة حتى يصح القول عنها بأنها سفينة وتتمثل هذه الخصائص في:

أولاً: السفينة منشأة عائمة:

يشترط في السفينة أن تكون منشأة عائمة والإنشاء نعني به تجميع أجزاء السفينة جنب إلى جنب على نحو تكون معه أداة لها وظيفة التي هي القيام بالملاحة البحرية، وعلى ذلك يستبعد من مفهوم السفينة كل مالم ينشأ من صنع الإنسان، إضافة إلى أنه لا بد أن تكون المنشأة عائمة فهو شرط أساسي لإضاف وصف السفينة عليها، لأن قيام المنشأة أو تخصصها للملاحة البحرية يفترض صلاحيتها للعوام، وعلى هذا فإن المنشأة التي لا تستطيع ترك سطح الأرض لا يصدق عليها وصف السفينة.¹

ثانياً: تخصيص السفينة للملاحة البحرية:

إن قيام تخصيص المنشأة للملاحة البحرية هو الضابط لوصف هذه الأخيرة بالسفينة وبذلك لا تعد سفينة المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للملاحة النهرية أو الداخلية وإنما تسمى بالمركب، وبطبيعة الحال فإن المقصود بالتخصيص هو التخصيص الفعلي، باستثناء بعض الحالات التي تطبق فيها أحكام القانون البحري قبل التخصيص الفعلي للمنشأة هي صور البناء بشرط توفر إعدادها للملاحة البحرية.

1- نظور أحلام، محاضرات في مادة السفينة والتجارة، تخصص قانون نشاطات مينائية، موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر، قسم الحقوق، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، لسنة 2024، ص 03.

إن عنصر تخصيص المنشأة للملاحة البحرية يسمح باستيعاد العديد من المنشآت من مفهوم السفينة مثل:¹

(أ) أن تظل المنشأة التي تقوم بالملاحة البحرية على سبيل الاعتياد محافظة على وصف السفينة حتى لو قامت بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدة مرات غير متصلة وفي المقابل لا تكتسب المركب النهري وصف السفينة ولو كان يقوم بملاحة بحرية عرضية بين الحين والآخر.

(ب) تستبعد كل منشأة طاغية على سطح البحر من مفهوم السفينة كأرصفة العائمة والجسور العائمة والمدارس والفنادق العائمة، وكذلك تستبعد العوامات المتخصصة للإقامة من مفهوم السفينة، ولو أمكن لها القيام بالملاحة البحرية. طالما أن الملاحة تتم بصفة عرضية ولا تعد النشاط المعتاد والمخصص له تلك العوامات.

(ت) تستبعد كذلك من مفهوم السفينة المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبتروول ولو لم تكن ثابتة بقاع البحر أو المحيط وبذلك بالرغم مما تتعرض له من مخاطر بحرية، وذلك لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة.

(ث) أيضا الطائرات المائية لا تعد من السفن لأنها تستخدم سطح البحر إلا في عمليات الإقلاع والهبوط، أما الرحلة ذاتها فتتم في الجو.

ثالثا: أن تكون الملاحة البحرية على وجه الاعتياد:

متى لو كانت بين الحين والحين تقوم بملاحة نهريّة أو داخلية ولا تعتبر المركل التي اعتادت على الملاحة النهريّة سفينة.

فالقيام بالملاحة البحرية يعني مواجهة مخاطر البحر هو ما يميز السفينة عن المنشآت الأخرى التي تطفو فوق سطح البحر، وينتهي وصف السفينة عن المنشآت بعد وإما نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية.

¹- بن عبید اخلاص ، محاضرات في القانون البحري، موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق، جامعة الحاج لخضر باتنة (1)، لسنة 2021، ص40.

الأصل في بعض العمارات البحرية أنها ليست مخصصة للملاحة البحرية، كالفنادق العائمة والمدارس العائمة، لكن إذا قامت فعلا بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد فإنها تعتبر سفنا. وفي الأصل كذلك لا تعتبر سفنا الآليات العائمة التي تعمل داخل الميناء كأرصفة العائمة والرافعات والزوارق وكذا قوارب الغطاسة، لكن إذا قامت بالملاحة البحرية فإنها تعتبر سفنا.

رابعاً: التعرض لمخاطر البحر:

كما هو الشأن للملاحة البحرية فإن هناك اتفاق من جانب الفقهاء حول أن مواجهة مخاطر البحر عنصر أساسي في وصف السفينة،¹

اتفق أغلبية الباحثين على معيار الخطر البحري كمعيار نهائي وأساسي في تعريف السفينة فاعتبروا السفينة هي " الموكب القادر على مواجهة المخاطر في عرض البحر". إذن فهو معيار دقيق وواضح يسمح بالتمييز بين السفن والمنشآت العائمة الأخرى، ويطلق عليه معيار الخطر البحري لاكتساب صفة السفينة.

الفرع الثالث: ملحقات السفينة

تتوفر السفينة على ملحقات تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها، فهي جزء منها كون الوصف القانوني لها يمتد إلى مجموعة هذه الملحقات، وعليه فإن وصف السفينة يشمل مجموعة الملحقات اللازمة لملاحقتها واستغلالها بأكمل وجه سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه.² كآلات والقوارب والسلاسل ومعدات السلامة...

وهذا ما أكدته المادة 52 التي نصت على:

" تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات ومعدات السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري.

الفرع الرابع: أنواع السفن

¹- حملاوي مريم ، نبيلة قرفي، المرجع السابق، ص10.

²- أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص360.

يمكن تقسيم أنواع السفن بالنظر إلى المعيار الذي يؤخذ بعين الاعتبار في التقسيم، ومن هذه المعايير التي تقسم على أساسها السفن نجد معيار نوع الملاحة الممارسة معيار نوع التخصيص، معيار وسيلة الدفع ومعيار الحمولة وعرض الاستخدام وغيرها من المعايير التي تختلف من تشريع إلى آخر.

أولاً: من حيث نوع الملاحة الممارسة:

اعتمد المشرع الجزائري هذا المعيار، وحدد كل نوع نطاق جغرافي معين وذلك لأهداف إدارية.¹

أ) السفن التي تمارس الملاحة في أعالي البحار:

لا بد من معرفة معنى مصطلح ملاحة أعالي البحار للوصول إلى المعنى الدقيق وراء هذا النوع، فبداية نشير إلى معنى أعالي البحار كآتي: تشمل أعالي البحار مياه البحر الواقعة بعد المنطقة الاقتصادية الخاصة وتوصف بأنها خارج الولاية الوطنية للدول فهي منطقة مشاعة لكل الدول وليس لأي دولة حق الاستثمار بها والسيطرة عليها، إذن هي حق للجميع² وتسمى بالملاحة بعيدة المدى أو غير المحدودة إذ تمارس على النطاق البحري الأوسع والأصعب، فهي تعد أخطر نوع من الملاحة وتعرف بأنها الملاحة التي تتم بين الموانئ الداخلية والأجنبية.³

ب) السفن التي تمارس الملاحة الساحلية:

لمعرفة الملاحة الساحلية نقسمها إلى ملاحة ساحلية قصيرة المدى وهي: "الملاحة التي تمارس في نطاق ضيق مقارنة بملاحة أعالي البحار فتخصص للسفن التي تحمل الراية الوطنية فقط كقاعدة مع وجود بعض الاستثناءات في العديد من الحالات". وملاحة ساحلية محدودة وهي: "تمارس في نطاق أوسع من الملاحة الساحلية وتكون عادة بين الموانئ

1- بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران، سنة 2012، ص 29.

2- بوشخيمة آية،.. المرجع السابق، ص 13.

3- سيوود محمد الطاهر، ماخص محاضرات في مقياس الملاحة البحرية، موجهة لطلبة الأولى ماستر، قانون بحري ومينائي، جامعة الصديق بن يحي جيجل، لسنة 2021، ص 04.

الوطنية والأجنبية الواقعة داخل البحر الأبيض المتوسط شريطة عدم تجاوز هذه الملاحة إلى خارج المضيق أو القناة".

ثانياً: من حيث وسيلة الدفع.

اعتمد هذا التضييق على الوسيلة المحركة للسفينة التي تدفعها وتساعدتها في السير وسط البحر وهي:

أ) السفن الشراعية:

أول ظهور للسفينة كانت الطاقة الهوائية السبيل الأبسط لتحريكها، والوسيلة المثلى آنذاك، وسميت بالسفن الشراعية، وهذا المصطلح يشير إلى أي مركب يعمل بقوة الريح، وعادة يكون عبارة عن مركب شراعي مجهز بثلاث صوار على الأقل ويختلف حسب حجم السفينة.¹

ب) السفن البخارية:

تعتمد أساساً على الجار لتحريكها فتغير نهائياً شكل السفينة، وكمية بناؤها وأبعادها وغير ذلك، والسفينة تعمل بالطاقة البخارية، ولها طاقة كبيرة في توليد الحركة، فتزداد هذه الأخيرة بمقدار ما زادت كمية البخار.²

ج) السفن الذرية:

ظهرت السفن الذرية التي تعمل بواسطة مفاعلات نووية تسمى المفاعلات البحرية، وتشكل خطر لا بد من مواجهتها قانونياً، وقع وقف ذلك بمقتضى معاهدة مسؤولية مستغلي السفن ببروكسل.³

1- بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص 05، 06.

2- المرجع نفسه، ص 29.

3- بوشخيمة آية، طابع هديل، المرجع السابق، ص 16.

ثالثاً: من حيث التخصص

يعتمد هذا على الغرض الذي خصصت له هذه السفينة بمعنى آخر نوع الخدمة التي تؤديها ونقدمها وهي نوعين:

(أ) السفن العامة:

هي التي تحمل العلم الجزائري امتداد لإقليم الدولية، وتمارس عليه حق السيادة الوطنية.¹ وتضم السفن العامة من جهة السفن المخصصة للخدمة للعمومية للدفاع الوطني، والتي يقودها ربان تابع لبحرية الدولية ومواكبة من طاقم خاضع للسلطة العسكرية وهي سفن حربية سواء الغواصات أو السفن الدولية التي تؤدي خدمة سلاح البحرية.² ومن جهة أخرى السفن العامة المخصصة للخدمة العمومية الخاصة كأرصاد الجوية، الجمارك، الشرطة، والخاضعة لسلطة موظف مدني للدولة وذات طاقم تحت تصرف الدولة وممثليها.

وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982 نصت على أن:³

" السفينة الحربية هي سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامة الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت أمره ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة، ويظهر ايمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعاد، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية". (المادة 29).

(ب) السفن الخاصة:

تضم كل السفن المتبقية الأخرى وهي السفن المتخصصة لأغراض تجارية، أو خدمات خاصة بالنقل والتي يمتلكها الأشخاص أو الحكومات على السواء.

1- بوشخيمة آية، طابع هديل، المرجع السابق، ص 17.

2- مخاوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، سنة 2015، ص 15.

3- المادة 29، من إتفاقية جنيف لعام 1958 لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة، قانون البحار في 29 أبريل 1958.

هكذا نلتزم أن السفن الخاصة تتمثل في:¹

- **السفن المخصصة لنقل الأشخاص:** مهمتها الأساسية نقل الركاب، ونذكر منها العبارات وسفن الرحلات البحرية.
- **السفن المخصصة للصيد:** تستخدم في صيد الثروات البحرية المختلفة من الأسماك بكل أنواعها والهدف الأساسي هو تحقيق الربح.
- **السفن المخصصة لنقل البضائع:** غرضها الأساسي نقل البضائع من ميناء إلى آخر عبر البحار والمحيطات منها.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

إن التحديد الخاص بالطبيعة القانونية للسفينة يقتضي إدراجها ضمن طائفتين قانونيتين هما: طائفة الأشخاص وطائفة الأموال بنوعيهما (المنقولة والعقارية)، ومن خلال دراسة هذا المطلب سنسلط الضوء على الطابع المالي والمنقول للسفينة في (الفرع الأول)، والطبيعة الخاصة بالسفينة في (الفرع الثاني)، وموقف المشرع الجزائري في (الفرع الثالث).

الفرع الأول : السفينة مال منقول

لا شك أن السفينة تعتبر مال، إذا أنها يجوز أن تكون محلا للحقوق المالية ، فالسفينة ليست من الأشياء الخارجية عن التعامل بطبيعتها، وهذا ما نصت عليه المادة 682 : " كل شيء غير خارج عن التعامل بطبيعة أو حكم القانون يصلح أن يكون محلا للحقوق المالية".²

وفي نفس السياق تجدر الإشارة إلى أن السفينة تعد بطبيعتها مالا منقولا، فهي مال لكونها شيء مادي لا يخرج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون ومن ثم يجوز أن تكون محلا للحقوق المالية، فالسفينة تعد مالا وليست شخصا، وإذا كانت تتمتع ببعض صفات الأشخاص من حيازة و اسم وموطن، إذ لا يفض إلى إعتبار السفينة شخصا قانونيا ذلك

1- بوخشيمة آية، طابع هديل، المرجع السابق، ص 17.

2- المادة رقم 682، من القانون المدني الجزائري.

أن إضفاء بعض صفات الشخص القانوني ليست إلا رغبة في تحقيق بعض مصالح عملية اقتضت تمييز السفينة عن غيرها من السفن.¹

وتعتبر السفينة مال منقول إذا نظرنا إلى موقعها من تقسيم الأموال إلى عقارات ومنقولات، ذلك أنها مستقر ثابت وتستطيع التنقل من مكان إلى آخر دون تلف وعلى هذا فإنها تخضع لأحكام القانون المدني المتعلقة بالمنقولات.²

غير أنها تتعدي قواعد المنقول وتقترب من أحكام العقار في مسائل معينة، وأيضاً للاعتبارات خاصة بطبيعة السفينة كإجراءات الحجز على سبيل المثال.

الفرع الثاني: الطبيعة الخاصة للسفينة

على الرغم من اعتبار السفينة مال منقول تسري عليها أحكام الأموال المنقولة، إلا أنها مال منقول ذو طبيعة خاصة يجعلها تقترب من الأموال العقارية وهي بهذه الصفة تختلف عن الأموال الأخرى.³

فالسفينة لا تسري عليها قاعدة الحيابة في المنقول سند الملكية، كما نجد أنها تخضع لبعض الإجراءات التي يخضع لها العقار، فإذا كانت القاعدة أن انتقال الملكية في المنقول يتم بالتراضي، فإن حال السفينة لا تنتقل ملكيتها إلا بمحور رسمي صادر عن الموثق يتم الاحتجاج به إلى الغير.

كما تؤكد على ذلك المادة 54 ، والتي قضت بإخضاع العقود الناقلة للملكية، المشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام.⁴ ويترتب على ذلك أنه إذا كانت القاعدة أن انتقال الملكية في المنقول بالتراضي فإن السفينة لا تنتقل ملكيتها إلا بمحور رسمي صادر عن الموثق، ضف إلى ذلك أن السفينة يجوز رهنها هنا رسمياً وهو رهن لايرد إلا

1- طريقي سارة ، إيمان مشاطي، نجلاء بيرم، أحكام السفينة كأداة للملاحة البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، لعام 2022، ص13 ، 14.

2- المرجع نفسه، ص 14.

3- كملية أعراب، السفينة وفقاً للتقنين البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، عام 2018، ص192.

4- لعطر فتيحة ، القانون الواجب التطبيق على السفينة والبضائع المحمولة فوقها، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد الثاني عشر، سنة 2017، ص08.

على العقارات ولا تنقل فيه الحيازة إلى الدائن المترهن. كما يلزم تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها ويخضع الحجز على السفينة لإجراءات قريبة من إجراءات العقار، وتحول حقوق الامتياز التي ترد على السفينة الدائن الممتاز من تتبعها في أي يد كانت مثلها مثل حقوق الامتياز على العقار.

وتبعا لذلك باستقرار النصوص التشريعية البحرية والمدنية، نجد أن السفينة تشبه العقار إلى حد بعيد، ذلك لأنها تتشابه معه في عدة أوجه، فيمكن رهن السفينة رهنا رسميا مثلها مثل غيرها من العقارات، أيضا تمكن الدائن المترهن من حق الأفضلية على السفينة وتتبعها في أي يد كانت كما أن السفينة تخضع للإجراءات الحجز التي تشبه إجراءات حجز العقارات.

ومنه يتضح لنا أن السفينة تعتبر عقارات بالتخصيص.

الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري

ذهب المشرع الجزائري إلى الإقرار بأن السفينة مال منقول وهذا ما أكدت عليه المادة 56 من القانون البحري الجزائري يقولها: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة وتكون قابلة للرهن¹...". لأنها تنتقل من مكان إلى آخر وليس لها حيز تستقر وتثبت فيه دون تلف ذلك حسب نص المادة 683 من القانون المدني: "كل شيء غير خارج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصلح أن يكون محلا للحقوق المالية". وقد اكتسب بعض صفات العقار إذ اشترط إثبات التصرفات التي ترد على السفينة بعقد رسمي لدي الموثق وشهرها في سجل خاص وإلا كان التصرف باطلا.²

وهذا التصنيف له أهمية كبيرة لما يترتب على ذلك من آثار تصب على هيكل السفينة وعلى المعدات التي هي ضرورية للملاحة البحرية وهو اطلقت عليه اسم الأدوات ومعدات

1- المادة رقم 56، من القانون البحري الجزائري.

2- المادة 689، من الأمر رقم 58-75، المؤرخ في 26-09-1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 ماي 2007.

السفينة إذا يعتبر جزءا لا يتجزأ منها. وتجذر الإشارة منا أن المشرع الجزائري لم يوجد وضع قانوني للمنقولات المخصصة لخدمة السفينة.¹

غير أن هذا التكييف غير صحيح اطلاقا، ذلك أن السفينة وإن كانت منقولا لا تخضع للنظام القانوني للمنقولات كما أنها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول كسند الملكية² المنصوص عليها في المادة 835 من القانون المدني الجزائري، بالإضافة إلى كون السفينة تخضع لبعض أحكام العقار منها مثلا:

- 1- ضرورة تحرير محرر رسمي لنقل الملكية (حسب نص المادة 49 ق. ب. ج).
 - 2- وجوب شهر التصرفات الواردة عليها في سجلها المقيد بمكتب التسجيل.
 - 3- تقرير حقوق الامتياز عليها يترتب بموجبها للدائن الممتاز حق تتبع، ويجوز منها رسميا.
 - 4- اخضاع السفينة لإجراءات الحجز الشبيهة بالحجز العقاري.
 - 5- للسفينة حالة مدنية خاصة بها كما هو الحال العقار فيكون لهما اسم وموطن وجنسية.
 - 6- لا يمكن اكتساب السفينة بالتقادم نظرا لخصوصية طبيعتها والتي كانت تشبه العقار إلا أنها أكثر خصوصية عنه منا نظرا لأنها تحمل جنسية دولة معينة وتكون محل اشراف اداري دقيق تتولاه هذه الدولة. الأمر الذي ينتفي معه أي إمكانية لتملكها بالتقادم أي كانت مدته.
- ونظرا إلى السفينة تخرج عن القواعد العامة المقررة للمنقول وتقترب من العقار في مسائل كثيرة. كما أنها تتمتع بالعناصر التي تحدد ذاتيتها الأمر الذي جعلها تشبه إلى حد كبير العناصر التي يتميز بها الأشخاص الطبيعيين، ذلك أن معظم التشريعات أضفت صبغة الشخصية القانونية للسفينة لأنها تولد بالبناء كما أنها تؤسس الشركة ولها اسم وموطن وجنسية وتتقضي بالتحطم أو الفقدان إذا مضت عليها المدة المحددة قانونيا.

1- بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص 34.

2- فكار أغيلاس، النظام القانوني للسفينة في التشريع الجزائري، نيل مذكرة الماستر في قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2020، ص 33.

وفي الأخير نرى بأن السفينة بالرغم بأن لها أوجه تشابه مع الأشخاص الطبيعية، إلا أنها ليست شخص قانوني وخضوعها لبعض أحكام العقارات لا يجعل منها عقارا، فالسفينة منشأة ذات طبيعة خاصة تؤكد استقلالية القانون البحري وتعبّر عن ذاتيته، فهي أداة للملاحة البحرية تخضع لنظام قانوني متميز يتلاءم مع طبيعتها وقيمتها العالية المعتبرة فهي تقوم بدور أساسي في مجال التجارة والاقتصاد الوطني والعالمي وحتى أن البعض يطلق عليها وصف عقارات البحر ذلك لتشابه الكبير بين الأحكام المنظمة للسفن وتلك الخاصة بالعقارات.

المطلب الثالث: عناصر شخصية السفينة

على غرار الشخص الطبيعي فإن السفينة لها حالة مدنية مثلها مثل الشخص الطبيعي والتمثلة في: الاسم والموطن والجنسية والحمولة و الدرجة التي توجب القوانين أم تكون حائزة على أوراق للإثبات هذه الحالة.

لذا سوف نتطرق إلى العنصر الوطني للسفينة (في الفرع الأول)، العنصر الدولي للسفينة (في الفرع الثاني).

الفرع الأول: العنصر الوطني للسفينة

تتميز السفينة بمجموعة من العناصر الذاتية الوطنية التي تجعلها تحظى بحالة مدنية خاصة تشبه إلى حد كبير الشخص الطبيعي، وهذا ما أكدت عليه المادة 14 : " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية".

أولا: اسم السفينة:

للسفينة اسم معين تختص به، ويميزها عن غيرها من السفن، وللمالك حرية اختيار الاسم على أن لا يكون قد سبق تسجيله لسفينة أخرى تقوم بالملاحة البحرية، لذلك يجب على مالك السفينة أن يجعل على موافقة المؤسسة العامة للموانئ والمناظر على هذا الاسم قبل تسجيلها في سجل السفن لتثبيت من أن الاسم الذي يعترزم اطلاقا على السفينة لا تحمله سفينة ثانية.¹

¹ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، سنة 2012، ص 51.

وقد نظم القانون البحري موضوع اسم السفينة فأوجب أن يكون لكل سفينة اسما معين، وقضى بأن يثبت هذا الاسم في محيفة تسجيل السفن، وفي حالة وجود عدة سفن تحمل ذات الاسم يلحق بكل اسم رقم تسلسل تفاديا لتشابه الأسماء. غير أنه إذا اختلفت جنسية السفينة فلا مانع من تشابه الأسماء، لأن المعول عليه في هذه الحالة هو جنسية السفينة كمعيار للتمييز.

اهتم المشرع الجزائري بتنظيم شروط منح الاسم للسفينة وإجراءات استصدار هذا الاسم بشكل لا يترك أي مجال للبس وخصه بشيء من التوضيح في القرار المؤرخ في 09-04-1989 الذي يحدد شروط منح أسماء السفينة وتغيرها.¹

إذ يجب أن تحمل كللا سفينة اسم يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، وإن كان يظهر من نصوص المواد حرية المالك مقيدة ويجب أن يخضع المالك لموافقة السلطة المختصة. فإنه لا بد أن يكون الاسم المختار لم يتم استعماله من طرف سفينة أخرى.

(أ) **شروط منح اسم السفينة:** تعرض المشرع الجزائري في المادتين 16 و 17 إلى هذه الشروط " يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميز ما عن غيرها من العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة في اختيار اسمها ويخضع منح اسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة، كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية". ويجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه، ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسم الوارد على مقدمها".

ونستنتج من خلال رؤية المشرع الجزائري أنه قيد حرية المالك لسفينة بمجموعة من الشروط التي يجب أن يمتثل لها حتى يتمكن من الحصول على موافقة السلطة المختصة، فلا بد من الاسم المختار أن لا يكون قد تم تداوله من قبل من طرف سفينة أخرى.

(ب) **إجراءات منح الاسم:** إن قيد السفينة يكون في دفتر التسجيل الجزائري المملوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة، ويفوت المشرع البحري الجزائري بصفة إجرائية بين طائفتين من السفن.

¹ غفرار أغيلاس، المرجع السابق، ص 53.

- الفئة الأولى السفن التي تساوي حمولتها أو يفوق 100 طن، فهنا مالك السفينة يقدم تصريح إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية.
- الفئة الثانية السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 100 طن، فمالك السفينة يقوم بتقديم بتصريح للإدارة البحرية المحلية طبقاً للمادة 4 من القرار.

ثانياً: موطن السفينة

يتعين على كل سفينة أن تتخذ لها موطناً قانونياً يتمثل في ميناء قيدها أو تسجيلها الذي يختاره مالكها الذي له الحق أيضاً في تغييره.¹ ومالك السفينة هو الذي يقوم بتحديد موطن السفينة، وذلك باختيار الميناء الذي يرغب في تسجيل سفينة فيه، ويعتمد هذا الاختيار غالباً على مقدار الرسوم المفروض على التسجيل والتي تختلف من ميناء إلى آخر، وتبعاً لذلك يجوز لمالك السفينة طلب تغيير موطن سفينته على أن يراعي في ذلك الإجراءات المختصة بنقل كافة الأوراق والمستندات التي تسمح بالتعرف على الحالة المدنية للسفينة إلى ميناء التسجيل الجديد، مع ذلك لا يجوز للسفينة أن تجمع بين أكثر من موطن واحد لها، ولا يجب الخلط بين ميناء تسجيل السفينة وميناء استغلالها أو تجهيزها، فموطن السفينة يتحدد بميناء التسجيل وميناء الاستغلال فهو المكان الذي تباشر فيه السفينة نشاطها.

ثالثاً: حمولة السفينة

يقصد بحمولة السفينة سعتها الداخلية،² وتختلف السفن بعضها عن بعض من حيث السعة وذلك لاختلاف أبعاد كل منها، ووحدة الحمولة من الطن الحجمي وهو قياس انجليزي يعادل 2.83 ، حيث أعلنت imo عن معاهدة دولية لقياس الحمولة سنة 1969 التي دخلت حيز النفاذ عام 1982، حيث تطبق هذه المعاهدة على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة والتي تخضع لتعديلات جوهرية.

والحمولة نوعان:

1- بوميونة فاطمة، بو علي مباركة، النظام القانوني للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون أعمال، جامعة عمار تلجي الأغواط، ص53.

2- أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 363.

- **الحمولة الإجمالية (الكلية):**¹ تشمل مجموع فراغ السفينة وجميع سعتها بما في ذلك المنشآت القائمة على سطحها، فهي تعتبر من الأبعاد الحقيقية للسفينة.
- **الحمولة الصافية:** هي مقدار الفراغ الذي يستغل فعلا في إيواء الركاب أو حفظ الأمتعة والبضائع فهي تعبر بذلك عن أهمية الاستغلال التجاري.
- وتعتبر الحمولة من عناصر هوية السفينة، هذا ما نصت عليه المادة 18 من القانون البحري الجزائري بقولها: "إن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها".

وتظهر أهمية الحمولة في اتخاذها معيارا في تحديد الكثير من المسائل منها:
 (أ) منح اسم السفينة الذي يكون الزاميا من كانت حمولة السفينة تفوق أو تساوي 100طن.

(ب) حساب الرسوم المختلفة التي تفرضها على السفينة كرسوم الإرشاد والقطر ودخولها للموانئ والخروج منها وما إلى ذلك.

(ت) تقدير التعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ وتقدير أجره النقل في حالة ايجار السفينة، وتحديد أيضا مسؤولية مالك السفينة.

رابعا: درجة السفينة:

درجة السفينة هي العبارة المجسدة لقيمة السفينة وهي لا تترجم ماليا وإنما تنقسم أو تصنف السف إلى درجات أولى وثانية وثالثة بحسب المواصفات اتبعت في بناءها ومقدار مكانتها.² وتتولى عادة تقدير درجات السفن شركات عالمية مختلفة، غير أن اللجوء إلى بعض الشركات دون غيره في تحديد درجة السفينة يرجع إلى ما تحتله هذه الشركات من شهرة عالمية يجعل من الشهادات التي تمنحها للسفن ذات أهمية كبيرة على النطاق الدولي، ويمكن أن نذكر أهم شركات التصنيف العالمية: أهمها الشركة البريطانية المعروفة " بهيئة اللويدز " بنسبة إلى مؤسسها " أدويدلويدي " عام 1764، كذا الشركة الأمريكية المسماة بالمكتب

1- بلعيد جميلة، محاضرات في القانون البحري، لفائدة طلبة السنة الثالثة، جامعة محمد بوضياف المسيلة، لسنة 2018.
 2- زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة على ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، لسنة 2010، ص122.

الأمريكي للسفن المؤسسة عام 1860، وهي كلها شركات تتولى بفضل خبرتها اختيار السفن وتعطي لمالكها شهادة بدرجة ذات قيمة عالية.

هذا الاختيار ضد البناء ويستمر أثناء حياة السفينة للتأكد من مدى استمرار جدارتها بالمرتبة التي تحصلت عليها.

خامسا: العلامة المميزة

من دون شك إن معرفة هوية السفينة تهم الدول والأفراد، لذلك أوجب المشرع الجزائري في المادتين 24 و26 من القانون البحري الجزائري على:¹

" كل سفينة ملزمة بحمل علامة مميزة تكمن من معرفتها"، وأيضا: " تحدد بمرسوم الشروط والظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن ورايتها الوطنية وكذلك التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال وذلك في الفرض والموانئ الجزائرية".²

بالتالي فإن وضع علامات مميزة على متن السفن أمر ضروري للتعرف عليها دوليا، كما أن هوية السفينة تهم الدول والأفراد سواء كانوا وطنيون أو أجانب.

الفرع الثاني: العنصر الدولي للسفينة

أولا: جنسية السفينة:

1- المادتين 24، 26، من القانون البحري الجزائري.
2- بوشحيمة آية، طابع هديل، المرجع السابق، ص 22.

تشكل الجنسية رابطة قانونية بين الشخص والدولة وتتضمن فكرة ولاء الشخص للدولة من الناحية السياسية، فهي رابطة قانونية وسياسية بين الأشخاص لا بين الأموال.¹

لكن نظر الطبيعة الخاصة للسفينة في مباشرة أعمالها وتقلها من مكان إلى آخر وغالبا ما تتواجد في أعالي البحار التي لا توجد عليها سيادة معينة لذلك كان من الضروري تمتع السفينة بجنسية معينة لتحقيق انتمائها لدولة معينة.²

وقد سبقت الإشارة إلى نص المادة (91) من الاتفاقية العامة التي قضت أن:

" تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن، ويكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقة بين الدول والسفينة". و تطبيقا لهذا النص الذي يتضمن بدوره إحالة إلى التشريعات الداخلية للدول في تقريرها لشروط اكتساب الجنسية، فقد اتجهت هذه المعايير تبعا لحاجة الدولة إلى السفن وحاجة اقتصادها إلى تعزيز تجارتها البحرية، من تم فإن اختلاف المعايير لا تأثير له على النطاق الدولي إذ يبقى سبيل النطاق الوطني تبعا لكل دولة وما تراعيه من أولويات في منح الجنسية للسفينة.

ثانيا: شروط منح الجنسية الجزائرية

نظم القانون البحري الجزائري شروط اكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة في الأمر رقم 76-80 الذي أحدث تغييرا جذريا وهذا تماشيا مع النظام الاقتصادي المنتهج وتتمثل هذه الشروط فيما يلي:³

أ) شروط البناء الوطني:

لم يشترط القانون البحري الجزائري أن تكون السفينة مبنية بالجزائر حتى تكتسب السفينة الجنسية الجزائرية، كما ورد في المادة 46 من التقنين البحري التي تنص على ما يلي: " لا

1- كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 198.

2- زازة لحضر، المرجع السابق، ص 120.

3- شعبانة شعبان، لم سخرى حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري (ج)، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، لسنة 2018، ص 26.

يمكن قبول تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه.¹

هكذا نلتبس أن المشرع الجزائري استبعد صراحة شرط البناء الوطني من شروط منح الجنسية الجزائرية للسفن ذلك يعود إلى عدة أسباب اقتصادية منها:

- أن الجزائر بحاجة إلى أسطول بحري تجاري يتماشى والإصلاحات الاقتصادية التي عرفت الجزائر منذ مطلع التسعينات بغية تحرير التجارة الخارجية.
 - كما أن الدولة التي تفوض شرط البناء الوظيفي لاكتساب الجنسية لا تفرضه إلا الدول الكبرى التي وصلت إلى حد كبير من التقدم والتطور في مجال صناعة السفن.
 - ضف إلى ذلك ضعف الإمكانيات المحلية مقارنة بالدول المتطورة، وعدم قدرتها على بناء السفن محليا نظرا لعدم وجود مصانع وطنية وخاصة بناء السفن (بتصرف).
- (ب) شروط الملكية الوطنية:**

الملكية هي مناط السلطة الحقيقية التي تباشر على السفينة وتحدد مصيرها وكيفية استغلالها.² بناء عليه تشترط كثير من الدول لمنح جنسيتها للسفينة أن تكون هذه الأخيرة مملوكة كلها أو بعضها على الأقل لرعاياها، وذلك حتى تضمن رابطة الولاء من الناحية الاقتصادية حيث أن شرط الملكية الوطنية يضمن التبعية الاقتصادية للسفينة لدولة الجنسية، فالسفينة تشكل ثروة قومية ينبغي الحفاظ عليها وتحديد كيفية استغلالها.³

" لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملك كاملا للشخص الطبيعي من جنسية جزائرية، أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري".

وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ لعدة أشخاص وجب أن يتمتع جميع الملاك بالجنسية الجزائرية.

(ث) شرط الطاقم الوطني:

1- زعرور عبد السلام، الأحكام القانونية لمنح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، ص 263، 264.

2- بوخميس وناسة، آثار جنسية السفينة على سلامة وأمن الملاحة البحرية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون أعمال، جامعة الجليلي اليايس، سيدي بلعباس، سنة 2017، ص 15.

3- شعبانة شعبان، بن سحري حمزة، المرجع السابق، ص 26-27.

يتضمن هذا الشرط وجوب تمتع أفراد الطاقم كلهم بجنسية السفينة.¹ ووجود هذا الشرط أساسا هو ما ورد في الفقرة السادسة من المادة 28 السالفة الذكر التي تتضمن الإحالة إلى المادة 413 من القانون البحري الجزائري، والتي تشترط أن يكون الطاقم جزائري الجنسية حتى تتمكن السفينة من الحصول على الجنسية الجزائرية تأصل عام.²

أن الهدف الذي يبتغيه المشرع من هذا الشرط هو ضمان سلطة الدولة على السفينة باعتبار أن رجال الطاقم هم الذين تركز في يدهم قيادة السفينة وإدارتها. خصوصا أن الرحلة البحرية تتم في مجموعها بعيدا عن نفوذ الدولة وسيادتها.

إن فرض هذا الشرط للاكتساب الجنسية له أهمية كبيرة على الاقتصاد الوطني والمتمثلة في توفير فرص العمل للشباب، كما أنه يؤدي إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي والمحافظة على أسرار هذه الصناعة، وتعزيز روح المنافسة بين الدول والمساهمة في رفع الاقتصاد الوطني و الدولي.

ثالثا: إثبات الجنسية للسفينة

تثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه فوق ساريتها هو دليل مادي واضح على الجنسية، وكل سفينة لا بد أن ترفع عليها، ذلك لأن السفينة التي تعبر البخار دون علم يدل على جنسيتها تعتبر سفينة قرصنة يجوز مطاردتها والقبض عليها.³

" إن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية".⁴ وعليه يعد العلم الذي ترفعه السفينة فوق ساريتها مادي ظاهر على تبعية السفينة لدولة العلم، كونه يعد قرصنة قانونية على جنسية السفينة، إلا أن هذه القرينة غير قاطعة في إثبات الجنسية.

1- شكشاك شيماء، الإطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر المهني، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، لسنة 2023، ص 27.

2- أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 367.

3- محمد نصر محمد، الوجيز، المرجع السابق، ص 77.

4- شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 27.

لم تخضع جنسية السفن إلى التنظيم الدولي الاتفاقي إلا عام 1958 حيث جاءت اتفاقية جنيف في 29 أبريل 1958 المتعلقة بالبحر العالي،¹ بالمبادئ العامة تاركة التفاصيل للقوانين الوطنية، وقد نصت الفقرة السادسة من (الفقرة الأولى) على: "أن تسير السفن تحت علم الدولة واحدة وتخضع لسلطتها وحدها في البحر العالي"، كما أضافت (الفقرة الثانية) من نفس المادة على: "لا يجوز للسفينة التي تسير تحت علم دولتين أو أكثر أن تتمسك بجنسية أي من هذه الدول ويمكن اعتبارها سفينة بدون جنسية.

رابعاً: آثار اكتساب الجنسية:

يترتب على حصول السفينة على جنسية دولة معينة آثار مختلفة يمكن إيجازها فيما يلي:

أ) الآثار السياسية:

تتمتع السفينة بحماية سلطات دولتها في المياه الإقليمية وحماية السلطات الدبلوماسية القنصلية التابعة لها في الخارج.² كما أن علم السفينة يحدد حقوق السفينة وواجباتها زمن السلم والحرب و يسير زمن الحرب تطبيق القاعدة:

الدولة التي تقتض بأن العلم المحايد يحمي البضائع المعادية من المصادرة مالم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية في حين أن الدولة المحاربة أن تفتتهم للسفن المعادية بما عليها من البضائع.

ب) الآثار الاقتصادية:

تهتم الدولة بصفة خاصة بحماية أسطولها البحري ولا سيما أسطولها التجاري،³ وذلك لما له من أهمية بالنسبة لاقتصادها، فتمنحها مزايا لا تستفيد بها السفن الأجنبية كأن تخصص الملاحة التجارية قرب سواحلها أو ما بين موانئها لسفنها فقط، أو تخصص ملاحه الصيد في المياه التابعة لولايتها لسفنها فقط، ومنح إعانات عينية مالية وعينية وإعفاءات مختلفة.

1- بوخشيمة آية، طابع هديل، المرجع السابق، ص 25.

2- طريقي سارة، مشاطي ايمان، بيرم نجلاء، المرجع السابق، ص 32.

3- فكرار أغيلاس، المرجع السابق، ص 62.

(ج) الآثار القانونية:

تخضع السفينة لقانون الدولة المانحة للجنسية،¹ ويعني هذا تطبيق القانون في تنظيم الأفراد ومعاملاتهم على متنها، وممارسة سلطة الرقابة وإشراف على السفينة لضمان أمن وسلامة الجميع، وتحدد جنسية القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين، إذ تعتبر ضابط اسناد على الوقائع والتصرفات الحادثة على متنها أثناء وجودها في موطنها أو أعالي البحار أو مياه دولية أجنبية.²

(د) الآثار الملاحية:

تقتصر تشريعات الدول عامة الملاحية السياحية بين موانئها والصيد في مياهها الإقليمية على السفن الوطنية فقط، ذلك تجب السفن الوطنية خطر مزاحمة السفن الأجنبية لها. "تخصص الملاحية التجارية في الموانئ الجزائرية للراية الوطنية إلا في حالة الاستثناءات المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة".

المبحث الثاني: النظام الإداري للسفينة.

إن السفينة عنصر أساسي في تطوير اقتصاد الدولة، وبالتالي فإن سلامتها ضرورية لتأدية مهامها على أكمل وجه لذلك تسهر الدولة على وضع قواعد وتنظيمات محكمة من شأنها المحافظة على سلامة السفن ومن ثم المحافظة على سلامة الملاحية البحرية.

فقد تم وضع التصنيف الإداري انظام الملاحية البحرية بحسب الفرض منها وهي الملاحية البحرية وملاحية الصيد البحري وملاحية النزهة مع تحديد مناطق ممارسة الملاحية البحرية ومناطق الصيد البحري على أن تكون حدود المناطق موضوع قرار تصدره الجهات الإدارية البحرية المختصة فضلا عن تأمين هذه الملاحية و ابتداءا بعين توافر الصلاحية في السفينة حتى يمكن لها أن تحصل على التسجيل في احدى الموانئ الجزائرية³.

1-بوشحيمة آية، طابع هديل، المرجع السابق، ص 25.

2- شعبانة شعبان، بن سخري حمزة، المرجع السابق، ص 32

3- حملاوي مريم، قرفي نبيلة، المرجع السابق، ص 53.

والنظام الإداري للسفينة هو مجموعة القواعد والتنظيمات التي تنظم السفينة وما يوجد على متنها بغرض الرقابة عليها وعلى الملاحة البحرية، وذلك من خلال تسجيل السفن في الموانئ الجزائرية وبالتالي يشمل النظام الإداري للسفينة نظام تسجيل السفينة (المطلب الأول)، أوراق السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: نظام تسجيل السفينة

حتى تستطيع الدولة تنظيم السفينة وفرض الرقابة عليها أقرت إلزامية تسجيل السفينة في سجلات خاصة¹، وتدون في هذه السجلات جميع البيانات الخاصة بالسفينة وتحقيق ما يرد عليها من تصرفات² ولقد نظم المشرع الجزائري هذه العملية في المواد من 34 إلى 48 من ق. ب. ج، حيث سنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف نظام تسجيل السفينة (الفرع الأول)، أهمية نظام تسجيل السفينة (الفرع الثاني)، السفن الخاضعة للتسجيل (الفرع الثالث)، آثار التسجيل (الفرع الرابع).

الفرع الأول: تعريف نظام تسجيل السفينة

يعتبر من الإجراءات اللازمة التي تقوم بها السلطات الإدارية البحرية³، فقد نص المشرع الجزائري على وجوب قيد جميع السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة⁴.

وفي هذا السياق سنعطي مفهوم لنظام تسجيل السفينة وإبراز الإجراءات المتبعة لتسجيل السفينة.

أولاً: مفهوم نظام تسجيل السفينة.

1-بوشخيمة آية، طابع هديل، المرجع السابق، 28.

2- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 30

3- أريوط وسيلة، المرجع السابق، ص 369.

4- المادة رقم 34، من القانون البحري الجزائري.

هو إجراء إداري إجباري وضعته الدولة لفرض رقابتها وإشرافها الإداري على السفينة ويتمثل في إدراجها في سجل مخصص لهذا الغرض، حيث يدون فيه جميع البيانات الخاصة بالسفينة وكل ما يرد عليها من تصرفات.¹

وفي نفس السياق تجدر الإشارة بأنه يقصد بهذه التصرفات جميع العمليات أو الإجراءات التي تمس وضع السفينة القانوني أو الإداري كنقل ملكية السفينة، رهنها، تأجيرها، أو أي تغيير يطرأ عليها من حيث اسمها أو علمها أو مواصفاتها.

ومنه يتضح أن عملية تسجيل السفن تهدف إلى تحديد الهوية القانونية للسفينة وكذا منح الجنسية لها فتخضع لقوانين تلك الدولة المسجلة فيها وتحصل على حمايتها أيضا، والتمكن من تنظيم السلامة والأمن من خلال التأكد من التزام السفينة بالمعايير الدولية سلامة والأمان والبيئة، وتهدف أيضا إلى تحديد المسؤولية القانونية للسفينة حيث يسهل تتبع السفينة و محاسبة مالكيها في حال حدوث مخالفات أو حوادث.

يتضح لنا أن التسجيل إجراء لا بد من اتخاذه قبل إيجار السفينة تحت العلم الجزائري مهما كانت نوع الملاحة الممارسة ويقتصر هذا التسجيل على السفن الجزائرية دون الأجنبية.²

ثانيا: إجراءات تسجيل السفينة

قد نص المشرع الجزائري على أنه يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استنادا إلى تصريحه والوثائق المقدمة وتسجيل الضمانات العينية والأعباء الأخرى التي تحملها السفينة وكذلك حدود الحقوق المتعلقة بملكية السفينة بناء على طلب من الأشخاص المعنية وذلك بناء على الوثائق المبررة لهذه البيانات.³

وتبعاً لذلك فإن عملية التسجيل تتم بوجوب تقدم مالك السفينة بطلب يتضمن التصريحات والوثائق وكل ما يخص السفينة، ويكون دفتر التسجيل مشتملا على البيانات التالية:⁴

1-أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص370.

2-مخوف سامية، المرجع السابق، ص 31 .

3- المادة رقم 44 ، من القانون البحري الجزائري .

4-المادة رقم 35 ، من القانون البحري الجزائري .

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.
 - عناصر شخصية السفينة.
 - تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ.
 - اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة وإذا وجد عدة مالكين شركاء أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
 - سند ملكية السفينة والسيد المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستقلة من قبل شخص آخر غير مالكة.
 - التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.
 - نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو جزء منها.
 - سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.
- يرى الباحث أن هذه البيانات شاملة وكافية للتمكن من التصرف على السفينة وتحديد ذاتيتها. ولا بد من الإشارة إلى أنه أي تعديل في البيانات المذكورة سابقاً يطرأ على سجل السفينة يخضع كذلك للقيد¹ وهذا حتى يكون سجل السفينة مطابقاً لحالتها، فعلى مالك السفينة أو ربانها أو مجهزها المسارعة إلى إبلاغ مصلحة الموانئ أو مكتب التسجيل بأي تغيير وارد في البيانات الواردة في سجل السفن، حيث يؤثر بهذا التغيير في السجل وكذلك شهادة التسجيل، وعليهم تقديمها فوراً إذا كانت السفينة راسية في ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها إلى إحدى الموانئ وليتولى المكتب الذي تم فيه التسجيل بتبليغ هذا التغيير من أجل إثباته في سجل السفن.²
- والجدير بالذكر أنه أي بيان من هذه البيانات التي تدرج في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت تجاه الغير إذا تم تسجيله.³
- مما تقدم ذكره نصل إلى أن تسجيل السفن في سجل يعتبر أداة أساسية في تنظيم الملاحة البحرية وضمان الأمن والسلامة وكذلك الشفافية والقانونية.

1- المادة رقم 36، من القانون البحري الجزائري .

2-أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 371 .

3- المادة رقم 36، من القانون البحري الجزائري .

الفرع الثاني: أهمية نظام تسجيل السفينة

يلعب نظام تسجيل السفينة دورا هاما حيث أنه يمكننا من إحصاء السفن و تحديد جنسيتها وهذا ما يساعد الدولة على فرض رقابتها وفرض سيادتها على السفن، بذلك تستطيع الدولة أن تحدد على وجه اليقين إمكانيات أسطولها البحري والمدى الذي يجب تطويره لكي يلبي حاجيات البلاد في مجال الاستيراد والتصدير والتجارة الدولية وكذلك في مجال اقتصاد البلاد حيث تعتبر عنصر مهم، وكذا قدرة الدولة في حالة الحرب وذلك من خلال القدرة على مواجهة الحرب حيث عندما تكون السفينة مسجلة تحت علم دولة معينة، تعتبر جزءا من إقليمها وتخضع لقوانينها ففي حالة الحرب تستطيع الدولة المطالبة بحماية سفنها وفرض الرقابة عليها أو استخدامها في أغراض حربية، فضلا عن ذلك فإنه عن طريقها يمكن للأفراد أن يعرفوا بشكل مؤكد أعباء السفينة.¹ وتتمثل هذه الأعباء في الالتزامات المالية أو الحقوق التي تثقل كاهل السفينة وتؤثر على ملكيتها واستغلالها سواء كانت قانونية أو مادية ، والجدير بالذكر فإن لكل شخص ذي مصلحة يتمكن من التعرف على مركز السفينة والمقصود بذلك أنه أي طرف له مصلحة قانونية أو مالية مثل المالك، الدائن مؤجر أو حتى الدولة يتمكن من التطلع على البيانات القانونية الأساسية المتعلقة بالسفينة. في ضوء ما تقدم نجد أن تسجيل السفن له أهمية كبيرة قانونيا واقتصاديا وحتى سياسيا.

الفرع الثالث: السفن الخاضعة للتسجيل

¹- بن عبيد إخلاص، المرجع السابق، ص 55.

اشتراط المشرع البحري الجزائري تسجيل السفن لدى الجهات البحرية المختصة بذلك وعليه نعني بوجه من التفصيل بيان السفن الواجب تسجيلها، إضافة إلى السفن المعفاة من التسجيل وأخيرا الجزاءات المترتبة على عدم تسجيل السفن كالتالي:¹

أولا: السفن الواجب تسجيلها

أخضع المشرع الجزائري جميع السفن الجزائرية إلى نظام التسجيل، وهي الواضح أن التسجيل يقتصر على السفن الجزائرية دون الأجنبية ولو كانت هذه الأخيرة تباشر ملاحظتها في المياه الجزائرية.²

حيث جاءت المادة 34 من القانون البحري الجزائري ذات نطاق واسع أنه تخضع جميع السفن الجزائرية إلى التسجيل بغض النظر عن نوعها أو نوع الملاحة التي تقوم بها.

ويجدر الإشارة إلى أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي و قبل شطبها منه، حيث أنه إذا كانت السفينة أجنبية وامتلكها شخص جزائري لا يمكن تسجيلها في دفتر التسجيل الجزائري حتى يتم شطبها من سجلات البلد الذي كان يمتلكها، ويتم ذلك لدى القنصلية الجزائرية وعلى إثر ذلك تمنح شهادة جنسية مؤقتة للسفينة صالحة لحين وصولها إلى ميناء جزائري يشترط ألا تتجاوز صلاحية هذه الشهادة مدة سنة.³

ثانيا: السفن المعفاة من التسجيل

لم يرق المشرع الجزائري بإعفاء سفن من التسجيل ولكن هناك منشآت قائمة داخل الميناء لا تعتبر من السفن مثل القوارب الصنادل والزوارق ، لأن قيمتها الاقتصادية محدودة و من العنت والإرهاق إلزام أصحابها تسجيلها لكن لا يوجد ما يمنع من تسجيلها إذا طلب مالكوها ذلك.⁴

1- شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 34 .

2- بن عبيد إخلص، المرجع السابق، ص 57.

3- المادة رقم 46، من القانون البحري الجزائري.

4- شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 35.

ثالثا: جزاء عدم التسجيل

باعتبار أن تسجيل السفن إجراء ضروري وإلزامي أقره المشرع الجزائري فيترتب على مخالفته جزاء يتمثل في غرامه مالية من 20.000 إلى 50.000 دج لكل مالك أو مجهزة غير مالك للسفينة يسمى بوجه خاص على ما يأتي:

- تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها.
- تقييم البيانات و الوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم.
- إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في ملكية السفينة أو في استعمالها من الآجال المنصوص عليها.¹

الفرع الرابع: آثار التسجيل

إن من آثار التسجيل هو التمتع بآثار الجنسية فلا يعتبر التسجيل شرطا من شروط اكتساب الجنسية في ظل النظام الوطني لتسجيل السفن، بل يعتبر الإجراء اللازم لتمكين السفينة من التمتع بآثار الجنسية.²

وتسجيل السفينة يمكن القيام بالملاحة البحرية بحماية الدولة وذلك من خلال رفع علم الدولة، بالإضافة إلى تحديد ذاتية السفينة إذا قام مالك السفينة باختيار اسمها معيناً لسفينته وميناء لتسجيلها ووفر لها كل شروط جنسيتها وقام بكل ما هو لازم لتقدير حمولتها ودرجتها، فإن اجتماع هذه العناصر لا تحدد ذاتية السفينة إلا بعد قيامها في سجل السفينة.³ ومن آثاره أيضا نقل ملكية السفينة وهذا يعني أن كل بيان خاضع للقيود في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير إذا تم تسجيله وعليه تنتقل ملكية السفينة بين المتعاقدين، وتكون حجة تجاه الغير من تاريخ قيدها في سجل السفينة .

1- المادة رقم 511، من القانون البحري الجزائري.

2- أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 372.

3- المادة رقم 45، من القانون البحري الجزائري.

ومن هنا نستخلص أن التسجيل يلعب دور هام لا يمكن الاستغناء عنه مما له من آثار مهمة تكمن الدولة من فرض رقابتها على السفينة.

المطلب الثاني: أوراق السفينة

هي مجموعة الوثائق التي يجب أن تحملها للسفينة أينما ذهبت تقدمها عن كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة لتثبيت هويتها من جهة ومن قيامها بسائر الإجراءات التي تفرضها القوانين من جهة أخرى، فبعدما تستكمل السفينة وتستجيب لكل الشروط والأمور التي تجعل منها سفينة بالمعنى القانوني، لا تغادر الميناء إلا وعلى متنها وثائق وأوراق خاصة بها بل إن هذه الوثائق ضرورية حتى وهي راسية بالميناء¹، وتحفظ هذه الأوراق لدى ربان السفينة يقدمها كلما طلب إليه ذلك لأن السفن على اختلاف أنواعها وجنسياتها تتحول من ميناء إلى آخر وتستخدم المياه الإقليمية وتحمل علم دولة التي تنتمي إليها، هذا بالإضافة إلى عوامل أخرى تتعلق بالصحة العامة والأمن العام والأموال المالية والاقتصادية والجمركية.²

وبالتالي نص المشرع الجزائري على ضرورة أن تحمل السفينة عدة وثائق تثبت هويتها ومن بين هذه الوثائق تلك المتعلقة بالملاحة والسلامة لذلك قسمنا هذا المطلب إلى شهادة الملاحة (الفرع الأول)، شهادة الجنسية (الفرع الثاني)، دفتر البحارة (الفرع الثالث)، رخصة أو بطاقة المرور (الفرع الرابع)، شهادة السلامة (الفرع الخامس).

الفرع الأول : شهادة الملاحة

شهادة الملاحة هي وثيقة تمنح للسفينة لثبت قدرتها على القيام بالملاحة وذلك بعد إجراء عملية التفتيش، وتحدد نوع الملاحة التي ستقوم بها السفينة، وتهدف شهادة الملاحة السماح

1- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 34.
2- بن عبيد إخلاص، المرجع السابق، ص 52.

للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام القانون البحري والنصوص المتخذة بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها وكذلك إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة وكذلك التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها اجباريا تحت طائلة البطلان بالنسبة السفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد، وفي الأخير التحقق من نوع ومدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الانزال والتحصيل واعمال البحارة التي يجب أن تذكر فيها من قبل السلطات الإدارية البحرية، وهذا يعني ان شهادة الملاحة يسجل فيها كل ما يخص لأعمال الملاحة التي تمارس على متن السفينة ولهذه الشهادة قوة الثبوت أمام القضاء.¹

حيث نص المشرع الجزائري على ضرورة أنه كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية المختصة.² بالرجوع إلى نص المادة 190 من القانون البحري الجزائري لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكون مزودة بشهادة ملاحة، بنهم من المادة أن شهادة الملاحة ضرورية ولا يمكن الإبحار بدونها.

وتقدم شهادة الملاحة عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية وأعاون المراقبة في البحر أو في الميناء ويجب أيضا أن يؤشر عليها من قبل السلطة الإدارية البحرية عند كل محطة توقف.³

تبعاً لذلك فإن شهادة الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية عند تجهيز السفينة مدتها لا تتعدى سنة واحدة ويجب تجديدها عند انتهائها.⁴ و هكذا نلتمس أن المشرع الجزائري أكد على ضرورة حمل شهادة الملاحة لأنها تثبت صلاحيتها للقيام بالملاحة.

الفرع الثاني: شهادة الجنسية

1- المادة رقم 195، من القانون البحري الجزائري.
2- المادة رقم 189، من القانون البحري الجزائري.
3- المادة رقم 196، من القانون البحري الجزائري.
4- المادة رقم 197، من القانون البحري الجزائري.

أن شهادة الجنسية هي شهادة تثبت انتماء السفينة إلى الدولة التي تحمل علمها حتى تتمتع بالحماية الدولية الممنوحة لهذه السفن فمن الضروري حملها.

ربط المشرع الجزائري حصول السفينة على الجنسية الجزائري من خلال تسجيلها، حيث نص على أنه تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة.¹

فشهادة التسجيل تعتبر كدليل لا ثبات جنسيتها وتحديد ذاتيتها، فهي سجل حالتها المدنية كما أنها تعد دليل على ملكية السفينة التي ترفق بطلب التسجيل بجانب كل البيانات التي تضمنتها المادة 35 من القانون البحري الجزائري.²

حيث يذكر فيها اسم ونوع السفينة والدرجة وحمولتها واسم تجهيزها ومكان تسجيلها وجميع البيانات التي يتضمنها سجل السفينة ويتضمن الأعداء التي أثقلت بها السفينة من رهن وحقوق وامتياز وتجدد شهادة الجنسية لسفينة من نفس السلطة التي أصدرتها كلما تغيرت احدى البيانات أو عنصر من عناصر ما كتغيير الاسم والدرجة أو انتقالات ملكياتها لمالك آخر وإذا امتلك شخص طبيعي أو معنوي سفينة في الخارج فإن القنصلية الجزائرية تمنح له شهادة جنسية مؤقتة لا تتجاوز سنة وتسحب منه عند وصل السفينة إلى الميناء الجزائري.

الفرع الثالث: دفتر البحارة

دفتر البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بالأعمال الملاحية البحرية المهنية والتي يكون طاقمها مألفا من رجال البحر.³

1- المادة رقم 36، من القانون البحري الجزائري.

2- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص36.

3- المادة رقم 191، من القانون البحري الجزائري.

ومن بين السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة هي السفن المخصصة للملاحة التجارية، الملاحة المساعدة وملاحة الصيد حسب مادة 162 من ذات القانون وكذا السفن التي تقوم بملاحة النزهة ويوجد على متنها رجال البحر.¹ و يتضح من خلال هذه المادة أنه يمنح دفتر البحارة السفن المزودة بطاقم بغض النظر عن الملاحة التي يمارسها.

ويتحدد بموجب القرار المؤرخ في 1989/12/2 الذي يبين البيانات والميزات العامة لدفتر طاقم السفينة وهو يحتوي على اسم السفينة ونوعها وتاريخ بنائها وقوتها ومالكها ومجهزها وتاريخ مدة صلاحية هذا الدفتر، هذا علاوة على أسماء البحارة اللذين يشتغلون على متن السفينة ومهام كل واحد من البحارة وتاريخ ومكان الولادة وجنسية البحارة، وكذلك الفحوصات الطبية التي أجراها البحار على نفسه ورقم كراس الملاحة الخاصة بكل ومكان إصداره وتاريخه.²

و بالتالي فإن دفتر البحارة تدرج فيه كل البيانات المتعلقة بطاقم السفينة من أسمائهم والمبالغ التي صرفت لهم، سجلاتهم الطبية ومهام كل واحد فيهم.

الفرع الرابع: رخصة أو بطاقة المرور

رخصة المرور هي شهادة ملاحة تمنح من الجهات الإدارية البحرية المختصة الى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية والمعنية خصيصا، إذ تعد الرخصة بمثابة صلاحية السفينة بالملاحة باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية.³

بطاقة المرور هي شهادة تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة بالسفن التي تقوم بالنزهة وليس لها طاقم مأجور قد تكون البطاقة فردية أو جماعية.⁴

وقد تبين مما سبق نكره أن رخصة المرور تمنح فقط للسفن التي تقوم بالملاحة الاتفاقية والتي عينت لغرض المصلحة العمومية أما بطاقة المرور تمنح للسفن المخصصة للنزهة

1- بن عبيد إخلاص، المرجع السابق، ص 53.

2- بن عبيد إخلاص، المرجع السابق، ص 53.

3- المادة رقم 192، من القانون البحري الجزائري.

4- المادة رقم 193، من القانون البحري الجزائري.

وليس لها طاقم، وهذا يعني أن المشرع الجزائري حصر منح هاتين الشهادتين إلا لبعض السفن.

الفرع الخامس: شهادة السلامة

شهادة السلامة هي وثيقة تستخدم لإثبات أن السفينة تلتزم بمعايير السلامة المعتمدة، حيث يجب تزويد كل سفينة طبقاً للشروط التي ستحدد بقرار يصدر من الوزير المكلف لبحرية التجارية، برخص وشهادات السلامة وخاصة فيما يتعلق ب:

- سلامة السفن التي تنقل المسافرين.
- بناء السفن.
- معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية.
- اللاسلكية لسفن لحمولة¹.

هذا يعني أنه يجب على كل سفينة أن تحمل شهادة السلامة خاصة في حالة نقل

المسافرين وبناء السفن فهي مهمة جداً وذلك لما يوجد خطر على الأرواح.

تجنب الإشارة إلى أنه يمكن إعفاء السفينة بصفة استثنائية من إحدى شهادات السلامة

المذكورة أعلاه، شريطة التقيد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها.²

و لا يمكن أن تتعدى مدة صلاحية شهادات السلامة سنة واحدة لرخصة الملاحة، سنتان

لشهادة أمن معدات التجهيز لسفينة المحمولة وسنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل

المسافرين وشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة وشهادة سلامة أجهزة المواصلات الهاتفية

واللاسلكية ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية.³

و بالرجوع إلى نص المادة 249 تجد أنه تنقضي مدة صلاحية شهادة السلامة بمجرد

تخلف أحد الشروط المطلوبة.

1-المادة رقم 246، من القانون البحري الجزائري.

2-المادة رقم 247، من القانون البحري الجزائري.

3- المادة رقم 248، من القانون البحري الجزائري.

وعدد انقضاء مدة صلاحية شهادة السلامة تجدد بنفس الشروط التي سلمت بها، كما يمكن تمديد صلاحية الشهادات في الجزائر وفي الخارج من طرف السلطات المختصة إذا كانت سفينة ما في تاريخ انقضاء إحدى شهادات السلامة، غير موجودة في ميناء تسجيلها وذلك من أجل السماح للسفينة بإتمام رحلتها ولا يجب أن تتجاوز مدة 5 أشهر، ويجب على السفينة الحصول على الشهادات الجديدة المطابقة عند وصولها لميناء التسجيل أو الميناء الذي يجب أن تعين فيه ولا يحق لها مغادرته إلا بعد الحصول عليها هذا ما نصت عليه المادتين 251 و 252 ق. ب. ج.¹

إن أوراق السفينة ضرورة في كل سفينة لإثبات قدرتها وصلاحيتها لممارسة الملاحة والتأكد من سلامتها.

ملخص الفصل الأول.

يمكن القول بأن السفينة منشأة عائمة مهيأة للملاحة البحرية، وحتى يطلق عليها وصف سفينة يجب أن تتوفر على هذه الشروط التي تضمنتها المادة 13 من القانون البحري الجزائري، وهي أن تكون السفينة مهيأة ومخصصة للملاحة البحرية و بصفة اعتيادية وأن

¹- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 40.

تكون قادرة على مواجهة الأخطار في البحار ،ذلك لأن الصلاحية الملاحية هي العنصر الجوهري والأساسي في اعتبار المنشأة العائمة سفينة بحرية.

وبالتطرق إلى طبيعتها القانونية نجد أن المشرع الجزائري اعتبرها أمولا منقولة ،لكنه خصها بإجراءات خاصة تميزها عن سائر المنقولات ،إجراءات شبيهة بتلك المتعلقة بالعقار من حيث الحقوق المترتبة عليها ،والسفينة رغم كونها عبارة عن جماد فإنها مع ذلك تتمتع بنوع من الحياة نتيجة حركتها وديناميكيته ،فهي تتمتع بذاتية وهوية مستقلة بمرورها بمراحل شبيهة بمراحل الإنسان من ولادة عن طريق البناء والموت بفقداتها الصلاحية الملاحية ،كما أنها تتمتع أيضا بما يتمتع به .

الفصل الثاني:

تدابير الأمن والسلامة الخاصة بالسفن

تمهيد:

إن أمن وسلامة السفن أمران ضروريان تسعى الدولة لتحقيقهما و ذلك من خلال القيام بعمليات التفتيش التي تساعد على التأكد من توفر الأمن و السلامة و التأكد من صلاحية السفينة للقيام بالملاحة التي وجدت من أجلها، وأيضا توفر وثائق السفينة التي يجب أن تحملها على متنها و تواجد طاقم يتمتع بالأهلية الكافية للقيام بالمهام و وجود معدات على متن السفينة لإتمام الرحلة البحرية على أكمل وجه و هذا ما أكدته الاتفاقيات الدولية إلى جانب ذلك هناك إجراءات يجب اتباعها للمحافظة على سلامة الملاحة البحرية قبل دخول السفينة للميناء و بعد خروجها.

و بعد قيام بعملية التفتيش و التأكد من توفر الشروط اللازمة للسلامة تمنح السفينة عدة شهادات من طرف السلطات المختصة.

ينقسم هذا الفصل إلى مبحثين العوامل المساعدة على تحقيق سلامة و أمن السفينة(المبحث الأول)، الآليات المتبعة للحفاظ على سلامة و أمن السفينة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: العوامل المساعدة على تحقيق سلامة و أمن السفينة.

لتحقيق سلامة و أمن السفينة هناك عوامل مساعدة على ذلك و تتمثل في الالتزام بالتشريعات و المعايير الدولية كاتفاقية السلامة الدولية لحماية الأرواح سولاس، مدونة ISPS "أمن السفن" ، و كذلك الصيانة الدورية للسفينة و محركاتها بالإضافة إلى فحص معدات الاطفاء و الانقاذ بشكل منتظم و التأكد من صلاحية معدات الاتصالات و الانذار ، دون اهمال العنصر البشري من خلال القيام بالتدريب و التأهيل المستمر للطاقم و كفاءة الطاقم للتمكن من مراجعة المخاطر و حرصا على ضمان سلامة السفينة يجب الاشارة إلى أنه يجب تحميل السفينة بالبضائع وفقا للمعايير لضمان التوازن و الاستقرار و عدم تجاوز الحمولة القصوى و كذلك التأكد من تثبيت الحمولة بشكل آمن ، كم تساهم مراقبة الأحوال الجوية و تعديل الكافية لحماية السفينة من القرصنة و التهديدات الخارجية. و سنتطرق في هذا المبحث إلى أربع مطالب : سلامة الميناء (المطلب الأول) سلامة الأرواح (المطلب الثاني) سلامة البضائع (المطلب الثالث) سلامة البيئة البحرية (المطلب الرابع).

المطلب الأول: سلامة الميناء

يعتبر الميناء نقطة ارساء و عبور و إبحار البواخر و السفن، كما أنها نقطة التقاء اليابسة بالإقليم البحري¹، و هو مهياً و مجهز لاستقبال السفن و ابرامها و تأمين عمليات التجارة البحرية و الصيد البحري و النزهة². و حرصاً على ضمان سلامة السفينة فإنه من الضروري المحافظة على سلامة الميناء باعتباره مهم لاستقبال السفن، لذلك وضعت اجراءات من أجل الحفاظ على الموانئ و سلامة مستعمليها و المترددين عليها سواء الأشخاص أو السفن من كل خطر قد يهددهم حيث يقسم هذا المطلب إلى اجراءات سلامة الموانئ (الفرع الأول) الهيئات المختصة في سلامة الموانئ(الفرع الثاني) الهدف من سلامة الموانئ (الفرع الثالث).

الفرع الأول: اجراءات سلامة الموانئ.

لضمان سلامة الموانئ نص المشرع الجزائري على مجموعة من الاجراءات التي تتمثل في منع ما يأتي³:

- شحن أو تفريغ الضائع التي من شأنها اتلاف المباني المينائية و بالخصوص رؤوس الأرضية و السكك الحديدية و غطاء السطوح الترابية و كذلك المنشآت الجوفية بدور الحماية المسبقة لهذه المباني.
- مرور أو توقيف السيارات و الآلات و التجهيزات الأخرى.
- سد طرق المرور السكك الحديدية و مجاري الصرف و كذلك كل المداخل إلى المنشآت المينائية.

¹مخوف سامية، المرجع السابق، ص 83.

² المادة رقم 888، من القانون البحري الجزائري.

³ المادة 54 من المرسوم التنفيذي رقم 01_02، يحدد النظام العام للاستغلال الموانئ و أمنها.

- وضع علامات أو لوحات إخبارية على الجدران.
 - رمي أو ايداع أثرية و قاذورات و نفايات و الفضلات الناتجة عن التجارة و الصناعة في الموانئ و ملحقاتها.
- كما أكد المشرع الجزائري على أنه يلزم أي شخص أنجز على الأرصفة و السطوح الترابية، عمليات ألحقت أضرار بالمباني بإشعار المصالح التابعة للسلطة المينائية فوراً أو إعادة تصليحها و الاعتراض إلى عقوبات.¹
- أما بالنسبة إلى المحافظة على مساحات الماء و أعماق الأحواض فقد منع المشرع الجزائري ما يلي:²
- طرح في أحواض الميناء و مراسي المياه قد تحتوي على المحروقات و مواد خطيرة و مواد كيميائية.
 - رمي أو إلغاء من السفينة ردم أو قارورات في مياه الموانئ.
 - شحن و تفريغ أو نقل مواد قابلة للتفتت أو هشة دون إقامة أحواض ملائمة.
- و إذا حدث أي إسالة أو رمي أو سقوط جميع المواد أو نفايات مهما كان مصدرها يجب إشعار المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية.³
- و يجدر الإشارة إلى أن البضائع في الميناء يتم انتقالها من وسيلة نقل بحري إلى وسيلة نقل بري و العكس شرط أن يتم ذلك في الحدود الادارية للميناء.⁴
- إلا أنه هناك اجراءات يجب احترامها من أجل الوقاية من الكوارث التي قد تقع في حدود الميناء و تكون من اختصاص السلطة المينائية و تتشكل فيما يلي:⁵

¹ المادة 55 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 ، يحدد النظام العام كالاستغلال الموانئ و أمنها.

² المادة 56 من المرسوم التنفيذي رقم 01 / 02 ، يحدد النظام العام كالاستغلال الموانئ وأمنها.

³ المادة 57 من المرسوم التنفيذي يرقم 01 / 02 ، يحدد النظام العام كالاستغلال الموانئ و أمنها.

⁴المادة 18 ، المرجع نفسه.

- السهر على توفير أجهزة مكافحة الكوارث و كذا مستخدمين مؤهلين.
- السهر على الابقاء على الممرات و المداخل إلى الموانئ دائما مفتوحة.
- السهر على الحفاظ على أجهزة مكافحة الكوارث المتواجدة بالميناء.
- تزويد ربان السفينة فور ارساء سفينته بالميناء بمذكرة تبين كافة المعلومات عن مراكز مكافحة الكوارث.
- يجب على كل سفينة تتوقف بالميناء أن تتوفر على متنها مخططاتها المفصلة.
- حصر حالات استعمال النار على متن السفينة إلا في تلك المسموح بها أو بموجب ترخيص مسبق من السلطة المينائية.
- منع اشعال النار في المباني و المنشآت المينائية.

و لم يكتف المشرع الجزائري وقع هذه الاجراءات بل أوجب على تقديم خدمات للسفن و التي تتمثل في الارشاد و القطر من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية.¹

الفرع الثاني: الهيئات المختصة في سلامة الموانئ

لقد قام المشرع الجزائري تحديد السلطات و الهيئات المختصة بأمن المنشآت المينائية و السفن من خلال المرسوم التنفيذي 418_04 و التي تقوم بالسهر على تنفيذ اجراءات سلامة الموانئ و تتمثل في:

أولا: صلاحية وزير النقل.

وزير النقل مكلف بالبحرية التجارية يعتبر الجهة الوحيدة المكلفة بأمن المنشآت

المينائية و السفن و جهة الاتصال الوحيدة على المستوى الوطني.²

⁵ مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص 96.

¹ مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص101.

- و بهذه الصفة يتمكن من إصدار التوصيات الخاصة بتدابير الوقاية من الحوادث الأمنية، كما يهتم بتحديد التعليمات المطبقة على الإعلان الأمني و الموافقة على التقييمات الأمنية للسفن و المنشآت المينائية و التعديلات اللاحقة عليها، وكذا المخططات الأمنية التي تعتبر دراسة أولية لكل الحوادث و المخاطر التي يحتمل وقوعها للسفن و المنشآت المينائية و تأكيد على وجوب تطبيق قانون ISP فإن تحول للوزير حق المراقبة الدورية و التقييم للإحترام أحكام المدونة ، و من صلاحياته بعد تأكده من احترام السفن و المنشآت المينائية الجزائرية للقرارات و أحكام المدونة تسليم شهادة الأمن الدولية و البطاقة الإجمالية للسفن، و تسليم وثيقة المطابقة للمنشآت المينائية، و باعتباره جهة الاتصال الوحيدة مع المنظمة البحرية الدولية فهو ملزم بتبليغ بكل المعلومات الخاصة بالأمن البحري لاسيما:¹
- قائمة الموانئ و السفن المعنية بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.
- جهة الاتصال الوطنية الوحيدة فيما يخص العلاقات مع المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن.

- السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن المنشآت المينائية.

- أسماء الهيئات المعتمدة من الدولة الجزائرية.

و من خلال هذه الصلاحيات الموكلة لوزير النقل يتضح حرص الجزائر على تطبيق المتطلبات الأمنية الأساسية لمدونة أمن السفن و المنشآت المينائية كما جاء بها قانون

2. ISPS

² بن عيسى حياة ، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان، 2015، ص 388.

¹ بن عيسى حياة ،المرجع نفسه، ص389.

² بن عيسى حياة ، المرجع نفسه، ص 390.

ثانياً: التزامات المؤسسات المينائية

تهتم المؤسسات المينائية بتعيين عون أمن المنشآت المينائية، و الذي يتمثل دوره الرئيسي في إعداد خطة أمن المنشآت المينائية و تنفيذها، و مراجعتها، و الإبقاء عليها.¹

- كما تعمل المؤسسات المينائية على انشاء مراكز أمنية تتناسب مع حجم و أهمية مهامها كمكتب الأمن المينائي و التي تتضح مهامه فيما يلي:
- ضمان الأمانة التقنية للجنة المحلية للأمن البحري و المينائي.
- التقييم الدائم لمخطط أمن المنشآت المينائية و الإبقاء عليه.
- إعلام السلطة المينائية بكل حادث أمني يجب معالجته.
- متابعة تطبيق مخطط عمل المنشآت المينائية.
- ضمان تكوين أعوان أمن المنشآت المينائية .
- القيام بتمارين أمنية في المنشآت المينائية.

و يهدف تكليف هذه السلطات لضمان سلامة الموانئ و التأكد من مدى تنفيذ الاجراءات و القوانين المنصوص عليها.

الفرع الثالث: الهدف من سلامة الموانئ:

باعتبار أن الموانئ معرضة للمخاطر و الحوادث فإن المحافظة على سلامتها أمر ضروري لحماية الأرواح من خلال تدريب الموظفين اجراءات السلامة و توفير معدات الحماية الشخصية و كذلك تنظيم حركة المركبات و الآلات بالإضافة إلى حماية الممتلكات كمنع الخسائر الناتجة عن تلف البضائع أو المعدات أو البنية التحتية، منع التلوث الناتج

¹ بن عيسى حياة ، المرجع السابق، ص 392.

عن أنشطة الميناء و السفن عن طريق تطبيق اجراءات صارمة للتعامل مع المواد الخطرة، استخدام تقنيات صديقة للبيئة .

كما يهدف إلى تحسين سرعة و كفاءة عمليات الشحن و التفريغ دون التضحية بالسلامة من خلال تنظيم ممرات الحركة داخل الميناء و استخدام رافعات و معدات حديثة آمنة، و أيضا حمايته من التهريب، الارهاب ، التخريب، أو التسلل غير المشروع.

و يجدر الإشارة إلى وجوب العمل ضمن الأنظمة و القوانين و تحديث اجراءات السلامة باستمرار لمواكبة المعايير الحديثة .

المطلب الثاني: سلامة الأرواح

تعتبر اتفاقية سولاس من أهم و أشمل الاتفاقيات الدولية التي تعنى بسلامة الأرواح في البحار حيث تشمل أنظمة دقيقة و متطورة تضمن السلامة على متن السفن حيث تهدف إلى تقليل المخاطر البحرية و ضمان أعلى مستويات الأمان للركاب و أفراد الطاقم، تضع الاتفاقية معايير موحدة يجب أن تلتزم بها جميع السفن الدولية مثل تجهيزات الانقاذ، معدات الاطفاء، أنظمة الملاحة.

كما تشترط الاتفاقية فحصا دوريا لجميع معدات السلامة و التقنيات على متن السفينة، مما يمنع حدوث أعطال تهدد الأرواح. بالإضافة إلى التطوير المستمر لمواكبة التكنولوجيا و المخاطر، حيث تطرقنا في هذا المطلب إلى الخدمة الطبية على متن السفينة (الفرع الأول) التجهيز الطبي للسفينة (الفرع الثاني)، الشروط الطبية الخاصة برجال البحر (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الخدمة الطبية على متن السفينة

الخدمة الطبية على متن السفينة تعتبر من الجوانب الأساسية لضمان سلامة صحة الطاقم و الركاب سواء كانت سياحية أو تجارية و تتمثل في وجود العيادة الطبية أو المركز الطبي تحتوي على غرفة للفحص و معدات طبية أساسية و أدوية طارئة و أحيانا أجهزة لإجراء فحوصات أولية مثل تخطيط القلب أو الأشعة .

ضرورة تواجد طاقم طبي في السفن الكبيرة يتكون من طبيب و ممرض أو أكثر أما السفن التجارية أو الصيد قد لا يكون هناك طبيب لكن يتم تدريب أحد أفراد الطاقم على الإسعافات الأولية و الطوارئ.¹

أما فيما يتعلق بالخدمات الطبية المقدمة فتتمثل في معالجة الحالات الطارئة مثل: (إصابات، نوبات قلبية ، التسمم...الخ). متابعة الأمراض المزمنة للطاقم و إخلاء طبي عند الضرورة عن طريق مروحية أو سفينة دعم .

منذ انشغال الجماعة الدولية بسلامة الأرواح في البحار اشترطت دوما وجوب تنظيم خدمة طبية و صحية على متن السفينة العاملة في الرحلات الدولية.

و في اللائحة الفرنسية للتجارة البحرية لعام 1681م أحكام خاصة تشير إلى ضرورة تواجد طبيب و توفر أدوات طبية و أدوية على متن سفن أعالي البحار و قد استلهمت جميع القوانين من احكام هذه اللائحة.²

تهدف الخدمة الطبية إلى حماية الأرواح و التمكن من إتمام الرحلة البحرية على أكمل وجه.

¹ مقابلة مع السيد مراد خشمان، رئيس مصلحة التصليح و المعدات، المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 08 / 5 / 2025، 14:00.

² مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 78.

الفرع الثاني: التجهيز الطبي للسفينة

التجهيز الطبي ضروري في كل سفينة خاصة في الحالات الطارئة و يشمل مجموعة من الأدوات و الأدوية، و المستلزمات الطبية المتخصصة التعامل مع الاصابات أو الأمراض التي قد تحدث على متن السفينة، سواء كانت سفينة ركاب أو بضائع حتى لو اقتصر على تواجد طاقمها فقط فإنه يجب تأمين الخدمة الصحية و الطبية لهم، و يختلف نطاق تجهيز السفينة طبيا باختلاف طبيعة الرحلة و عدد الأشخاص المرخص لها بحملهم و كذا مدى ابتعاد السفينة عن اليابسة، فالسفن التي تقوم بملاحة بحرية في أعالي البحار يجب أن يتسع نطاق التجهيز الطبي فيها، نظرا لأن مدة بقاء السفينة بعيدا عن اليابسة قد تطول ، عكس السفن التي تقوم بملاحة بحرية في أعالي البحار يجب أن يتسع نطاق التجهيز الطبي فيها، نظرا لأن مدة بقاء السفينة بعيدا عن اليابسة قد تطول، عكس السفن التي تقوم بملاحة جديّة فقد يكفي فيها توافر وسائل الاسعافات الأولية تقديرا الامكانيات عودة السفينة إلى اليابسة سريعا.¹

و من المحتويات الأساسية للتجهيز الطبي معدات الطوارئ و التي تتمثل في حقيقة اسعافات أولية كاملة و جهاز إنعاش قلبي رؤوي ، جهاز قياس الضغط و درجة الحرارة، أدوات خياطة الجروح، نقالا طبيا، بالإضافة إلى الأدوات الأساسية تتمثل في مسكنات الألم، مضادات حيوية، معدات تعقيم و نظافة.²

يجب أن يتلقى أحد أفراد الطاقم تدريباً أساسياً و في بعض الحالات تدريباً متقدماً للتمكن من تقديم الخدمات الطبية، و بعض السفن ملزمة بوجود ضابط طبي بحري.

¹ مطوف سامية، المرجع السابق، ص 79.

² مقابلة مع السيد مراد خشان، رئيس مصلحة التصليح و المعدات، المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 05/08 /2025،

و يجدر الإشارة أنه يجب اتخاذ التدابير اللازمة من أجل المحافظة على المعدات الطبية لتكون صالحة للاستعمال عند الحاجة إليها و بشكل دائم.

الفرع الثالث: الشروط الطبية الخاصة برجال البحر:

الطاقم هو العنصر البشري الذي يدير السفينة و يوجهها و يتعامل مع التحديات اليومية في بيئة بحرية معقدة، لذلك أوجب المشرع الجزائري وجود أشخاص على متن السفينة بعدد كاف و مؤهلين للقيام بالمهام التي وجدوا من أجلها و تتمثل هذه المهام فيما يلي:¹

– سلامة الحياة البشرية في البحر.

– شروط الأمن و الصحة و العمل على متن السفينة.

– مدة العمل القانونية .

– التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها.

و للقدرة على أداء المهام بكفاءة و على أكمل وجه يجب أن يخضع رجال البحر إلى بعض الشروط الطبية التي تتمثل في تقديم شهادة تثبت لياقته الطبية لأداء واجباته يصدر الشهادة الطبية طبيب مؤهل حسب الأصول، أو في حالة الشهادة المتعلقة بالإبحار وحدة، أي شخص تعترف به السلطة المختصة باعتباره مؤهلا لإصدار مثل هذه الشهادة و يجب أن يتمتع الطبيب بالاستقلال المهني التام فيما ينطق بإجراءات الفحص الطبي و إذا رفض منحه الشهادة يمكنه أن يخضع لفحص آخر من قبل طبيب مستقل آخر أو حكم طبي مستقل.

و تبقى هذه الشهادة سارية لفترة سنتين كحد أقصى ما لم يكون البحار دون سن الثامنة عشر و في هذه الحالة يكون الحد الأقصى لسريان الشهادة سنة واحدة و تبقى الشهادة الطبية الخاصة يتميز الألوان سارية المفعول لفترة ست سنوات كحد أقصى.²

¹ المادة رقم 410، من القانون البحري الجزائري.

أما بالنسبة لتدريب البحارة و تأهيلهم لأداء واجباتهم على متن السفينة فيجب أن يتلقى أي بحار على متن السفينة تدريباً و يكون حائز على شهادة كفاءة و يكون قد اجتاز بنجاح التدريب على السلامة الشخصية و يكون اصدار الشهادة وفق للصكوك الملزمة المعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية.¹

و تبعا لذلك تمكين جميع البحارة من الوصول إلى نظام يتسم بالشجاعة و الملائمة و الشفافية العثور دون مقابل على عمل على متن سفينة.

و من هنا نستخلص أن الطاقم لديه أهمية في المحافظة على سلامة السفينة لذلك وضعت القوانين تدابير خاصة للرقابة الطبية على الطاقم ووجوب توفير فيهم شروط طبية و قيامهم بتدريب تمكنهم من قيام مهامهم على أكمل وجه.

المطلب الثالث: سلامة البضائع

سلامة البضائع على متن السفينة تعد من العناصر الأساسية في نجاح العملية الشحن البحري ، حيث أن تلف أو فقدان للبضائع قد يترتب عليه خسائر مالية كبيرة ، مسؤوليات قانونية و تأثيرات سلبية على سمعة شركات النقل ، و لهذا السبب يتم اتخاذ مجموعة من الاجراءات الدقيقة لضمان حماية البضائع طوال فترة تواجدها على متن السفينة سواء أثناء الشحن، النقل أو التفريغ و تكمن أهمية سلامة البضائع في ضمان سلامة السفينة و طاقمها فبعض البضائع مثل المواد الكيماوية أو القابلة للاشتغال قد تشكل خطراً إذا لم تحزن أو تحمل بطريقة صحيحة ، ما قد يؤدي إلى حرائق، انفجارات ، أو تسربات خطيرة . حيث قسمنا هذا المطلب إلى التقسيم القانوني للبضائع (الفرع الأول) ، اجراءات نقل البضائع (الفرع الثاني) ، النظام القانوني للنقل البحري للبضائع (الفرع الثالث).

² مرسوم رئاسي رقم 15/260، مؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1436 الموافق 7 أكتوبر سنة 2015، يتضمن التضييق

على اتفاقية العمل البحري، الجريدة الرسمية رقم 05، المؤرخة في 21 يناير سنة 2016.

¹ المرسوم الرئاسي رقم 15/260، المرص نفسه.

الفرع الأول: التقسيم القانوني للبضائع

تحمل السفينة على متنها أنواع كثيرة من البضائع حيث أن هناك بضائع لا تشكل خطراً على الصحة و السلامة أو البيئة أثناء التخزين أو النقل و غير قابلة للاشتعال و لا تشكل خطراً في حالة تعرضها للحرارة أو الضغط كالملابس الأغذية ، الأثاث، المستحضرات التجميلية ، إلا أن هناك بضائع خطيرة يتم التعامل معها بحذر شديد، حيث تم تصنيفها حسب الكود الدولي البحري للبضائع الخطرة (CODE IMDG) الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) التابعة لهيئة الأمم المتحدة .¹

أولاً: المواد الخطرة عالية الخطورة

1/ المواد المتفجرة:

تعني المادة المتفجرة (أو المخلوط المتفجر) أي مادة صلبة أو سائلة قابلة لأن تولد في حد ذاتها نتيجة تفاعل كيميائي غازات لها درجة حرارة و ضغط و سرعة و يترتب عليها حدوث أضرار بالمنطقة المحيطة و تندرج تحت هذا التعريف مواد الألعاب النارية حتى لو لم تتولد عنها غازات.²

2/ الغازات:

¹ مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع ، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر المهني، جامعة محمد الصديق بن يحيى،

جيجل، 2022، ص 14.

²المرجع نفسه، ص 14.

هي شكل من أشكال المادة، حيث تتميز بخاصية الانتقال من مكان إلى آخر بسهولة كبيرة و تشمل على:¹

أ/ **الغازات اللهبية (القابلة للاشتعال):** الغاز اللهب هو نوعان له نطاق احتراق مع المواد عند درجة 20 س و ضغط جوي معياري 10.3 كيلو باسكال كالهيدروجين ، بروبان.

2/ **ب_ الغازات السامة:** تعرف بأنها سامة أو أكالة لإنسان لدرجة تشكل خطرا على الصحة . و من أمثلة ذلك الغازات السامة غاز سيانيد الهيدروجين و غاز الفوسجين.

3/ **السوائل القابلة للاشتعال:** هي سوائل أو مخاليط سوائل ، أو سوائل تحتوي على مواد صلبة ذائبة أو معلقة بها مثل: الطلاء ينبعث منها بخار لهوب عند درجات حرارة تزيد على 60 درجة مئوية و تتضمن هذه الرتبة أيضا ما يلي:²

أ _ سوائل تقدم للنقل عند درجات حرارة مساوية لنقطة اشعالها أو أعلى منها.

ب _ مواد تقدم للنقل عند درجات حرارة مرتفعة في حالة سائلة .

4_ **المواد الصلبة القابلة للاشتعال:**

تنقسم إلى ثلاث شعب على النحو الآتي:³

أ_ **المواد الصلبة القابلة للاشتعال:** هي المواد الصلبة التي تكون في ظل الظروف

العادية للنقل قابلة للاحتراق بسهولة أو التي يمكن تسبب الحريق أو تساعد في

إشعالها بالاحتكاك .

¹مخوف ياسر، المرجع السابق، ص 15.

²مخوف ياسر، المرجع نفسه، ص 15.

³المرجع نفسه، ص 16.

ب_ المواد المعرضة للاحتراق التلقائي: هيالمواد التي قد ترتفع درجة حرارتها تلقائيا في ظروف النقل العادية أولد تلامسها مع الهواء.

ج_ المواد التي تلامس مع الماء: تنبعث منها مواد قابلة للاشتعال.

ثانيا : المواد الخطرة منخفضة الخطورة

1_ المؤكسدات: و تنقسم بحذ ذاتها إلى صنفين:¹

أ/ المواد المؤكسدة: هي مادة غير قابلة بحذ ذاتها للاحتراق، و لكنها قد تسبب عن طريق إطلاق الأوكسجين عموما في الاحتراق.

ب/ البروكسيدات العضوية : هي مواد سريعة الاشتعال و حساسة للارتطام و تتفاعل مع المواد الكيماوية.

2_ المواد السامة و المعدية: ²

أ/ المواد السامة: هي مواد يمكن أن تسبب الوفاة أو إصابة حادة أو أضرار بصحة الإنسان في حالة ابتلاعها أو استنشاقها.

ب/ المواد المعدية: هي مواد تحتوي على كائنات مرضية و هي كائنات دقيقة (بكتيريا، فيروسات، الطفيليات، الفطريات).

3/ المواد المشعة: هي مادة تحتوي على نويدات مشعة حيث يتجاوز كلا تركيز النشاط و

النشاط الاجمالي في الشحنة المرسله القيم المحددة في اللائحة التنظيمية.³

¹ مخلوف ياسر، المرجع السابق، ص 16.

² مخلوف ياسر، المرجع نفسه، ص 17.

4_ المواد الأكلة: هي مواد تسبب بفعالها الكيميائي ضررا بالغا للأنسجة الحية التي تلمسها.¹

5_ مواد خطرة متنوعة: هي مواد و سلع تتطوي أثناء النقل على خطر لا تغطيه الرتب الأخرى و تنقسم إلى:²

- المواد التي تنطلق منها أبخرة لهوية.
- أدوات انقاذ الحياة.
- المواد التي تمكن أن تشكل خطرا على الصحة.
- المواد الخطرة بيئيا.

و يجدر الاشارة أن هناك بضائع أخرى لها أهمية كبيرة في مجال النقل البحري حيث أن المشرع الدولي اهتم بها بشكل خاص من بينها المحروقات و هي المواد الأكثر استعمالا، المواد النووية، النفايات الخطرة.³

الفرع الثاني: اجراءات نقل البضائع

في البداية يجب اعداد البضاعة و تحضيرها عن طريق تغليفها و تحزيمها و وضع العلامات المناسبة عليها، و من ثم التعريف بالبضاعة كتابة في وثيقة الشحن للتمكن من التعرف على نوع البضاعة، و من تم إعداد خطة منفصلة عن رمي البضائع تسمى بخطة

³مظوف ياسر، المرجع السابق، ص 17.

¹المرجع نفسه، ص 17.

²المرجع نفسه، ص 18.

³المرجع نفسه، ص 18.

الشحن توضع مكان كل طرد أو بضاعة في السفينة حتى يسهل معرفة مكان و موقع البضائع، و وجوب وضع العناصر في حالة جيدة لما فيها غرف التبريد و جميع الأجزاء الأخرى من السفينة، و ينبغي على الناقل ضمان حالة جيدة لداخلية السفينة، و ينبغي على الناقل ضمان حالة جيدة لداخلية السفينة المقصودة لاستقبال البضائع و هذه الأماكن في الأساس تتمثل في العنابر، المخازن، الثلاجات، مقياس الحرارة، و أنظمة التبريد.¹

و يجدر الإشارة إن تكون عتبات فتوحات العنابر التي تغلق بأغطية نقالة و محمية ضد عوامل الطقس بواسطة مشمع واقى.²

و لا يمكن وضع البضاعة على ظهر السفينة، لأن ذلك يعرض البضاعة لأخطار متعددة كالسقوط في البحر أو التبلل بمياه الأمطار إلا أن هناك بضائع تتسم بالثقل أو بتحملها لمخاطر البحر فيمكن وضعها على ظهر السفينة.³

بالإضافة إلى تثبيت و ربط البضائع باستخدام أربطة ، حواجز ، ووسائل تثبيت قوية لمنع تحرك البضائع أثناء الأمواج العالية أو الحركة، و حفاظا على توازي السفينة وجوب التوزيع المتوازن للبضائع، و كذا الفصل بين أنواع البضائع، التأكد من كفاءة أنظمة التبريد و التهوية داخل الحاويات.

و من الضروري تفقد البضائع بشكل دوري خلال الرحلة للتأكد من عدم وجود تلف أو تسرب و تدريب طاقم السفينة على أساليب المناولة الآمنة للبضائع.

و تهدف المحافظة على سلامة البضائع على متن السفينة تفادي الحوادث و التسربات التي قد تحدث و ذلك حفاظا على السفينة.

¹ شهابيعونة القواعد الفنية لرص البضائع في السفينة ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، المجلد 07 ، العدد 01 ، السنة 2020 ، 51.

² المرجع نفسه، ص 52.

³ المرجع نفسه، ص 55.

الفرع الثالث: النظام القانوني لنقل البحري للبضائع

تم تنظيم عملية نقل البضائع الخطرة عبر البحار بتحديد الضوابط القانونية من قبل المشروع الدولي و ذلك باصدار مجموعة من الاتفاقيات التي تخص تلك البضائع و التي حددت الشروط و الضوابط لنقل البضائع و تتمثل فيما يلي:¹

أولاً: الاتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح البشرية بالبحر SOLAS

تعتبر الاتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار SOLAS بأشكالها المتعاقبة أهم المعاهدات و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية على الاطلاق.²

اعتمدت النسخة الأولى من هذه الاتفاقية في عام 1914 و ذلك استجابة لكارثة تيتانيك، حيث قضت بأن الضائع التي سبب طبيعتها و قوامها من المحتمل أن تؤدي إلى تخريب السفينة محظورة نهائياً، و اعتمدت النسخة الثانية من الاتفاقية في عام 1929، و الثالثة في 1948 و الرابعة في عام 1960، حيث اقترحت هذه التعديلات الأخيرة صيغة قانونية تغطي المسائل المتعلقة بالبضائع الخطرة كافة، حيث أن اتفاقية SOLAS سنة 1960 دخلت حيز التنفيذ سنة 1965 و آخر تعديل لهذه الاتفاقية كان سنة 1974 الذي دخل حيز التنفيذ سنة 1980.³

ثانياً : التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة CODE IMDG

تضمن هذا التقنين تعريف البضائع الخطرة و تحديد الإجراءات شروط عمليات نقلها و كيفية رصها، وكذلك كيفية تمييزها عن البضائع العادية عند نقلها بواسطة السفن ، حيث تضمن أكثر من 1000 مادة خطرة، و كانت أول إشارة إلى ظهور هذا التفتيش خلال مؤتمر اتفاقية

¹ مخلوف ياسر، المرجع السابق، ص 20.

² المرجع نفسه، ص 20.

³ المرجع نفسه، ص 21.

سلامة الأرواح البشرية في البحر لسنة 1960 فقد أقرت لجنة السلامة البحرية MSC التابعة للمنظمة البحرية الدولية سنة 1965 وثيقة جديدة تخص النقل البحري للبضائع الخطرة و المعروفة الآن باسم " التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة CODE IMDG ¹.

ثالثا: اتفاقية MARPD 1973 / 1978.

اتفاقية ماربول الموقعة لسنة 1973 و تم تعديلها في سنة 1978 متضمنة الحد من إلقاء النفايات و التسرب النفطي و عوادم الاحتراق ، و هدفها الحفاظ على البيئة البحرية عن طريق القضاء التام على التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى، دخلت حيز التنفيذ سنة 1983، و في سنة 2005 كان قد وقع عليها 136 دولة، تخضع جميع السفن الموقعة على الإتقان لهذا الإتفاق بغض النظر عن مكان تواجدها في البحر، حيث تضمنت ضرورة إصدار تعليمات تفصيلية حول وضع العلامات التحذيرية على البضائع الخطرة.²

و تعتبر هذه الاتفاقيات الجهود الدولية التي أبدلت لنقل البضائع بصفة آمنة و المحافظة عليها مراعاة سلامة السفينة.

المطلب الرابع: سلامة البيئة البحرية

تعرف البيئة البحرية بأنها جزء من النظام البيئي العالمي، و تتكون من البحار و المحيطات و الأنهار، و ما يتصل بها من روافد، و ما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها، و تعتمد هذه الكائنات كلا منها على الآخر و تتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة و يختل هذا التوازن

¹ مخلوف ياسر، المرجع السابق، ص 21.

² المرجع نفسه، ص 22.

عند الاختلال في المواصفات الفيزيائية و الكيميائية للبيئة البحرية¹، حيث لها أهمية كبيرة تظهر من خلال الدور الذي تلعبه في الحياة البشرية ، فلم تعد البحار مجرد طرف نقل، بل إلى جانب هذا فهي تلعب دورا كبيرا في تحقيق التوازن المناخي في البيئة الانسانية و كذلك هي مصدر للأمطار على اليابسة لذلك سهرت القوانين على حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن حيث تطرقنا في هذا المطلب إلى الأجهزة الكفيلة بحماية البيئة البحرية من التلوث (الفرع الأول)، الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث (الفرع الثاني) التشريعات الجزائرية لمنع التلوث (الفرع الثالث) .

الفرع الأول : الأجهزة الكفيلة بحماية البيئة البحرية

لحد من التلوث و الحفاظ على النظم البيئة البحرية هناك العديد الأجهزة التي تسهر على منع التلوث و تتمثل في:

أولا: برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP

بعد هذا الجهاز من اللجان الاحتياطية للجمعية العامة للأمم المتحدة، و يتكون مجلس إدارة هذا البرنامج من 15 عضوا و مقره سكرتارية البرنامج في نيوروي في كينيا.²

¹ زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الانسانية ، العدد 21، جانفي 2019، ص 131.

² لعوامر نجلاء، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مشروع مذكرة مكملة من كتطلبات نيل شهادة الماستر ، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2018، ص 45.

أ/ مجلس الإدارة:

و هو عبارة عن جهاز حكومي يتكون من 58 دولة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة تتخبهم الجمعية العامة لمدة ثلاث سنوات و يجتمع مرة كل سنة و مهامه ¹.

- رسم سياسة برنامج الأمم المتحدة.
- المسؤول عن النهوض بالتعاون الدولي بين الحكومات في مجال البيئة.
- متابعة حالة البيئة في العالم .

ب/ أمانة البيئة :

هي الجهاز الإداري لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، و تتكون من مجموعة من الفنيين و يرأسها مدير تنفيذي، و من مهامه ²

- مسؤولية الإشراف على البرامج المتعلقة بالبيئة .
- تنسيق العمل بين أجهزة الأمم المتحدة و وكالاتها المتخصصة و المنظمات الدولية الأخرى .

ج/ صندوق البيئة :

تتكون موارد هذا الصندوق من المساهمات الاختيارية للدول الأعضاء في الأمم المتحدة، يهدف إلى تشجيع تطبيق الإجراءات الخاصة بحماية البيئة و ذلك بتقديم التمويل اللازم لها. ³

¹ لعوامر نجلاء، المرجع السابق، ص 45.

²المرجع نفسه، ص 46.

³المرجع نفسه، ص 46.

د/ لجنة التقنين: يرأس هذه اللجنة المدير التنفيذي للبرنامج و من مهامه ¹:

- تحقيق التعاون و التنسيق بين جميع الأجهزة التي تشترك في تنفيذ الراج البيئية.
- كما تقدم هذه اللجنة تقريراً سنوياً إلى مجلس الإدارة.

ثانياً: المنظمة البحرية الدولية (OMI)

هي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تم تأسيسها في مؤتمر الأمم المتحدة للبحار المعقود في عام 1948، فقد كان الهدف من تأسيسها هو تأمين السلامة في البحار، و ليس منع تلوث هذه البحار من السفن، و قبل أن يدخل اتفاق تأسيس هذه المنظمة حيز التنفيذ ظهرت مشكلة تلوث البحار بالزيت الناجم عن السفن، فقد تم عقد اتفاقية لندن لعام 1954م بشأن منع تلوث البحار بالزيت، ثم إحالة تطبيق هذه الاتفاقية إلى المنظمة الدولية للبحار، عندما بدأت العمل عام 1959 فأصبحت هذه المنظمة لا تهتم بسلامة البحرية فقط و إنما بمنع تلوث البحار، و يقتصر عمل هذه إلى حد كبير على النواحي التقنية المشار إليها من الاتفاقيات و المبادئ.²

ثالثاً: منظمة الأغذية و الزراعة (FAO)

هي من الوكالات المتخصصة التابعة للأمم، أنشأت في 16 أكتوبر 1945 و تعمل في مجال التغذية و الزراعة ، نشاطها يتصل مباشرة بالبيئة، و يرجع الفضل لهذه المنظمة في التقطن العام لخطر التلوث البيئي للبحر المتوسط بعد أن وصل درجات حرارة، لذا عملت

¹العوامر نجلاء، المرجع السابق، ص46.

² المرجع نفسه، ص 47.

هذه المنظمة على تنبيه المجتمع الدولي لإبرام بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة.¹

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن

تمثل اتفاقية MARPD لعام 1973 و اتفاقية مونتي غوبي لعام 1982 الركيزة الأساسية للجهود الدولية لمنع أخطار التلوث البحري.²

أولاً: اتفاقية MARPOL لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن

تعتبر هذه الاتفاقية أهم و أشمل الاتفاقيات التي ابرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث التي تحددت السفن بكافة مناطق البيئة البحرية، فضلا على أنها تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدي بأية مواد ضارة تنسكب من السفن، كما تلزم الاتفاقية الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط صالحة لمدة 5 سنوات ، تعتبر دليل على خضوعها للتفتيش و افتراض للأحكام و المواصفات الواردة في الاتفاقية، ألحقت الاتفاقية بستة ملاحق انطوت على حصر المواد الملوثة اثنين منهم ملزمين و الأخرى اختيارية.³

الملحق الأول: المحدد لقواعد منع التلوث بالنفط.

الملاحظ أنه جاء بشكل مطابق تقريبا لما ورد في اتفاقية 1954، حيث بدأ بتصريف النفط في قاعدته الأولى، كما التزمت الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث.

¹مظوف سامية، المرجع السابق، ص 48.

²المرجع نفسه، ص58.

³المرجع نفسه، ص58.

- **الملحق الثاني:** المحدد لقواعد نقل المواد الضارة السائلة أخضع هذا الملحق المخلفات السائلة و الضارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة إلى نفس القواعد السارية على المواد النفطية.
- **الملحق الثالث:** الخاص بالمخلفات الضارة و المنقولة كالمطرود أو صناديق أو بصهاريج متحركة حدد طريقة تغليف هذه المواد.¹
- **الملحق الرابع:** خاص بقواعد منع التلوث بالمياه المستعملة داخل السفينة.
- **الملحق الخامس:** يضع بعض التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن، يحدد طريقة التخلص منها.
- **الملحق السادس:** تلوث الجو الناجم عن السفن، دخل حيز النفاذ في 2005 ينظم انبعاثات ملوثات خاصة في الجو من السفن.²

ثانياً: اتفاقية مونتي قوبي 1982

من بين الأحكام العامة للاتفاقية مونتي قوبي:³

- تذكير الدول بأنها ملزمة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و تتحد في سبيل تحقيق ذلك كل التدابير اللازمة لمنع التلوث.
- تتصرف الدول عند اتخاذها لهذه التدابير، بحيث لا تنتقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى.
- تضمن الدول امتثال السفن التي ترفع علمها للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث البيئة البحرية.

¹مظوف سامية، المرجع السابق، ص 60.

²المرجع نفسه، ص 61.

³المرجع نفسه، ص 62.

– تضمن الدول و تسهر على أن تكون سفنها حاملة على متنها الشهادات التي تتطلبه القواعد و المعايير الدولية المطبقة.

– تكفل الدول كذلك تفتيش السفن التي ترفع علمها بصورة دورية للتحقق من أي الشهادات.

– في حالة ما إذا ارتكبت سفينة انتهاكا للقواعد و المعايير المطبقة، بعمل دولة العلم على اجراء تحقيق فوري و على إقامة دعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه.

الفرع الثالث: ضوابط منع التلوث الصادر من السفن في الجزائر.

نظرا لأهمية الأضرار التي يحدثها التلوث البحري الناجم عن السفن فإن الجزائر قبلت أهم الاتفاقيات الدولية الرامية إلى منع هذا النوع من التلوث و تخفيضه و السيطرة عليها، فقد صادقت الجزائر على الإتفاقيتين المذكورتين أعلاه و هما اتفاقية MARPOC لعام 1973 بموجب المرسوم رقم 108 /88 الصادر في 31 /05 / 1988 ، و كذا اتفاقية موتي قوبي 1982 بموجب المرسوم رقم 53 /96 المؤرخ في 22 /01 / 1996 ، الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 29 /01 / 1996.¹

بالإضافة إلى بروتوكول برشلونة لعام 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط

من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن، أول ما يمكن ملاحظته بشأن هذا البروتوكول هو ما جاء في ديباجته أن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بصفتها أطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، و إذ الاتفاقية التي اعتمدها في لندن عام 1972 لرقابة البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات و المواد الأخرى.²

¹ مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 62.

² المرجع نفسه، ص 63.

و ما تجدر الإشارة إليه أن الجزائر انضمت إلى الاتفاقية 1972 سنة 1988 بينما صادقت على بروتوكول برشلونة سنة 1981 ، أي أنها لم تصادق على الاتفاقية إلا بعد سبع سنوات من تصديقها على البروتوكول الذي كان يلزمها ضمناً بأحكام اتفاقية 1972 دون أن تقبل بها قانونياً.¹

و بالرجوع إلى أحكام البروتوكول نجد:²

- المادة الرابعة منه تمنع اغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الأول في منطقة البحر الأبيض المتوسط.
 - المادة الخامسة منه تبيح اغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الثاني بعد استصدار تصريح خاص مسبق كل حالة منفردة من طرف السلطات المختصة التي يقوم كل طرف بتسميتها.
 - المادة السادسة منه تسمح باغراق جميع النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح عام مسبق من طرف السلطات المختصة .
- و من هنا نستخلص الجهود المبدولة التي أبدلت لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

المبحث الثاني: الآليات المتبعة للحفاظ على سلامة وآمن السفينة

لعبت السفينة دوراً هاماً لا يستهان به بوصفها أداة للملاحة البحرية، إذا كان لها التأثير الكبير في تسهيل انتقال السلع عن طريق التبادل التجاري بين الدول، وتأدية الخدمات

¹ مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 63.

² المرجع نفسه، ص 64.

للأشخاص عن طريق تمكينهم من الوصول إلى مختلف بقاع العالم. بتالي فإن سلامة السفينة تدرج ضمن سلامة البضائع والأشخاص، مما جعل المشرع الجزائري ينظم قواعد خاصة بسلامة السفينة ويفرض آليات صارمة للحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية ، يظهر ذلك من خلال التطرق الى المعدات اللازمة للحفاظ على سلامة السفينة(المطلب الأول)، والإجراءات الخاصة بسلامة وأمن السفينة (المطلب الثاني)، والرقابة عن طريق التفيتش(المطلب الثالث)، وأخيرا التقييم الأمني في(المطلب الرابع).

المطلب الأول: المعدات اللازمة للحفاظ على سلامة السفينة:

إن التطور الرهيب للتكنولوجيا جعل ميزان القوة والهيمنة على الصعيد الدولي لمن يتحكم في التقنيات الحديثة وأدواتها ووسائلها التي يتم تسخيرها في جميع المجالات الحيوية والأمنية والتجارية.

تعد التجهيزات الحساسة واحدة من نتائج التقنيات الحديثة التي لها الكثير من المنافع على مختلف الميادين والأصعدة، غير أن استخدامها في المشاريع المشبوهة والغير قانوني فرض على المشرع التدخل للتنظيم وتقييد مجالات التعامل بها. ومن هنا كان لازما علينا التطرق إلى تعريف التجهيزات الحساسة في (الفرع الأول)، وبيان أنواعها المختلفة في (الفرع الثاني)، وإجراءات اقتناء هذه التجهيزات الحساسة في (الفرع الثالث)، وكيفية استغلال هذه التجهيزات الحساسة والتنازل عنها في (الفرع الرابع)، ومعدات و أجهزة الإنقاذ (الفرع الخامس).

الفرع الأول: تعريف التجهيزات الحساسة:

طبقا لأحكام المادة 2 من المرسوم التنفيذي 09-410 المحدد لقواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي

61/16، فإنه يقصد بهذه التجهيزات الحساسة: كل عتاد يمكن أن يمس استعماله غير المشروع بأمن الوطني وبالنظام العام¹.

وتحدد قائمة هذه التجهيزات الحساسة بموجب ملحق بهذا المرسوم والتي يمكن تجنبها بموجب قرار مشترك من وزير الدفاع، ووزير الخارجية، ووزير النقل، ووزير تكنولوجيا الإعلام والاتصال.

يمكن القول إن التجهيزات الحساسة تشمل كل الأجهزة التي يختم استعمالها. وتركيبها، صناعتها، استيرادها، وتسويقها مخاطر معتبرة على سيادة الدولة وسلامة اقليمها الوطني وعلى عمل أجهزتها الآمنة وقطاعاتها ومنشآتها المختلفة².

تستمد القواعد المنظمة للتجهيزات الحساسة أساسها القانوني الشرعي من الدستور الجزائري ومن مختلف الاتفاقيات الدولية التي عينت بمسائل مكافحة الجرائم المنظمة ومكافحة تبييض الأموال وتمويل الإرهاب وكذا قمع الاستخدام والاتجار غير المشروع بالأسلحة و الذخيرة ولواحقها.

ذلك أن التجهيزات الحساسة تلعب دورا هاما في حماية أمن الدولة، حيث يمكن استخدامها في مجالات مختلفة (الاتصالات الرقابة، الأمن السيبرالي...)، كما أنها تحافظ على سرية المعلومات الحساسة بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالأمن القومي والاقتصادي وغيرها.

وفي هذا الشأن نصت المادة 28 من الدستور الجزائري على: الدولة مسؤولة عن أمن الأشخاص و الممتلكات" وأيضا المادة 47 من نفس الدستور: " لكل شخص الحق في حماية

1- المرسوم التنفيذي 410-09 المحدد لقواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة، الجريدة الرسمية، العدد73، المؤرخة في 13-12-2009.

2- شاوش نعيم، علالي نوال، التعاملات المنصبة على التجهيزات الحساسة على ضوء القانون الجزائري، المجلة الدولية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 08، العدد 03 الصادرة بتاريخ 31-12-2024، رقم 168.

حياته الخاصة وشرفه، ولكا شخص الحق في سرية مراسلاته واتصالاته الخاصة في أي شكل كانت¹.

ترتيب لما سبقت يتضح لنا أن الدستور الجزائري والنصوص القانونية قد نظمت القواعد الخاصة بالتجهيزات الحساسة، التي فرضت على الدولة وأجهزتها المختصة حق التدخل لحفظ الأمن والنظام العام باتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة، يعود بسبب هذا الاهتمام الكبير بهذه الأجهزة الحساسة إلى الخطورة التي قد تنتج عنها من انتهاك خصوصيات الدول و التجسس وحق القرصنة، الأمر الذي ينتج آثار سلبية على أمن و سلامة الأفراد والدول².

الفرع الثاني: أنواع التجهيزات الحساسة:

قسم المشرع الجزائري أنواع التجهيزات الحساسة إلى خمسة أنواع وهي:

أولاً: العتاد الحربي والأسلحة والذخيرة:

(أ) النوع الأول: العتاد الحربي ويصنف إلى³:

1- الصنف الأول: الأسلحة النارية وذخيرتها وكل الأسلحة المعدة والموجهة للحرب

البرية والجوية أو البحرية وهي:

_ أسلحة قبضية آلية أو نصف آلية أو تكرارية.

_ بنادق خفيفة أو بنادق قصيرة من جميع العيارات، تكرارية، أو نصف آلية معدة

للاستعمال العسكري.

_ مسدسات رشاشة وبنادق آلية من جميع العيارات.

1- المادتين 28-47 من الدستور الجزائري، الصادر بموجب المرسوم الرئاسي 20-442 في 30-12-2020، الجريدة الرسمية 82، لسنة 2020.

2- الجريدة الرسمية، العدد 17، مؤرخة في 25 مارس 1998، ص 06.

3- بن بوزيد محمد، الضبط الإداري والتجهيزات الحساسة، مذكرة لنيل شهادة الماستر حقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، السنة 2017، ص 32.

- _ رشاشات وبنادق رشاشة.
- _ عناصر السلاح (آليات غلق ، ماسورات...).
- _ أسلحة أو جميع التجهيزات التي يمنحها شعاع ليزر قدرات التعجيز عن القتال أو التدمير.
- _ ذخيرة و مقذوفات تشمل ذخيرة ذات قذف مركزي، قنابل غوصيه، قنابل يدوية، الألغام من جميع الأصناف، أجهزة موجهة لتفجير القنابل والألغام¹.
- 2- **الصف الثاني:** عتاد موجهة لحمل أو استعمال الأسلحة التابعة للصف الأول في القتال وبعض عتاد وتجهيزات المراقبة، الكشف والاتصال وهي:
- _ دبابات القتال، العربات المدرعة.
- _ سفن حربية من جميع الأنواع.
- _ أسلحة جوية وتشمل الطائرات، تجهيزات خاصة بالطائرات معدة للأغراض العسكرية، تجهيزات التموين بالوقود أثناء التحليق، وتجهيزات أخرى تشمل: تجهيزات المراقبة، عتاد وأدوات الرؤية أو الرمي الليلي، عتاد الإثارة والاتصالات الموجهة للأغراض العسكرية، عتاد الترميز، تجهيزات التشويش، كاتمات الصوت.
- **الصف الثالث:** عتاد الحماية من غازات القتال والإشعاعات وكذلك الانبعاثات الصادرة عن الأسلحة والذخيرة من الصف الأول وعتاد الحماية من غازات لقتال والمواد الموجهة للحرب الكيماوية².
- **القسم الثاني:** العتاد، الأسلحة، الذخيرة، العناصر غير المعتبرة عتاد حربيا وتصنف إلى:
- **الصف الرابع:** ويشمل:
- أسلحة نارية تدعى أسلحة دفاعية وذخيرتها.

1- الجريدة الرسمية، العدد 17، مؤرخة في 25 مارس 1998، ص 33.

2- المرجع نفسه، ص 8.

_ تجهيزات الحماية القذافية كالمسدسات الطرح والعذريات الوافية من الرصاص¹.

الصنف الخامس: أسلحة الصيد وذخيرتها وتشمل:

_ البنادق الخفيفة ذات ماسورة أو ماسورتين.

_ عناصر سلاح هذا الصنف.

_ الذخيرة التي تستعمل في هذه الأسلحة.

_ عناصر ذخيرتها (ظروف معبأة، فوران بشعلة)².

الصنف السادس: أسلحة بيضاء وتشتمل:

_ جميع الأشياء التي يمكن أن تشتمل سلاحا خطيرا على الأمن العمومي كالخراب،

السيوف، الخناجر، السكاكين...

_ بنادق الصيد البحري.

_ قاذفات أقواس وسهامها³.

الصنف السابع: أسلحة الرماية والأسواق والمعارض وذخيرتها وتشمل:

_ أسلحة الإنذار والانطلاق.

_ الأسلحة التي تدفع مقذوفات أو هواء.

_ عناصر هذه الأسلحة.

_ الذخيرة التي تستعمل في هذه الأسلحة

_ عناصر الذخيرة⁴.

الصنف الثامن: الأسلحة والذخيرة التاريخية وكذا المستعملة في مجموع نماذج⁵.

1-الجريدة الرسمية، العدد17 مؤرخة في 25 مارس 1998، ص 8.

2- المرجع نفسه، ص 9

3- المرجع نفسه، ص 09.

4- المرجع نفسه، ص 10.

ثانياً: تجهيزات حساسة خاصة بالموصلات السلكية واللاسلكية، وتنقسم إلى:

القسم الفرعي الأول: تجهيزات الموصلات السلكية واللاسلكية التي تقتضي تعيين أو

تخصيص مجموعة من الذبابات وهي:

(أ) تجهيزات الاتصال بالراديو، كل السلام والصيغ لاسيما:

_ محطات الاتصال بالراديو مع سلم أل، أف، أم، أس، أف، أو، أش أف، أس أش أف.

_ محطات الاتصال بالراديو عن طريق القمر الصناعي.

_ محطات الشبكة الهرتزية للموصلات السلكية واللاسلكية.

(ب) تجهيزات مشعة للطاقة في القضاء الحر لطيوف الترددات للراديو كهربائية¹.

القسم الفرعي الثاني: تجهيزات أخرى للموصلات السلكية واللاسلكية وهي:

_ تجهيزات استقبال الإرسال بالراديو الكهربائي باستثناء التجهيزات المنزلية الموجهة

للاستقبال الإرسال العمومي للراديو والبث التلفزيوني.

_ تجهيزات التوقيع أو التوقيع بالراديو عن طريق القمر الصناعي، وكذا أنظمة

الجيوتموقع بالراديو وكذا أنظمة التوقيع عن طريق القمر الصناعي أي تعمل عبر شبكة

الهاتف النقال.

_ تجهيزات الاتصالات الممكن استعمالها لإرسال الصوت أو الفيديو أو المعطيات عبر

القمر الصناعي.

القسم الفرعي الثالث: التجهيزات والبرامج المعلوماتية للترميز².

القسم الفرعي الرابع: البطاقات المسبقة أو المؤجلة الدفع³.

القسم الفرعي الخامس: المسار والسونار ومسبار الشباك والمتفحص البحري⁴.

5- الجريدة الرسمية، العدد 73 لسنة 2009، المرجع السابق، ص 10.

1- المرجع نفسه، ص 10

2- المرجع نفسه، ص 11.

3- المرجع نفسه، ص 11.

4- الجريدة الرسمية، العدد 9، مؤرخة في 17 فبراير 2016، ص 08.

النوع الثالث: التجهيزات الحساسة بالطيران والطرق:

القسم الفرعي الأول: التجهيزات الحساسة للطيران لاسيما:

_ الطائرات أحادية المحرك.

_ طائرات فائقة الخفة.

_ المناطيد الحرة أو الموجهة.

_ الطائرات بدون طيار على متنها، التي تتم قيادتها عن بعد أو تحريكها بطريقة مستقلة

أو مركبة وبإمكانها الطيران إلى ارتفاع يزيد عن 25 متر أو يساويه ومسافة أفقية تزيد عن 50 متر أو تساويها.

_ الطائرات بدون طيار على متنها، وتتم قيادتها عن بعد أو تحريكها بطريقة مستقلة أو

مركبة ومزودة بنظام لالتقاط مناظر جوية فوتوغرافية أو سينما رافية¹.

القسم الفرعي الثاني: المركبات الخفيفة لكل الأرضيات بما فيها:

_ المركبات السياحية التي يفوق وزنها الإجمالي عند التعبئة 1800 كغ.

_ المركبات الخفيفة لكل الأرضيات².

القسم الفرعي الثالث: التجهيزات الحساسة بالطرق لاسيما:

_ أنظمة الإشارة الضوئية الخاصة المركبة أو الموجهة للتركيب على المركبات والمضيئة

باللون الأزق، الأحمر، البرتقالي وخاصة:

_ الأضواء الخاصة (الفوانيس)

_ الأضواء الخاصة ذات اللمعان أو المتألثة.

_ صف أنوار خاصة بالإشارة.

1-الجريدة الرسمية، العدد 73، المرجع السابق، ص 11

2- المرجع نفسه، ص 11.

- أنظمة الإشارة الضوئية المخصصة لحواجز الطرقات¹.
- **النوع الرابع:** تجهيزات حساسة أخرى²:
- **القسم الفرعي الأول:** تجهيزات المراقبة عن طريق الفيديو غير المجهزة للرؤية، الليلية والتي لا تستعمل الإرسال عن بعد عبر المجالات الهرتزية بما فيها:
- تجهيزات المراقبة عن طريق الفيديو المثبتة باستثناء تلك المجهزة بالرؤية الليلية.
- تجهيزات المراقبة عن طريق الفيديو المنقولة³.
- **القسم الفرعي الثاني:** تجهيزات الأمن المخصصة للمراقبة التقنية منها:
- أجهزة الرقابة التقنية الموجهة لتفتيش الطرود ومراقبة الأشخاص خاصة:
- أجهزة الكشف لتفتيش السيارات والحاويات والطرود والأمتعة.
- مولدات محمولة لأشعة (*) اكشف الطرود المشكوك فيها.
- أجهزة كشف المعادن المحمولة.
- كاشفات المتفجرات أو المخدرات.
- كاشفات الغاز الموجهة لعمليات خاصة بالبيئة.
- التجهيزات المضادة للتسلل الفعالة المتضمنة أنظمة الردع أو الشل الخطيرة.
- **النوع الثالث:** التجهيزات الحساسة الخاصة بالرؤية.
- تجهيزات الرؤية بعيدة المدى بما فيها الشبكة المسافية والمناظير العادية غير المجهزة بشبكة تسمح لها بتحديد المسافة.
- المناظير البانورامية.
- المناظير الإلكترونية والمناظير الفلكية⁴.

1- الجريدة الرسمية، العدد 73، مؤرخة في 13 ديسمبر 2009، ص 11.

2- المرجع نفسه، ص 11.

3- نفس المرجع، نفس الصفحة 11.

4- المرجع نفسه، ص 12.

_ اللواحق التي يحتمل استعمالها كوسيلة تسديد خاصة سيالات الليزر¹.

النوع الرابع: تجهيزات التدخل وحفظ النظام:

_ تجهيزات حفظ النظام وهي:

_ الأغلال.

_ المصابيح التكتيكية.

_ عتاد الحماية من الطلقات (باستثناء تجهيزات الوقاية) هي:

_ حواجز الحماية من الضربات بما فيها دروع حفظ الأمن.

_ الخوذات ومقدمات الخوذات الخاصة بالحماية من الضربات.

_ الملابس الصلبة لحماية الجسم.

_ الصدريات، المعاطف ضد الضربات والآلات الحادة.

_ المركبات والآلات غير المدرعة والمضادة للشغب وخاصة:

_ عربات التدخل الصلبة لمكافحة الحريق ورمي المقذوفات.

_ الآليات المجهزة بشفرة " دوز " وخرطوم المياه².

النوع الخامس : التجهيزات الموجهة للمنشآت المخصصة لممارسة تمارين الرماية

الرياضية ولا سميا:

_ حقوق الرماية وملحقاتها.

_ الخوذات الواقية من الضجيج الإلكتروني.

_ جهاز مقلد للتدريب على الرماية باستثناء تلك المخصصة للقوات العسكرية³.

الفرع الثالث: إجراءات اقتناء التجهيزات الحساسة.

1- الجريدة الرسمية، العدد 73، المؤرخة في 13 ديسمبر 2009، ص 12.

2- المرجع نفسه، ص 12.

3- المرجع نفسه، ص 12.

ميز المشرع بين المتعاملين المعتمدين وبين الأشخاص سواء الطبيعيين منهم أو المعنويين كما يلي:

أ) **بالنسبة للمتعاملين:** ميز المشرع كذلك ما إذا كان الاقتناء من السوق الوطنية أو الخارجية.

أولاً: حالة الاقتناء من السوق الوطنية:

طبقاً للمادة 13 وما يليها من المرسوم التنفيذي 09-410 تتمثل هذه الإجراءات في: الحصول على رخصة من طرف الوالي لمكان ممارسة النشاط أو لمكان وجود المقر الاجتماعي بعد أخذ رأي اللجنة الولائية للأمن ويكون ذلك بناء على طلب من المعني يوضح فيه على الخصوص معلومات ونشاط المتعامل ورخصة اعتماده ومنشأ التجهيزات الحساسة المراد اقتناؤها وكميتها وعلامتها وتحديد كيفية النقل والتخزين وأن يكون الاقتناء من متعامل وطني معتمد على أن يفصل في الطلب خلال 60 يوماً ايداعه ويتعين استغلال الرخصة الممنوحة خلال أجل أقصاه 6 أشهر من الحصول عليها¹.

ثانياً: في حالة الاقتناء من السوق الخارجية: طبقاً للمادة 140 من المرسوم التنفيذي 09-410 فإنه في حالة الاقتناء لهذه التجهيزات الحساسة من السوق الخارجية يضاف إلى الشروط السابقة الذكر تأثيره من طرف اللجنة المختصة سواء وزير تكنولوجيا الإعلام والاتصال، وزير النقل، وزير الداخلية بحسب الحالة، يوضح في طلب التأشيرة على الخصوص: منشأ التجهيزات، البلد القادمة منه، المواصفات النسخة الأصلية لرخصة الإقتناء المسلمة من طرف الوالي، اعتماد المتعامل، رخصة الاستغلال، يتعين استغلال التأشيرة الممنوحة للاقتناء من السوق الخارجية خلال أجل سنة من تسليمها وأن يتم في عملية واحدة.

¹- المواد من 3 إلى 17 من المرسوم التنفيذي 09-410، المحدد لقواعد الأمن المطبقة على الأجهزة الحساسة، المرجع السابق.

ب) بالنسبة للأشخاص سواء طبيعيين ومغربيين:

طبقا للمادة 17 من المرسوم التنفيذي 09-410 تتبع الإجراءات التالية:

يودع طلب لدى الولاية المختصة إقليميا للحصول على الرخصة بين فيه مايلي:¹

المعلومات الكاملة للطالب، نوع وعلامة ونموذج نقلها وكمية التجهيزات الحساسة المراد اقتناءها، كذلك منشأها والبلد القادمة منه وكيفية نقلها وتخزينها و أغراض الاستعمال، على أن يوقف الطلب بالوثائق الإدارية لاسيما صحيفة السوابق العدلية وشهادة الجنسية وشهادة الإقامة.

يدرس الملف ويفصل فيه من طرف مديرية التنظيم بالولاية، يرسل الملف لوزارة تكنولوجيا الإعلام والاتصال عندما يتعلق الأمر بتجهيزات الحساسة خاصة المواصلات السلكية واللاسلكية، إلى وزارة النقل في حالة التجهيزات الخاصة بالطيران، يكون الفصل خلال أجل 60 يوما.

ج) بالنسبة للاقتناء من طرف الممثلات والأعوان الدبلوماسيين المعتمدين في الجزائر:

تسلم الرخصة في هذه حالات من طرف وزارة تكنولوجيا الإعلام والاتصال أو وزارة النقل أو وزارة الداخلية حسب نوع التجهيزات الحساسة على أن يودع الطلب لمصالح وزارة الخارجية إلى تحيله للوزارة المختصة بإصدار الرخصة مرفقا برأيها مع التعليل.

الفرع الرابع: إجراءات استغلال التجهيزات الحساسة تركيبها والتنازل عنها:

1- مقابلة مع السيد خشمان مراد، رئيس مصلحة التسلح والمعدات، المؤسسة المينائية سكيكدة بتاريخ 06-05-2025.

نص المرسوم التنفيذي 09-410 و القرارات الوزارية المشتركة المتعمدة و المتممة له على جملة من الشروط التي يجب أن تحكم استغلال التجهيزات الحساسة وتركيبها وصيانتها وتشمل فيما يلي:¹

- _ أن يكون الاستغلال شخصيا كون أصحاب الرخص والاعتمادات محل اعتبار غير أنه يجوز بطبيعة الحال الاستعانة بالعمال والمساعدين لمباشرة هذا الاستغلال.
- _ أن يحدد صاحب الرخصة أو الاعتماد الأشخاص المسؤولين عن استغلال الأنظمة الخاصة بها وصيانتها.
- _ أن يحدد مخطط تفصيلي لمكان تركيب الأجهزة إذ كانت مثبتة بمكانه.
- _ يمنع التنازل عن التجهيزات الحساسة باستثناء حالات الترخيص المسبق من طرف الجهة مصدره الرخصة ولفائدة متعامل أو شخص طبيعي ومعنوي يجوز رخصة مطابقة لهذا الغرض.
- _ لا يمكن إدراج أي تغيير في الموصفات والخصائص التقنية للتجهيزات الحساسة إلا بموجب ترخيص من السلطة المؤهلة.
- _ لا يمكن في كل الأحوال استغلال تجهيزات الاتصالات عبر القمر الصناعي للإرسال صوت، صورة ، فيديو، إلا بواسطة متعامل وطني حاصل على رخصة إقامة واستغلال شبكة عمومية للاتصالات عبر القمر الصناعي.
- _ يتعين على حائز التجهيزات الحساسة عند تغيير الإقامة أو مكان النشاط التصريح بها لدى السلطة المسلمة لرخصة الاستغلال أو مصالح الأمن المختصة إقليميا.
- _ يتعين على المستفيد من رخصة استغلال التجهيزات الحساسة الخاصة بالاتصالات السلكية واللاسلكية التصريح بها لدى مصالح الأمن الأقرب الأمن الأقرب لمكان الحياة

¹- نقلا عن شاوش نعيم، علالي نوال، المرجع السابق، ص 176-177.

وأن يقدم الرخص والمعلومات الكافية عن نوع الأجهزة وعلامتها ونموذجها وأرقامها التسلسلية والغرض من حيازتها.

كما أضاف المشرع صلاحية إدارة الجمارك في بيع التجهيزات الحساسة غير المعروضة أو المتخلي عنها أو المحجوزة أو المتنازل عنها بمقابل أو بدون مقابل، بعد أخذ رأي وزارة الدفاع ووزارة الداخلية، ولا يكون البيع أو التنازل إلا لفائدة أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم قانونياً.

الفرع الخامس: معدات وأجهزة الإنقاذ

تعد معدات الإنقاذ البحرية من العناصر الأساسية في ضمان سلامة الأرواح والسفينة في عرض البحر، هي تشكل جزء حيويًا من تجهيزات السفن الحديثة، صممت هذه المعدات لتوفير الاستجابة السريعة والفعالة في حالات الطوارئ مثل: الحريق، الغرق، الاصطدام، وتمثل خط الدفاع الأول عند وقوع الكوارث تشمل هذه المعدات أطوات النجاة، سترات النجاة، قوارب النجاة، طوفات النجاة، أجهزة الإشارة (العافرات، والمشاعل، أجهزة تحديد الموقع...) تلتزم جميع السفن بهذه المعدات بحسب القوانين والمعدات البحرية الدولية مثل اتفاقية " سولاس". إن الفهم الجيد لمعدات الإنقاذ وطريقة استخدامها يعتبر من الأمور الأساسية لأفراد الطاقم والركاب على حد سواء.

سنتناول أهم معدات الإنقاذ الخاصة بالسفن كآتي:¹

أولاً: سترات النجاة:

عبارة عن سترات قابلة للطفو فوق البحر ترتدي على الجسم، لتبقي الجسم طافيا فوق المياه وتمنعه من الغرق حتى لو فقد الوعي، تكون بألوان مرئية من بعيد بوضوح (مثل

1- مقابلة مع السيد خشمان مراد، رئيس مصلحة التسليح والمعدات، المؤسسة المينائية سكيكدة. بتاريخ 2025-05-07.

اللون البرتقالي أو الأصفر...)، يجب تدريب الطاقم على ارتداء تلك السترات وخلعها في وقت سريع، تكون هذه السترات بعدد أفراد الطاقم.

ثانياً: أطراف النجاة:

بمثابة حلقات دائرية تطفو فوق المياه، غالباً ما تكون مزودة بحبال سحب أو أضواء دخان لتحديد الموقع والاستفادة من النجدة، هي ضرورية كل سفينة مجبرة على حملها على متن السفينة لحماية الطاقم أو الركاب من المخاطر المحتملة.

ثالثاً: قوارب النجاة:

عبارة عن قوارب صلبة في حالة هلاك السفينة يقوم الطاقم بإلقائها إلى البحر تفتح تلقائياً بمجرد ملامسة البحر، تتسع لعدد كبير من الركاب ، عادة ما يكون لونها أبيض، تستخدم لنقل الركاب والطاقم إلى بر الأمان، تكون مجهزة بجميع الأدوات الأساسية للحفاظ على حياة الركاب من محرك، أطعمة، المياه، أدوات الملاحة، عليه الدواء، معدات الإثارة والتموقع.

رابعاً: أجهزة الاستغاثة:

تعد أجهزة الاستغاثة أساسية لتبنيه المنقذين إلى موقع الأفراد أو السفن المنكوبة، تشمل هذه الأجهزة إشارات بصرية كصواريخ الإطلاق وإشارة الدخان وللإشارة الصوتية كالصافرات والأبواق ونداء الاستغاثة عبر القنوات اللاسلكية، قد تتضمن أجهزة الاستغاثة الحديثة أيضاً تقنيات مثل منارات الاستغاثة المزودة بنظام تحديد الموقع، التي تنقل إشارات الاستغاثة ومعلومات الموقع إلى جهات الإنقاذ والبحث.

يجب ضمان صلاحيته هذه المعدات والتأكد من استبدال تلك المنتهية الصلاحية قبل الانطلاق في الرحلة، ويجب على أفراد الطاقم معرفة مكان تخزين تلك المعدات وكيفية استخدامها.

خامسا: بداية النجاة أو الحماية:

هي بدلات الحماية من التعرض، هي ملابس مخصصة ومصممة لحماية الأفراد من انخفاض حرارة الجسم في بيئات المياه الباردة، أو في حالة الغرق في عرض البحر، هذه البدلات مصنوعة من مواد عازلة ومصممة لتوفير الحماية الحرارية للجسم والطفو، هي ضرورية للعاملين على متن السفن.

سادسا: عوامات النجاة التي يتم التحكم فيها عن بعد والطائرات بدون طيار:

برزت عوامات النجاة التي يتم التحكم بها عن بعد والمزودة بأنظمة دفع وتتبع عبر نظام تحديد الموقع العالمي (Gps) كأدوات مبتكرة لعمليات الإنقاذ السريعة في المياه، يمكن نشر هذه الأجهزة الطافية عن بعد للوصول إلى المنكوبين بسرعة سواء كانوا أشخاص أو السفن، بما يوفر دعم للطفو أثناء انتظار الإنقاذ.

وبالمثل تستخدم الطائرات بدون طيار المزودة بكاميرات وأجهزة استشعار حوارية للبحث في مناطق بحرية شاسعة وتحديد الموقع.

المطلب الثاني: الإجراءات الخاصة بسلامة وأمن الميناء

تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالموانئ أو المرور بها للمساعدة وتختلف أشكال هذه المساعدات، فقد تحتاج لمن يرشدها إذا كان الأمر مثلا مختلعا بصعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل، كما قد تحتاج لمن يوصلها إلى بر الأمان إذا ما تعطلت محركاتها وألاتها.

وعليه سنتناول الخدمات الإجراءات القبيلة للسفينة في الفرع الأول والإجراءات البعدية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الإجراءات القبيلة للسفينة:

ربان السفينة ملزم بالحفاظ على الأمن التام على السفينة ذلك من خلال الالتزام بتحقيق نتيجة وهي وصول السفينة إلى وجهتها بأمان بواسطة اتباع مجموعة من الخدمات والإرشادات قبل دخول السفينة إلى الميناء وتتمثل هذه الإجراءات في:¹

_ ارسال بلاغ من وكيل السفينة للميناء بدخول السفينة قبل 48 ساعة على الأقل من الموعد المتوقع لوصول السفينة وذلك عبر الموقع المخصص APCS تحمل مجموعة من الوثائق والشهادات نذكر منها: اسم السفينة، حمولتها، رقم الرحلة، نوعيتها، اسم الربان، جنسيتها، موع العملية. هذا ما ذهبت إليه المادة 53 من قانون الجمارك الجزائري بقولها: " يجب على ربان السفينة، فور الدخول إلى المنطقة البحرية، وعند أول طلب تقديم يومية السفينة والتصريح بالحمولة أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها، إلى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ عند صعودهم على متن السفينة، قصد تأثيرها وتسليم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها للأعوان المذكورين لتمكنهم من ممارسة المراقبة.²

للحفاظ على مستوى الأمن في الميناء أوجب تقديم مجموعة من الوثائق من بينها قائمة ب 10 موانئ التي مرت بهم السفينة قبل وصولها للميناء المستقبل وذلك لمعرفة مستوى الأمن لاتخاذ التدابير التالية:³

المستوى الأول: ليس بالضرورة مراقبتها من طرف السواحل.

1- سارة طريقي، إيمان مشاطي، نجلاء بيرم، المرجع السابق ص 57.
2- المادة 53 من القانون رقم 0779 المؤرخ في 26 شعبان عام 1999 الموافق ل 21 يوليو من 1979 المتضمن قانون الجمارك.
3- سارة طريقي، إيمان مشاطي، نجلاء بيرم، المرجع السابق ص 58.

المستوى الثاني: احتمال الضرر بأمن الميناء.

المستوى الثالث: وجود معلومات مؤكدة بوجود الخطر.

كل مستوى له إجراءات آمنة خاصة به.

وعند وصول السفينة إلى رجب الميناء نجد أنها تمر 5 سلطات:

_ السلطة الصحية البحرية.

_ حراس السواحل مهمتهم التفتيش والمراقبة.

_ شرطة الحدود.

_ الجمارك.

_ ضباط الميناء.

كل سلطة يجب أن تقدم لها وثائق خاصة بالسفينة.

الفرع الثاني: الإجراءات البعدية لسفينة

عند خروج السفينة من الميناء نجد أنها تمر بعدة إجراءات:

*يقدم رئيس مصلحة متابعة رسو السفن في الميناء ورقة ممضية بينه و بين وكيل

السفينة متضمنة الموافقة على السلع الموجودة داخل السفينة للإبحار بها الفصل الثاني

الأحكام التنظيمية للسفينة كأداة للمالحة البحرية.

*صعود شرطة الحدود للسفينة لمراقبة و التأكد من عدم وجود المسافرين الغير

الشرعيين و الأسلحة المهربة.

* عند خروج السفينة من منطقة الرسو لا بد من أن يرشده المرشد البحري و تسحبه

الساحبات إلى ما يقارب 02 ميل بحري¹.

ملاحظة:

تقوم المؤسسة المينائية بعقد اجتماع بشكل يومي على الساعة 00:10 صباحا

بحضور كل من :

- مدير قيادة الميناء .

- ممثل ضباط الميناء .

- ممثل مديرية الشحن و التفريغ.

- وكلاء السفن .

وذلك لبرمجة دخول و خروج و أماكن رسو كل سفينة داخل الميناء .

المطلب الثالث: الرقابة عن طريق التفتيش

الاهتمام المتزايد بالسلامة والتلوث في المحيط البحري ساهم في تطوير الوظيفة الدولية للموانئ باعتبارها نقطة مرور اجبارية للسفن وبالتالي يمثل المكان الأفضل لممارسة الرقابة. أمام عجز أو تخاذل دولة العلم في ممارسة واجباتها الرقابية اتجاه السفن التي ترفع عليها، فإن رقابة دولة الميناء تطورت في السنوات الأخيرة لتشمل سلامة الملاحة البحرية.

1- - سارة طريقي، إيمان مشاطي، نجلاء بيرم، المرجع السابق ص59.

الرقابة التي تمارسها دولة الميناء ليست بديلاً للرقابة التي يجب أن تمارسها دولة العلم على سفنها لكن دورها يزيد في القضاء على السفن التي لا تحترم المعايير، إذ أنه في حالة ما إذا كانت دولة العلم لا تقوم بواجباتها، فيما يتعلق بسلامة الملاحة البحرية فتكون دولة الميناء مجبرة على القيام بهذا الدور، فإذا كانت الدولة الساحلية ضحية السفن التي لا تستجيب للقواعد والمعايير الدولية، فإن دولة الميناء هي بمثابة دركي بالنسبة لهذه السفن.¹

إذ أن المرور المتكرر في الموانئ من قبل سفن ترفع أعلام مختلف الجنسيات التي تدخل موانئها والتأكد من احترامها للمعايير الدولية، لذا سنتكلم عن الهيئات المختصة بعملية التفتيش في (الفرع الأول)، والشروط الخاصة بالتفتيش في (الفرع الثاني)، والأنواع المختلفة لعملية التفتيش في (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الهيئات المختصة بعمليات التفتيش

تعتبر المحافظة على سلامة الأرواح على السفينة أمر تتكفل به الدولة ولهذا الغرض تحرص الدولة على ممارسة الرقابة الشديدة على سفنها بغية التحقيق من توافر الشروط التي تتضمن أمن وسلامة الملاحة البحرية.

تخضع كل سفينة إلى تفتيش ومعاينات قبل وضع السفينة في الخدمة ويحدد الوزير المكلف بالتجارة البحرية هذا الإجراء، ومن أجل الرقابة الدقيقة والعارمة على السفن ولضمان سلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار، حيث تم إنشاء اللجنة المركزية للسلامة (أولا)،

1- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 105.

ولجان محلية لتفتيش (ثانياً)، وشركات التصنيف التي تؤدي دوراً هاماً في توفير عامل الرقابة من الحوادث البحرية (ثالثاً).

من أجل تطبيق أحكام هذا الأمر و الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية و المحافظة على الأرواح في البحر والصحة وصلاحية السكن وظروف العمل على متن السفينة، تنشأ لجنة مركزية للسلامة وكذلك لجان محلية للتفتيش، وأيضاً شركات التصنيف¹.

أولاً : اللجنة المركزية لسلامة

تشكل لجنة الأمن المركزية التي يرأسها مدير البحرية التجارية من مجموعة من الأعضاء ثلاثة ممثلين عن الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية، ثلاث ممثلين عن المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، ممثل عن وزارة البريد والمواصلات و ممثل عن المديرية العامة للصيد البحري، كذلك يجب أن يكون ضمن تشكيلة اللجنة طبيب البحارة تعيين الوزارة المكلفة بالصحة ويكون أول من يصعد إلى السفينة للمعاينة لتجنب نقل العدوى، المدير العام للديوان الوطني للإشارة البحرية والقنصل المختص إقليمياً،² ويعين أعضاء لجنة الأمن المركزية لمدة ثلاث سنوات بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وبناء على اقتراح من السلطة التي ينتمون إليها، وتنتهي عهدة الأعضاء المعنيين بحكم وظيفتهم بإنهاء هذه الوظيفة، في حالة انقطاع عهدة أحد الأعضاء يتم تعويضه بنفس الأشكال و يخلفه العضو الجديد المعين حتى نهاية العهدة ويمكن للجنة المركزية للاستعانة لإحتياجات أعمالها بأن شخص مؤهل أو هيئة لتقديم المساعدة.

إن أول أعمال هذه اللجنة هي الاجتماع أربع مرات في السفينة بطلب من رئيسها في دوره عادية أو غير عادية بنصف أعضائها، ويعد الرئيس جدول أعمال الاجتماعات وتوجه

1- بوجاي رحمة، بوزكري هالة، بوسطر منال، المرجع السابق ص 43.

2- المرجع نفسه، ص 44.

الاستدعاءات مرفقة بجدول الأعمال إلى الأعضاء 15 يوما قبل تاريخ الاجتماع و يمكن تقليص هذه المهلة في الدورات غير العادية دون أن تقل عن ثمانية أيام.

ولا تصح مداوات اللجنة إلا بحضور ثلثي الأعضاء على الأقل،¹ وإذا لم يكتمل النصاب بعقد اجتماع جديد بعد ثمانية أيام، وعندما تصح مداوات اللجنة مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين وتتخذ القرارات بأغلبية أصوات الحاضرين وفي حال تعادل الأصوات يرجع صوت الرئيس، وتدون هذه المداوات في محاضر يعينها الرئيس وأمين الجلسة وترسل خلال خمسة عشر يوما إلى الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية للمصادقة عليها.

يتضح لنا بأن اللجنة المركزية لسلامة السفن تعمل على ضمان سلامة السفن التي ترسو في الميناء وتنفيذ القواعد واللوائح البحرية.² واللجنة المركزية لسلامة مختصة في مادة الموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة والتصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز و الاتصال اللاسلكي والطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش.

تكلف من ناحية أخرى بالقيام بتحقيقات إدارية وتقنية على أثر أحداث أو حوادث تقع للسفن في البحر.

ثانيا: اللجنة المحلية لتفتيش

تتعد لجنة محلية لتفتيش لدى كل منطقة بحرية ويمكنها أن تجتمع في ميناء آخر توجد به السفينة التي سيتم معاينتها إذا رأت ضرورة في ذلك، وتحدد قواعد التفتيش عن طريق التنظيم.³

1- بوجاي رحمة، بوزكري هالة، بوسطر منال، المرجع السابق، ص 44.

2- المادة رقم 237، من القانون البحري الجزائري.

3- المادة رقم 238، من القانون البحري الجزائري.

يعين أعضاء لجنة التفتيش المحلية اسما بقرار من الوزير والمكلف بالبحرية التجارية لمدة ثلاث سنوات، وتنتهي عهدة الأعضاء المعنيين بسبب وظائفهم بانتهاء هذه الأخيرة وفي حالة انقطاع عضوية أحد الأعضاء يتم استخلافه حسب نفس الأشكال ويستكمل العضو الجديد مدة العضوية حتى انقضائها، ويتولى رئيس المحطة البحرية الرئيسية أو حتى رئيس المحطة البحرية المعنية أمانة لجنة التفتيش المحلية وفقا لنص المادة 04 من القرار الوزاري المتضمن كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن.¹

تتكون لجنة التفتيش المحلية التي يرأسها رئيس الدائرة البحرية أو ممثلة من متصرف إداري في الشؤون البحرية، ومفتشين للملاحة والعمل البحري، مفتش مكلف بالاتصالات اللاسلكية، ممثل الوزارة المكلف بالاتصالات السلكية واللاسلكية، ممثل جهاز السفينة، ممثل مديرية الصيد في الولاية المعنية في حالة معاينة سفينة صيد، ممثل المؤسسة المينائية المعنية، يمكن للجنة التفتيش المحلية أن تستعين لاحتياجات أشغالها بأي شخص مؤهل أو هيئة من شأنها أن يقدم لها مساعدتهما، ويتناول أعضاء اللجنة المحلية للمعاينة تعويضا يحدد مبلغه بقرار مشترك صادر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير المالية.²

تجتمع هذه اللجان في أي وقت إذا طلب الرئيس ذلك، حسب ما ورد في المادة 05 من القرار الوزاري، ولا يصح هذه المداولات إلا بحضور ثلثي أعضائها على الأقل، وتتخذ النتائج بأغلبية أصوات الحاضرين، وفي حالة تساوي الأصوات يكون صوت الرئيس مرجحا، أي بمعنى يعوض لجان التفتيش المحلية ويحدد مقدارها بالتضامن مع وزير التجارة المكلف بالبحرية ووزير المالية إن اللجنة المحلية للتفتيش مختصة بالتفتيشات المنصوص عليها في المواد 223، 230، 269، وعند قيامها بهذه التفتيشات تسهر على مراعاة أحكام هذا الأمر

1- المادة 2 من القرار الوزاري، المؤرخ في 05 ربيع الأول عام 1924، الموافق لـ 07 ماي 2003، الجريدة الرسمية، العدد 36، الصادرة في 07 ربيع الثاني عام 1424، الموافق لـ 08 يونيو 2003، المتضمن كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.

2- المادة رقم 243، من القانون البحري الجزائري.

والنصوص المتخذة لتطبيقه، كاتكف بالقيام بتحقيقات إدارية وتقنية إثر أحداث أو حوادث تقع للسفن في البحر في الحالات والشروط التي يحددها التنظيم.¹

ومنه نستطيع القول بأن اللجنة المركزية لسلامة السفن هي الجهة المسؤولة عن وضع المعايير والممارسات التي تضمن السلامة والأمن للسفن، أما اللجنة المحلية لتفتيش السفن، هي التي تقوم بتطبيق تلك المعايير والقوانين والتأكد من شروط السلامة الخاصة بالسفن ذلك بواسطة عملية البحث.

ثالثا: شركات التصنيف:

تعتبر شركات التصنيف شركات خاصة حيث تتمتع بالإحترافية والكفاءة العالية في مجال مراقبة وفحص السفن، حيث تعتمد على مجموعة من الأساليب التقنية التي تعد في حد ذاتها معايير دولية، تستعمل في تقدير درجة صلاحيته وجاهية السفن للملاحة البحرية وذلك انطلاقا من بناء السفن، إلى تجربتها لأول مرة إلى المراقبة الدورية للسفن، ولعل من أهم هذه الشركات العالمية هي شركة VERITAS الفرنسية مقرها بباريس، هذه الشركات تقوم بعملية التفتيش بناء على عقد وتكلف من طرف السلطات المختصة وهو الوزير المكلف بالبحرية التجارية.²

ويذهب اهتمام المشرع الجزائري بشركات التصنيف من خلال الاعتماد عليها في مجال التفتيش ومعاينة سلامة السفن،³ ذلك من خلال نص المادة 244 من القانون البحري الجزائري: "يمكن لشركات التصنيف تصنيف السفن المعتمدة المشاركة في معاينات السلامة التي تقوم بها اللجان المحلية للتفتيش، وذلك في حدود المهام المحددة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية، التجارية، والخاص بالاعتراف بهذه الشركات.

1- بوجادي رحمة ، هالة بوزكري، منال بوسطر، المرجع السابق، ص48.

2- المرجع نفسه، ص49.

3- المادة رقم 244، من القانون البحري الجزائري.

أ) دور شركات التصنيف:

يتمثل العمل الأساسي في منع الأخطار البحرية وذلك بأداء مهمة مزدوجة تتمثل في التصنيف وذلك بإجراء زيارات ومعاينات تقنية للسفن وكذا إصدار الشهادات اللازمة.¹

يتمثل الدور الأساسي لهذه الشركات العالمية في معاينة السفن الجديدة والسفن الموجودة في الخدمة والمنشآت الساحلية، والتأكد من توافقها مع القواعد التي نظمتها الاتفاقية الدولية، وقوانين وتعليمات السلطات الحكومية المتعلقة بسلامة البحر ومنع التلوث، تشمل هذه المعاينات جميع مناحي إنشاء السفن وتشغيلها ويتم التنفيذ خلال عمر خدمة السفينة.

تنوع الزيارات والمعاينات التقنية للسفن:

معاينة وفحص السفن في السنوات القليلة الماضية في ازدياد مستمر من ناحية التنوع والتعقيد، زد على ذلك الخطوات المتسارعة للتقنية البحرية والمعاهدات بشأن السفن الجديدة التي أبرمت من أجل نظافة وأمن البحار، وهناك سبعة أنواع من المعاينات التي أقولها الأنظمة العالمية وهي: المعاينة الأولية، المعاينة الدورية، معاينة التجديد، المعاينة الوسيطة، المعاينة السنوية، المعاينة الإضافية، التفتيش غير المتوقع.²

تحرير الشهادات:

1- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 49.

2- المرجع نفسه، ص 49-50.

هذه الشهادات التي تقوم بتحريرها شركات التصنيف تدل على استجابة السفن للمعايير الدولية المنصوص عليها في المعاهدات والاتفاقيات الدولية، وهي متعددة يمكن تقسيما إلى ثلاث أصناف:¹

الشهادات الواردة في الاتفاقيات الدولية لخطوط الحمولة 1966:

نصت هذه الاتفاقية على نوعين من الشهادات: شهادة الاعفاء، CERTIFICT INTENATIONAL DE FRANCPARD الذي عندها مدة صلاحيته 5 سنوات ولا يمكن تمديدها لأكثر من 5 سنوات.

الشهادات التي تضمنها اتفاقية سولاس:

هذه الاتفاقية نصت على مجموعة من الشهادات منها:

- _ شهادة سلامة سفينة الركاب صالحة لمدة 12 شهرا.
- _ شهادة أجهزة السلامة اللاسلكية بالنسبة لسفن البضائع صالحة لمدة 12 شهرا.
- _ شهادة إنشاءات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 5 سنوات.
- _ شهادات معدات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 24 شهرا.

الشهادات التي نصت عليها اتفاقية MARPOL :

- _ شهادة الدولية لمنع التلوث بالهيدروكربونات
 - _ الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفايات.
 - _ الشهادة الدولية لمنع التلوث الناتج عن المواد السائلة الضارة بكميات كبيرة.
- كل هذه الشهادات مدتها 5 سنوات لا يمكن تمديدها لأكثر من ذلك.

فأخسرا كتقييم شامل لم سبق التطرق إليه نأكد على الأهمية الكبيرة لشركات التصنيف في التقليل من الحوادث البحرية وذلك من خلال التأكد من أن السفينة مبنية وفقا للمعايير

1- مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص 50-51.

الدولية، وأنها تستوفي على جميع المعايير الدولية المنصوص عليها الخاصة بسلامة السفن والبحر.

فهذه الشركات تساهم في حماية الأرواح على متن السفن من خلال القيام بعمليات التنظيف والمسح الدقيق، تساعد في الحفاظ على التوازن البيئي ومنع التلوث الصادر من السفن من خلال التأكد من أن السفن تلبى متطلبات البيئية، وتضمن أمن وسلامة السفن مما يساهم في تسهيل العمليات التجارية التي تتم عبر البحار.

الفرع الثاني: شروط تفتيش السفن

يجب على كل سفينة أن تخضع لتفتيش من قبل السلطات المختصة بذلك، قبل الانطلاق في الرحلة البحرية، وهذا من أجل التأكد من أن السفينة تستوفي الشروط المنصوص عليها في القانون والمعاهدات الدولية، بالتالي تحقيق الأمن والسلامة البحرية، ويمكن تقسيم هذه الشروط إلى: شروط متعلقة بالسفن الوطنية (أولا)، وشروط متعلقة بالسفن الأجنبية (ثانيا).

أولا: الشروط المتعلقة بالسفن الوطنية:

تتمثل في الشروط المنصوص عليها في المادة 222 من القانون البحري الجزائري: " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له".¹

بحيث يجب أن تكون السفينة تخضع لشروط خاصة بالسلامة الملاحية، وأن تكون مجهزة تجهيزاً مناسباً يجعلها تمارس الملاحة البحرية على أكمل وجه، إذ أنه لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إلا إذا توفرت فيها شروط الأمن والسلامة المقررة فيما يلي:²

1- المادة رقم 222، من القانون البحري الجزائري.

أ) بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والانقاذ والرقابة وإخماد الحريق.

ب) الطفو والثبات وخطوط الشحن

ت) أجزاء الدفع والقيادة.

ث) عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية.

ج) الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار إذ لا يجوز استخدام السفن التي لا تستوفي الشروط الأمنية المقررة، وبالأخص الشروط التي تكون في الملاحة البحرية، البناء، والمعدات الموجودة على ظهرها، وكل ما يتعلق بالسلامة البحرية وخاصة سلامة الأرواح في البحار.

المشرع الجزائري لم يعطي اهتمام بالجانب المتعلق بالتلوث الذي ينتج من أي سفن وخاصة السفن التي تنقل البضائع الخطرة كالمحروقات، والمواد السامة، فهي أكثر عرضة للخطر لأنها معبئة بحمولة خطيرة تشكل خطر على البيئة البحرية، الأمر الذي يعود بالسلب على السفن وأشخاص حتى الكائنات الحية الموجودة في البحار، بالتالي يجب على المشرع أن يتعوض ويفصل في هذا الأمر للحد من المخاطر التي تنتج بسبب هذا التلوث.

ثانيا: الشروط المتعلقة بالسفن الأجنبية:

أ) أن تكون السفينة متجهة نحو ميناء الرسوم:

لا يحق للدولة أن تتعرض لأي سفينة تمر عبر بحرها الإقليمي إذا لم تكن تقصد الدخول إلى الميناء للرسو، إذ في هذه الحالة تتصرف باعتبارها دولة سياحية وعليها احترام حق تلك السفينة في المرور البري.¹

2- المادة رقم 223 ، من القانون البحري الجزائري.

1- بوجادي رحمة ، هالة بوزكري، منال بوسطر، المرجع السابق ، ص 21.

أول ما يقوم به المفتش فور دخول السفينة الأجنبية إلى الميناء هو التأكد من صلاحية الأوراق والشهادات والوثائق الموجودة على متنها ومدى استجابتها للمعايير والمقاييس الدولية، وكذا التحقق من تطابقها مع الحالة الحقيقية للسفينة.¹ بالتالي حتى يكون التفتيش السفينة الأجنبية مشروعاً يجب أن يتم دخولها إلى الميناء بحيث تتمكن دولة الميناء من ممارسة رقابتها التي تنتهي بتسليم شهادة لربان السفينة، تثبت صلاحية السفينة للإبحار دون مخاطر في هذه الحالة تسمح لها بمغادرة الميناء، إما إذا كانت السفينة غير صالحة للإبحار فإنها توقف إلى غاية إصلاحها ولا يسمح لها بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب للإصلاح.²

(ب) أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة لعلم دولة أجنبية:

التفتيش الذي يكون بعنوان رقابة دولة الميناء بشرط أن تكون السفينة التي تخضع للتفتيش رافعة لعلم دولة أجنبية، تكمن أهمية هذا الشرط في أنه يحقق مصالح السفينة من جهة ومصالح دولة الميناء من جهة أخرى، تلك أن السفينة التي لا ترفع أي علم تعتبر من سفن القرصنة،³ والعلم دليل على جنسية تلك السفينة، تظهر أهمية هذا الشرط في حالة تنازع القوانين.

الفرع الثالث: أنواع التفتيش

1- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 120.

2- بوجادي رحمة، هالة بوزكري، منال بوسطر، مرجع سابق ص 21، 22.

3- المرجع نفسه، ص 22.

تفتيش السفن له أنواع مختلفة يمكن ذكرها كالآتي:¹

(1) المعاينة الأولية: التي تتم قبل وضع السفينة في الخدمة من أجل التأكد من أن السفينة صالحة للقيام بالخدمة التي سخرت من أجلها وذلك في الجانب التقني، بالتالي فهي صالحة للملاحة البحرية بدون لأخطار على الطاقم البحري والسفينة والبضائع.

هذه المعاينة تتعدى إلى معاينة كافة الوثائق التي تشترطها كل ملاحه بحرية.

(2) المعاينة السرية: تجرى كل سنة من أجل التأكد من صلاحية السفينة لممارسة الملاحة، والتأكد من حالة السفينة وماكيناتها ومعدات تجهيزها تلعا للأحكام والقوانين الدولية والتحقق من أن السفينة تستوفي المعايير الفنية والأمنية المطلوبة لممارسة الملاحة البحرية.

(3) المعاينة الوسيطة: تهدف إلى التأكد من أن العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة بالملاحة في حالة جيدة ومرضية تلأئم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها، ينبغي على الشركات التصنيف أن تأخذ بعين الاعتبار النتائج المتوصل إليها عند الفحص المفصل لهيكل السفينة والماكينات في حالة إعادة النظر في التصنيف.

(4) المعاينة الدورية: هي تقييم شامل لحالة السفينة لتأكد من أن الشهادات والوثائق المذكورة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة موجودة على متن السفينة.

(5) معاينة التجديد: تشمل على تفتيش مع إجراء تجارب على البنية والماكينات ومعدات التجهيز، وكذا التأكد من كل الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال... وغيرها من التعليمات والوثائق.

(6) المعاينة الإضافية: تكون في حالة وقوع حادث لسفينة أو ودود عيب على متن السفينة يضر بأمنها فإنه ينبغي على الربان أو نالك السفينة إبلاغ الإدارة أو المفتش

¹- المواد رقم 229، 230، 231، 232، من القانون البحري الجزائري.

المعين أو الهيئة المعترف بهل المكلفة بتسليم للشهادة المناسبة، من أجل خروج الخبير الذي يقوم بفحص السفينة ومعالجة العيب الموجود بها، وإجراء التصليحات والترميمات المحتملة من أجل ممارسة الملاحة البحرية بسلامة.

(7) **تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة والعناصر المرتبطة بها:** هي معاينة خاصة بالوجه الخارجي لقعر السفينة الذي غالبا ما يصعب الوصول إليه، هذه المعاينة تتم غالبا في حوض جاف، حيث تختص هذه المعاينة بالسفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر.

وتترتب لما سبق يتضح لنا بأن الرقابة على السفن عن طريق التفتيش هي عملية مهمة وأساسية لضمان سلامة السفينة والملاحة البحرية، يتم التفتيش بانتظام بواسطة الهيئات المختصة لذلك، لتقييم حالة السفينة والتأكد من استئفاءها لشروط السلامة المذكورة في المعاهدات الدولية والنصوص القانونية، وهي عملية اجبارية على جميع السفن سواء الوطنية أو الأجنبية من أجل توفير السلامة والأمن للسفن.

الطلب الرابع: التقييم الأمني:

هي عملية تقييم المخاطر والتهديدات المحتملة التي قد تتعرض لها السفينة من خلال معرفة فرع هذه التهديدات والفحص لتحديد نقاط الضعف الأمنية للقيام بتعديلها، يتم تقييم فعالية الإجراءات الأمنية، وتهدف هذه العملية إلى الحماية وتخفيف المخاطر ويساهم في تحسين الأداء وزيادة قدرتها على التعامل مع الحوادث الأمنية، وللتحسين يجب تركيب أنظمة مراقبة متقدمة وتطوير قدرات الأمن البحري وإجراء تدريبات أمنية دورية على سيناريوهات الخطر ويكون التقييم من خلال الزيارات الميدانية والتفتيش الفعلي وتحليل بيانات الأحداث السابقة واختبارات اختراق أمنية سواء في السفينة أو في الميناء.¹ حيث

¹- مقابلة مع السيد مراد خشمان، رئيس مصلحة التصليح والمعدات، المؤسسة المينائية سكيكدة بتاريخ 07-05-2025.

سننظر في هذا المطلب إلى تقييم أمن الميناء والسفينة (الفرع الأول)، الخطة الأمنية (الفرع الثاني)، استخدام الإشارات ووسائل الاتصال (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تقييم أمن الميناء والسفينة

ليكون التقييم الأمني متكامل وتحديد جميع المخاطر التي قد تحدث يجب تقييم أمن الميناء والسفينة.

أولاً: تقييم أمن الميناء :

وهو عملية متكاملة لتقييم المخاطر الأمنية في الميناء وتحديد التدابير اللازمة لتعزيز الأمن وتشمل هذه العملية فحص البنية التحتية للميناء وإجراءات الأمن كفاءة الأفراد العاملين في الميناء بالإضافة إلى تقييم التهديدات المحتملة الذي قد يتعرض لها الميناء مثل: الإرهاب، تهريب البضائع وتقييم مدى تأثير هذه التهديدات على الميناء.

بالإضافة إلى تحديد نقاط الضعف التي قد تتمثل في ضعف في إجراءات الدخول والتفتيش ونقص في تغطية المراقبة بالكاميرات وأيضاً تدريب غير كاف للموظفين أو أعطال وقصور في أجهزة الإنذار و الاتصالات وبعد معرفة التهديدات والمخاطر التي قد يتعرض لها الميناء وكذلك نقاط ضعف الميناء يتم تطوير إجراءات التفتيش ونظام مراقبة وكذلك تدريب الأفراد بشكل أفضل للتمكن من التدخل في حالة الطوارئ ووضع خطط الطوارئ.

ثانياً: تقييم أمن السفينة

هو عملية تهدف إلى تحديد وتحليل التهديدات والمخاطر الأمنية المحتملة التي قد تواجه السفينة وذلك من خلال جمع البيانات الخاصة بالسفينة من نوعها وحجمها والطاقم وعدد ركابها والمعلومات الخاصة بالأنظمة والمعدات كأنظمة الاتصال والرصد، وسائل الإنذار، نمط الدخول والخروج. وبناء على هذه المعلومات يتم تحديد التهديدات مثل القرصنة،

التهريب، وتحديد نقاط الضعف كالأبواب الغير مؤمنة أو المناطق غير الخاضعة للمراقبة، قصور في أنظمة المراقبة، الاتصالات وكذلك ضعف تدريب الطاقم على التصرف في الحالات الأمنية.¹

ويرى الباحث وجوب تركيب كاميرات إضافية أو أنظمة إنذار كذلك تدريبات أمنية منتظمة للطاقم وتحديث خطة أمن السفينة وذلك لتحسين من الأمن.

الفرع الثاني: الخطة الأمنية (خطة الطوارئ)

لمواجهة المخاطر وضعت خطة أمنية تعد مسبقا لتحديد الإجراءات والتدابير اللازمة لحماية السفينة وركابها وطاقمها، وذلك للتجهيز عند حدوث أي خطر وهي نوعين:

أولا: أنواع الخطط الأمنية:

(أ) **خطة إخماد الحريق:** كل شخص من الطاقم لديه مهام يقوم بها في هذه الحالة، وتتخذ للقدرة على السيطرة على الحريق عند اندلاعها على متن السفينة وذلك من خلال محاولة إخماد الحريق عن طريق إغلاق المكان الذي يوجد فيه حريق والشخص الذي تكون مهمته إطفاء الحريق يجب أن يلبي لباس مخصص بالحريق لكي لا يتعرض للخطر ويتم

1- مقابلة مع السيد مراد خشمان، رئيس مصلحة التصليح والمعدات، المؤسسة المينائية سكيكدة بتاريخ 2025-05-07.

إطفائها عن طريق الخرطوم، ويكون مع هذا الشخص مساعد له حيث أنه يكون مربوط بجبل في حالة إغماءه يقوم مساعده بسحبه من خلال ذلك الحبل.

(ب) **خطة إخلاء السفينة:** هي الإجراءات الواجب اتباعها لإجلاء الركاب و الطاقم من

السفينة بشكل آمن وسريع في حالة الطوارئ، وقد يتم الإخلاء بسبب تسرب المياه وغرق محتمل، تصادم، انفجار وللتمكن من السيطرة في هذه الحالات يجب اتباع بعض التعليمات التي تتمثل في إطلاق إنذار الطوارئ صوتي أو ضوئي، ارتداء سترات النجاة التي تساعد على طفو فوق الماء وتحافظ على حرارة الجسم ووسائل الإخلاء تشمل قوارب النجاة التي تكون مجهزة بالطعام والماء وأجهزة الاتصال، علامات الإنقاذ، سلاالم النجاة القابلة للنفخ.¹

ثانيا: الهدف من الخطة الأمنية: الوقاية من التهديدات الأمنية وحماية الأرواح وحماية البضائع المحمولة، ضمان سلامة البنية التحتية للسفينة كذلك ضمان جاهزية الطاقم للتعامل مع أي طارش أمني وذلك من خلال التدريب والخطط المعدة مسبقا هذا يؤدي إلى ربح الوقت مما يحد تفاقم الأضرار أيضا معرفة كل فرد من أفراد الطاقم لمسؤولياته ومهامه في حالات الطوارئ.

الفرع الثالث: استخدام الإشارات ووسائل الاتصال

تعتبر تكنولوجيا المعلوماتية والاتصالات إحدى الأدوات التابعة لتحسين تأمين سلامة المناطق البحرية، ومع تكنولوجيا الاتصالات تنظيم شبكة تواصل تحت سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية، ارتأت المنظمة الاستشارية البحرية تكليف لجنة السلامة البحرية وضع قواعد تعاون بين الدول في مجال الاتصالات البحرية بناء على مبادئ غير تمييزية، واللجوء على أنظمة الاتصالات نظرا لفعاليتها وسهولة استخدامها نسبيا، سواء من قبل المشتغلين

1- مقابلة مع السيد مراد خشمان، رئيس مصلحة التصليح والمعدات، المؤسسة المينائية سكيكدة بتاريخ 2025-05-07

بالملاحة البحرية أو من قبل هيئات المراقبة حيث تلقت اعترافا دوليا سواء من الناحية التقنية أو من الناحية القانونية.¹

أولاً: نظام التعريف الآلي: (AIS)

هو عبارة عن نظام لتبادل المعلومات ونظرا للتطور أصبح من الأدوات التكنولوجية الرئيسية للمراقبة البحرية والملاحة، وبالنسبة للبيانات الواجب إرسالها هي البيانات المتغيرة حول تموقع السفينة ورقم تسجيل السفينة في المنظمة البحرية الدولية، نوع السفينة، سرعة السير، الواجهة ومعلومات حول طبيعة الحمولة، ميناء الانطلاق وميناء الوصول إلى جانب معلومات أخرى قد تطلبها هيئات الرقابة على الساحل مثل معلومات عن الأفراد المسلحين للحماية المتواجدين على متن السفينة والأسلحة المستعملة لهذا الغرض.

وتبعا لذلك البيانات التي يتم إصدارها في إطار نظام التعريف الآلي يتم إدماجها ضمن نظام ملاحي شمولي يجمع بين GPS ، ECDIS وأجهزة الرصد الملاحية بهدف تحسين حركة السفن عالميا، مما يساهم في تحقيق أهداف المنظمة البحرية الدولية في تأمين سلامة الملاحة البحرية والمحافظة على الأرواح في البحر وحماية البيئة البحرية.²

في نفس السياق تجدر الإشارة أنه يتم تبادل هذه البيانات بين السفن فيما بينها وبين السفن وهيئات الرقابة على السواحل، سواء كانت البيانات ثابتة أو متغيرة ويتم هذا التبادل من خلال موجة طويلة المدى VHF لمسافة 20 ميل بحري، مما يسمح بالتواصل عبر مسافات طويلة لضمان بقاء السفن على اتصال بالبر وبالسفن المحيطة غي حالة بث نداء استغاثة.

¹- بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص 129.

²- بوخميس وناسة، المرجع نفسه، ص 132

إضافة لما سبق يتميز نظام التعريف الآلي بإمكانية تداول أجهزته لدة العامة مما يمكن من استقبال البيانات المرسله من السفن من طرف كل من يملك جهاز مشغل على نفس الموجة، إلى جانب إمكانية استغلال نفس الموجات في مجالات غير الملاحة البحرية.

ونستخلص أن استعمال نظام التعريف الآلي ضروري بهدف تأمين ملاحه بحرية سالمة من الأخطار في كل المناطق البحرية التي ينشط فيها الإنسان.¹

ثانيا: تحديد هوية السفينة وتتبعها عن بعد (LRIT)

بادرت لجنة السلامة البحرية بتعديل القاعدة 19 من الفصل الخامس من اتفاقية سولاس بموجب التعليمه (81) MSC 202 المؤرخه في 09 ماي 2006 بالزام السفن التي تدخل في نطاق القاعدة التزود بأجهزة تحديد هوية السفينة وتتبعها عن بعد، مع الأخذ بعين الاعتبار تواحد السفن في المناطق البحرية المختلفة المذكورة في نص الاتفاقية.

وتبعاً لذلك هذه المناطق مقسمة وفق المحطات المنشأة من طرف الدول على الأرض، والتي تختص حسب كل منطقة بالاتصال بالسفن حسب نوع الاتصال المخصص لكل منها في غير هذه المناطق، نظام التعريف والتتبع لمسافة طويلة المدى إجباري بالنسبة لسفن سولاس في المناطق التي لا يشتملها نظام NAVTEX الذي يدخل في نطاق النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر.²

تبقى الجهود الدولية الإقليمية و الوطنية المبذولة في ربط حركة السفن بهيئات الرقابة والتتبع عبر شبكات اتصالات من خلال وضع أنظمة تبادل المعلومات بهدف تأمين سلامة الملاحة البحرية، محدودة كون السفن الملزمة باستعمال هذه الأنظمة هي فقط سفن سولاس، وكما معلوم فإن السفن التي تجوب البحار والمحيطات ليست فقط سفن تدخل ضمن نطاق اتفاقية

1- بوخميس وناسه، المرجع السابق، ص 134.

2- بوخميس وناسه، المرجع نفسه، ص 134

سولاس، فسفن الصيد وسفن النزهة وغيرها التي لا تنطبق عليها الاتفاقية ليست في مأمن من التعرض لحوادث تخل بسلامتها مما يستوجب إلزامها باستخدام أنظمة الاتصالات.¹

ثالثاً: أثر أنظمة الاتصالات على البحث والإنقاذ في البحر

نصت المادة 15 من الفصل الخامس من اتفاقية سولاس المعدلة سنة 1960 على مسؤولية الدول في البحث والإنقاذ في البحر وذلك رغم نص دولي بهذا الخصوص، حيث كانت كل دولة تضع أحكام البحث و الإنقاذ بالنظر إلى حاجاتها وإمكانياتها.²

ولضمان نظام اتصالات متناسق، أصدرت لجنة السلامة البحرية سنة 1971 كتيب البحث والإنقاذ لإستعماله على متن السفن في حالة حادث بحري، ويتضمن الكتيب تعليمات لربانية السفن الذين يختمل إجراءهم لعمليات إنقاذ الأشخاص في حالة استغاثة، وتبقى هذه التعليمات متواضعة أمام الإجراءات التي يجب اتخاذها آنذاك وفي وقت لاحق في سنة 1978 أصدرت اللجنة كتيباً جديد حول البحث والإنقاذ يحدد التوجيهات الأساسية المشتركة للإنقاذ بهدف تشجيع الدول الساحلية بوضع نظام بحث وإنقاذ ضمن قواعد موحدة، هذه التوجيهات كانت تستجيب لتطلعات الدول الساحلية فيما يتعلق بالتعاون والمساعدة، شكلت هذه الإصدارات النواة الأولى لتأسيس نص اتفاقية البحث وإنقاذ في البحر SAR لسنة 1997 المبرمة بتاريخ 27 أبريل 1979 بها مبورغ، لتسهيل التعاون والتنسيق على الصعيد الدولي تكمن الفكرة في تقسيم مناطق بحرية وتحديد لكل دولة ساحلية مجال بحري تتولى حراسته من خلال إنشاء مركز بحري لتنسيق البحث و الإنقاذ والتواصل عبر أنظمة الاتصال المعتمدة، تتضمن الاتفاقية أحكام عامة متبوعة بملحق من سنة فصول، يتم تنفيذ مضمون الاتفاقية بالإستعانة بكتيب دولي للإنقاذ المتعلق بالوسائل البحرية والجوية الواجب تسخيرها.³

1- بوخميس وناسه، المرجع السابق، ص 136.

2- بوخميس وناسه، المرجع نفسه، ص 137.

إن تطور أنظمة الاتصالات البحرية على النحو السالف الذكر تساهم في إرساء قواعد البحث ولإنقاذ في البحر من خلال وضع المنظمة البحرية الدولية مخطط مناطق ملاحية للتدخل في حالات الاستغاثة.¹

ومن هنا نستخلص إلى أنه للحفاظ على أمن وسلامة السفن يجب القيام بتقييم الأمني ووضع خطط للتمكن من مواجهة المخاطر والتهديدات، وأن التكنولوجيا أيضا تلعب دور مهم في المحافظة على الأمن.

ملخص الفصل الثاني:

إن كان الأمن البحري مهمة الجميع، فإن دولة العلم منوطة بهذه المهمة ليس فقط في البحر بل قبل ذلك في البر قبل إبحار السفن التي ترفع علمها أو القوارب، ويعرف الأمن البحري بأنه مجموعة الآليات والتدابير التي تهدف إلى حماية السفن والطاقم، بالإضافة إلى التصدي للمخاطر التي تتعرض لها السفينة من تصادم وقرصنة، ومن أجل تعزيز فكرة السلامة البحرية كان لابد من المجتمع الدولي أن ينظم آليات للحفاظ على سلامة وأمن السفينة ويظهر ذلك من خلال القيام بعمليات التفتيش بمختلف أشكاله والتأكد من أن السفن

³- بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص137.

¹- بوخميس وناسة، المرجع نفسه، ص 138.

تستوفي الشروط الخاصة بالسلامة ،وفرض مجموعة من الإجراءات الخاصة بالسفن المتمثلة في الإجراءات البعدية والقبلية لسفينة .وضبط خطة أمنية محكمة تهدف إلى التقليل من المخاطر المحتملة ،والتحقيق من العوامل المساعدة في الحفاظ على سلامة وأمن السفن ،ذلك عن طريق وضع قواعد وقوانين دولية على جميع السفن والمشاركة في العديد من الاتفاقيات الدولية التي تساهم في الحفاظ على الأرواح و الممتلكات في البحار ،الحفاظ على السلامة البيئية من خلال محاربة التلوث الناتج عن السفن .

خاتمة

في الختام تعتبر سلامة وأمن الموانئ البحرية أمرين حيويين لضمان سير العمليات التجارية بكفاءة وأمان، إن التحديات التي تواجه الموانئ بما في ذلك التهديدات الأمنية والتحديات البيئية، والمخاطر التشغيلية تتطلب اتباع إجراءات شاملة ومتكاملة تعزز من قدرة الموانئ على التعامل مع هذه المخاطر بفعالية.

ومن خلال تطبيق معايير الأمن الدولية، واستخدام التكنولوجيا المتقدمة وتوفير التدريب المستمر للعاملين، يمكن للموانئ أن تحقق مستويات عالية من السلامة والأمن، إضافة إلى ذلك فإن التعاون الوثيق مع السلطات المحلية والدولية يعزز من الاستجابة السريعة والفعالة في حالات الطوارئ.

إن التزام الموانئ بسلامة العمليات وحماية البيئة إلى جانب الاستعداد لمواجهة الطوارئ، يسهم في بناء نظام نقل بحري آمن ومستدام يدعم الاقتصاد العالمي، ويحمي الأرواح والممتلكات ومع استمرار التقدم التكنولوجي، والتطور في مجال النقل البحري، يبقى التركيز على السلامة والأمن عنصراً أساسياً لضمان مستقبل مستدام وآمن للموانئ البحرية.

نتائج

- رتب المشرع الجزائري نصوص قانونية و صريحة حول النظام القانوني لسلامة السفينة.
- السفينة منشأة ذات طبيعة قانونية خاصة.
- الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية، من خلال القيام باختبارات اللازمة لأجهزة ومعدات سلامة السفينة.
- إلزامية القيام بعملية تفتيش السفن سواء بالنسبة للسفن الوطنية أو الأجنبية، أيضا إجبارية التفتيش قبل مغادرتها الميناء وعند دخولها إليه.
- صلاحية السفينة للملاحة البحرية لا يقتصر فقط على صلاحية المنشأة ذاتها، بل يتعلق أيضا بصلاحية طاقمها ووثائقها التجارية ومعدات وأجهزة الإنقاذ، ولا يمكن أن تمارس نشاطها الملاحي في غياب أحد هذه الشروط.

التوصيات:

- القضاء على السفن دون المستوى التي لا تستجيب لأدنى معايير السلامة.
- ضرورة الابتكار والأبداع في معدات السلامة وجعلها أكثر تطورا.
- يستحسن مراجعة المشرع الجزائري لمدة رخصة السفينة وتمديدتها إلى أكثر من سنة.
- تشجيع ملاك ومجاهزية السفن على اقتناء جديدة تستجيب لمعايير السلامة الحديثة.
- حبذ لو يقوم المشرع بمراجعة إجراءات وفترة اقتناء التجهيزات الحساسة وجعلها أكثر سهولة وسرعة، لأنها معقدة وتتطلب فترة زمنية طويلة.

قائمة المراجع.

الكتب:

- 1) محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري، وفقا للأنظمة المقارنة، ط1، مكتبة الملك فهد، السعودية، 2012.
- 2) شحماط محمود ، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.

المذكرات والأطروحات:

1. حملاوي مريم، نبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، لسنة 2018.
2. بوشخيمة آية ، طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، 2023.
3. طرقي سارة، مشاطي إيمان، بيرم نجلاء ، أحكام السفينة كأداة للملاحة البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماستر جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة 2022.
4. بوخميس وناسة ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012.
5. مخلوف سامية، رقابة الدولية على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود مهري تيزي وزو، 2015.
6. فكار أغيلاس، النظام القانوني للسفينة في التوزيع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الأعمال، جامعة مولود مهري، تيزي وزو، 2020.
7. بوميونة فاطنة، بو علي مباركة، نظام القانون للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة عمار ثلجي الأغواط، 2022.

8. زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة على ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، لسنة 2010.
9. شعبانة شعبان، بن صخري حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التوزيع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية 2018.
10. بوخميس وناسة، آثار جنسية السفينة على سلامة وأمن الملاحة البحرية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون أعمال، جامعة الجيلالي إلياس، سيدي بلعباس، 2017.
11. شكشاك شيماء، الإطار القانوني للسفينة في ظل القانون (ب)، مذكرة لنيل شهادة الماستر المهني، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، لسنة 2023.
12. بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد علمان 2015.
13. مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع مذكرة لنيل شهادة الماستر المهني، جامعة الصديق يحيى، جيجل، 2022.
14. لعوامر نجلاء، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مشروع مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2018.
15. بن بوزيد محمد، الضبط الإداري والتجهيزات الحساسة، مذكرة لنيل شهادة الماستر حقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2017.

المقالات:

1. أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المحلية الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص 359.
2. كميلا أعراب، السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري، المحلية الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، لسنة 2018، ص 192.
3. لعطر فتيحة، القانون الواجب التطبيق على السفينة والبضائع المحمولة فوقها، مجلة الندوة والدراسات القانونية، العدد الثاني عشر، سنة 2017، ص 08.
4. زعرور عبد السلام، الأحكام القانونية لمنح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري، مجلة أبحاث القانونية وسياسية، ص 263.
5. زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 21، جانفي 2019.
6. شاوش نعيم، علالي نوال، التعاملات المنصبة على التجهيزات الحساسة على ضوء القانون الجزائري، المجلة الدولية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 08، العدد 03، الصادر بتاريخ 31، 12، 2024، رقم 168.
7. شهاب بعوينة، القواعد الفنية لرص البضاعة في السفينة، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 07، العدد 01، لسنة 2020.

النصوص القانونية:

1. قانون رقم 76-80 المؤرخ في 23 /10 /1976، المتضمن القانوني البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 الجريدة الرسمية رقم 47، في 25 جوان 1998.
2. قانون رقم 58/75 المؤرخ في 26 - 09 - 1975، المتضمن القانوني المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007.

3. المرسوم الرئاسي رقم 15 / 260 مؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1436 الموافق لـ 7 أكتوبر سنة 2015، المتضمن التصنيف على اتفاقية العمل البحري، المعتمد من راق المؤتمر العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعون بجنّف في 23 فبراير سنة 2006.
4. المرسوم التنفيذي رقم 01/02 يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها.
5. المرسوم التنفيذي رقم 09-410 المحدد لقواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة، الجريدة الرسمية، العدد 73، المؤرخة في 13-12-2009.
6. قانون رقم 07/99 المؤرخ في 26 شعبان عام 1999 الموافق لـ 21 يوليو 1979، المتضمن قانون الجمارك.
7. القرار الوزاري، المؤرخ في 05 ربيع الأول عام 1924، الموافق لـ 07 ماي 2003، الجريدة الرسمية العدد 36، الصادرة في 07 ربيع الثاني عام 1424، الموافق لـ 08 يوليو 2003، المتضمن كفاءات تنظيم اللجنة المحلية لتفتيش السفن وسيرها
8. المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09/05/2002، يحدد قواعد تفتيش السفن، الجريدة الرسمية ، الصادرة بتاريخ 2002.
9. المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام للإستغلال الموانئ وأمنها. الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 6 جانفي 2002.

المحاضرات:

1. بلعيد جميلة، محاضرات في القانون البحري، لفائدة طلبة السنة الثالثة، جامعة محمد بوضياف المسيلة، لسنة 2018.
2. سعيود محمد الطاهر ، محاضرات في مقياس الملاحة البحرية، موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر، جامعة الصديق بن يحيى جيجل، لسنة 2021.

3. تطور أحكام ، محاضرات في مادة السفينة والتجارة، تخصص قانون نشاطات مينائية، موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، لسنة 2024.

4. بن عبید إخلص ، محاضرات في القانون البحري، موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق، جامعة الحاج لخضر باتنة (1)، لسنة 2021.

الاتفاقيات الدولية:

1. الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966، المعدلة ببروتوكول عام 1988، الموقعة بتاريخ 05 أبريل 1966، المعتمدة بلندن، الجريدة الرسمية، العدد 19، الصادرة بتاريخ 06 فيفري 1437، الموافق لـ 05 أبريل 1966، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 21 أوت 1968.

2. الاتفاقية الدولية بشأن قياس حمولة السفن 1969، الموقعة بتاريخ 16 مارس 1969، بلندن، الجريدة الرسمية، العدد 65، الصادرة بتاريخ 20 ربيع الثاني 1406، الموافق لـ 01 جانفي 1986.

3. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البيئية البحرية من السفن لعام 1973، المعروفة باسم ماربول، المعتمدة من قبل البرتوكول لعام 1978، الموقعة بتاريخ 02 نوفمبر 1973، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 02 أكتوبر 1983.

4. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، المعروفة باسم سولاس، الموقعة بتاريخ 01 نوفمبر 1974، في لندن، دخلت حيز النفاذ في 25 ماي 1980.

المقابلات:

مقابلة مع السيد مراد خشمان، رئيس مصلحة المعدات والتصليح، المؤسسة المينائية سكيكدة

الملاحق

ملحق 01: شهادة الجنسية



Scanné avec CamScanner

الملحق 02: رخصة الملاحة



السلطة البحرية الفلسطينية
السلطة البحرية الفلسطينية
مقرها: طريق إريحا - سكيكدة
سكيكدة

رخصة ملاحة

بإمر رقم 189 لسنة 2012 م
تفصيل
لشؤون البحرية بقطاع غزة

- بناء على المادة 189 من الأمر المذكور أعلاه.

- بناء على محضر التفتيش السنوي تحت رقم:

المحرر بتاريخ من طرف اللجنة المحلية للتفتيش، الجمعية

و المنشأة بمقتضى المادة 235 من نفس الأمر:

تم تسليم رخصة الملاحة للسفينة المسماة "و

مسجلة بالمحطة البحرية الرئيسية سكيكدة تحت رقم ، و الصيغة

عريف مؤسسة مياه سكيكدة .

ملاحظة : هذه الرخصة صالحة للملاحة قرب الساحل لمدة (01) سنة واحدة ابتداء من تاريخ

إصدارها

سكيكدة:

السلطة البحرية المحلية

رئيس المحطة البحرية الرئيسية سكيكدة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

البحرية التجارية
MARINE MARCHANDE

/IR
IT

يومية السفينة
LIVRE DE BORD

الهيئة :.....
Organisme :.....

اسم السفينة :.....
Nom du Navire :.....

فتح يوم :.....
Commencé le :.....

ختم يوم :.....
Fini le :.....

HEURES (1)	VENT		ETAT DE LA MER (4)	ROUTES		VARIATION (7)	ECART ENTRE COMPAS - GYRO (8)	DERIVE (9)	ROUTES CORRIGÉES (10)	MILES PARCOURUS (11)	SAR, MONTRE (12)
	Direction (2)	Force (3)		AU COMPAS (5)	AU GYRO (6)						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
Midi											
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
Minuit											

12. T U

LATITUDE :

(17)

LONGITUDE :

وضعت يومية السفينة هذه طبقا لنصوص الأمر 80.76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري . لا سيما مواد 200 فقرة (ت) 202 و 203

Ce livre de bord est tenu conformément aux dispositions de l'ordonnance 76-80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime notamment ses articles 200 (alinéa d), 202 et 203.

شهد و صلح عليه من طرف.....

تحتوي يومية السفينة هذه على 100 صفحة.

Vu, coté paraphé par Nous :.....

Le présent livre de bord contenant 100 feuillets.

Signature et Cachet

Nº 0002

NAVIRE A MOTEUR : _____

CAPITAINE : _____

JOURNAL DE LA MACHINE

DU : _____

AU : _____



- Vu, Coté paraphé par nous : _____

- Le présent registre contenant : _____

Signature et Cachet,

الملحق رقم 05:

رخصة استغلال تجهيزات حساسة رقم:

إن المدير العام للوكالة الوطنية للأمن المعلوماتي

- بمقتضى القانون رقم 18-04 المؤرخ في 24 شعبان عام 1439 الموافق 10 مايو سنة 2018، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالبريد والاتصالات الإلكترونية،
- بمقتضى القانون رقم 20-04 المؤرخ في 5 شعبان عام 1441 الموافق 30 مارس سنة 2020، المتعلق بالاتصالات الراديوية،
- بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 09-410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009، المعدل والمتمم، الذي يحدد قواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة،
- وبمقتضى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 15 ذي القعدة عام 1432 الموافق 13 أكتوبر سنة 2011، المعدل والمتمم، الذي يحدد شروط وكيفيات افتتاح التجهيزات الحساسة وحيازتها واستغلالها واستعمالها والتنازل عنها، وبناء على رأي المصالح المذكورة في الفقرة الأولى من المادة 20 للمرسوم التنفيذي رقم 09-410 المؤرخ في 10 ديسمبر سنة 2009، المعدل والمتمم، الذي يحدد قواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة،

بإتي:

الملحق الأول

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

طلب رخصة اقتناء تجهيزات حاسبة

أنا المضي أسفله

هوية الطالب (1)

المولد في

الجنسية

العنوان (2)

المهنة (3)

نوع النشاطات (4)

مرجع الاعتماد (5)

أطلب رخصة اقتناء و حيازة التجهيزات الحاسبة المبيئة أدناه :

الكمية	القسم الفرعي	القسم	طبيعة التجهيزات (النوع والعلامة والنموذج)	تعيين التجهيزات

حرر بـ..... في

(إمضاء الطالب)

- 1 - أذكر أسماء و ألقاب أو الغرض الاجتماعي لطالب الرخصة.
- 2 - حدد العنوان الشخصي أو عنوان المقر الاجتماعي لطالب الرخصة.
- 3 - عندما يقدم الطلب من شخص طبيعي أو معنوي غير متعامل.
- 4 و 5 - عندما يقدم الطلب من متعامل معتمد.

الملحق رقم 06: نموذج عن خطة الطوارئ ومعداتھا.

ROLE D'INCENDIE ET D'ABANDON

REMORQUEUR

Role	INCENDIE	ABANDON
Signal distinctif	1 coup bref 1 coup long (6 fois) · · · · · · —	7 coup bref + 1 coup long · · · · · · —
Capitaine	<ul style="list-style-type: none"> • Déclenche l'alarme général • Dirige l'opération 	<ul style="list-style-type: none"> • Déclenche l'alarme général • Dirige l'opération • Récupérer les documents
Chef Mécanicien	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en marche de la pompe d'incendie. • Coupe la ventilation. • Ferme les volets d'aération et portes étanches. • Déclenche le CO₂. 	<ul style="list-style-type: none"> • Porte le SART (Répondeur RADAR et VHF PORTABLE GMDSS). • Stopper la machine et les Groupes électrogènes
Graisseur	<ul style="list-style-type: none"> • Aide le Chef Mécanicien 	<ul style="list-style-type: none"> • Aux ordre du Chef Mécanicien
1 ^{er} Matelot	<ul style="list-style-type: none"> • Porte tenue de pompier et appareil respiratoire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Largue les radeaux de sauvetage.
2 ^{eme} Matelot	<ul style="list-style-type: none"> • Aide le 1^{er} matelot • Dispose les manche d'incendie 	<ul style="list-style-type: none"> • Aide le 1^{er} matelot • Récupérer les brassières de sauvetage



فهرس المحتويات:

الصفحة	العنوان	
ب	مقدمة	
	الفصل الأول: تأصيل فكرة السفينة	
02	الاطار المفاهيمي للسفينة	المبحث الأول:
03	مفهوم السفينة	المطلب الأول:
04	تعريف السفينة	الفرع الأول
05	خصائص السفينة	الفرع الثاني:
08	ملحقات السفينة	الفرع الثالث:
08	أنواع السفن	الفرع الرابع:
11	الطبيعة القانونية للسفينة	المطلب الثاني:
12	السفينة منقول	الفرع الأول:

13	الطبيعة الخاصة للسفينة	الفرع الثاني:
14	موقف المشرع الجزائري	الفرع الثالث:
15	عناصر شخصية السفينة	المطلب الثالث:
16	العنصر الوطني للسفينة	الفرع الأول:
16	اسم السفينة	أولاً:
17	موطن السفينة	ثانياً:
18	حمولة السفينة	ثالثاً:
19	درجة السفينة	رابعاً:
19	العلامة المميزة	خامساً:
20	العنصر الدولي للسفينة	الفرع الثاني:
21	شروط منح الجنسية الوطنية	أولاً:
22	إثبات الجنسية	ثانياً:
23	آثار اكتساب الجنسية	ثالثاً:
25	النظام الإداري للسفينة	المبحث الثاني:

25	نظام تسجيل السفينة	المطلب الأول:
26	تعريف نظام تسجيل السفينة	الفرع الأول:
28	أهمية نظام التسجيل	الفرع الثاني:
29	السفن الخاضعة للتسجيل	الفرع الثالث:
30	السفن الواجب تسجيلها	أولاً:
30	السفن المعفاة من التسجيل	ثانياً:
31	آثار التسجيل	الفرع الرابع:
32	أوراق السفينة	المطلب الثاني:
32	شهادة الملاحة	الفرع الأول:
33	شهادة الجنسية	الفرع الثاني:
34	دفتر البحارة	الفرع الثالث:
35	رخصة أو بطاقة المرور	الفرع الرابع:
35	شهادة السلامة	الفرع الخامس:

	الفصل الثاني: تدابير الأمن و السلامة الخاصة بالسفن	
41	العوامل المساعدة على تحقيق سلامة و أمن السفن	المبحث الثاني:
42	سلامة الميناء	المطلب الأول:
42	إجراءات سلامة الموانئ	الفرع الأول:
44	الهيئات المختصة في سلامة الموانئ	الفرع الثاني:
44	صلاحية وزير النقل	أولاً:
46	التزامات المؤسسات المينائية	ثانياً:
46	الهدف من سلامة الموانئ	الفرع الثالث:
45	سلامة الأرواح	المطلب الثاني:
47	الخدمة الطبية على متن السفينة	الفرع الأول:
48	التجهيز الطبي للسفينة	الفرع الثاني:
50	الشروط الطبية الخاصة برجال البحر	الفرع الثالث:
51	سلامة البضائع	المطلب الثالث

52	التقسيم القانوني للبضائع	الفرع الأول:
52	المواد الخطرة عالية الخطورة	أولاً:
54	المواد الخطرة منخفضة الخطورة	ثانياً:
55	إجراءات نقل البضائع	الفرع الثاني:
57	النظام القانوني للنقل البحري للبضائع	الفرع الثالث:
57	الإتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح البشرية بالبحر solas	أولاً:
57	التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة IMDG code	ثانياً:
58	إتفاقية MARPOL	ثالثاً :
58	سلامة البيئة البحرية	المطلب الرابع:
59	الأجهزة الكفيلة بحماية البيئة البحرية	الفرع الأول:
59	برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP	أولاً:
61	المنظمة البحرية الدولية OMI	ثانياً:
61	منظمة الأغذية والزراعة FAO	ثالثاً:

61	الإتفاقيات الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن	الفرع الثاني:
62	إتفاقية MARPOL لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن	أولاً:
63	إتفاقية مونتي قوبي 1982	ثانياً:
64	ضوابط منع التلوث الصادر عن السفن في الجزائر	الفرع الثالث:
65	الآليات المتبعة للحفاظ على سلامة وأمن السفينة	المبحث الثاني :
65	المعدات اللازمة للحفاظ على سلامة السفن	المطلب الأول:
66	التجهيزات الحساسة (تعريفها)	الفرع الأول :
67	أنواع التجهيزات الحساسة	الفرع الثاني:
74	إجراءات إقتناء هذه التجهيزات الحساسة	الفرع الثالث:
76	كيفية استغلال هذه التجهيزات الحساسة والتنازل عنها	الفرع الرابع:
77	معدات و أجهزة الإنقاذ	الفرع الخامس:
78	سترات النجاة	أولاً:
78	أطواق النجاة	ثانياً:

78	قوارب النجاة	ثالثا:
78	أجهزة الإستغاثة	رابعا:
79	بدلة النجاة	خامسا:
79	عوامات النجاة	سادسا:
79	الإجراءات الخاصة بسلامة وأمن الملاحة البحرية	المطلب الثاني:
80	الإجراءات القبلية	الفرع الأول:
82	الإجراءات البعدية	الفرع الثاني:
83	الرقابة عن طريق التفتيش	المطلب الثالث:
83	الهيئات المختصة بعملية التفتيش	الفرع الأول:
84	اللجنة المركزية للسلامة	أولا:
85	اللجنة المحلية للتفتيش	ثانيا:
87	شركات التصنيف	ثالثا:
90	شروط تفتيش السفن	الفرع الثاني:
90	الشروط الخاصة بالسفن الوطنية	أولا:

92	الشروط المتعلقة بالسفن الأجنبية	ثانيا:
93	أنواع التفتيش	الفرع الثالث:
94	التقييم الأمني	المطلب الرابع:
95	تقييم أمن الميناء و السفن	الفرع الأول:
96	الخطة الأمنية	الفرع الثاني:
96	أنواعها	أولا:
97	الهدف منها	ثانيا:
97	استخدام الإشارات و وسائل الإتصال	الفرع الثالث:
98	نظام التعريف الآلي	اولا:
99	تحديد هوية السفينة و تتبعها عن بعد	ثانيا:
100	أثر الأنظمة الإتصالات على البحث و الإنقاذ في البحر	ثالثا:
104	خاتمة	خاتمة
105	الكتب	قائمة المراجع

106	المقالات	قائمة المراجع
106	المحاضرات	قائمة المراجع
107	اتفاقيات دولية	قائمة المراجع
107	المقابلات	قائمة المراجع
108	الملاحق	الملاحق