



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

القانون المينائي أداة لضبط التنافسية

وحماية النظام العام

أطروحة مقدّمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في الحقوق

تخصّص مؤسسات دستورية وإدارية

إشراف الأستاذ:

من إعداد:

الأستاذ الدكتور / يوسف بوالقلمح

الطالبة / جزار سارة

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	المؤسسة	الصفة
أحسن غربي	أستاذ	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة	رئيسا
يوسف بوالقلمح	أستاذ	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	مشرفا ومقررا
فارس بوحديد	أستاذ	جامعة باجي مختار - عنابة	مشرفا مساعدا
الزهران نواصرية	أستاذ	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة	ممتحنا
لامية حمادة	أستاذ محاضر "أ"	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة	ممتحنا
عمار سلطان	أستاذ محاضر "أ"	جامعة قسنطينة 1	ممتحنا

السنة الجامعية: 2025/ 2026

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿وَمَا تَوْفِيقِي إِلَّا بِاللَّهِ عَلَيْهِ تَوَكَّلْتُ وَإِلَيْهِ أُنِيبُ﴾

سورة هود، الآية 88.

﴿اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لَتَجْرِيَ أَلْفُكُ فِيهِ بِأَمْرٍ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ

وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾

سورة الجاثية، الآية 12.

شكر و عرفان

قال رسول الله صل الله عليه وسلم: " من لم يشكر الناس لم يشكر الله، ومن أهدى إليكم معروفا فكافئوه فإن لم تستطيعوا فادعوا له".

وعملا بهذا الحديث الشريف واعترفا بالجميل: أحمد الله حمداً كثيراً طيباً مباركاً ملئ السماوات والأرض على توفيقه لي.

كما أتوجه في المقام الأول بخالص شكري وتقديري وعظيم امتناني إلى الأستاذ الدكتور: " يوسف بوالقمح " على تكرمه بالإشراف على هذا العمل، وتقديمه لي النصيحة ومنحه لي من فائض علمه ووقته الثمين ما يعجز اللسان والقلم عن الوفاء به.

إلى الأستاذ الدكتور: بوحديد فارس (المشرف المساعد)، أستاذي وقدوتي حفظك الله وبارك في صحتك.

كما أتقدم بجزيل الشكر والامتنان للأساتذة المحترمين أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم قبول مناقشة هذا العمل، وتحملهم عناء قراءته وإثرائه.

كما أتوجه بالشكر لجميع الطاقم الإداري بكلية الحقوق بجامعة 20 أوت 1955- سكيكدة.

إلى كل هؤلاء جزاكم الله عني كل خير ورزقكم من وسعه.

إهداء

إلى من كانا سببًا في ما أنا عليه اليوم، ووفرا لي الدعم والحياة الكريمة للوصول
إلى هذه المكانة، أسأل الله أن يطيل في عمرهما ويجزيهما الجنة.

"والدي الكريمين"

إلى سندي وونيسي وداعمي "زوجي" الذي لن أوفيه جميل صبره وعونه مهما قلت
وفعلت.

إلى فلذات كبدي "شهد" و "محمد رسيم"

إلى كل أفراد عائلتي وعائلة زوجي الكريمة، وأخص بالذكر عمتي "شهمونة
بوراوي" التي كانت سندي وداعمتي طيلة مشواري في الدكتوراه حفظك الله وبارك
فيك وجزاك عني كل خير.

قائمة المختصرات:

أولاً: باللغة العربية

ص: الصفحة.

ع: العدد.

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة.

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري

ق.إ.م.إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ق.ا.ج.ج: قانون الإجراءات الجزائية

ق.ع: قانون العقوبات

ج.ر.ع: الجريدة الرسمية عدد

م.و.ح.س: المصلحة الوطنية لحرس السواحل

ثانياً: باللغة الفرنسية

Art : article.

P : page.

N° : Numéro.

Ed : édition.

Op cite : Ouvrage Précité.

ثالثا: باللغة الإنجليزية

BOT : Build Operate Transfert.

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

ISPS Code : International Ship and Port facility Security code.

SOLAS : Safety Of Life At Sea.

MARPOL : Marine Pollution (Convention Internationale pour la prévention de la Pollution par les navires).

OMI : Organisation Maritime Internationale.

STCW : Convention On Standards of Training Certification and Watchkeeping for seafarers.

FAL : Facilitation of International Traffic.

Ibid : In The same place.

IMDG Code : International Maritime Dangerous Goods Code.

مقدمة

مقدمة

يعتبر النقل البحري أحد أهم أعمدة النظام التجاري الدولي، بل ويحتل مركز الصدارة بين مختلف وسائل النقل الأخرى نظراً لقدرته الفائقة على نقل الأحجام الهائلة من البضائع بأقل تكلفة مقارنة بالنقل الجوي أو البري، وتشير الإحصاءات العالمية إلى أن الغالبية الكبرى من حجم التجارة العالمية يتم نقلها عن طريق البحر، وهو ما يعكس الأهمية الاستراتيجية للنقل البحري في دعم الاقتصاد العالمي وتأمين سلسلة الامداد الدولي.

ولذلك فإن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية تعتبر علاقة وجودية عضوية، فهما يشكلان وجهين لعملة واحدة، حيث لا يمكن تصور ازدهار التجارة الخارجية لأي دولة دون وجود بنية تحتية بحرية فعالة وشبكة نقل بحري متطورة، ومن خلال هذه العلاقة يلعب النقل البحري دوراً محورياً في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، من خلال تسهيل عمليات التصدير والاستيراد وجذب الاستثمارات وتوفير فرص العمل، فضلاً عن تقليص التكاليف اللوجستية التي تمثل أحد أهم مؤشرات التنافسية¹ الاقتصادية للدول.

¹ - تشير التنافسية إلى قدرة الدولة أو المؤسسة أو قطاع اقتصادي على تحقيق أفضل أداء مقارنة بالآخرين في نفس المجال سواء من حيث الجودة أو الكفاءة أو التكلفة أو القدرة على جذب العملاء والاستثمارات، فمثلاً في قطاع الموانئ تقاس التنافسية بمدى كفاءة الموانئ في تقديم خدماتها كالشحن والتفريغ والمناولة وغيرها من الخدمات مقارنة بموانئ أخرى إقليمية أو دولية في أقل وقت ممكن وبتكاليف منخفضة، بالإضافة إلى تمتعها ببنية تحتية حديثة، وعلى هذا الأساس يكون هذا الميناء أكثر تنافسية في جذب السفن والتجارة، أنظر في:

Michael E, Porter, The competitive advantage of nation, Free press, New york, 1990, p 73.

كما تعد الموانئ البحرية من أبرز المرافق الحيوية عالمياً، نظراً لدورها المحوري في دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز حركة التجارة الدولية، فهي تعد بمثابة الركيزة الأساسية للتجارة الخارجية حيث تؤثر بشكل مباشر ومتبادل في اقتصاد الدول، كما أنها تمثل الواجهة الاقتصادية لأي دولة لكونها منافذ الدخول والخروج الرئيسية منها وإليها، ومن هذا المنطلق تسعى جميع الدول إلى تأمين موانئها وتوفير كل متطلبات الحماية والسلامة اللازمة.

أما فيما يتعلق بتعريف الميناء البحري، فإن التعريف الأكثر شيوعاً في الأدبيات القانونية والاقتصادية يكاد يكون تعريفاً جغرافياً وظيفياً في آن واحد، إذ ينظر إلى الميناء على أنه: "ذلك الجزء من الساحل الذي خضع لتدخل الإنسان واعداده تجهيزاً فنياً وتقنياً يسمح باستقبال السفن وتأمين عمليات الشحن والتفريغ والتخزين في بيئة آمنة وبعيدة عن المخاطر الطبيعية للبحر كالتيارات العنيفة والأمواج العالية، ويخصص هذا الحيز عادة لأنشطة بحرية، تجارية، صناعية وخدمية، ويجهز بالبنية التحتية والمرافق اللازمة مثل الأرصفة، المستودعات، المخازن، ساحات الحاويات، الرافعات وأجهزة التفريش والمراقبة".¹

إلا أن دور الميناء لا يقتصر على الجانب التجاري فقط، بل يتعداه ليشمل وظائف متعددة كتشيط الحركة الاقتصادية المحلية، المساهمة في تطوير المناطق الساحلية، دعم السياسات الاقتصادية للدولة من خلال التحكم في حركة التصدير والاستيراد وتحصيل الرسوم الجمركية بالإضافة إلى دوره في تعزيز الأمن البحري الوطني باعتباره نقطة مراقبة استراتيجية، وبهذا المعنى الشامل فإن الميناء البحري لم يعد مجرد مرسى لرسو السفن، بل تحول إلى وحدة اقتصادية متكاملة تمثل شرياناً حيوياً للدولة وجزءاً لا يتجزأ من سياستها الاقتصادية والأمنية، ما يفرض ضرورة وجود إطار قانوني وتنظيمي متكامل يكفل حسن تسييرها واستغلالها على النحو الذي يحقق المصلحة العامة.

¹ - J. Grosdidier de Maton, **Le régime administratif et financier des ports maritimes**, thèse pour le doctorat en droit (droit public), université de Montpellier, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1967, p 11.

والمشرع الجزائري كغيره من التشريعات المقارنة أولى اهتماما خاصا بتنظيم الموانئ البحرية خاصة من حيث أمنها وسلامتها وهذا راجع إلى ما تتمتع به الجزائر من موقع استراتيجي متميز على ضفاف البحر الأبيض المتوسط ما يجعل من موانئها مراكز محورية تستدعي رعاية خاصة وتنظيم محكم لضمان فعاليتها وأمنها، وفي غياب تقنين مينائي خاص فإن تنظيم الموانئ الجزائرية تحكمها عدة نصوص تشريعية وتنظيمية أهمها القانون البحري رقم 05/98¹.

يمتاز النظام القانوني للموانئ البحرية بطابعه المتداخل ومتعدد الأبعاد، نظراً لتشعب وتنوع الجوانب التي يغطيها حيث لا يقتصر على إطار قانوني واحد بل يستمد قواعده من عدة منظومات قانونية متكاملة، حيث يعتبر هذا النظام جزءاً لا يتجزأ من القانون البحري الذي يشكل الإطار العام لتنظيم كافة العلاقات البحرية بما في ذلك تنظيم الملاحة والسفن والأنشطة المرتبطة بها داخل الموانئ، كما يرتبط ارتباط وثيقاً بالقانون التجاري من حيث تنظيم النشاطات الاقتصادية والتجارية التي تمارس داخل الميناء، ويتقاطع مع قانون الأملاك الوطنية بحكم أن الموانئ تعتبر جزءاً من الأملاك العمومية الخاضعة للحماية القانونية الخاصة، إلى جانب ذلك يتداخل النظام القانوني للموانئ مع قانون البيئة خاصة فيما يتعلق بتنظيم الأنشطة المينائية التي قد يكون لها تأثير على المحيط البيئي البحري أو الساحلي مثل التخلص من النفايات أو تسرب المواد الخطرة.

لقد شهد تسيير الموانئ البحرية في الجزائر² حالة من الاضطراب والتدبدب على مر السنوات نظراً لاختلاف السياسات التي انتهجتها الدولة الجزائرية منذ الاستقلال والعمل

¹ - قانون رقم 05/98، مؤرخ في 01 ربيع الأول عام 1419، الموافق لـ 2 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر.ع 47، الصادرة بتاريخ 27 يونيو سنة 1998.

² - تحتفظ الدولة الجزائرية بملكية نشاط النقل البحري وذلك استناداً للتعديل الدستوري لسنة 2020 المؤرخ في 15 جمادى الأولى عام 1442، الموافق لـ 30 ديسمبر سنة 2020 في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في عددها 82، حيث نصت المادة 20 منه على أن "الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية، وتشمل باطن

بالقوانين الموروثة عن الاستعمار الفرنسي، والتي كان لها الأثر البالغ في كيفية إدارة واستغلال الموانئ خلال السنوات الأولى للاستقلال.

ففي المرحلة الأولى سمحت الدولة لبعض المؤسسات والمقاولات المملوكة لأشخاص من جنسية فرنسية بمواصلة نشاطها داخل الموانئ الجزائرية لا سيما في مجال شحن وتفريغ البضائع حيث تميزت هذه المرحلة بعدم السيطرة الكاملة على هذا المرفق الاستراتيجي، وفي المقابل كانت الوسائل التقنية واللوجستية الكبرى للموانئ تخضع لإدارة الشركة الوطنية للترانزيت والمخازن العامة، وهي مؤسسة استحدثتها الدولة لتكون النواة الأولى للهيكلية الوطنية لهذا القطاع.

مع تبني الجزائر للنظام الاشتراكي دخلت إدارة الموانئ مرحلة جديدة تقوم على مبدأ مركزية التسيير، إذ تم انشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية خلفا للشركات الفرنسية التي كانت تمارس النشاط البحري، حيث أصبحت هذه المؤسسة الفاعل الوحيد والمهيمن على جميع الأنشطة والخدمات المينائية بما في ذلك عمليات المناولة، القطر البحري، عمليات وكالة السفن ووكالة الحمولة، تنظيم المرور، وعمليات صيانة وإصلاح السفن وغيرها من الخدمات ذات الطابع التجاري واللوجستي.¹

وفي إطار هذا التوجه الاحتكاري صدرت مجموعة من النصوص القانونية ابتداء من سنة 1968 منحت للشركة الوطنية للنقل البحري امتيازات واحتكارات واسعة، كاحتكار المساحة

الأرض، والمناجم والمقالع، والموارد الطبيعية للطاقة، والثروات المعدنية الطبيعية والحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية والمياه والغابات، كما تشمل النقل بالسكك الحديدية، والنقل البحري والجوي...".

¹ - المادة 03 من المرسوم رقم 489/63، المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج.ر.ع 06، الصادرة بتاريخ 31 ديسمبر سنة 1963.

الوطنية¹، النقل البحري واستئجار السفن²، السمسرة البحرية³ وغيرها من الخدمات المرتبطة بالنقل البحري، بل إن المشرع الجزائري في تلك المرحلة كرّس بشكل صريح مبدأ احتكار الدولة للنقل البحري باعتباره مجالاً استراتيجياً وحساساً لا يجوز أن يخرج عن سلطتها⁴، غير أن هذا الاحتكار لم يدم طويلاً فمع ظهور الحاجة إلى تحسين أداء القطاع البحري وظهور بوادر التوجه نحو الخصوصية والانفتاح الاقتصادي، ظهرت عدة شركات وطنية متخصصة في النقل البحري مثل الشركة الوطنية لنقل المحروقات⁵، الشركة الوطنية لنقل المسافرين⁶ وغيرها وهو ما شكل تحولاً تدريجياً في طريقة تسيير هذا القطاع استعداداً للانتقال نحو نموذج أكثر مرونة وانفتاحاً على الاستثمار والشراكة.

فبموجب الأمر رقم 77/67 تم ادخال تعديلات جوهرية على القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة⁷ وذلك في إطار التوجه الجديد الذي تبنته الجزائر بعد سنة 1966 والذي تمثل في اعتماد نمط تسيير مركزي للمؤسسات العمومية تماشياً مع الخيار الاشتراكي آنذاك،

¹ - أمر رقم 83/68، مؤرخ في 18 محرم عام 1388، الموافق لـ 16 أبريل سنة 1968، يتضمن إحداث منطقة للملاحة خاصة بالسفن البحرية الجزائرية، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 23 أبريل سنة 1968.

² - أمر رقم 50/69، مؤرخ في 02 ربيع الثاني عام 1389، الموافق لـ 17 يونيو سنة 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر.ع 53، الصادرة بتاريخ 20 يونيو سنة 1969.

³ - مرسوم رقم 120/71، مؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1391، الموافق لـ 13 مايو سنة 1971، يتضمن منح السمسرة البحرية في الموانئ الجزائرية إلى الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر.ع 40، الصادرة بتاريخ 18 مايو سنة 1971.

⁴ - وهذا ما أكدته نص م 571 من الأمر رقم 80/76، والتي جاء فيها: "ينشأ احتكار الدولة على نشاط النقل البحري واستئجار السفن والإرشاد البحري وإيداع السفن وسمسرة الحمولات البحرية والشحن والتفريغ في الشاطئ والقطر لدى دخول الموانئ الجزائرية وكذلك الملاحة الساحلية بين جميع الموانئ الجزائرية".

⁵ - مرسوم رقم 282/82، مؤرخ في 24 شوال عام 1402، الموافق لـ 14 غشت سنة 1982، يتضمن انشاء الشركة الوطنية للنقل البحر للمحروقات والمواد الكيماوية، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت سنة 1982.

⁶ - مرسوم رقم 155/87، مؤرخ في 18 ذي القعدة عام 1407، الموافق لـ 14 يوليو سنة 1987، يتضمن انشاء مؤسسة وطنية لنقل البحري للمسافرين، ج.ر.ع 29، الصادرة بتاريخ 15 يوليو سنة 1987.

⁷ - أمر رقم 77/67، مؤرخ في أول صفر عام 1387، الموافق لـ 11 مايو سنة 1967، يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر.ع 42، الصادرة بتاريخ 23 مايو سنة 1967.

حيث تم على إثره إعادة هيكلة القطاع البحري بما يضمن ضبطه ومراقبته بشكل أكثر صرامة، خاصة في ظل التطور المضطرد لنشاط النقل البحري وتعدد عملياته اللوجستية والتجارية.

وفي هذا السياق، تم فصل بعض الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري عن الشركة الوطنية للنقل البحري وأسندت إلى مؤسسات جديدة متخصصة بغرض تحسين الأداء وتوزيع المهام على نحو أكثر فاعلية، ومن أبرز هذه المؤسسات الشركة الوطنية للشحن وتفرغ البضائع (سوناما) التي أنشأت بموجب الأمر رقم 16/71 لتحترك بموجب المادة الثانية منه نشاطي المناولة والتشوين¹ لتكون هذه الشركة الفاعل الوحيد والمهيمن على تنفيذ العمليات المينائية المرتبطة بالحركة المادية للبضائع داخل الموانئ في تلك الفترة.

غير أن هذه الخطوة لم تكن كافية لمعالجة الإشكالات البنوية التي عرفها القطاع، حيث بدأت تطفو إلى السطح بعض المعوقات العملية لعل أبرزها تمثل في عدم ملائمة نموذج التسيير المركزي الموحد مع خصوصيات كل ميناء على حدة، فالموانئ الجزائرية تختلف من حيث موقعها الجغرافي، نوعية البضائع المتداولة بها، طاقتها الاستيعابية وتوجهاتها التجارية، مما يجعل فرض تعريفية جمركية موحدة ومعايير تشغيل متماثلة أمر غير فعال، الأمر الذي أثر سلبيًا على نقص الإنتاجية والمردودية وهو ما انعكس بشكل غير مباشر على أداء الموانئ البحرية الجزائرية.

كما أن إسناد تسيير كامل مرافق النقل البحري إلى الشركة الوطنية للملاحة البحرية لوحدها على مدار سنوات طويلة، في ظل التوسع المتزايد في حجم المبادلات التجارية والتطور السريع لقطاع النقل البحري عالميا أدى إلى تراجع في الأداء العام للمرفق، حيث أصبحت هذه الشركة

¹ - وذلك استنادا للمادة 02 من أمر رقم 16/71، مؤرخ في 13 صفر عام 1391، الموافق لـ 9 أبريل سنة 1971، المتضمن إحداث شركة وطنية لشحن وتفرغ البضائع (سوناما)، ج.ر.ع 32، الصادرة بتاريخ 20 أبريل سنة 1971، والتي نصت على أنه: "ينقل احتكار نشاطات عمليات الشحن والتفريغ بالوسائل الآلية أو اليدوية في الموانئ الجزائرية والذي كان في السابق من اختصاص الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة بموجب الأمر رقم 50/69 المؤرخ 02 ربيع الثاني عام 1389، الموافق 17 يونيو سنة 1969 المشار إليه أعلاه إلى الشركة الوطنية لشحن وتفرغ البضائع".

غير قادرة على مواكبة حاجيات الاقتصاد الوطني المتنامية، سواء من حيث نوعية الخدمات المقدمة أو من حيث كفاءتها، وتفاقم هذا الوضع مع العجز المالي المزمن الذي بدأت تعاني منه نتيجة محدودية الإمكانيات التقنية والبشرية إلى جانب غياب آليات فعالة للتسيير العصري للموانئ، مما أدى إلى فتح المجال أمام الشركات الأجنبية الناشطة في مجال النقل البحري، التي بدأت تجد في السوق الجزائرية فرصة سانحة لتعزيز تواجدها مستغلة هشاشة البنية التنظيمية والخدماتية للموانئ الوطنية، وهو ما ساهم في تقليص حصة الشركة الوطنية من السوق وتراجع دورها الريادي الذي كانت تلعبه في السابق.

وفي إطار التوجه نحو اقتصاد السوق والانفتاح على المبادرة الحرة تبنت الدولة الجزائرية النظام الليبرالي وهو ما تُرجم عمليا بصدور القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية الذي شكل نقطة تحول في فلسفة تسيير المرافق الاقتصادية الكبرى في البلاد، وقد تم على إثره إعادة النظر في الصيغة القانونية والتنظيمية للشركات العمومية ومن بينها الشركة الوطنية للنقل البحري التي تم تحويلها إلى شركة عمومية ذات طابع اقتصادي¹ تخضع في تنظيمها وتسييرها إلى قواعد القانون التجاري بهدف تمكينها من العمل وفق آليات السوق والمنافسة.

أما من حيث التطور التنظيمي للموانئ البحرية، فقد أدركت الجزائر على غرار معظم الدول العالم عدم نجاعة سياسة احتكار السلطات المينائية لتسيير واستغلال الموانئ لوحدها، خاصة فيما يتعلق بازدواجية المهام التي تمارسها²، ونتيجة لذلك تم تبني مجموعة من الإصلاحات في إدارة الموانئ تقوم على مبدأ الفصل بين الوظائف السيادية والتجارية داخل الميناء، حيث حرصت الدول على الاحتفاظ بالوظائف السيادية مثل التنظيم والمراقبة والضبط تحت اشراف السلطات المينائية في حين تم فتح المجال أمام القطاع الخاص للمشاركة في إدارة واستغلال

¹ - قانون رقم 01/88، مؤرخ في 22 جمادى الأولى عام 1408، الموافق لـ 12 يناير سنة 1988، يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، ج.ر.ع 02، الصادرة بتاريخ 13 يناير سنة 1988.

² - حيث تحتكر ممارسة كل المهام السيادية والأنشطة التجارية داخل الموانئ البحرية.

الأنشطة التجارية لا سيما ما يتعلق بمناولة البضائع، وذلك من خلال منح الامتيازات أو توقيع العقود أو تأسيس شركات مختلطة بما يسمح بجذب رؤوس الأموال وتحسين جودة الخدمات وزيادة التنافسية.¹

أهمية الدراسة

تبرز أهمية هذه الدراسة في كونها من الدراسات الحيوية التي تتداخل فيها عدة أبعاد اقتصادية وسياسية وقانونية واجتماعية ترتبط ارتباطا وثيقا بالموانئ البحرية خاصة في ظل التطور التكنولوجي المتسارع والتوسع الملحوظ في حركة التجارة العالمية، وتتجلى هذه الأهمية في النقاط الأساسية الآتية:

- تعد الموانئ البحرية من القضايا ذات الأهمية الاقتصادية الكبرى، وذلك نظرا لدورها المحوري في حركة النقل البحري الذي يمثل ركيزة أساسية في التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية للدول مما يستدعي تدخل الدولة لتنظيم هذا القطاع الحيوي والحساس من خلال وضع إطار قانوني يضمن تسييره واستغلاله بشكل عادل ومنظم بعيدا عن أي ممارسات تعسفية مع الحفاظ على النظام العام والمصلحة العامة.

- تشكل الموانئ البحرية نقاط عبور استراتيجية، ما يجعلها أحيانا عرضة للاستغلال في أنشطة غير قانونية مثل التهريب والاتجار بالبشر وغيرها من الجرائم العابرة للحدود، ما يستدعي وجود أنظمة رقابية وتنظيمية فعالة تعنى بمراقبة وتفتيش عمليات الدخول والخروج من الميناء بهدف ضمان حماية أمن وسلامة المحيط المينائي والسفن المترددة عليه من كل تهديد.

¹ - وفي هذا الخصوص يمكن القول أن المشرع الجزائري قد وسع من دائرة الأشخاص التي يمكنهم القيام بخدمات النقل البحري، فبعدما كانت هذه الخدمات حكراً على الدولة أصبح من الممكن إشراك أشخاص من القطاع الخاص للقيام بهذه الخدمات بشرط الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري وهذا ما أكدته المادة 571 من القانون البحري رقم 05/98.

أما في الجزائر يعد النظام العام الاقتصادي أو ما يعرف "بالنظام العام الضبطي" وليد الاعتراف الدستوري بحرية المبادرة الاقتصادية، حيث يتدخل لتنظيم حرية الصناعة والتجارة وضمان المنافسة النزيهة، سواء تعلق الأمر بشروط الدخول إلى السوق وضمان حسن سيره أو بحماية التنافس داخل السوق من مختلف أشكال العرقلة أو التقييد، حيث تكمن المهمة الأساسية لهذا النظام في تحقيق توازن دقيق بين مبدأين متكاملين:

أولهما: حرية الصناعة والتجارة والتي تتيح لجميع الأعوان الاقتصاديين حرية الاستثمار والدخول إلى السوق.

وثانيهما: يتمثل في ضبط المنافسة وذلك من خلال تنظيم عملية الدخول إلى السوق، بما يمنع حدوث الفوضى التي قد تؤدي إلى الإضرار بالمنافسة نفسها، أو اقضاء بعض الفاعلين الاقتصاديين وهو ما يتنافى مع مبدأ العدالة الاقتصادية.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على مجموعة من الإشكالات القانونية والتنظيمية المرتبطة بالموانئ البحرية، باعتبارها فضاءات استراتيجية تتقاطع فيها المصالح الاقتصادية الأمنية والإدارية وذلك من خلال:

- تحديد الإطار القانوني والتنظيمي لمختلف الأنشطة والخدمات المينائية بما يضمن شفافية وعدالة المعاملات التي تتم بين مختلف الفاعلين على مستوى الموانئ البحرية كشركات الشحن والتفريغ، المستثمرين وغيرهم بما يضمن تعزيز مكانتها في الأسواق الدولية.

- محاولة إبراز الآليات القانونية لضبط التنافسية داخل الموانئ البحرية من خلال إرساء مبادئ الشفافية وقواعد المنافسة النزيهة ومنع الممارسات الاحتكارية التي تعيق مبدأ تكافؤ الفرص بين مختلف المتدخلين الاقتصاديين.

- تسليط الضوء على نظرية الضبط الإداري لفهم آليات تدخل الدولة في المجال الاقتصادي، حيث تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة باعتبارها جوهر النظام العام، فقد شهد النظام العام الاقتصادي تحولا ملحوظا ليأخذ شكلا جديداً يتمثل في "مصلحة السوق"، نتيجة تغير طبيعة

العلاقة بين الدولة والسوق فلم يعد دور الدولة يقتصر على فرض الرقابة بل أصبح يرتكز على تحقيق توازن دقيق بين ضمان حرية المبادرات الاقتصادية وتعزيز المنافسة العادلة والحفاظ على مقومات النظام العام.

- ابراز خصوصية كل ميناء بحري من حيث طبيعة نشاطه، إذ أن تباين الوظائف التجارية للموانئ يفرض تباينا في تجهيزاتها المادية وأساليب تسييرها، الأمر الذي يستوجب تدخلا مستمرا من الدولة لاختيار أنجع الطرق الإدارية والتسييرية لضمان استمرارية تقديم الخدمة العمومية بانتظام واطراد، وتحقيق توازن بين أداء الدولة لوظائفها السيادية وتحقيق الفعالية الاقتصادية.

الدراسات السابقة

تناولت بعض البحوث والدراسات السابقة موضوع الموانئ البحرية من جوانب مختلفة يمكن ابراز أهمها فيما يلي:

1- الماحي فاطيمة زهرة شريفة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص القانون الخاص المعمق تحت عنوان: " الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات" 2016/2017، انطلقت هذه الدراسة من إشكال يتعلق أساسا حول أصول فكرة الشراكة عام/خاص ومن ثم مفهوم الشراكة المينائية والتركيبية التي تقوم عليها كأسلوب تسيير مينائي جديد هذا من جهة، ومن جهة أخرى تتعلق بالخلفيات والتصور الذي انطلقت منه الجزائر في بلورة وتفعيل اتفاقات الشراكة المينائية على أرض موانئها لاسيما في ظل الغياب القانوني المزدوج، قانون وطني عام يشرح تصورها للمفهوم العام شراكة عام/خاص، وقانون وطني خاص يشرح تصورها للمفهوم الخاص-الشراكة المينائية، وقد خلصت الباحثة إلى أن المنظومة القانونية الجزائرية رغم ما تشهده من فراغ تشريعي في هذا مجال الشراكة لم تغفل عن تنظيم مختلف مراحل هذه الشراكات انطلاقا من مرحلة التحضير لهذه المشاريع إلى غاية تأسيس

الشركات المختلطة للاقتصاد¹ وحيازتها لحق الامتياز، وصولاً إلى تفعيل هذا الحق على أرض الموانئ الجزائرية، كما بينت الدراسة أن الوثائق التعاقدية والضوابط القانونية الضمنية في التشريع الجزائري شكلت مرجعا في تنظيم ومراقبة نشاط الشركات صاحبة الامتياز.

2- حياة بن عيسى، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص موسومة بـ:

" أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية " 2015/2014.

- تناولت هذه الدراسة الإطار التنظيمي والأمني لحماية المنشآت المينائية والسفن، في ظل التحديات الأمنية المتزايدة خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2011، وقد طرحت الباحثة عدة تساؤلات رئيسية منها: ماهي المعايير الأمنية الواجب اتباعها لضمان أمن المنشآت المينائية والسفن؟ وهل نجحت المدونة الدولية لأمن المرافق المينائية والسفن (Code ISPS) في تقليص المخاطر البحرية وتعزيز الثقة الدولية في قطاع النقل البحري؟

وقد توصلت الباحثة إلى أن هذه المدونة الدولية قد ساهمت بشكل ملموس في تحقيق جزء من أهدافها رغم وجود بعض التحديات في التطبيق الميداني، كما أكدت الباحثة على التزام الجزائر بتطبيق أهم متطلبات المدونة الدولية ضمن تشريعاتها الوطنية، نظراً لأهمية موقعها الجغرافي كدولة متوسطة وطاقوية، وقد أبرزت الدراسة أن الأمن البحري مسؤولية جماعية لا تقتصر على الحكومات وحدها، بل تشمل أيضاً الشركات الملاحية، السلطات المينائية والكفاءات البشرية بالتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية بعيداً عن المصالح الخاصة.

أما بخصوص هذه الدراسة فقد ركزت على موضوع التسيير التجاري والإداري للموانئ البحرية في الجزائر من جهة وضرورة حماية النظام العام المينائي من جهة أخرى.

¹ - قانون رقم 13/82، مؤرخ في 09 ذي القعدة عام 1402، الموافق لـ 28 غشت سنة 1982، يتعلق بتأسيس الشركات المختلطة للاقتصاد وسيرها، ج. ر.ع 35، الصادرة بتاريخ 31 غشت سنة 1982.

صعوبات الدراسة

مما لا شك فيه أن كل باحث تعترضه عدة صعوبات وعوائق يسعى جاهدا من أجل تجاوزها، إلا أن هذا السعي لم يكن سهلا المنال خاصة أن موضوع الدراسة من المواضيع المتشعبة والمتداخلة التي تجمع بين عدة تخصصات كالقانون والاقتصاد وإدارة الموانئ البحرية وهو ما يصعب التوفيق في الالمام بكافة جوانبه النظرية والتطبيقية، ضف إلى ذلك نقص المراجع الأكاديمية المتخصصة التي تتناول الموضوع بعمق خاصة في الجزائر وخير دليل على ذلك هو غياب تقنين مينائي خاص ينظم مختلف المسائل المرتبطة بإدارة واستغلال الموانئ البحرية وهو ما جعل التعامل مع بعض المفاهيم القانونية يتطلب جهدا مضاعفا في البحث والمقارنة.

رغم ذلك، تم بذل مجهود كبير لتجاوز هذه العقبات قدر الإمكان عبر استثمار ما توفر من مصادر وطنية ودولية، والاستعانة بما أمكن من الدراسات المقارنة بهدف تحقيق أكبر قدر من الفهم والتحليل المتوازن.

إشكالية الدراسة

يشكل القانون المينائي أداة قانونية أساسية تضمن تنظيم عمل الموانئ البحرية ضمن إطار قانوني يهدف إلى تأمين سير أنشطتها وتعزيز قدرتها التنافسية على المستويين الدولي والإقليمي، ومع تزايد أهمية الموانئ البحرية كحلقة رئيسية في سلسلة الامداد العالمية برزت الحاجة إلى تطوير الأطر القانونية التي تحكم تنظيم النشاطات المينائية بما يحقق التوازن بين حرية الاستثمار وضمان المنافسة النزيهة والعادلة في السوق من جهة وبين ضرورة حماية النظام العام المينائي من جهة أخرى، وعليه يمكننا طرح الإشكالية الآتية: إلى أي مدى يمكن للقانون المينائي أن يساهم في ضبط التنافسية داخل الموانئ البحرية بما يحقق التوازن بين متطلبات تحرير النشاطات المينائية وتعزيز المنافسة من جهة وبين ضرورة حماية النظام العام المينائي بمختلف أبعاده من جهة أخرى؟

وينبثق عن هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية الآتية:

- هل تم تحقيق وضمان التنافسية في ظل هذا القانون؟

- وما هي الضوابط والوسائل القانونية لحماية النظام العام المينائي في ظل هذا القانون؟

المنهج المتبع

للإجابة على الإشكالية اعتمدنا أساساً على المنهج الوصفي التحليلي والذي جسده في جمع كافة المعلومات والنصوص القانونية والتنظيمية ذات الصلة بموضوع البحث ومحاولة تحليلها ومعرفة مدى وضوحها من غموضها ومدى التزام التطبيق الفعلي بها، بالإضافة إلى تحليلها بشكل يوصلنا إلى نتائج موفقة، مع الاعتماد في بعض الأحيان بأدوات المنهج المقارن لإبراز أهم ما توصلت إليه التشريعات المقارنة في هذا المجال والتركيز على ما أقرته من تشريعات أجنبية واتفاقيات دولية من قواعد تنظيمية لهذا القطاع الحيوي والحساس لاسيما في ظل التحديات المرتبطة بالعولمة وتزايد أهمية النقل البحري في التجارة الدولية في ظل فراغ قانوني يشهده السياق الوطني في القطاع المينائي مما يستدعي الاستفادة من التجارب الدولية كمرجعية لتطوير الإطار التشريعي الوطني.

خطة الدراسة

وللإجابة على التساؤلات موضوع الدراسة، تم اعتماد خطة ثنائية مقسمة إلى بابين، يعالج كل منهما جانبا من جوانب التنظيم القانوني للموانئ البحرية على النحو الآتي:

الباب الأول: التنظيم القانوني لضبط التنافسية في الموانئ البحرية، والذي تم تقسيمه إلى فصلين: خصصنا الفصل الأول لدراسة الأحكام العامة لضبط التنافسية في الموانئ البحرية، في حين خصصنا الفصل الثاني لدراسة أساليب التسيير التجاري للموانئ البحرية.

الباب الثاني: التنظيم القانوني لحماية النظام العام في الموانئ البحرية، تم تقسيمه إلى فصلين كذلك، خصصنا الفصل الأول منه لدراسة الحماية القانونية لأمن وسلامة المنشآت المينائية، وخصصنا الفصل الثاني لدراسة الحماية القانونية الخاصة بأمن وسلامة السفن.

وفي الأخير خاتمة نستعرض فيها أهم النتائج والمقترحات المتوصل إليها في دراستنا.

الباب الأول:

التنظيم القانوني لضبط التنافسية في الموانئ البحرية

الباب الأول

التنظيم القانوني لضبط التنافسية في الموانئ البحرية

تعد المنافسة سلوكًا فطرياً لدى الإنسان، وغريزة طبيعية أودعها الله عز وجل في البشر تبرز بشكل خاص في المجال التجاري، حيث يسعى الأعوان الاقتصاديون إلى تعظيم أرباحهم من خلال جذب أكبر عدد ممكن من الزبائن والاستحواذ على حصة أكبر من السوق، وقد حاول النظام الاشتراكي الحد من هذه الغريزة بتبني نظام الملكية العامة لوسائل الإنتاج وتوحيد المصالح الاقتصادية إلا أن هذه التجربة أثبتت محدوديتها، مما دفع العديد من الدول إلى التخلي عنها لصالح أنظمة اقتصادية تقوم على حرية المبادرة والمنافسة تحت مقولة "دعه يعمل دعه يمر"¹، وحتى تكون هذه المنافسة فعالة وحقيقية يجب أن يتمتع السوق بالشفافية التامة وهو شرط نادر عند البشر.

بانتهاء الجزائر للنظام الاشتراكي بعد الاستقلال تكون قد كرست مبدأ احتكار الدولة لمعظم النشاطات الاقتصادية، وهو ما أدى بشكل مباشر إلى غياب روح المبادرة الفردية والمنافسة الأمر الذي لم يدم طويلاً حيث تم التخلي على هذا النظام واستبداله بالنظام الرأسمالي الذي يقوم أساساً على مبدأ حرية التجارة والمنافسة، وعلى هذا الأساس يعتبر قانون المنافسة في الجزائر تعبيراً واضحاً عن التحولات التي عرفها النظام الاقتصادي، فهو أداة فعالة لتنظيم وتنمية الاقتصاد وعنصراً أساسياً في تفعيل نشاط اقتصاد السوق، فبالنظر إلى قواعده الموضوعية يتجسد لنا جانبين: التوجه نحو الليبرالية الاقتصادية كخيار اقتصادي واحتفاظ الدولة بدورها الرقابي لضبط السوق وحماية النظام العام الاقتصادي.

يرتبط مفهوم المنافسة ارتباطاً وثيقاً بممارسة الأنشطة التجارية باعتبار أن الساحة التجارية تعد البيئة الحيوية التي تنتعش فيها المنافسة، ونظراً للأهمية البالغة التي تكتسبها هذه الأخيرة بين الشركات والمنظمات الاقتصادية وبين التجار فقد أصبح من الضروري على الدول تنظيمها ضمن

¹ - صبرينة بوزيد، الأمن القانوني لأحكام قانون المنافسة، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2018، ص

أطر قانونية واضحة بهدف حمايتها من الممارسات الضارة التي قد تلجأ إليها بعض المؤسسات بغرض احتكار السوق والاخلال بتوازنه¹.

وانطلاقاً من هذه الأهمية تم تخصيص هذا الباب لدراسة الأحكام العامة لضبط التنافسية في الموانئ البحرية (الفصل الأول) وأساليب التسيير المينائي وأثرها على تعزيز تنافسية الموانئ البحرية (الفصل الثاني).

¹ - عبد الجليل بدوي وعلي هنان، "نطاق تطبيق قانون المنافسة من حيث الأشخاص وفقاً للأمر 03/03 المعدل والمتمم المتعلق بالمنافسة"، مجلة نور للدراسات الاقتصادية، مجلد 06، ع 11، المركز الجامعي نور التبسي، البيض، الجزائر، ديسمبر 2020، ص 49.

الفصل الأول

الأحكام العامة لضبط التنافسية في الموانئ البحري

تعد المنافسة ملاذ المستهلك الذي يبحث دائما عن الجودة المثلى وبأقل سعر ممكن، وعلى هذا الأساس يسعى الأعوان الاقتصاديون على العمل خارج ضغوطات المنافسة والبحث عن إبادتها عن طريق الاحتكارات والاتفاقيات المنافية للمنافسة وعليه وجب تدخل المشرع عن طريق وضع قواعد قانونية ملزمة لحماية المنافسة والمستهلك والأعوان الاقتصاديين في السوق كما يقول Saint Juste " لا حرية لأعداء الحرية"¹.

على غرار معظم الدول قامت الجزائر بتنظيم المنافسة بموجب الأمر رقم 03 / 03 المتعلق بالمنافسة²، حيث تسعى من خلاله إلى حماية آليات المنافسة وتشجيع النمو الاقتصادي وهذا من خلال ما تضمنه من أحكام تنظم السوق وتضبط سلوك الأعوان الاقتصاديين بما يضمن بيئة تجارية عادلة ومتوازنة.

لم تعد الموانئ البحرية الحديثة مجرد نقطة تلاقي وسائل النقل البحري مع البري لنقل البضائع بل أصبحت حلقة في سلسلة متكاملة للنقل، تعمل في سوق تنافسية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة اعتمادا على القدرة التنافسية وذلك بالاستناد على مجموعة من المقومات الخارجية والداخلية المؤثرة في القدرة التنافسية للموانئ البحرية، فعلى سبيل المثال تشمل المقومات الخارجية الموقع الجغرافي للميناء والعوامل السياسية كالاستقرار السياسي والعلاقات السياسية الإقليمية والدولية، أما بالنسبة للمقومات الداخلية فتقسم إلى مقومات مادية وأخرى تشغيلية، فالمادية تتضمن البنية التحتية كعمق المياه أمام الأرصفة والممرات الملاحية، والبنية الفوقية كمعدات التداول والمناولة ونظم الإدارة الالكترونية ثم يضاف إليها الاستثمار، أما بالنسبة للمقومات التشغيلية فتتضمن العوامل التشغيلية على غرار إنتاجية الميناء ونظام تسعير

¹ - صيرينة بوزيد، مرجع سابق، ص 9.

² - أمر رقم 03 / 03، مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424، الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، المتعلق بالمنافسة، ج.ر.ع 43، الصادرة بتاريخ 20 يوليو سنة 2003، المعدل والمتمم بالأمر رقم 05/10، مؤرخ في 5 رمضان عام 1431، الموافق لـ 15 غشت سنة 2010، ج.ر.ع 46.

الخدمات، بالإضافة إلى عوامل إدارية مثل نمط الإدارة، التسويق، العمال، وأخيرا العوامل النوعية مثل: الخدمات اللوجستية وخدمات القيمة المضافة¹، ولدراسة هذه الجوانب بشكل مفصل ارتأينا البحث عن الاطار المفاهيمي لتنافسية الموانئ البحرية (المبحث الأول) ثم نتطرق إلى الإطار القانوني والرقابي لضبط تنافسية الموانئ البحرية (المبحث الثاني).

¹ - حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، الجزائر، 2013/2012، ص 204.

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لتنافسية الموانئ البحرية

إن الغوص في البحث عن مفهوم التنافسية يعد بمثابة ثورة حقيقية في عالم إدارة الأعمال سواء على المستوى الأكاديمي أو العلمي، فقد تباينت آراء الباحثين وعلماء الاقتصاد والإدارة حول تعريف هذا المفهوم، فضلا عن تطور السياقات الاقتصادية العالمية وتوسع الأسواق وتشابك العلاقات التجارية الدولية.

فالبعض يربط التنافسية بالقدرة على تحقيق الربح والنمو المستدام في بيئة سوقية حرة، بينما يرى آخرون أنها قدرة الكيان الاقتصادي سواء كان مؤسسة، ميناء أو دولة على تقديم خدمات أو منتجات بجودة عالية وبأسعار تنافسية مع قدرته على الابتكار والتكيف مع المتغيرات.

أما بالنسبة للتنافسية في الموانئ البحرية فإنها تشير إلى قدرته الاستيعابية على جذب أكبر عدد من الخطوط الملاحية والشحنات من خلال تقديم خدمات ذات جودة عالية، بتكاليف مناسبة وفي مدة زمنية معقولة، ومدعومة ببنية تحتية متطورة وتسهيلات إدارية وتشغيلية تمكنه من التميز والتفوق على غيره من الموانئ البحرية المجاورة أو الإقليمية أو حتى الدولية، وعليه فإن التنافسية في الموانئ البحرية لا تقتصر على العوامل التقنية والتشغيلية فقط، بل تشمل جميع الجوانب التشريعية والتنظيمية والاقتصادية التي تشكل في مجموعها الإطار العام الذي يسمح لهذه الموانئ بمواكبة متطلبات التجارة العالمية.

وعليه نخصص هذا المبحث لدراسة ماهية الموانئ البحرية (المطلب الأول) ومفهوم تنافسية الموانئ البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

ماهية الموانئ البحرية

تعتبر الميزة التنافسية ضرورة حتمية يجب تحقيقها في الموانئ لمواكبة التطورات الضخمة ولمواجهة المنافسة الحادة من قبل الموانئ البحرية الأخرى، كما تمنح للميناء الفرصة في تحسين موقعه في السوق من خلال تعزيز القدرات البشرية ورفع كفاءتها إلى جانب تطوير المعدات من أجل بلوغ التشغيل الأمثل بمعدلات أداء عالية وتحقيق الكفاءة المتميزة والتجديد والاستجابة لمتطلبات العميل بأسرع وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة وبمستوى عالي من الخدمة، خصوصاً بعدما أصبحت الموانئ البحرية حلقة في سلسلة النقل المتكامل مما يعطي للميناء مركز تنافسي أفضل لمواجهة الموانئ المنافسة.

إن تحقيق الموانئ لميزتها التنافسية يتطلب دعم الحكومات وسلطة الميناء وكذلك الحرص على سياسات التنمية والتطوير، كما تعتمد الميزة التنافسية داخل أي ميناء سواء كان محلي أو إقليمي أو دولي بالأساس على خلق عوامل مؤثرة للنهوض بالتجارة الدولية، بحيث تعتبر هذه العوامل داعمة للمزايا النسبية للميناء بما يتمتع به سواء كان موقع جغرافي أو القرب من منافذ التجارة الدولية.

وعليه سنتناول في هذا المطلب مفهوم الموانئ البحرية (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى تصنيفاتها (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مفهوم الموانئ البحرية

يلعب الميناء البحري دورا رائدا في قطاع النقل البحري، حيث يساهم بشكل كبير في تفعيل حركة التجارة الخارجية من خلال الخدمات القيمة والضرورية التي يقدمها¹، وقد اهتمت به وبتنظيمه العديد من الاتفاقيات الدولية على رأسها اتفاقية جنيف المبرمة في 09 ديسمبر 1923 حول النظام الدولي للموانئ البحرية، وكذلك معاهدة LOME المبرمة في 15 ديسمبر 1989 والتي اهتمت بمجال الأعمال وتسيير الموانئ وتضم دول الاتحاد الأوروبي ودول افريقيا والكارييب الهادي.²

كما تعد الموانئ جزءا حيويا وأساسيا في صناعة النقل البحري مما يحتم على المهتمين والمنشغلين بالتسويق في الموانئ العمل على تطويرها لخلق التزاوج بين حركة الميناء وانهاشها وكذا تحقيق العالمية من خلال تقديم التسهيلات وتوفير الإمكانيات المتطورة خاصة في مجال الشحن والتفريغ³، وعلى هذا الأساس سنحاول من خلال هذا الفرع تعريف الميناء البحري (أولا) وتحديد أنواعه (ثانيا) ومكوناته (ثالثا) وتصنيفاته (رابعا).

أولا: تعريف الميناء البحري

الميناء البحري هو مفهوم متعدد الأبعاد والتخصصات، حيث يجمع بين عدة جوانب جغرافية، تقنية، إدارية وحتى اقتصادية في نفس الوقت، كل فرع من فروع القانون يتوافق مع تصور مختلف للميناء وذلك حسب الغرض المخصص له، وهذا أكدته نص المادة الأولى من اتفاقية جنيف المبرمة في 09 ديسمبر سنة 1923.⁴

¹ - Fatma Zohra Mohamed Cherif, L'activité portuaire et maritime de L'Algérie, problème et perspectives, Ed opu, 2015, p1.

² - محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2004، ص 50.

³ - محمد غريب عبد العزيز، القانون البحري ومعاملات السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 53.

⁴ - Johannes Bethenod, Le droit portuaire Instrument de régulation de la compétitivité et de la protection de l'ordre public, thèse pour le doctorat en droit, université de Nice- Sophia Antipolis, 2005, p 14.

ونظرا للأهمية البالغة التي يكتسبها هذا القطاع الحيوي والحساس وجب علينا أولاً تناول التعريف التشريعي، ثم نتطرق إلى التعريف الفقهي.

1: التعريف التشريعي

يعتبر الميناء البحري المحطة الرئيسية التي ترسو فيها السفن وتتطلق منها، حيث تتلقى السفن جميع الخدمات التي تحتاجها بما في ذلك المعدات والآلات الخاصة بشحن وإنزال البضائع بالإضافة إلى تزويدها بالمواد اللازمة للقيام برحلتها البحرية.

حيث عرفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لسنة 1923 بأنه: "الأماكن التي تترد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون مجهزة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية"¹.

أما المشرع الجزائري فقد أشار إلى تعريفه في نص المادة 888 من ق.ب.ج بأنه: "نقطة من ساحل البحر، مهياة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة".

حيث يعد الميناء الحلقة الأخيرة في سلسلة النقل البحري فهو عبارة عن مساحة تعدها الدول وتزودها بالمعدات والأدوات والمنشآت اللازمة لتكون صالحة وآمنة لإتمام الإجراءات الخاصة بالبضائع المنقولة بحراً، وقد تكون هذه المساحة محددة بالبحر واليابسة معاً، وقد تقتصر على اليابسة فقط عندما يتعلق الأمر بإنشاء ما يسمى بالميناء الجاف.

2: التعريف الفقهي

يعود الأصل التاريخي لكلمة ميناء (Port) إلى المصطلح اللاتيني (Porta) والذي يعني مدخل أو بوابة، وهو نافذة تطل بها الدول على العالم الخارجي²، فهو مجموعة من الوسائل والتجهيزات المهياة والمستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفن ومختلف وسائل النقل البري: السكك الحديدية، الطرق، الملاحة الداخلية والقنوات المختلفة³.

¹ - محي الدين جمال، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009، ص 58.

² - هشام صلاح محسن، "الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم القصر الواقع والآفاق المستقبلية)"،

دراسة حالة، مجلة كلية التربية الأساسية، ع 73، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، 2012، ص 374.

³ - Frank Guerin et Charles - Henri Fredouet, le Management portuaire les nouveaux enjeux, e-thèque, France, 2002, p 8.

كما يقصد به كذلك: " منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة، أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفن مأوى لها لإفراغ بضائعها، أو شحنها أو إنزال الركاب ونقلهم"¹.

وعرف أيضا بأنه: "مركز تجاري يتم فيه استلام كافة أنواع البضائع وتفريغها وتغليفها وتحويلها لتصديرها بحالتها الجديدة، أو تسليمها لأصحابها، أو شحن بضائع جديدة وفي الميناء تبدأ وتنتهي رحلات السفن، ومنه تتلقى امداداتها وتموينها، وفيه يتم تزويدها بالوقود أو الإصلاح وتوجد بها المخازن والمستودعات، والروافع والدوائر الجمركية، ومكاتب السلطات الرسمية، علاوة على ذلك توجد فيه المياه الهادئة المحمية الآمنة من العواصف والرياح التي قد تثور في عرض البحر".²

كما عرف أيضا بأنه: "وحدة إنتاجية تدعم الملاحة البحرية والتجارة الدولية من خلال توفير الخدمات والتسهيلات اللازمة، بالإضافة إلى الإمكانيات والمعدات الضرورية لمناولة البضائع وتحويلها كما أنها تساهم في تسهيل حركة المسافرين بتمكينهم من الصعود من وإلى السفن بطريقة منتظمة".³

من خلال التعاريف المذكورة، يتضح أنها حددت مفهوم الميناء بناء على أهميته في مجال التجارة البحرية الخارجية بالإضافة إلى الخدمات التي يقدمها للسفن.

ثانيا: أنواع الموانئ البحرية

تتنوع الموانئ البحرية بالنظر للمناطق المخصصة لها، واستنادا إلى الفصل الأول من المرسوم التنفيذي رقم 01/ 02 / 01⁴ المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها والذي جاء

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

² - محمد جميل بيرم، مرجع سابق، ص 50.

³ - محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، المكتب العربي للمعارف، الطبعة الأولى،

القاهرة، مصر، 2011، ص 10.

⁴ - مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422، الموافق لـ 6 يناير سنة 2002، يحدد النظام العام

لاستغلال الموانئ وأمنها، ج، ر.ع 1، الصادرة بتاريخ 6 يناير سنة 2002.

تحت عنوان "المناطق المينائية وتخصيصها"، نجد المشرع الجزائري صنف المناطق المينائية إلى ثلاثة أصناف:

1- المناطق المينائية المسورة

أشارت المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 إلى أن المناطق المينائية المسورة مخصصة لعبور البضائع والمسافرين ولمقتضيات بناء السفن وتصليحها وكذا لمزاولة نشاطات الصيد البحري والنزهة، وتقتصر هذه المناطق على مكاتب الرصيف الضرورية لمستخدمي الإدارات والمؤسسات المساهمة مباشرة في استغلال الموانئ وأمنها، إلى جانب النشاطات المينائية الأساسية يمكن أيضا استعمال المناطق المسورة لنشاطات أخرى بترخيص من السلطة المينائية وتتمثل أساسا هذه النشاطات في تخزين المعدات المستخدمة في عمليات المناولة وكذا العتاد الخاص بأشغال البناء وصيانة المباني والمنشآت المينائية مع ضرورة إبلاغ السلطة المينائية مسبقا بحجم ومواصفات هذه المعدات لتقييم مدى ضرورة تخزينها داخل هذه المناطق¹. كما يمكن أن تقام ضمن الحدود البرية لمنطقة استغلال الأملاك العمومية المينائية منطقة أو عدة مناطق مسورة، حيث تختص السلطة المينائية برسم حدودها بعد طلب استشارة من إدارة الجمارك، كما يمكن للسلطة المينائية عندما تسمح الظروف أن تهيء أو تكلف بتهيئة أماكن خاصة أو محطات داخل هذه المناطق مخصصة للحاويات وحركة العربات والبضائع الخطيرة أو الثقيلة أو لأي بضاعة أخرى نقلت بواسطة وسيلة نقل متخصصة أو جلبت من حظائر للعزل².

كما أضافت المادة 07 من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه أن أولوية الإقامة في الأماكن المينائية المسورة تكون لـ:

- المباني والمستودعات والسطوح الترابية المخصصة لعبور البضائع وتخزينها.
- المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع مثل المخازن العامة وأقبية الخمر ومحطات الحاويات ومحطات البضائع الثقيلة وحظائر المواد سريعة الالتهاب ومخازن التبريد.

¹ - المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المادة 06 من مصدر نفسه.

- المنشآت المتخصصة لتصدير واستقبال المحروقات بما في ذلك المحطات التزود بالوقود وتفريغ نفايات المحروقات.

- المحطات البحرية ومخابئ العتاد المينائي وورشات بناء وتصليح السفن بالإضافة إلى مراكز الإسعاف الأولي.

- محطات قيادة السفن وارشادها وقطرها.

2 - المناطق المينائية غير المسورة

يتم تخصيص المناطق المينائية غير المسورة للنشاطات المرتبطة بالحركة البحرية والتي تعود بالنفع على الميناء، وعلى هذا الأساس تمنح أولوية الإقامة فيها للمناطق الآتية¹:

- المباني والمنشآت التي تدرج عادة ضمن المناطق المسورة والتي يخصص مكان في المناطق غير المسورة.

- المكاتب الإدارية والتجارية وكذا ورشات الإدارات والشركات التي تمارس نشاطاً فعلياً في الميناء.

- نشاطات الاستيراد والتصدير عبر البحر والتي يعتبر وزن بضائعها التي تم شحنها أو إفراغها في الأماكن الموضوعة تحت تصرفها مهماً.

3: المناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة

تخصص هذه المناطق على مستوى الموانئ التجارية وكذلك الموانئ المعدة خصيصاً للصيد البحري والنزهة، حيث تحظى بأولوية الإقامة فيها للمناطق الخاصة وهي²:

- مرائب الصيادين وكذا المنشآت المخصصة لتسويق المواد الصيدية وحفظها وتحويلها.

- المنشآت المخصصة لتصليح وصيانة وتجفيف مراكب الصيد والنزهة وصيانتها ووضعها على اليابسة.

¹ - المادة 09 من المرسوم رقم 01/02، المصدر السابق.

² - المادة 11 من مصدر نفسه.

- المراكز والنوادي الثقافية المخصصة للبّارة والنّوادي البحريّة.

3-1-1- من حيث طبيعة موقعها: تتنوع الموانئ البحرية حسب طبيعة موقعها والغرض الذي أنشأت من أجله ويمكن تصنيفها كالآتي:¹

3-1-1- الموانئ الطبيعيّة²: وهي الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعيّة ولا تحتاج إلا لبعض الإصلاحات والتحسينات المحدودة لتعتبر صالحة للاستغلال، وتنشأ هذه الموانئ كمأوى طبيعي مثل: خليج أو مصب أو خلف الجزر.

3-1-2- الموانئ نصف الطبيعيّة: وهي الموانئ التي تحتاج إلى بعض المنشآت الصناعية لحمايتها مثل بناء حواجز الأمواج لتقليل تأثير الرياح والأمواج.

3-1-3- الموانئ الصناعيّة: وتنشأ على الشواطئ المكشوفة ولا يتم إنشاؤها إلا عند الضرورة، وغالبا ما تستخدم هذه الموانئ لنقل المنتجات الخاصة مثل الأرصفة البحرية التي تنشأ داخل البحر لنقل البترول.

3-2- من حيث الغرض: تصنف الموانئ البحرية من حيث الغاية التي أنشأت من أجلها إلى موانئ تجارية وموانئ النزهة والصيد إضافة إلى موانئ الأمان، وقد صنفها المشرح البحري الجزائري في نص المادة 889 من ق.ب.ج إلى:

3-2-1- الموانئ التجاريّة: تخصص هذه الموانئ للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية المتنقلة من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل الجوي والعكس، كما تشمل كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية مع ضمان توفير أفضل الظروف الاقتصادية والأمنية، وتمتاز بتردد السفن عليها بانتظام واعتياد سواء لعمليات الشحن أو التفريغ، وتكون عادة على طرق الملاحة البحرية الرئيسية التي تمر بها السفن الضخمة، خاصة إذا ما كانت تتميز تلك الموانئ ببنية تحتية سليمة ومتجددة وخطوط مواصلات متشعبة

¹ - المادة 889 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

² - محمد غريب عبد العزيز، مرجع سابق، ص 49.

تجعلها قادرة على المنافسة لجذب السفن الكبيرة، إلى جانب ضرورة أن يتوافر بها ساحات تخزينية واسعة وأوناش عملاقة سواء على مستوى الأرصفة أو داخل ساحات المناولة¹.

3-2-2- موانئ النزهة: أما بالنسبة لموانئ النزهة فتصنف ضمن الموانئ المهيأة لتلبية احتياجات الملاحة الترفيهية وتطوير هذا النشاط السياحي والرياضي، إلا أنه يمكن أن تمارس بعض الأنشطة الثانوية المرتبطة بالدفاع الوطني أو الصيد البحري أو ملاحة النزهة داخل الموانئ التجارية بشرط عدم الإخلال بوظيفتها الأساسية.

3-2-3- الموانئ الحرة: وهي عبارة عن مناطق منعزلة وآمنة للتعامل مع سفن الشحن والتفريغ والتصنيع، دون الخضوع الكامل للأنظمة الجمركية أو القوانين المحلية، ويهدف هذا النمط من الموانئ إلى تسهيل حركة التجارة الدولية وتقليل الوقت المستغرق في الاجراءات الرسمية.

3-2-4- موانئ التعدين: تقام هذه الموانئ على السواحل القريبة في مناطق استخراج المواد المعدنية كالفسفات وخام الحديد والفحم، وتزود هذه الموانئ بأوناش وآليات تحميل حديثة بما في ذلك السيور الناقلة المغطاة لتسهيل شحن المواد الخام من المحاجر والمناجم إلى السفن بطريقة ميكانيكية وفعالة².

3-2-5- موانئ البترول: تنشأ هذه الموانئ خصيصا لتلبية احتياجات نقل وتخزين البترول، وتصمم لتواكب التطورات التكنولوجية في صناعة النفط خاصة من حيث حجم وقدرة ناقلات البترول الحديثة، ولا يشترط أن ترسو ناقلات البترول مباشرة على الأرصفة، حيث تقام في الموانئ أرصفة بحرية ممتدة داخل البحر مزودة بخراطيم ضخمة يتراوح قطرها ما بين 12 و16 بوصة متصلة بشبكة من الأنابيب تنقل الخام إلى صهاريج ضخمة على اليابسة، تستخدم هذه المنشآت لشحن النفط الخام بعد استخراجه من آبار البحر ومعالجته ليكون جاهزا حتى

¹ - محمد غريب عبد العزيز، مرجع سابق، ص 50.

² - زكة جداني، "مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر والمشاكل التي تعاني منها"، مداخلة أقيمت في إطار الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم بـ: "خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وآفاق"، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 10 فيفري سنة 2022، ص 34.

يشحن على الناقلات سواء لتصديره أو لنقله إلى معامل التكرير¹، وتجدر الإشارة إلى القول أن الجزائر خصت موانئ سكيكدة وأرزيو الجديدة لتلبية احتياجات قطاعي الغاز والبترو².

3-2-6- موانئ الصيد

وتختص فيه بعمليات الصيد البحري ويرتكز نشاطها الرئيسي في استغلال الموارد البحرية الحية ومن أبرزها: ميناء بوهارون، ميناء تنس، ميناء بني صاف، ميناء زموري وميناء أزفون. ويشترط في هذه الموانئ أن تكون قريبة من المناطق الغنية بالثروة السمكية ومواقع تواجد محترفي مهنة الصيد، مع ضرورة توافر وسائل اتصال فعالة وسهلة في كل الأوقات وتحت مختلف الظروف الجوية، كما يجب أن تحتوي هذه الموانئ على أرصفة ملائمة لتفريغ وفرز وتصنيع الأسماك بالإضافة إلى مرافق لصيانة القوارب وتزويدها بالوقود والتلج والملح ومعدات الصيد، ولا بد أيضا من توفير مساحات كافية لمدّ الشباك وتجفيفها وصيانتها³.

3-2-7- موانئ الأمان (موانئ اللجوء): وسميت بهذا الاسم نسبة للغرض الذي أنشأت من أجله، فهي موانئ مجهزة لتوفير الخدمات الأمنية للسفن في حالات الطوارئ، تلجأ إليها السفن إذا ما تعرضت أثناء رحلتها إلى عواصف يخشى منها أو في حالة تعرضها لعطل مفاجئ، وعلى هذا الأساس يشترط أن تكون قريبة من الطرق الملاحية التي تكثر فيها العواصف، إلى جانب توافرها على إمكانية الحماية من هذه العواصف والأمواج مع سهولة الوصول إليها واتساع المساحة المائية بها من أجل استيعاب أكبر عدد من السفن في نفس الوقت، كما يجب أن تكون مزودة بوسائل التموين بالوقود والغذاء وورش الإصلاح⁴، كل هذه الأمور التي أنشأت من أجلها الموانئ بهدف تسهيل حركة السفن والملاحة البحرية بصفة عامة.

¹ - محمد غريب عبد العزيز، مرجع سابق، ص 51.

² - Abdelkader Badaoui, "évolution des ports algériennes et axe de leur développement à moyen et long termes", *Revue de L'institut Naional de La Formation Professionnelle*, phar n° 66, Septembre 2004, p 09.

³ - محمد غريب عبد العزيز، مرجع سابق، ص 50.

⁴ - ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية - دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر «L'EPAL»، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم-علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007/2008، ص 76.

3-2-8- موانئ الترانزيت: وهي موانئ تتميز بموقع جغرافي استراتيجي يؤهلها للقيام باستقبال بضائع قادمة من دول أخرى ثم إعادة شحنها براً إلى الدول المجاورة سواء كانت دولاً ساحلية أو غير ساحلية¹.

3-2-9- موانئ الحاويات: وهي موانئ مخصصة لاستقبال السفن المحملة بالحاويات، وتتميز باستخدام تقنيات متطورة وأساليب خاصة في عمليات الشحن والتفريغ، بما يضمن سرعة وكفاءة الأداء².

3-2-10- الموانئ العسكرية: تخصص هذه الموانئ لخدمة البواخر والأساطيل الحربية وعلى هذا الأساس يشترط أن تقع في مناطق استراتيجية ذات أهمية دفاعية، كما يجب أن تكون مجهزة تقنيا لرصد تحركات العدو بهدف تأمين الدفاع عن المنطقة الاستراتيجية المحيطة³، كما يجب أن تتوفر فيها ورش للإصلاح ومخزون كافٍ من المؤن لضمان جاهزية الأسطول في تلك المنطقة.

3-2-11- الميناء الجاف: هو منشأة حديثة نسبياً فرضتها التحولات المستمرة على النقل البحري، وهو عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد بعيداً عن البحر، وتؤدي وظائف متعدّدة على حسب موقعها والغرض الذي أنشأت من أجله، ومن أبرزها:

- دعم نظام النقل متعدد الوسائط.
 - تحقيق المفاهيم اللوجستية لإنتاج السلع بأسعار تنافسية.
 - المساهمة في تخفيف الضغط على الموانئ البحرية.
- مع ضرورة توفر بنية قوية للميناء الجاف وأن يكون مسيطراً عليها جمركياً.

¹ - محمد جميل بيرم، مرجع سابق، ص 50.

² - حياة بن عيسى، "تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد 1، ع 1، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، الجزائر، 2015، ص 116.

³ - محمد غريب عبد العزيز، مرجع سابق، ص 50.

مع الإشارة أن هذه الموانئ لها دور كبير في دعم الموانئ البحرية، حيث تجمع فيه البضائع إلى حين وصول السفن، كما تنفذ فيه عمليات الفرز والتجزئة والتجميع والتعبئة والتغليف ووضع العلامات التجارية على المنتجات¹.

ثالثاً: مكونات الميناء

تتكون الأملاك العمومية المينائية من عدة عناصر رئيسية تشمل: البنى الأساسية والبنى الفوقية وملحقات مثقلة بالارتفاعات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ، وقد حدد المشرع الجزائري هذه المكونات في نص المادة 894 من ق.ب.ج على النحو الآتي:

1-البنى الأساسية المينائية

وتشمل الهياكل والمنشآت الضرورية لتمكين السفن من الرسو والابحار بأمان، وتتكون من²:

- الممرات المائية وأجهزة التشوير وإرشاد السفن والتي تضم: المنارات والعوامات والمعالم البحرية وأية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان تحرك السفن وأمن الملاحة داخل وحول الميناء.
- مباني حماية الميناء المتمثلة في: الأرصفة، سدود الحجز وكاسرات الأمواج، ومساحات الماء المغطاة (الأحواض وبركات الموانئ)، حيث يتم بناؤها بشكل مواز للشاطئ أو لكاسر الأمواج داخل الميناء، وتستخدم لرسو السفن على طول الرصيف لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ.³

- الأرصفة والمرافئ، بما فيها الأرصفة العائمة وحواجز الحماية.
 - الأجهزة اللازمة لبناء السفن وتصليحها (الأحواض الجافة، أحواض سحب السفن بالحبال).
- 2-البنى الفوقية للميناء: وقد وردت تفاصيلها في نص المادة 896 من ق.ب.ج وتشمل:

¹ - زكية جديني، مرجع سابق، ص 35.

² - المادة 895 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

³ - الطيب بن لمقدم، "قراءة في النظام القانوني للموانئ"، (ق 15/02)، مجلة الفقه والقانون الدولية، ع الأول، نوفمبر 2012، ص 13.

2-1- المنشآت والتجهيزات سواء الثابتة أو المتحركة والأدوات اللازمة المستخدمة في:

- رسو السفن والاتصالات اللاسلكية البحرية.
- إركاب وإنزال الركاب.
- شحن وتفريغ السفن.
- استلام البضائع وتحويلها وتخزينها ووزنها وتسليمها.
- تموين السفن بالمياه العذبة والطاقة الكهربائية.
- إزالة الصابورة وغاز السفن.
- تصليح السفن ومكافحة الحرائق والتلوث.
- أنشطة الصيد البحري والنزهة.

2-2- **المرافق والخدمات:** وتشمل الساحات الأرضية والمغطاة المخصصة لعبور البضائع وإيداعها وتخزينها، المحطات البحرية والسكك الحديدية وكذا الطرقات وممرات الدخول المدرجة في حدود الموانئ وأسواق الأسماك، بالإضافة إلى شبكات المياه العذبة والطاقة الكهربائية وكذا شبكات صرف وجمع مياه الصرف الصحي ومياه الأمطار¹.

2-3- ملحقات الأملاك العمومية المينائية: وتتضمن هذه الملحقات:

- منطقة رسو السفن المنتظرة، والتي تشمل مساحة ماء مغطاة طبيعية أو اصطناعية يطلق عليها بـ "الرحب" مع أعماق بحرية مطابقة لمقاييس أمن الملاحة.
- المناطق المحاذية للميناء، والضرورية للاستغلال اليومي وكذا مناطق التوسعة المستقبلية المخصصة لتطوير الميناء².

¹ - المادة 896 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق

² - المادة 897 من مصدر نفسه.

الفرع الثاني

تصنيفات الموانئ البحرية

يعتبر الميناء البحري وحدة اقتصادية استراتيجية تسهم في دعم التجارة والملاحة الدولية، بحيث يحتاج تحقيق هذا الهدف مراعاة جملة من الاعتبارات الاقتصادية، السياسية والمادية التي يعمل في ظلها، وعليه يمكن تصنيف الموانئ البحرية إلى أربعة أجيال رئيسية وهي:

أولاً - موانئ الجيل الأول

وتشمل الموانئ التقليدية التي تقتصر وظيفتها الأساسية على كونها مراكز للنقل فقط، مع الإشارة أن هذا الجيل من الموانئ يمثل أغلب الموانئ على المستوى العالمي، وتتحصر نشاطاتها على بعض الخدمات الملاحية مثل الإرشاد البحري ووضع العلامات الملاحية كما تركز الاستثمارات فيها غالباً على البنية الأساسية للأرصنة دون مراعاة واهتمام لمتطلبات السفن أو حركة البضائع بعد الانتهاء من عملية تداولها.

ومما لا شك فيه أن وضع هذا النوع من الموانئ يعاني من عزلة وظيفية وتنظيمية يمكن التعبير عن ملامحها بمركز احتكاري لا يكثر لاحتياجات المستخدمين، وبالتالي ينفرد باتخاذ القرارات التي تهم ذوي المصالح الرئيسية في الميناء، كما تقتصر هذه الموانئ إلى علاقات تكاملية تربطه مع السلطات والإدارات المحلية¹.

غالباً ما نجد هذا الجيل من الموانئ في الدول النامية، حيث تتميز بعدة خصائص سلبية منها:

- الاعتماد على معدات وآلات بدائية، مع التركيز على اليد العاملة.
- بطء عمليات المناولة المينائية، مما يؤدي إلى انخفاض كبير في الإنتاجية.
- استخدام أنظمة معلومات محلية محدودة، غير قابلة للتكامل خارج الميناء.
- هياكل تنظيمية بسيطة مع الإشارة أن تدفق المعلومات محدود أو منعدم.
- تدني القيمة المضافة التي يحققها الميناء بشكل عام.

¹- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، ص ص 30-31.

ثانياً: موانئ الجيل الثاني

تعرف هذه الموانئ بالموانئ الصناعية، وقد ظهرت في ستينات القرن الماضي تزامناً مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الأولية والمصنعة، وتمتاز هذه الموانئ بتبنيها لسياسات واستراتيجيات توسعية تعتمد على تطوير لدور الميناء وتعزيز قدراته الإدارية، على اعتبار هذه الموانئ صناعية وتجارية اتسع نطاق نشاطها ليشمل الخدمات التجارية والخدمات التكميلية مثل التعبئة والتصنيع وذلك من خلال إقامة المصانع داخل حيز الميناء مما يساهم في نموها وتطورها، كما تعمل هذه الموانئ على خلاف الموانئ التقليدية على توثيق علاقاتها الخدماتية مع المستفيدين وشركات النقل وأصحاب المصانع والإدارة المحلية التابعة لها ورسم خطوط التكامل مع الأنشطة والخدمات داخل الميناء للعمل على مزيد من الترابط في عمليات صنع واتخاذ القرار الذي من شأنه زيادة الفاعلية للوصول إلى إرضاء جميع الأطراف المتعاملة داخل الميناء، فضلاً على زيادة الإنتاجية¹.

ومن أبرز ما يميز هذا النوع من الموانئ أنها:

- تعمل كمراكز للنقل والتجارة والصناعة بالإضافة إلى الأنشطة التقليدية (كالشحن، التفريغ والتخزين).
- تقديم خدمات صناعية وتجارية تشمل التصنيع التحويلي للبضائع، إلى جانب الخدمات المقدمة للسفن.
- اعتماد كبير على رأس المال والتقنيات الحديثة، وبالمقابل انخفاض الاعتماد على كثافة اليد العاملة.
- تحقيق قيمة مضافة مرتفعة مقارنة بتلك المحققة في موانئ الجيل الأول².

¹ - أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص ص 31-32.

² - أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 250.

ثالثاً: موانئ الجيل الثالث

ويطلق عليها بالموانئ اللوجستية ظهرت في ثمانينات القرن الماضي نتيجة للانتشار الواسع للتحوية وتطور النقل متعدد الوسائط، واستجابة لمتطلبات التجارة العالمية المتزايدة وتركز هذه الموانئ على ترويج أنشطة التجارة والنقل من خلال تحقيق قيمة مضافة تساهم في زيادة الإيرادات، ونتيجة لهذه الجهود تحولت الموانئ إلى مراكز نقل متكاملة وقواعد لوجستية رئيسية تخدم التجارة الدولية، كما يمكن القول بأنّ الأنشطة والخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل من جيل إلى آخر وذلك من خلال إدخال متغيرات تنظيمية تسمح بإدماج الأنشطة التجارية داخل الميناء بالإضافة إلى توثيق العلاقة بين الإدارة المحلية وكافة الجهات المتعاملة، بحيث يمكن اعتبار موانئ الجيل الثالث ذات طابع وثيق من العلاقات بينها وبين جميع الجهات العاملة والمتعاملة معه كما تم وصفه بـ "مجتمع الميناء"¹.

ومن أبرز الخصائص التي يتميز بها نذكر منها:

- تعمل كمراكز نقل متكاملة وقاعدة لوجستية استراتيجية للتجارة الدولية.
- يتم تنفيذ العمليات التقليدية (الشحن، التفريغ، التخزين) باستخدام معدات حديثة ونظم متطورة للأرصنة مما يرفع الكفاءة والإنتاجية.
- أصبحت الموانئ البحرية تلعب دوراً محورياً في توزيع البضائع والمعلومات إلى جانب الأنشطة اللوجستية، مما يجعلها مصدراً رئيسياً للإيرادات ليس فقط في الدول الصناعية الكبرى بل وحتى في بعض دول العالم الثالث.
- تحول الميناء إلى حلقة أساسية من حلقات النقل متعدد الوسائط وليس بداية ونهاية البضائع.
- أصبحت كذلك الخدمات المينائية المقدمة أكثر تخصصاً وتنوعاً وتكاملاً.
- تعتمد على تقنيات آلية متقدمة في العمليات الجمركية والرقابية.

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 32-33.

- السرعة الفائقة والمرونة وانخفاض التكلفة، بالإضافة إلى التخصص في معالجة أنواع معينة من المنتجات والمعلومات¹.

رابعاً: موانئ الجيل الرابع

أدى التطور الحديث في قطاع الموانئ إلى ظهور موانئ الجيل الرابع أو ما يعرف بالموانئ المتشابكة والتي تتميز بالاعتماد المكثف على التكنولوجيا الحديثة، وقد بدأ ظهور هذا النمط من الموانئ في مطلع القرن الحادي والعشرين، حيث يقوم هذا الجيل من الموانئ على فكرة المشاريع المشتركة ويقصد بها إنشاء مؤسسة مملوكة لطرفين أو أكثر ومستقلة إدارياً عن مالكيها، ويحقق هذا الأسلوب منافع متبادلة لجميع الأطراف المعنية، ذلك أنه قد يكون أداة لنقل التكنولوجيا وتبادل الخبرات لأحد الشركاء بينما يستفيد الشريك الآخر من فرصة دخول أسواق جديدة، كما تسهم هذه الشراكات في تقاسم المخاطر الاستثمارية خاصة في المشروعات الكبرى ذات الطابع الاستراتيجي².

¹ - نعيمة بن عبد الرحمن، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية - دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 03، 2013/2014، ص 90.

² - ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص 92.

المطلب الثاني

مفهوم تنافسية الموانئ البحرية

يرتبط مصطلح المنافسة ارتباطا وثيقا بالممارسات والنشاطات التجارية، حيث تعد الساحة التجارية المجال الحيوي الذي تنشط فيه المنافسة، وقد أصبح من المسلم به في أغلب التشريعات المقارنة الحديثة أن قانون المنافسة يجسد بوضوح التحولات التي يشهدها أي نظام اقتصادي، لذلك يمكن القول أنه أصبح أداة فعالة في تنظيم وتطوير الاقتصاد عموما وعنصرا أساسيا لا يمكن الاستغناء عنه¹ لتحقيق التوازن والنمو في السوق.

ما يتوجب العمل على حماية هذه الممارسات التنافسية من أي سلوكيات غير نزيهة أو محظورة والتي من شأنها عرقلة حرية المنافسة والاخلال بتوازن السوق، وذلك من خلال فرض عقوبات صارمة على المخالفين، ولتمكين الموانئ من تحقيق ميزتها التنافسية حقيقية يتطلب الأمر دعما فعالا للحكومات وسلطات الموانئ بحيث تعتمد التنافسية بالدرجة الأولى داخل الموانئ على خلق عوامل مؤثرة للنهوض بالتجارة الدولية، وتعتبر هذه العوامل داعمة للعوامل النسبية التي يمتلكها الميناء على غرار موقعه الجغرافي أو قربه من منافذ التجارة الحيوية.

وعليه نخصص هذا المطلب لدراسة تعريف التنافسية وعناصر تحقيقها في الموانئ البحرية (الفرع الأول) والمقومات التنافسية للموانئ البحرية (الفرع الثاني).

¹ - محمد تيروسي، الضوابط القانونية للحرية التنافسية في الجزائر، دار هومة للطباعة والنشر، الطبعة الثانية، الجزائر،

الفرع الأول

تعريف التنافسية وعناصر تحقيقها في الموانئ البحرية

إن التطرق إلى تعريف التنافسية يعد ثورة حقيقية لفهم دور الموانئ، حيث كانت المنافسة بين الموانئ خلال القرنين الماضيين تركز بشكل أساسي على تحقيق ميزة نسبية في مجال تحسين البنية الأساسية وخفض رسوم الموانئ، غير أن التحولات العميقة التي طرأت على الاقتصاد العالمي من عولمة الإنتاج والاستهلاك إلى ظهور تقسيم دولي جديد يعمل على تجزئة العملية الإنتاجية مما أدى إلى إعادة تعريف دور الميناء ليصبح جزءاً لا يتجزأ من شبكة النقل الدولي وعنصراً رئيسياً في السلسلة اللوجستية، حيث أصبح من الضروري أن تعمل الموانئ في مناخ تنافسي جديد بما يتناسب مع متغيرات الاقتصاد العالمي، ولم يعد التنافس بين الموانئ البحرية قائماً فقط على خفض التكاليف بل تطور ليشمل تقديم قيمة مضافة للسلع المتداولة وتحسين بيئة الأعمال والاستجابة لمتطلبات عملاء الميناء، بالإضافة إلى وضع خطط واستراتيجيات فعالة تهدف إلى تقديم خدمات عالية الجودة تميز الميناء عن غيره في السوق العالمية.

وعليه نخصص هذا الفرع لدراسة تعريف التنافسية (أولاً) وعناصر تحقيقها على مستوى الموانئ البحرية (ثانياً).

أولاً: تعريف التنافسية

نتناول التعريف اللغوي، ثم نتطرق إلى التعريف الاصطلاحي للتنافسية.

1: التعريف اللغوي

يرجع أصل مصطلح المنافسة إلى الفعل تنافس، الذي يعني المسابقة والمغالبة في طلب الشيء النفيس، ويقصد به السعي إلى التميز والعلو في مجال ما، وقد جاء في لسان العرب لابن منظور أن: "التنافس أن يتسابق القوم في طلب العلو والرفعة، ويقال نافس فلان فلاناً في الأمر إذا بغى أن يغلبه فيه"¹.

¹ - ابن منظور، لسان العرب، دار صادر، الجزء 6، بيروت، ص 4491.

وأصل اصطلاح concurrence مشتق من الأصل اللاتيني Cum-Luder والتي تعني jouer ensemble بمعنى يلعب في جماعة، وعلى هذا الأساس كان مفهوم المنافسة في بداية شيوعه يعني حالة خصوصية، وتنافس وصراع ونزاع وحالة عدااء مستمر¹.

ويعرف التنافس لغة بأنه نزعة فطرية تدعو إلى بذل الجهد في سبيل التشبه بالعظماء واللاحق بهم، فيقال تنافس القوم في كذا أي تسابقوا فيه دون أن يلحق بعضهم الضرر بالآخر، أي بمعنى مغاير الكفاح بين الأقران والنظراء (مثل: بين التجار) من أجل الحصول على المنافع، كما ورد مصطلح المنافسة في القرآن الكريم لقوله عز وجل: " وفي ذلك فليتنافس المتنافسون"².

2: التعريف الاصطلاحي

تشير المنافسة في مدلولها الاصطلاحي إلى وضعية المزاومة التي تكون بين المؤسسات بهدف تحقيق الربح، حيث تعددت التعاريف الاصطلاحية التي تناولت مصطلح المنافسة، ومن بين هذه التعاريف نتناول التعريف التشريعي ثم نتطرق إلى التعريف الفقهي فالتعريف الاقتصادي.

2-1: التعريف التشريعي: تناول المشرع الجزائري أول مرة موضوع المنافسة في القانون رقم 12/89 المتعلق بالأسعار وبالرغم من أنه لم يعرف المنافسة بشكل صريح إلا أنه نظم جميع المخالفات المتعلقة بقوانين المنافسة المتعاقبة، وبالرجوع إلى دستور 1996 نجده قد نص على المنافسة الحرة وذلك بموجب نص المادة 37 منه حيث جاء فيها أن: " حرية التجارة والصناعة مضمونة وتمارس في إطار القانون".

باستقراء النص الدستوري أعلاه يتضح أن المشرع منح حرية المنافسة للأشخاص مع مراعاة قوانين التجارة والضبط الاقتصادي.

2-2: التعريف الفقهي: اتجه العديد من الفقهاء والباحثين إلى محاولة تحديد مضمون مصطلح المنافسة، حيث قدم كل منهم تعريفا يعكس رؤيته لهذا المصطلح، فمنهم من عرفها على أنها:

¹ - أحمد محرز، الحق في المنافسة المشروعة، دار الكتب القانونية، مصر، 2004، ص ص 07، 09.

² - سورة المصطفين، الآية 26.

" الآلية التي تكمن في سوق محددة من تشكل الأسعار بواسطة عمليتي العرض والطلب¹، وهناك من عرفها على أنها: " تعدد المتسوقين وتنافسهم لكسب الزبون على أساليب مختلفة كالأسعار، الجودة، الوقت، أسلوب التوزيع والخدمة بعد البيع وغيرها من الأساليب"².

ويمكن تعريف المنافسة أيضًا بأنها: مجموعة من القواعد القانونية التي تضعها السلطة العامة، بهدف تنظيم النشاط الاقتصادي بين المتعاملين بما يضمن توازن السوق وشفافية ونزاهة المعاملات³.

كما عرفت أيضا بأنها: مجموعة من القواعد التي تنظم العلاقة بين الأعوان الاقتصاديين الناشطين في نفس السوق بهدف كسب الزبائن⁴.

2-3: التعريف الاقتصادي

يمكن تعريف المنافسة اقتصاديا على أنها ذلك الصراع القائم بين عدة مؤسسات اقتصادية تمتلك القدرة في التحكم في الأسعار في السوق، حيث يسعى كل منها على سبل الوصول إلى أوسع شريحة من العملاء، والاستحواذ على زبائن المؤسسات المنافسة، كما تعني كذلك تعدد المتسوقين وتنافسهم من أجل كسب رضا وثقة الزبون بالاعتماد على أساليب مختلفة كالأسعار، الجودة والمواصفات، فالمؤسسات تنتظر إلى هذا النوع من المنافسة بعين الحذر باعتباره تهديدًا محتملاً لحصتها السوقية، مما قد يؤدي إلى الانخفاض في الأرباح أو حتى فقدان مكانتها في

¹ - عبير مزغيش، الآليات القانونية لحماية المنافسة الحرة من الممارسات المقيدة للمنافسة التجميعات الاقتصادية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2016/2015، ص 26.

² - محمد الشريف كتو، قانون المنافسة والممارسات التجارية وفقا للأمر 03/03 والقانون 04/02، منشورات بغدادية، الجزائر، 2011، ص 09.

³ - حياة بن عيسى، "التنظيم القانوني للمنافسة الحرة وتحرير الأعمال المنافسة لها في التشريع الجزائري"، في: الحماية القانونية للمنافسة وحرية الأسعار، رئاسة وإشراف وتنسيق الدكتور خالد بوزيدي، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2023، ص 31.

⁴ - أرزقي الزويبر، حماية المستهلك في ظل المنافسة الحرة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2011.

السوق، الأمر الذي يدفعها إلى توخي الحذر وتطوير استراتيجيات فعالة لضمان لقاءها وتفوقها¹.

تشير حرية المنافسة إلى النشاط الاقتصادي داخل سوق يضم عددًا من الفاعلين يمارسون نفس النشاط ، حيث تتم هذه الممارسة دون فرض قيود تعسفية ما يضمن انسيابية العمل الاقتصادي، في حين أن مفهوم المنافسة في حد ذاته تعني تعدد المتدخلين في النشاط الاقتصادي وفق قيود وضوابط ومعايير قانونية محددة، وبصيغة أخرى تعني حرية المنافسة تعني أن لكل شخص الحرية المطلقة في القيام بأي نشاط اقتصادي شريطة الالتزام بالضوابط التي تحددها النصوص المتعلقة بالتجارة ومختلف قوانين الضبط الاقتصادي²، بما يضمن حماية النظام الاقتصادي وتحقيق توازن السوق.

ثانيا: عناصر تحقيق التنافسية في الموانئ البحرية

لقد أصبحت الموانئ اليوم حلقة في سلسلة متكاملة للنقل والتوزيع ولم تعد مجرد نقطة اللقاء بين وسائل النقل البرية والبحرية، ومع تنوع الخدمات وتشابها وتعدد جهات تنفيذها، باتت الموانئ تعمل في سوق تنافسية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة اعتمادا على القدرة التنافسية لأي منها مع العلم أنه توجد عدة عوامل تؤثر على القدرة التنافسية للموانئ بحيث يتمكن الميناء من تعزيز وتطوير مركزه التنافسي في السوق سواء في مواجهة موانئ أخرى أو بالنسبة لجذب رضا وثقة مستخدمي وعملاء الميناء.

حيث يقوم الشاحنون باختيار المسار الذي تسلكه بضائعهم أي الميناء القريب من هذه الطرق بناء على عدة اعتبارات أهمها: انخفاض التكلفة المالية، قصر مدة الشحن، وأقل قدر من المخاطر، وعلى هذا الأساس هناك مجموعة من العناصر التي ينبغي توافرها بالميناء لتحقيق ميزة تنافسية ومن أبرزها:

¹- رقية بوحيزر، استراتيجية البنوك الإسلامية في مواجهة تحديات المنافسة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص علوم التسيير، جامعة الاخوة منوري قسنطينة، الجزائر، 2012، ص 12.

²- محمد تيروسي، قواعد المنافسة والنظام العام الاقتصادي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون، كلية العلوم القانونية والإدارية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010/2011، ص 67.

1-الموقع الجغرافي

يعد الموقع الجغرافي عاملاً أساسياً لاكتساب الميناء تميزاً تنافسياً مقارنة بالموانئ المجاورة له، ويتجلى ذلك خلال:

- قرب الميناء من المسارات التجارية البحرية الرئيسية.
- قربهِ من مراكز الإنتاج والشركات والطرق الرئيسية مما يقلل من الوقت والمسافة عند نقل البضائع.
- ارتباط الميناء بجميع وسائل النقل المختلفة، سواء البرية، السكك الحديدية، الجوية أو النهرية.
- قدرة الميناء على استقبال السفن الضخمة ذات الغاطس العميق¹.

وتعتبر أفضل الموانئ من الناحية الطبيعية تلك التي تقع على محور الطرق الملاحية البحرية الكبرى مثل موانئ سنغافورة، مالطة، كولمبو، كما يلعب الموقع القريب من مراكز الإنتاج والاستخراج دوراً أساسياً كموانئ التصدير في الشرق الأوسط، البرازيل وأستراليا، في حين تبرز أهمية الموقع القريب من مواقع الاستهلاك الكبرى في ميناء روتردام، طوكيو ونيويورك، وقد ساهم الموقع الجغرافي بشكل كبير في بروز موانئ محورية جديدة على غرار ميناء صلالة وعدن، فميناء صلالة الواقع عند طرف الخليج العربي بالقرب من أهم الخطوط الملاحية الرئيسية، جذب عدة شركات عالمية بالاستثمار فيه واستطاعت هيئة الميناء من الحصول على حق امتياز لمدة 30 سنة، أما بالنسبة لميناء عدن فهو ميناء محوري بطبيعته يستخدم لإعادة الشحن بين مختلف الخطوط الملاحية²، ما يعزز من أهميته الاستراتيجية في مجال النقل البحري العالمي.

غير أن امتياز الموقع جغرافياً ليس كافياً لوحده لتحقيق التنافسية بل لا بد أن يدعم هذا الامتياز بإدارة متقدمة وفعالة تعمل على استغلال إمكانيات هذا الموقع مكانياً وزمانياً، فالقيمة الحقيقية

¹ - نعيمة بن عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 183.

² - محمود توفيق وآخرون، شبكة المواصلات في الوطن العربي، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، منسق المشروع: د. محمد صبحي عبد الحكيم، القاهرة، مصر، 2002، ص ص 167-168.

للموقع تتحدد تبعاً للدور الذي يؤديه الميناء البحري، فعلى سبيل المثال إذا كان الميناء يلعب دوراً محورياً ينحصر أساساً في كونه مركزاً للشحن العابر Transhipment port حيث تدخله سفن الحاويات العملاقة العاملة على خط الملاحة الرئيسي Main Line Haul فقط، فإن أهميته الجغرافية تعتمد بالدرجة الأولى على مدى قربها من هذه الخطوط بحيث يسبب أقل انحراف للسفينة عن خط سيرها بالنسبة للمسافة المقطوعة والوقت المستغرق لدخول الميناء وتفريغ الحاويات وإعادة تحميلها ففي هذه الحالة تعد تكلفة دخول الميناء هي العامل الحاسم في تحديد موقعه التنافسي¹.

أما إذا كان الميناء مخصص لخدمة تجارة منطقة الظهير عن طريق دخول السفن الأم مباشرة لنقل البضائع من وإلى تلك المنطقة فإن أهمية الموقع تتوقف على مدى قربها إقتصادياً من مراكز التصنيع والتوزيع الكبرى مقارنة بالموانئ المنافسة الأخرى، فكلما انخفضت تكاليف وزمن النقل زادت قدرة الميناء على المنافسة، ومن شروط تميز الموقع أن يكون مستعداً تقنياً لاستقبال السفن الكبرى من حيث عمق المياه وتجهيزات الأرصفة والمساعدات الملاحية، كما يمكن أن تدخلها السفن في جميع الظروف الجوية والبحرية نهاراً أو ليلاً بسهولة و سرعة دون حوادث أو تأخير وفي كل الأحوال فإن الموقع الجغرافي يجب أن تصاحبه مجموعة متكاملة من الخدمات ذات عالية الكفاءة وتشمل شبكة طرق حديثة وسريعة تمتد إلى مختلف أنحاء منطقة الظهير سواء لخدمة الشاحنات أو القطارات الحديثة... إلخ فكلما تميزت هذه الشبكات بالأمان والسرعة ودقة التوقيت وتوفر المعلومات كلما اكتسب الموقع تميزاً عن غيره في السوق التنافسية.

2- تسعير خدمات الميناء

يعد السعر من العوامل الأساسية التي يهتم بها عملاء الميناء، خاصة في الحالات التي يكون فيها الفرق في جودة الخدمات المقدمة في الموانئ المجاورة ضئيلاً، بحيث يؤدي تغيير بسيط في السعر إلى تغيير الشاحنين وملاك السفن للموانئ المتعامل معها، وبشكل عام تعتمد الموانئ البحرية في تحديد أسعار الخدمات المقدمة على أحد الأساليب الآتية:

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 291.

- استخدام هيكل حسابات التكاليف الاجمالية في الميناء، حيث أن من بين أهداف الميناء هو تغطية التكاليف بالإيرادات، غير أن تطبيق هذه السياسة على أرض الواقع صعبة نوعا ما وذلك بالنظر إلى القدرات المالية أو التشغيلية للجهات المستفيدة من الخدمات، الأمر الذي قد يخل بمبدأ التوازن التعاقدى بين مقدم الخدمة ومتلقيها.

- يمكن لإدارة الميناء أن تستخدم مؤشرات الأداء العام للميناء كمرجعية لتحديد أسعار الخدمات المقدمة، ومن أبرز هذه المؤشرات: متوسط فترة مكوث السفينة بالميناء، معدلات الانتظار، نسبة أشغال الأرصفة ومدى استخدام التجهيزات والتسهيلات المينائية، وفي حال أظهرت المؤشرات عدم بلوغ الطاقة التشغيلية للميناء الحد الأمثل، يجوز لإدارة الميناء اتخاذ قرار بتخفيض أسعار خدماتها لتحفيز الطلب، أما إذا تبين أن الطلب يفوق القدرة الاستيعابية المتاحة فيمكن للإدارة مراجعة سياسة التسعير بما يحقق التوازن الاقتصادي ويضمن استدامة تقديم الخدمة.

- يوفر مدلول القيمة المضافة للميناء ميزة تنافسية، وذلك من خلال استثمار الأرباح الإضافية في توسيع نشاطاته وتحسين خدماته، كما يمكن للميناء دراسة ردود فعل المتعاملين به عن طريق التغييرات التي يحدثها في الرسوم المفروضة عليهم، وباستخدام مفهوم المرونة التسعيرية يستطيع الميناء تبني السياسة المناسبة لوضعيته¹.

3- التميز في التسهيلات والخدمات

تعتمد القدرة التنافسية للميناء إلى حد كبير على كفاءته التشغيلية وإمكانية الفنية وحدثاته معداته وارتفاع معدل تداول الحاويات فيه، وعموما تعظيم إنتاجية خدماته لتصل لمستوى المعدلات العالمية، بالإضافة إلى استمرارية العمل فيه على مدار الساعة طوال أيام السنة دون توقف كل هذه العوامل تساهم في زيادة تدفق كميات كبيرة من البضائع، نتيجة لهذه المتغيرات يمكن للسلطات المينائية زيادة أو تخفيض رسوم الميناء بنسب كبيرة دون التأثير على حجم الطلب، إلا أن هذا الوضع يتغير في حال وجود منافسة قوية مع موانئ بحرية أخرى تقدم تسهيلات وخدمات، ففي هذه الحالة قد يؤدي أي تغير طفيف في تعريفات الميناء إلى التغير

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 314-315.

في حركة مرور السفن¹، وعلى هذا الأساس يجب مراعاة بعض الاعتبارات عند تحديد أسعار خدمات الموانئ بـ:

- توفير أرصفة ومحطات مجهزة لاستقبال أنواع معينة من البضائع بشكل متخصص.
- استخدام معدات حديثة لمناولة ونقل وتخزين البضائع بكفاءة عالية.
- تقديم خدمات تموين السفن وامتدادها بالمياه والوقود.
- توفير خدمات الصيانة والإصلاح للسفن².
- توفير الأراضي الكافية والتوسعات اللازمة بما يناسب احتياجات الزيادة المستمرة في أحجام السفن وخدماتها وأحجام البضائع المارة بتكلفة منخفضة.
- توفير معلومات دقيقة حول إجراءات استقبال البضائع ومعالجتها جمركياً وكذا العمل على تقليل فترات مكوثها في الميناء إلى أدنى حد ممكن.
- تنافس كل المعوقات والاختناقات الناتجة عن الأنظمة البيروقراطية المختلفة.
- جذب مختلف أنواع البضائع سواء الصب أو المصنعة أو النصف مصنعة مع توفير الإمكانيات الكافية لتخزينها ونقلها وتداولها بكفاءة³.
- وبصفة عامة تعتمد إيرادات الموانئ البحرية على مجموع الرسوم المفروضة على السفن التجارية وكذا ومجموع الرسوم المفروضة على البضائع المتداولة عبر الميناء.

3-1- الرسوم المينائية المفروضة على السفن التجارية

تعتمد الرسوم التي تفرضها الموانئ على السفن في العادة على بعض المعايير القياسية على غرار الحجم الإجمالي المسجل بالطن، غير أن بعض الموانئ ذات مستويات الطلب المرتفعة يمكن أن تلجأ إلى اعتماد أسس تسعير أخرى تعكس بطريقة أفضل وأدق تكلفة الفرصة البديلة للسلطة المينائية، وذلك من خلال منح السفينة حق استخدام جزء من المرفق

¹ - نعيمة بن عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 109.

² - حياة رصاع، مرجع سابق، ص ص 183-184.

³ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 293-294.

المينائي (على سبيل المثال في ميناء روتردام تحدد التعريفات جزئياً اعتماداً على الطول الكلي للسفينة) ، ضف إلى ذلك أنه يمكن فرض رسوم إضافية على السفن ذات متطلبات ومواصفات خاصة مثل الغاطس العميق أو تجهيزات معينة أو بمواصفات أخرى،¹ ومن أبرز الرسوم التي تقوم الموانئ بتحصيلها من مالكي السفن البحرية نجد:

- **رسوم الميناء:** وتتمثل في المبالغ المسددة للسلطة المينائية مقابل خدمات مثل: تشغيل المنارات وصيانة وإصلاح الأرصفة وتطهير الممرات الملاحية، ويتم فرضها على أساس صافي حمولة السفينة بالطن أو المتر المكعب وفقاً للبيانات المسجلة في عدادات السفينة، كما يمكن تحديدها كمبلغ ثابت يدفع سنوياً أو شهرياً على أساس، وذلك حسب معدل تكرار زيارات السفينة للميناء.

- **رسوم الرصيف:** وتمثل الرسوم التي تدفع مقابل الاستفادة من استخدام الأرصفة والتسهيلات المتاحة عليها، حيث يتم فرضها على أساس الفترة الزمنية لمكوث السفينة على رصيف معين داخل الإقليم المينائي ضف إلى ذلك المساحة التي تشغلها السفينة على هذا الرصيف، كما تم تحديد تلك الرسوم أيضاً وفقاً لحمولة السفينة المسجلة سواء الكلية أو الصافية².

كما تحدد الرسوم لمختلف الخدمات المقدمة للسفن بشكل يجعل الإيرادات كافية لتغطية التكاليف، وفي حال ما تم تأمين هذه الخدمات من قبل شركات خاصة والتي تقوم بتحديد الرسوم تبقى للسلطة المينائية حق الرقابة على الأسعار مع ضمان عدم الاختلال بالتوازن، وبشكل عام تبقى الرسوم السابق ذكرها رسوم إجبارية تتحملها كافة السفن التي تستخدم مرافق الميناء مع ضرورة مراعاة بعض الإعفاءات الخاصة أو الحالات الاستثنائية وعليه:

قد تختلف أسعار ونسب هذه الرسوم من ميناء لآخر تبعاً لعدة عوامل، ومن أبرزها الموقع الجغرافي الذي يحتله الميناء ومدى أهميته التجارية والاستراتيجية، كما يمكن أن تمنح بعض

¹ - محمود عبد الحي وأميمة عبد العزيز، الخصخصة وتنظيم الموانئ البحرية، ترجمة لجزء من الفصل الرابع من: Infrastrucure: Antonio Estache Gines de Rus : « Privatization and Regulation of Transport Guidelines for Policymakers and Regulaors », the World Bank, Washington, 2000
المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، ص 191.

² - نعيمة بن عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 109.

الامتيازات أو الإعفاءات الخاصة للسفن التي تقوم برحلات بحرية قصيرة المسافة مثل: السفن التابعة للدول المجاورة أو الصديقة أو استنادًا إلى اتفاقيات ثنائية مبرمة بين بعض الدول.

ضف إلى ذلك قد تقوم السلطة المينائية بفرض تعريفات خاصة على السفن التي تدخل للميناء لأغراض غير تجارية مثل: إجراء الصيانة أو التزود بالوقود والمؤون أو حتى لأغراض سياحية، كما يمكن أن يتحمل ملاك السفن رسومًا إضافية على غرار رسوم إزالة النفايات والقمامة ورسوم الأحواض الجافة¹، وذلك ضمن سياسة تسعيرية مرنة تراعي فيها طبيعة الزيادة والهدف منها دون المساس بالتوازن المالي للميناء.

- رسوم الارشاد وتسدد مقابل الخدمات التي يؤديها المرشد البحري للسفينة ويتم تحديدها وفقا لعدة أسس من بينها: الحمولة الاجمالية، المسافة التي تتم فيها عملية الارشاد البحري، بالإضافة إلى رسوم القطر وهي المبالغ التي تدفع مقابل الاستفادة من خدمات قطر أو سحب السفينة باستخدام قاطرات بحرية، وتحدد قيمة هذه الرسوم استنادًا إلى الخصائص الفنية للسفينة مثل: حمها ووزنها، بالإضافة إلى قوة القاطرة المستخدمة في تنفيذ عملية القطر البحري داخل الميناء أو أثناء الدخول والخروج منه².

3-2- الرسوم المينائية المفروضة على البضائع

تفرض معظم الهيئات المسؤولة على ادارة الموانئ البحرية حول العالم أنواعا متعددة من الرسوم على البضائع المتداولة داخل تلك الموانئ، وغالبا ما يتحمل هذه الرسوم المستوردون أو المصدرون أو الوكلاء عنهم، فعادة ما تميز السلطات المينائية بين هذه البضائع، حيث تعتمد بعض الدول أنظمة تصنيف دقيقة ومعقدة كما هو الحال في بعض الموانئ الأوروبية التي تطبق قوائم قد تصل إلى أكثر من 56 فئة مختلفة من الرسوم حسب نوع البضائع، ويستند هذا النظام إلى فكرة تحقيق أكبر عائد ممكن، عن طريق فرض رسوم تتماشى مع ما يمكن أن تتحمله السوق، بحيث تربط الرسوم في الغلب بقيمة البضائع المتداولة، إلا أن هناك توها ملحوظا في بعض الدول الأوروبية نحو تخفيض الرسوم المفروضة على البضائع لجذب مزيد

¹ - نعيمة بن عبد الرحمن، مرجع سابق، ص ص 110-111.

² - مرجع نفسه، ص 110.

من الشاحنين مقابل زيادة الرسوم على السفن، من أجل موازنة الإيرادات العامة للسلطات المينائية¹.

إضافة إلى ذلك يتحمل المصدر أو المستورد تكاليف العمالة الخاصة بالشحن والتفريغ التي تباشر مهامها على أرصفة الموانئ البحرية باستثناء حالة تشغيل هؤلاء العمال لوقت إضافي من أجل تسهيل وتسريع العمليات وضمان مغادرة السفينة في الوقت المحدد وفقا لجدول إبحارها، أما بالنسبة لقيمة تأجير الرافعات والأوناش فيتحملها المصدر أو المستورد أو مالك السفينة أو متعهد الشحن والتفريغ وذلك حسب شروط التعاقد المبرمة بين تلك الأطراف المعنية، وينطبق الأمر ذاته الرسوم الخاصة باستخدام المخازن والمستودعات وأعمال المعاينة².

كما تجدر الإشارة إلى أن عمليات المناولة قد تنفذ في موانئ بعض الدول من طرف السلطة المينائية نفسها، بينما في موانئ أخرى تقوم بها شركات خاصة، أما في كثير من الموانئ حول العالم تشترك كل من السلطة المينائية وبعض الشركات الخاصة في تنفيذ عمليات مناولة البضائع ومهما اختلفت الجهة المشرفة على تلك الأنشطة فإن الغاية تبقى واحدة وهي تحقيق الربح وزيادة الكفاءة التشغيلية³.

4- وجود شبكة اتصالات حديثة

أصبح من غير المعقول في الوقت الحاضر وجود خدمات في الموانئ دون توفر شبكات اتصال دولية متطورة على غرار فاكس، هاتف، أجهزة الحاسوب، حيث تفرض المنافسة حاليا والتوسع في استخدام الحاويات إلى ضرورة تبادل المعلومات الكترونيا، مما يقضي ربط الميناء بشبكة المعلومات الدولية لضمان الانسيابية والسرعة ف التعاملات التجارية، كما تلعب إدارة الجمارك دورا هاما في تسهيل تدفق البضائع من وإلى الميناء، الأمر الذي جعل المنظمة العالمية للجمارك توصي باعتماد معايير تبادل البيانات الالكترونية الخاصة بالإدارة، التجارة والنقل وقد وضعت مبادئ الأمم المتحدة تحت مسمى "EDFACT" والتي تتيح نقل البيانات

¹ - محمود عبد الحي وأميمة عبد العزيز، مرجع سابق، ص 193.

² - مرجع نفسه، ص 194.

³ - نعيمة بن عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 111.

من نظام لآخر بطريقة تمكن النظام الآخر من استيعاب وفهم وتحليل البيانات الواردة مما يساهم في تعزيز التكامل والسرعة في الإجراءات الجمركية والمينائية¹.

5- مستويات تنافسية الموانئ: يوجد عدة مستويات لتنافسية الموانئ وهي:

5-1: التنافسية بين مشغلي الميناء الواحد: تتحدد القدرة التنافسية لمشغلي الميناء الواحد من خلال الاعتماد على مجموعة من العوامل الأساسية من أبرزها: توفير اليد العاملة المؤهلة وذات الكفاءة العالية، توفر رأس المال اللازم لدعم الأنشطة التشغيلية والاستثمارية، استخدام التكنولوجيا المناسبة والفعالة في عمليات التشغيل والإنتاج، مدى توفر الخبرات الإدارية القادرة على تسيير العمليات بكفاءة عالية، وجود صناعات مساندة تدعم أنشطة الميناء وتعزز من قدرته التنافسية، الدور الذي تلعبه الدولة في تطوير الميناء ودعمه، مدى مرونة السلطات المينائية في التسيير والتعامل مع المتغيرات والمستثمرين².

تجتمع كل هذه العوامل وتساهم في تعزيز موقع مشغلي الميناء في السوق كما تمنحهم ميزة تنافسية في مواجهة الموانئ البحرية الأخرى.

5-2: التنافس بين الموانئ: لا يمكن اعتبار الموانئ البحرية التي تخدم نفس منطقة الظهير منافسة مباشرة فيما بينها نظرا لبعدها الجغرافي عن نطاق الميناء إذ أن هذا النوع من التنافس يظل موجها لخدمة نفس الإقليم أو السوق، وتتمثل أبرز العوامل المحددة لهذا المستوى من التنافس في:

- الموقع الجغرافي ومدى قربه من مراكز الإنتاج والاستهلاك.
- البنية التحتية للميناء ومدى تطورها واستجابتها لمتطلبات الحركة المينائية.
- وجود صناعات مرتبطة ومساندة تساهم في دعم الأنشطة المينائية.

¹ - هشام بوريش ورجم نصيب، إدارة الموانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، دار الاصدار العلمي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2018، ص ص 115-116.

² - حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2018/2019، ص 177.

- السياسات الحكومية ومدى دعمها لقطاع الموانئ وتشجيع الاستثمار فيه.
- حجم الأنشطة الاقتصادية في منطقة الظهير وما تفرضه من احتياجات لوجستية وخدماتية متكاملة.

وبالتالي فإن تمز الميناء في هذا السياق لا يقاس فقط بموقعه، بل أيضا بقدرته على التكامل مع محيطه الاقتصادي والخدماتي.

5-3: التنافس بين هيئات الموانئ: يتطلب تحقيق هذا المستوى من التنافسية تعاون وتنسيق فعال بين إدارة الميناء (سواء كانت حكومية أو خاصة) مع المشغلين المختلفين والوحدات الإدارية بهدف تقديم خدمات عالية الكفاءة، حيث تعتمد القدرة التنافسية لهيئات الموانئ بشكل كبير على مدى فعالية القدرة التنافسية للمستويات السابق ذكرها، بالإضافة إلى عدد الخطوط الملاحية المترددة على الميناء وتكلفة عمليات المسافنة (النقل من سفينة إلى أخرى) رسوم المناولة والتخزين، ومدى استخدام أنظمة تبادل للبيانات الكترونيا فضلا عن القدرة على خلق قيمة مضافة¹.

5-3-1: التنافس المحلي بين الموانئ: ويرتكز هذا النوع من التنافس على عدة عوامل من بينها:

- مدى توافق المواصفات الفنية للميناء مع المعايير البحرية الدولية.
- ارتباط الميناء بشبكات النقل البري المختلفة والمناسبة لجذب البضائع وتسهيل نقلها من ميناء لآخر.
- قرب الموانئ البحرية من مراكز الاستهلاك والمناطق الصناعية.
- وأهم ميزة للتنافس المحلي للموانئ البحرية هو طاقتها الاستيعابية وتوفر مناطق مخصصة لعمليات الشحن والتفريغ.

¹ - حياة رصاع، مرجع سابق، ص 177.

5-3-2: التنافس الإقليمي بين الموانئ: يهدف هذا المستوى من التنافس إلى استقطاب السفن التجارية إلى الموانئ بغرض تداول البضائع بنظام إعادة الشحن أو الترانزيت ويعتمد أساسا على عدة عوامل من بينها:

- الموقع الجغرافي الاستراتيجي للميناء ومدى قربه من خطوط الملاحة البحرية الدولية.
 - توفر المعدات الحديثة واليد العاملة المؤهلة والمدربة على تفريغ وإعادة شحن السفن بمعدلات عالية تنافسية، بما يساهم في تقليص زمن الرسو وزيادة معدلات الدوران.
 - اعتماد سياسة تسعير مرنة وتنافسية تراعي متطلبات شركات الشحن الكبرى، وتستجيب لمعايير السوق مما يعزز من جاذبية الميناء.
 - وجود أنظمة معلوماتية متكاملة ومتطورة تتيح تتبع البضائع وإدارة حركة الحاويات بكفاءة.
- هذا التميز بين مستويات التنافس يساعد في تحديد نقاط القوة التي يجب أن تركز عليها الموانئ البحرية لتحسين موقعها الاقتصادي في السوق الإقليمي والدولي¹.

الفرع الثاني

المقومات التنافسية للموانئ البحرية

تتمتع الموانئ البحرية بعدد من المقومات التنافسية التي تعزز مكانتها في التجارة العالمية وتجعلها محورا لجذب الخطوط الملاحية والخدمات اللوجستية، ومن أبرز هذه المقومات الموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي يتيح سهولة الوصول إلى طرق الشحن العالمية، والبنية التحتية المتطورة التي تشمل الأرصفة العميقة والمعدات الحديثة لشحن وتفريغ الحاويات، كما تلعب الكفاءة التشغيلية دورا مهما، من خلال تقليل زمن بقاء السفن في الميناء وتسريع إجراءات التخليص الجمركي ولا يمكن اغفال أهمية الربط البري والسككي بالمناطق الداخلية مما يعزز قدرة الميناء على خدمة سلاسل الامداد بفاعلية، كما تسهم التقنيات الرقمية في رفع مستوى التنافسية، وفي هذا الخصوص تناولت العديد من النماذج تحليل المقومات التنافسية المينائية

¹ - حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، مرجع سابق، ص 178.

من أبرزها: نموذج القوى التنافسية الخمسة لمايكل بورتر (أولاً) ونموذج كويو أدولف (ثانياً) ونموذج النحراوي (ثالثاً)، ثم نتطرق إلى حسابات القدرة التنافسية للموانئ البحرية (رابعاً).

أولاً: نموذج مايكل بورتر

إن نموذج القوى التنافسية الخمسة الذي اقترحه مايكل بورتر يعد من أبرز الأدوات العالمية المستخدمة في تحليل البيئة التنافسية لأي قطاع بما في ذلك قطاع الموانئ البحرية، حيث يهدف هذا النموذج إلى تحديد العوامل المؤثرة في درجة المنافسة داخل صناعة معينة من خلال تقييم خمس قوى رئيسية تؤثر على قدرة المؤسسة أو الجهة على تحقيق مزايا تنافسية مستدامة، وقد تبنى البنك الدولي هذا النموذج في تقريره حول محددات تنافسية الموانئ البحرية، حيث اعتبر أن التفاعل بين هذه القوى الخمسة هو ما يشكل طبيعة المنافسة التي تواجهها الموانئ البحرية، وبناء عليه تقاس تنافسية الموانئ البحرية من خلال مدى تأثر وتفاعل العناصر الآتية¹:

1- تهديد دخول منافسين جدد: Threats of new entrants

تتسع دائرة المنافسة بين الشركات القائمة في نفس القطاع إلى احتمال دخول شركات أخرى منافسة، حيث يشكل هؤلاء الداخلون المحتملون تهديداً لحصص السوق التي تسيطر عليها الشركات الحالية، وتعتمد درجة هذا التهديد على مدى وجود الحواجز التي تعرقل دخول منافسين جدد إلى السوق²، ومن أبرز هذه العوائق:

- قوة العلاقة بين الشركات القائمة والعملاء: والتي يصعب على الشركات الجديدة اختراقها بسهولة.

- القيود التشريعية والتنظيمية الحكومية: قد تفرض الحكومة شروطاً صارمة أو متطلبات ترخيص معقدة تحد من دخول منافسين جدد.

¹ - حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، مرجع سابق، ص 186.

² - سامر محمد أحمد، تنافسية الموانئ البحرية السورية (التحديات وآفاق التطوير)، رسالة دكتوراه، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015، ص 38.

وفي حالة الموانئ فإن قوة التهديد تزيد إذا توافرت تسهيلات الدخول إلى سوق الموانئ وتقل عند وجود مانع من موانع الدخول إليها كضخامة رأس المال المطلوب لممارسة أعمال تشغيل الموانئ والشروط المنظمة لممارستها¹.

2 - البدائل الممكنة: potential for global substitute

لا تنحصر المنافسة فقط بين الشركات التي تقدم نفس المنتجات أو الخدمات البديلة، بل تشمل أيضًا الشركات التي توفر بدائل تؤدي نفس الغرض، حيث تشكل هذه البدائل تهديدًا دائمًا للشركات، أما بالنسبة للموانئ يكمن هذا التهديد في وجود مشغلين آخرين يقدمون خدمات بديلة خارج الميناء تلبي احتياجات العملاء، فعلى سبيل المثال: قد يؤدي ارتفاع رسوم خدمات الميناء إلى دفع الشاحنين لاختيار وسائل نقل بديلة كالنقل البري لنقل بضائعهم مما يقلل على اعتمادهم على خدمات الميناء البحري وبالتالي يضاعف في تنافسيته.

3 - القوى التفاوضية لعملاء الميناء: Bargaining power of buyers

تشير هذه القوى إلى قدرة العملاء على استغلال المناخ التنافسي بين الشركات للحصول على خدمات ومنتجات بأعلى جودة وبأقل سعر، وبالنسبة للموانئ البحرية فإن مدى تأثير العملاء يعتمد بالدرجة الأولى على حجم ونوعية تعاملاتهم مع الميناء، حيث تعد القوى التفاوضية للناقلين والشاحنين أعلى كلما كانت تعاملاتهم أكبر وأكثر أهمية ما يمنحهم قدرة أكبر على فرض شروطهم أو التفاوض على أسعار وخدمات أفضل مع السلطات ومشغلي الموانئ البحرية².

4-القوى التفاوضية لموردي الميناء: Bargaining power of suppliers

تعد ندرة عوامل الإنتاج وتخصص عدد محدود من الموردين في انتاجها مثل الروافع الجسرية العملاقة الخاصة بتداول الحاويات سببا رئيسيا لارتفاع تكلفتها، نظراً لاحتكار تصنيعها من قبل شركات معينة، وعلى هذا الأساس تتوقف القوة التفاوضية لموردي الخدمات بالموانئ

¹ - حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، مرجع سابق، ص 188.

² - مرجع نفسه، ص 188.

على مدى تميز خبراتهم وقدراتهم في تقديم الخدمة، بالإضافة إلى وتوفر التمويل الذي يضمن استمرارية أنشطتهم في الموانئ.

كما تعتمد القوة التفاوضية لموردي الخدمات على التلويح بوقف توريد الخدمة أو تقليلها وبدوره يتوقف على شروط التعاقد والامتياز الممنوحة لهم من قبل السلطات المينائية¹.

5-درجة المنافسة بين المشغلين: Rivalry among exiting competitors

تعد المنافسة بين الشركات التي تقدم نفس المنتج أو الخدمة من أكثر أنواع المنافسة تأثيراً، حيث أن المنافسة الشديدة يمكن أن تؤدي إلى تخفيض الأرباح لذلك يتعين على الشركة البحث عن ميزة تنافسية إما من خلال تحسين جودة المنتج أو الخدمة أو من خلال التعديل في الأسعار سواء بالزيادة أو بالنقصان²، بما تماشى ومتطلبات السوق.

أما فيما يخص الموانئ، تظهر المنافسة على مستويين: داخل الميناء الواحد، وبين الموانئ التي تتقاسم نفس منطقة الظهير، كما تعتمد حدة هذه المنافسة على مجموعة من العوامل أبرزها:

- حجم الموانئ المتنافسة والمشاركة في نفس منطقة الظهير.
- مدى التزام الأطراف المعنية بتطبيق التشريعات المنظمة للمنافسة.
- المعايير المتبعة في أداء العمل داخل الميناء.
- وجود سياسات واضحة تضمن تحقيق المنافسة العادلة بين موردي الخدمات بالميناء.
- مدى التوازن بين العرض والطلب على الخدمات المينائية.
- حجم الدعم الحكومي أو المؤسسي المقدم لموردي الخدمات.
- مدى مرونة التعامل مع الإدارات والهيئات الحكومية ذات الصلة³.

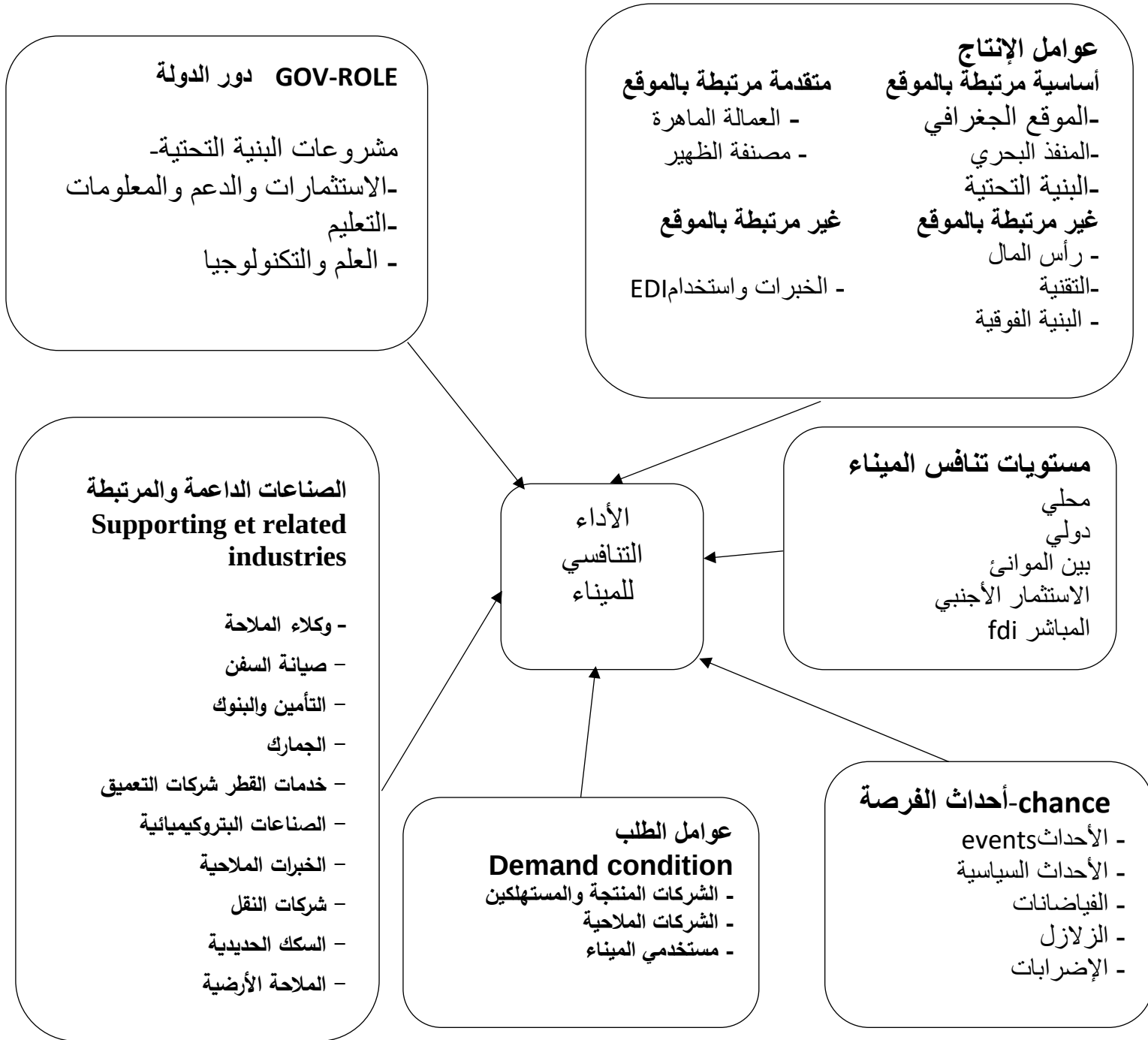
¹ - المرجع السابق، ص ص 188-189.

² - سامر محمد سامر، مرجع سابق، ص 38.

³ - حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، مرجع سابق،

5-1- تطبيق نموذج الماسة لمايكل بورتر على الموانئ: عند اسقاط نموذج الماسة الذي قدمه مايكل بورتر على الموانئ البحرية يتضح جليا أنه لم يتناول بشكل كاف دور الحكومات كأحد العوامل الرئيسية في تطوير أو إعاقة التنافسية كما أغفل أيضا تأثير الشركات متعددة الجنسيات والأنشطة الدولية التي تشكل جزءا جوهريا من بيئة الموانئ بحكم طبيعة نشاطها المرتبط ارتباطا وثيقا بالتجارة، وبناء عليه تتحدد تنافسية الميناء حسب نموذج الماسة من 30 عنصرا متداخلا يغطي الجوانب التشغيلية، التنظيمية، التجارية، اللوجستية والتقنية كما هو موضح في الشكل الآتي:

الشكل رقم (01): تطبيق نموذج بورتر (الماسة) المعتمد على الموانئ البحرية



المصدر: حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، مرجع سابق، ص190.

من خلال قراءة هذا النموذج يتضح جلياً أن محددات تنافسية الموانئ البحرية تتوقف على العناصر الآتية:

- **طبيعة عوامل الإنتاج:** ويرتكز هذا العنصر بشكل أساسي على المدخلات المستخدمة داخل الميناء، والتي تشمل كلاً من البنية الأساسية وغير الأساسية (سواء كانت متصلة بالموقع الجغرافي للميناء أو المستقلة عنه)¹.

- **المنافسة واستراتيجية الميناء وهيكله:** خلافاً لرؤية بورتر التي تركز على الطابع المحلي للتنافس، فإن التنافسية في قطاع الموانئ البحرية تتطلب تحقيق مختلف المستويات بدءاً من المستوى المحلي، حيث تشمل المنافسة بين مشغلي نفس الميناء ثم بين موانئ الدولة الواحدة وصولاً إلى المنافسة الإقليمية بين موانئ الدول المجاورة، وقد تمتد إلى الساحة الدولية في إطار التنافس العالم بين الموانئ البحرية.²

- **عوامل الطلب:** يعتمد حجم الطلب على خدمات الموانئ بدرجة كبيرة على مستوى الأسعار المقدمة، وعلى مدى توفر الخدمات اللوجستية التي تضيف قيمة للبضائع المتداولة، كما يحدد حجم هذا الطلب في درجة الاستفادة من اقتصادات الحجم الكبير إلى جانب ذلك فإن طبيعة الطلب على الميناء هي التي تحدد مستوى التطوير والتحديث المطلوب وهو ما يشكل أحد المحاور الأساسية للتنافس بين الموانئ البحرية.

- **الصناعات الداعمة:** وتشمل الصناعات الداعمة لنشاط الموانئ في شركات النقل البحري والسكك الحديدية وخدمات إصلاح وصيانة السفن، إلى جانب البنوك وشركات التأمين، وهيئات

¹ - حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، مرجع سابق، ص 191.

² - محمد علي إبراهيم، دور اللوجستيات في دعم القدرة التنافسية للموانئ، مداخلة أُلقيت في إطار الملتقى العربي الثاني الموسوم بـ" المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ، اللوجستيات- الجمارك-التحكيم"، والذي عقد في العقبة، الأردن بالتعاون مع المنظمة العربية للتنمية الإدارية وسلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، 7-8 و9 مارس 2011، ص 13.

الجمارك، التوكيلات الملاحية، وخدمات الإرشاد والقطر، إذ تلعب جميعها دورًا محوريًا في تعزيز كفاءة الميناء¹.

- **دور الحكومة:** يتمثل دور الحكومة في تعزيز القدرة التنافسية للموانئ البحرية من خلال تنفيذها لمشروعات البنية الأساسية والاستثمارات الضرورية بالإضافة إلى دعم مجالات التعليم والتدريب والتكنولوجيا وذلك على كافة المستويات (المحلي، الإقليمي والدولي).

ثانيا - نموذج كويو أدولف

قسّم كويو أدولف مقومات التميز التنافسي إلى مجموعتين رئيسيتين: عوامل الموقع وعوامل الميناء، حيث تضم عوامل الميناء جميع العناصر المؤثرة في تحقيق القدرة التنافسية للميناء والتي تتحقق من خلال كفاءة العمليات والأنشطة التي تدار داخله، بحيث يبدأ النموذج بقياس كفاءة وإنتاجية الميناء والتي تنعكس من خلال مؤشرات الأداء الخاصة بالميناء²، مثل معدات الميناء والسرعة في تقديم الخدمات وغيرها من المقاييس التشغيلية.

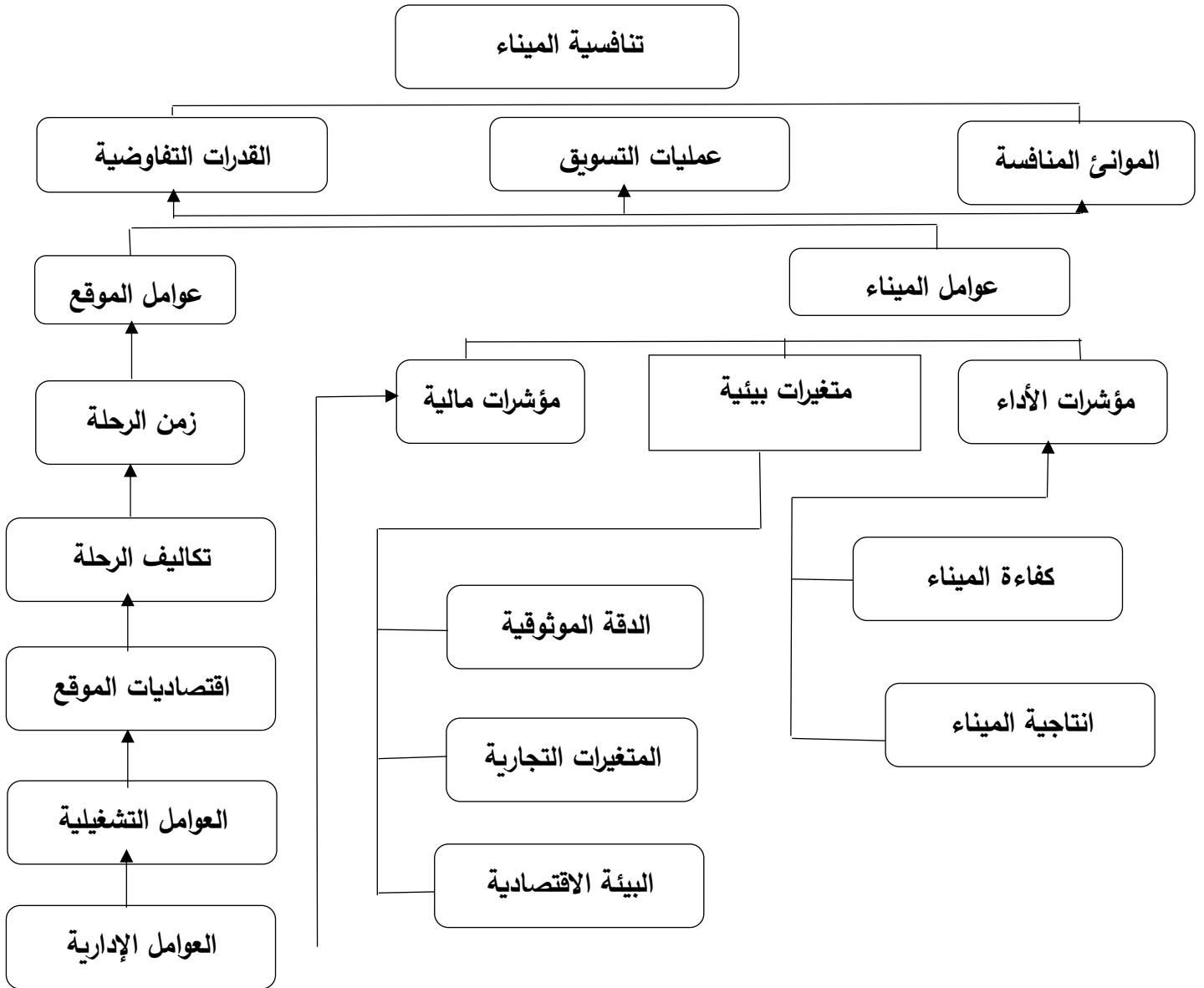
أما فيما يخص عوامل الموقع واقتصاديات الموقع بالنسبة للسفن فقد عبر عنها " كويو أدولف" من خلال عاملين أساسيين هما:

- زمن الرحلة: أي المدة التي تستغرقها السفينة للوصول إلى الميناء،
 - تكاليف الرحلة: وتشمل النفقات التي تتحملها السفينة نتيجة موقع الميناء.
- ويُقاس هذان العاملان بناءً على عدد ترددات السفن إلى الميناء بالنظر إلى موقعه الجغرافي فقط دون الأخذ بعين الاعتبار كفاءة الميناء التشغيلية.

¹ - محمد علي إبراهيم، مرجع سابق، ص 13.

² - أيمن النحراوي، صياغة إطار الاستراتيجية تنافسية لميناء اللاذقية في ضوء المتغيرات الراهنة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الهندسية، المجلد 36، ع 06، جامعة تشرين، اللاذقية، سوريا، 2014، ص 67.

الشكل رقم (2): نموذج تنافسية الميناء لكيوآدولف



المصدر: حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، مرجع سابق، ص193.

ثالثاً: نموذج النحراوي

في سياق وضع تصور شامل للمقومات التنافسية للموانئ قدم "النحراوي" نموذجاً متكاملًا يضم مختلف المقومات المؤثرة في تعزيز القدرة التنافسية للميناء وذلك كما هو موضح في الشكل رقم 1 ورقم 2 اللذان يمثلان الإطار العام للعناصر الأساسية التي يقوم عليها هذا النموذج.

1 - المقومات الخارجية المؤثرة في القدرة التنافسية للميناء

من خلال الشكل رقم 01 يمكن توضيح العوامل المؤثرة على قدرة الميناء على التنافس حيث نجد 03 عوامل رئيسية مبينة كالآتي:

1-1-الموقع الجغرافي: يتضمن الموقع البحري في هذا الإطار ثلاثة أبعاد رئيسية:

1-1-1-المسافة البحرية: والتي تعكس مدى حيود الميناء عن خطوط الملاحة البحرية الرئيسية لحركة السفن والبضائع، حيث يمثل هذا البعد عاملاً حاسماً نظراً لتأثيره المباشر على التكاليف التشغيلية للسفن لاسيما سفن الحاويات العملاقة التابعة لشركات الملاحة العالمية حيث تفضل هذه الشركات الموانئ التي توفر أقل حيود ممكن عن المسارات الملاحية الرئيسية لتقليل الوقت والتكاليف¹.

1-1-2-الموقع الجغرافي للميناء: ويتمثل في وجود منطقة صناعية أو تجارية أو حرة قادرة على توليد أو جذب حركة البضائع من وإلى الميناء بما يضمن تحقيق منفعة متبادلة للخدمات بين الميناء ومنطقة الظهير ويعزز من تدفقات البضائع عبر الميناء.

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، ص ص 346-347.

1-1-3 وسائل السحب الداخلي: والتي تشير إلى مدى توفير وسائل نقل سواء كانت سكك حديدية أو طرق برية أو نهريّة تربط الميناء بمنطقة الظهير وذلك من أجل ضمان انسيابية حركة البضائع، وتسهيل عمليات التوزيع والنقل الداخلي.¹

1-2-المقومات السياسية: تشمل المقومات السياسية في هذا النموذج ثلاثة عوامل رئيسية وهي: عامل الاستقرار السياسي الداخلي، طبيعة العلاقات السياسية الإقليمية وعامل العلاقات السياسية على المستوى الدولي، حيث تكتسب هذه العوامل أهمية خاصة في حال وقوع الميناء ضمن منطقة جغرافية تتسم بالحساسية السياسية، كما تؤثر هذه المقومات بشكل مباشر على القدرة التنافسية للميناء سواء من حيث جذب الاستثمارات أو من خلال تأمين سلاسة حركة البضائع والخدمات.

1-3-المقومات الاقتصادية

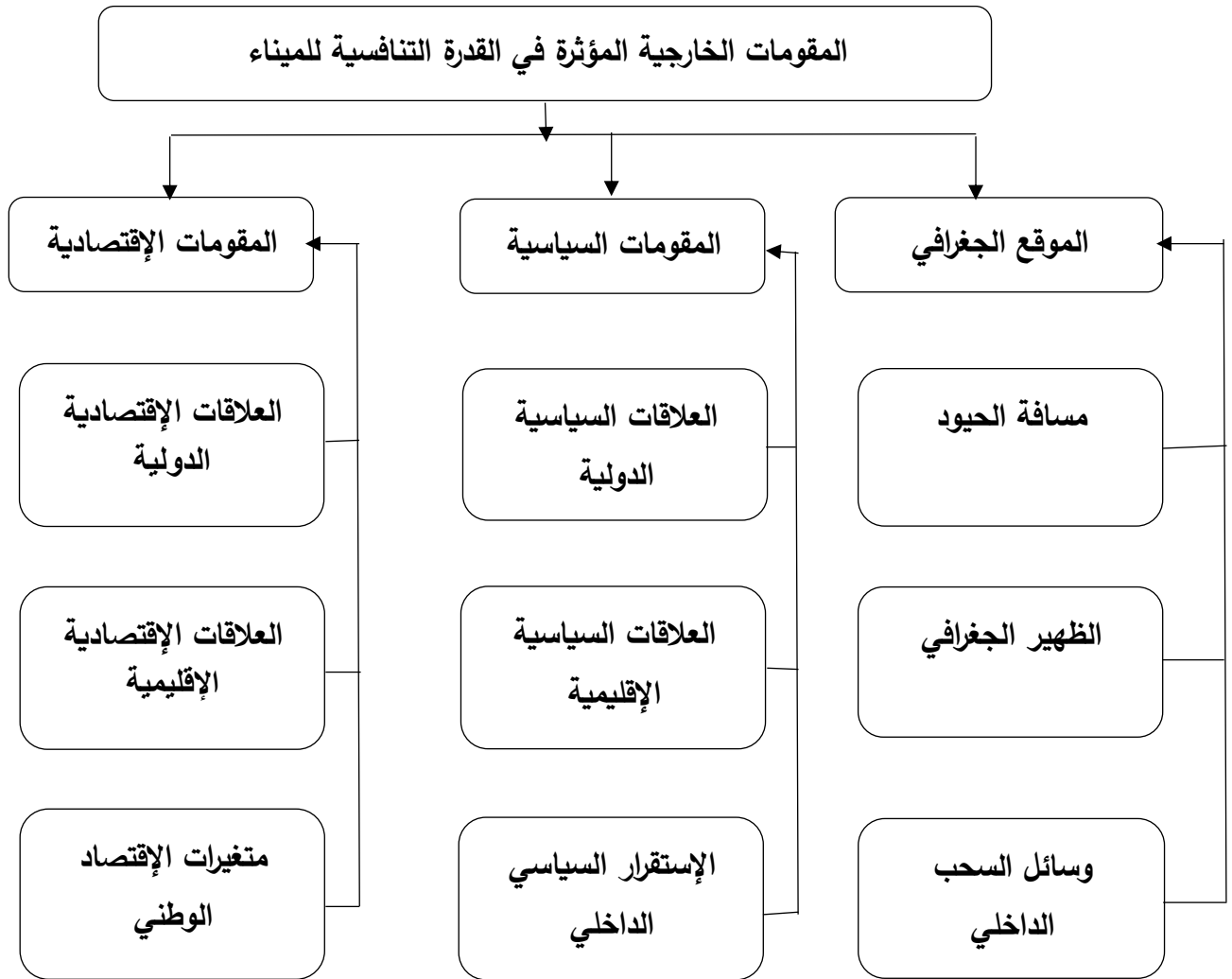
تتضمن المقومات الاقتصادية في هذا النموذج ثلاثة أبعاد رئيسية تتمثل في: متغيرات الاقتصاد الوطني، العلاقات الاقتصادية على المستوى الإقليمي وأخيرًا العلاقات الاقتصادية الدولية، وتمثل هذه الأبعاد المولد الفعلي والمؤثر في تدفقات حركة التجارة الدولية عبر الميناء لاسيما في ظل الدور الحديث للميناء باعتباره حلقة محورية في سلسلة النقل الدولي وعنصرًا أساسيًا في تدفق العمليات اللوجستية لنقل البضائع والنقلات من الباب إلى الباب.²

¹ - أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 266.

² - مرجع نفسه، ص 267.

• الشكل رقم (03): المقومات الخارجية المؤثرة في القدرة التنافسية للميناء نموذج

النحراوي



المصدر: أيمن النحراوي، تخطيط إدارة واقتصاديات الموانئ البحرية دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2014، ص 454.

2-المقومات الداخلية المؤثرة في القدرة التنافسية للموانئ

وتنقسم إلى مجموعتين رئيسيتين مجموعة المقومات المادية ومجموعة المقومات التشغيلية:

2-1-المقومات المادية: وتشمل البنية الأساسية للموانئ جميع المكونات المادية الضرورية لتشغيل الميناء بكفاءة بما فيها أعماق المياه في الممرات الملاحية وأمام الأرصفة والساحات التخزينية كما تشمل أيضا البنية الفوقية والمتمثلة في معدات المناولة والتداول ونظم الإدارة الالكترونية، ثم يضاف إليها الاستثمارات نظراً لأهميتها البالغة لهذا القطاع الذي يصنف ضمن الصناعات المكثفة لرأس المال¹.

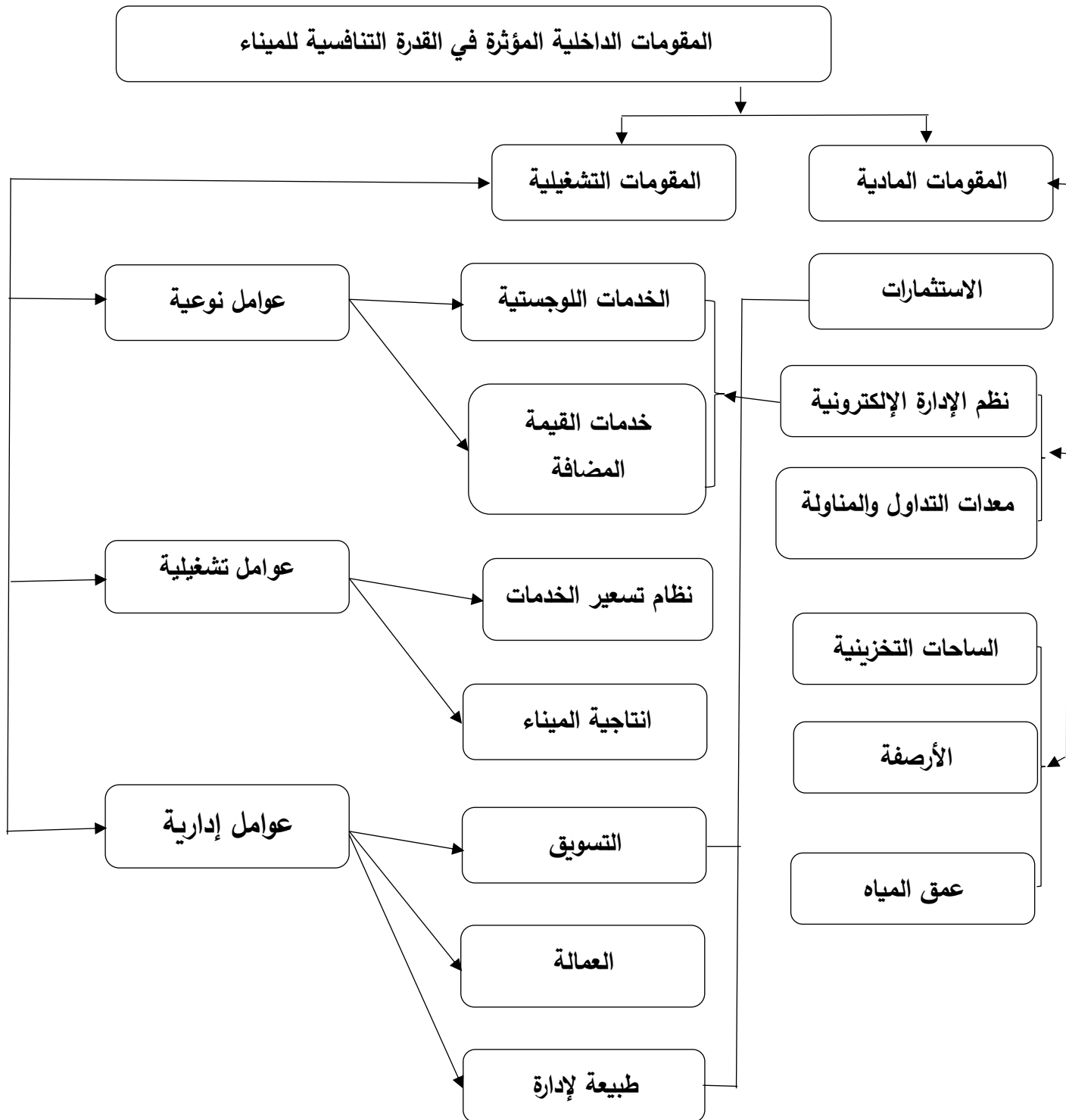
2-2: المقومات التشغيلية: تضمن هذه المقومات مجموعة من العوامل أبرزها:

- **العوامل الإدارية:** وتشمل طبيعة ونمط الإدارة، وكفاءة العمالة واستراتيجيات التسويق.
- **العوامل التشغيلية:** وتتضمن إنتاجية الميناء ونظام تسعير الخدمات المقدمة.
- **عوامل الجودة والنوعية** على غرار توفر الخدمات اللوجستية وخدمات القيمة المضافة، وهما عنصران مرتبطان بشكل وثيق بأنظمة الإدارة الالكترونية الحديثة².

¹ - إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 89.

² - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 348.

الشكل رقم (04): المقومات الداخلية المؤثرة على القدرة التنافسية للميناء (نموذج النحراوي)



المصدر: أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، مرجع سابق، ص 455.

رابعاً: حسابات القدرة التنافسية للموانئ البحرية

لم يعد دور الموانئ الحديثة يقتصر على كونها مجرد نقاط التقاء وسائط النقل البري والبحري يتم من خلالها نقل البضائع إلى أخرى وإنما أصبحت تمثل حلقة مركزية ضمن سلسلة متكاملة للنقل والتوزيع، ومع تشابه الخدمات وتعدد جهات تنفيذها باتت الموانئ البحرية تعمل في سوق تنافسية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وذلك بالاعتماد على القدرة التنافسية لأي منها، مع العلم أنه توجد عدة عوامل تؤثر على القدرة التنافسية للموانئ بحيث يتمكن الميناء من تطوير مركزه التنافسي سواء مقارنة بالموانئ الأخرى أو لمستخدمي وعملاء الميناء.

وتقاس القدرة التنافسية للميناء بناء على الغرض الذي أنشأ من أجله، إلى جانب الأهداف المالية والتشغيلية والتسويقية من خلال بعدين أساسيين وهما:

- كفاءة التشغيل: ويقصد بها قدرة الميناء على العمل بمعدلات أداء عالية وذلك من خلال تقليل معامل الزمن لإنجاز العمليات المطلوبة (أي تقليل مدة مكوث السفينة).

- تكاليف التشغيل: وتشمل كافة الرسوم والتكاليف المفروضة على السفن والخدمات المينائية.

1- تحديد القيمة التنافسية لإمكانية استخدام الميناء

تختلف أحجام السفن ومواصفاتها بحسب سعتها للحاويات، وفي المقابل تتفاوت وتختلف المواصفات الفنية الرئيسة للموانئ تبعاً لأحجام السفن المترددة عليها، وعلى هذا الأساس يقوم أصحاب شركات النقل البحري بعد المفاضلة بين الموانئ باختيار الميناء الذي يتمتع بأفضل المواصفات التنافسية لأنها تؤثر بشكل مباشر على تحديد عدد السفن التي يمكن استقبالها في الميناء وتتمثل هذه المواصفات في العناصر الآتية¹:

- **عمق مدخل الميناء:** ويحدد هذا العامل حجم السفن التي بإمكانها دخول الميناء بناء على غاطسها.

- **عمق المسطح المائي بجانب الأرصفة وطول الرصيف:** حيث يساعد في تحديد حجم وعدد السفن التي يمكن استقبالها على الأرصفة في آن واحد.

¹ - مصطفى عبد الحافظ وعلي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الاشعاع، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 97.

- معدلات التداول والأوناش المتاحة: تؤثر هذه العوامل على قدرة الميناء في التعامل مع أجيال مختلفة من السفن من حيث الحجم والعرض، وتعتمد على طول ذراع الأوناش وأنظمة التستيف المستخدمة داخل السفن.

2- تحديد القيمة التنافسية لإجمالي زمن استخدام السفن للميناء

تتم عملية المفاضلة بين الموانئ المتاحة من قبل مشغلي السفن بهدف اختيار الميناء الأفضل وذلك استنادًا إلى أقل إجمالي زمن دورة السفينة داخل الميناء، الأمر الذي يتطلب معرفة¹:

- زمن حيود السفينة عن مسارها: وهو الزمن الإضافي الذي تستغرقه السفينة للخروج من مسارها ضمن خطوط الإبحار الرئيسية للتوجه إلى الميناء المعني للدخول إليه.
- زمن دورة السفينة داخل الميناء: وهو الزمن الذي تمضيه السفينة منذ لحظة وصولها إلى الميناء حتى لحظة مغادرتها ويتحدد زمن دورة السفينة بالميناء بالأزمة التالية:
- زمن الارشاد والمناورة: ويشمل الوقت المستغرق في دخول السفينة للميناء وربطها بالرصيف إلى حين انقضاء الوقت المطلوب لمغادرتها.
- زمن بقاء السفينة على الرصيف: وهو الزمن الذي تستغرقه السفينة منذ لحظة انتهاء عملية الربط إلى غاية لحظة مغادرتها الرصيف بما فيها الأعمال التي تتم على مستوى الرصيف مثل: الشحن والتفريغ.

¹ - ريهام محسن السيد الحسين، دراسة تأثير لوجستيات التجارة الالكترونية على تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، رسالة ماجستير، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، كلية الإدارة، القاهرة، مصر، 2010، ص 158.

3- تحديد القيمة التنافسية لإجمالي تكلفة استخدام الميناء

يتم المفاضلة بين الموانئ البحرية التي يمكن للسفن استخدامها من خلال تحديد إجمالي تكلفة استخدام الميناء بواسطة¹:

-**التكلفة الزمنية لاستخدام الميناء**: وهي تكلفة الفترة الزمنية التي تقضيها السفينة في الميناء ويتم تحديدها من خلال تكلفة زمن الحيوذ والإرشاد بالإضافة إلى تكلفة زمن دورة السفينة بالكامل داخل الميناء.

- **التكلفة المالية للسفينة بالميناء**: وهي جميع الرسوم المدفوعة من طرف مالك السفينة أو مستأجرها مقابل استخدامه للميناء مثل: رسوم دخول السفينة، خدمات المناولة وتداول البضائع.

¹ - مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، مرجع سابق، ص 99.

المبحث الثاني

الإطار القانوني والرقابي لضبط تنافسية الموانئ البحرية

يشكل الإطار القانوني والرقابي أحد الركائز الأساسية التي تضمن بيئة تنافسية فعالة داخل الموانئ البحرية، حيث يهدف هذا الإطار إلى تنظيم جميع العلاقات القائمة بين الأطراف العاملة والمستخدمة للميناء بشكل يضمن الشفافية والنزاهة، ويمنع الممارسات الاحتكارية أو التواطؤ في تسعير الخدمات، أو تقديمها دون المستوى، إلى جانب تحقيق مبدأ تكافؤ الفرص والتوازن بين تشجيع الاستثمار وحماية المنافسة داخل الموانئ البحرية، وعليه نخصص هذا المبحث لدراسة الإطار القانوني لضبط تنافسية الموانئ البحرية (المطلب الأول) والإطار الرقابي لضبط تنافسية الموانئ البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإطار القانوني لضبط التنافسية في الموانئ البحرية

عرف المشرع الجزائري مصطلح الضبط من خلال نص المادة 03 من قانون المنافسة المعدل والمتمم¹، والتي جاء في فحواها أن الضبط إجراء صادر من هيئة عمومية يهدف إلى حماية حرية المنافسة من خلال ضمان تحقيق نوع من التوازن بين القوى المتنافسة داخل السوق والتصدي لكل أشكال الممارسات المقيدة والاحتكارية التي تحول دون تحقيق هذا التوازن، لاسيما تلك التي تعيق حرية الدخول إلى السوق والخروج منه، وتتخذ أهمية هذا الإطار القانوني بعداً خاصاً في قطاع الموانئ البحرية باعتباره من القطاعات الاستراتيجية التي تجمع بين الطابع الاقتصادي والخدمة العمومية، حيث تسعى الدولة من خلال آليات الضبط إلى تحقيق توازن دقيق بين متطلبات حرية المنافسة في تقديم الخدمات المينائية من جهة، وضرورات استمرارية المرفق العام المينائي وحماية الأملاك العمومية البحرية من جهة أخرى، وذلك من خلال فرض مجموعة من الضوابط لتنظيم الدخول إلى السوق المينائي

¹ - قانون رقم 12/08، مؤرخ في 21 جمادى الثانية عام 1429، الموافق لـ 25 يونيو سنة 2008، يعدل ويتمم الأمر رقم 03/03، المتعلق بقانون المنافسة، ج.ر.ع 36، الصادرة بتاريخ 2 يوليو سنة 2008.

وممارسة النشاطات المرتبطة به على نحو يضمن العدالة والتوازن بين مختلف الفاعلين، زيادة على ذلك يفرض المشرع مجموعة من الآليات لمراقبة تسعير الخدمات المينائية.

ويترجم هذا الإطار في مجموعة النصوص القانونية والتنظيمية المنظمة لقطاع النقل البحري بصفة عامة والنشاطات المينائية بصفة خاصة، وعليه نخصص هذا المطلب لدراسة النصوص القانونية المرتبطة بتنظيم قطاع النقل البحري والموانئ (الفرع الأول) والهيئات الوصية المكلفة بضبط النشاطات المينائية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

النصوص القانونية المرتبطة بتنظيم الموانئ البحرية

يشكل الإطار القانوني المنظم للقطاع البحري والمينائي ركيزة أساسية تضمن حسن سير النشاطات البحرية والتجارية، وتوفر بيئة تشريعية وتنظيمية متكاملة تواكب متطلبات الاقتصاد البحري، وتشمل هذه النصوص مجموعة من النصوص التشريعية والتنظيمية التي تشكل المرجعية القانونية لهذا القطاع في مقدمتها القانون البحري رقم 05/98 الذي وضع الأسس العامة لتنظيم الملاحة البحرية واستغلال السفن وحماية البيئة البحرية فضلا عن تحديد المبادئ التي تحكم تنظيم عمل الموانئ وسلطاتها، كما يتكامل هذا القانون مع نصوص أخرى ذات صلة من بينها قانون المنافسة وقانون الصفقات العمومية اللذان يسهمان في ضبط الجوانب الاقتصادية والتعاقدية المرتبطة باستغلال الموانئ والخدمات البحرية المينائية بالإضافة إلى قانون الجمارك، وتستكمل هذه المنظومة القانونية بعدد من المراسيم والتنظيمات الوزارية التي توضح آلية التسيير وتحدد صلاحيات مختلف الهيئات المعنية وتخضع هذه النصوص بدورها إلى تعديلات دورية بهدف مواكبة التطورات التكنولوجية والتحول الاقتصادي، ومتطلبات السلامة والأمن البحريين بما يضمن تكامل المنظومة القانونية الوطنية مع الاتفاقيات والمعايير الدولية ذات الصلة، ومن أبرزها:

- مرسوم تنفيذي رقم 203/62، صادر بتاريخ 29 فيفري سنة 1962، يتضمن النظام الخاص للموانئ المستقلة، ج.ر.ع 30، وهو من النصوص التنظيمية الأولى التي أرست الأسس القانونية للنظام الخاص بالموانئ المستقلة في الجزائر حيث عالج هذا المرسوم تحديد المقصود

بالموانئ المستقلة ونطاق الأملاك العمومية المينائية بالإضافة إلى تحديد الجهات المكلفة بالإشراف على هذه الموانئ، وطريقة تنظيم الدخول إلى السوق المينائي من خلال فرض مجموعة من الشروط والإجراءات قبل منح التراخيص أو الامتيازات لمشغلي الخدمات المينائية على غرار الشحن والتفريغ، التخزين والمناولة، مع تحديد السلطات المختصة بإقرار ومراقبة الرسوم والتعريفات التي تفرض داخل الموانئ (رسوم الأرصفة والمناولة والتخزين وغيرها).

- مرسوم تنفيذي رقم 442/63، صادر بتاريخ 22 نوفمبر سنة 1963، يتضمن النظام القانوني الخاص للموانئ المستقلة¹، تناول هذا المرسوم تحديد الحالة القانونية للموانئ التي تمنح لها استقلالاً إدارياً أو مالياً ضمن إطار الدولة، وتحديد العلاقة بين السلطة الوصية (وزارة الأشغال أو النقل) والسلطة المسيرة للميناء مع تحديد اختصاصات هذه الأخيرة.

- أمر رقم 77/67، صادر بتاريخ 23 مايو سنة 1967، يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر.ع 29، حيث تناول هذا الأمر تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة في إطار إعادة تنظيم قطاع النقل البحري وتحديث الهياكل الاقتصادية الوطنية بعد الاستقلال، حيث تطرق إلى الهيكل القانوني والتنظيمي للشركة من خلال تحديد تسميتها القانونية بوصفها شركة وطنية تخضع لأحكام القوانين التجارية السارية المفعول مع احتفاظها بصفة المؤسسة العمومية ذات الطابع الاقتصادي يقع مقرها الرئيسي بمدينة الجزائر مع إمكانية تحويله إلى أي مكان في التراب الوطني بموجب قرار من الوزير الوصي، كما بين الأهداف الأساسية للشركة²، وكذا الجهة الوصية واختصاصاتها، فضلاً عن تنظيم كيفية تعديل القانون الأساسي للشركة وحلها.

Décret n°63- 442 du 9 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes, Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire N°87, en date du 22 novembre 1963.

² - حسب نص المادة 03 من أمر رقم 77/67 تهدف هذه الشركة إلى: استغلال البواخر لحسابها في جميع أنواع النقل

البحري سواء كانت مالكة لها أو عن طريق استئجارها، القيام بمهام العون البحري للشركات الجزائرية أو الأجنبية في الجزائر أو في الخارج، القيام بجميع عمليات ممارسة البضائع وإيداعها بالنسبة لبواخرها أو للبواخر التي يمتلكها أشخاص آخرون سواء كانوا طبيعيين أو معنويين جزائريين أو أجانب، القيام بجميع عمليات المرور (الترانزيت)، القيام بأعمال صيانة البواخر، أحداث أو امتلاك أو استغلال جميع المؤسسات الأخرى المماثلة لها، وجميع الوكالات أو الفروع في الجزائر أو في الخارج، كما يمكن للشركة أن تقوم بجميع العمليات المتعلقة بصورة مباشرة أو غير مباشرة بالنقل البحري أو تشارك بجميع الوسائل وبأي شكل كان في جميع المؤسسات أو الشركات التي تمارس نشاطاً من هذا النوع في التراب

- أمر رقم 50/69، صادر بتاريخ 20 يونيو سنة 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر.ع 53، وقد اشتمل هذا الأمر على ثلاث مواد، تناولت المادة الأولى منه النشاطات المتعلقة بالنقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن تخضع لاحتكار الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وذلك بهدف ضمان استمرارية الخدمات البحرية وضبط المنافسة وحماية المصلحة العامة، كما حدد تطبيق هذا الاحتكار بموجب قرار من وزير الدولة المكلف بالنقل¹ أما يمنح السلطة التنفيذية وسيلة لضبط نطاق الاحتكار والإشراف على ممارسته.

- أمر رقم 16/71، صادر بتاريخ 20 أبريل سنة 1971، يتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع - سوناما-، ج.ر.ع 32، تضمن هذا الأمر المصادقة على إحداث الشركة تحت تسمية الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع (سوناما) وهي شركة وطنية تسري عليها القوانين والأنظمة الجاري العمل بها، كما تعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير وتمسك محاسباتها حسب الطريقة التجارية ويحدد مركزها الرئيسي بمدينة الجزائر ويمكن تحويله إلى أي مكان آخر من التراب الوطني بموجب قرار من الوزير المكلف بالملاحة التجارية، كما تضمن هذا الأمر الهدف من إحداث هذه الشركة ورأسمالها وطريقة تنظيمها وتسييرها والجهة الوصية عليها، بما يضمن التنسيق مع السياسة العامة للدولة في القطاع البحري ويحقق الكفاءة الاقتصادية والإدارية للشركة، وبذلك يشكل هذا الأمر خطوة قانونية واستراتيجية هامة في هيكلة قطاع النقل والتفريغ البحري في الجزائر، حيث أسس لشركة وطنية مركزية تنظم وتدير عمليات الشحن والتفريغ مع الجمع بين الطابع العمومي للشركة ومرونة التسيير وفق القواعد التجارية.

- أمر رقم 29/71، صادر بتاريخ 21 مايو سنة 1971، يتضمن إحداث المكتب الوطني للموانئ، ج.ر.ع 41، وهو من النصوص القانونية التي أرست الإطار التنظيمي والإداري قطاع الموانئ في الجزائر من خلال إنشاء المكتب الوطني للموانئ، حيث تضمن هذا الأمر أحكام عامة تتعلق بالمكتب باعتباره مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري وشخصية

الوطني أو = في الخارج، كما يمكنها أن تطلب من الشركات المؤسسة في عين المكان مباشرة الخدمات التي لا تكون قادرة على القيام بها.

¹ - المادة 02 من أمر رقم 50/69.

مدنية تتمتع بالاستقلال المالي يضع تحت وصاية الوزير المكلف بالملاحة التجارية ويحدد مركزه بمدينة الجزائر ويمكن تحويله إلى أية جهة من التراب الوطني بموجب قرار من الوزير الوصي، يكلف المكتب في نطاق السياسة العامة التي تضعها سلطة الوصاية بتسيير واستغلال كافة موانئ التراب الوطني وتطويرها، ويكلف كذلك بالشرطة والأمن داخل حدود الميناء تعزيزاً لدوره في ضمان الانضباط وتأمين سير العمليات المينائية وفقاً للتشريعات والتنظيمات المعمول بها، كما تطرق كذلك إلى أحكام تتعلق بالإدارة والوصاية على المكتب وأحكام مالية وأخرى مختلفة تتعلق بالمكتب بما يكرس استقلاليته ضمن إطار الرقابة الإدارية للدولة.

- أمر رقم 40/75، صادر بتاريخ 24 يونيو سنة 1975، يتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، ج.ر.ع 50، تضمن هذا الأمر أحكاماً ومبادئ عامة تهدف إلى تنظيم عمل الموانئ باعتبارها مناطق لعبور البضائع عند الاستيراد والتصدير من خلال تحديد القواعد القانونية التي تضبط مدة بقاء البضائع في الموانئ والإجراءات الخاصة بعمليات العبور والرفع بما يضمن انسيابية الحركة التجارية وسلامة الأنشطة المينائية، كما نص على فرض جزاءات في حال مخالفة للتشريع والتنظيم المعمول به في هذا المجال، وذلك بهدف الحفاظ على النظام العام داخل الفضاء المينائي وضمان احترام القواعد المتعلقة بالتخزين والمناولة والإجراءات الجمركية.

- مرسوم تنفيذي رقم 79/90، صادر بتاريخ 7 مارس سنة 1990، يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، ج.ر.ع 10، حدد هذا المرسوم القواعد والمبادئ العامة الرامية إلى حماية الأشخاص والممتلكات والبيئة أثناء عمليات نقل المواد الخطرة براً وبحراً وجواً، دون المساس بتطبيق الأحكام التشريعية أو التنظيمية المعمول بها والتنظيمات الدولية للنقل التي وقعت عليها الجزائر¹، كما تضمن قائمة تفصيلية بالمواد الخطيرة محدداً كيفية شحنها أو تفريغها ورتبها إلى تسعة أصناف تبعا لسمياتها الفيزيائية والكيميائية وطبيعة الأخطار التي قد تتجم عنها بالإضافة إلى الشروط العامة والإجراءات التقنية الواجب مراعاتها أثناء نقل هذه المواد بما في ذلك متطلبات السلامة وأنظمة الحماية ووسائل الوقاية وذلك ضماناً لتأمين عمليات النقل وفقاً للمعايير الدولية المعتمدة.

¹ - المادة الأولى من مرسوم تنفيذي رقم 79/90.

- مرسوم تنفيذي رقم 340/94، صادر بتاريخ 6 نوفمبر سنة 1994، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية التجارية، ج.ر.ع 72، وقد نص المرسوم على إحداث هاتين الهيئتين بهدف وضع تنظيم مؤسسي يضمن تأمين الموانئ وحمايتها باعتبارها منشآت استراتيجية ذات أهمية اقتصادية وأمنية بالغة، وقد تناولت المواد من 2 إلى 13 تحديد اختصاصات اللجنة الوطنية للأمن المينائي وتبيان تشكيلتها وتنظيم عملها بما يضمن تنسيق الجهود بين مختلف القطاعات الوزارية والمصالح الأمنية المعنية بالأمر، كما خصصت المواد 14 إلى 20 لأحكام تتعلق بلجان أمن الموانئ موضحة تشكيلتها وصلاحيات وآليات تدخلها على المستوى المحلي، حيث يظهر هذا المرسوم بوضوح توجه المشرع نحو إرساء منظومة أمنية متكاملة للموانئ تقوم بالتنسيق بين المستويين الوطني والإقليمي بهدف سلامة الأنشطة المينائية وحماية المرافق المينائية.

- مرسوم تنفيذي رقم 192/95، صادر بتاريخ 19 يوليو سنة 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج.ر.ع 38، أشار هذا المرسوم إلى إحداث محافظة لأمن الميناء أو المطار على مستوى كل ميناء أو مطار تتبع سلميا للمديرية العامة للأمن الوطني، كما خول للوزير المكلف بالداخلية صلاحية تحديد قائمة الموانئ والمطارات المعنية بإنشاء هذه المحافظات بموجب قرار وتسير من طرف محافظ يختار من بين موظفي الأمن الوطني ذوي الكفاءة والخبرة في هذا المجال، كما تضمن المرسوم اختصاصات المحافظة والتي تشمل بالأساس مهام الحفاظ على النظام العام وتأمين المنشآت والمرافق التابعة للميناء أو المطار وضمان سلامة الأشخاص والممتلكات داخلها¹، وبذلك يشكل هذا المرسوم إحدى الركائز التنظيمية التي تجسد التوجه المؤسسي للدولة في مجال تعزيز المنظومة الأمنية وتأمين البنى التحتية ذات الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية، في إطار احترام الضوابط القانونية والتنظيمية التي تحكم مصالح الأمن الوطني.

- مرسوم رئاسي رقم 290/95، صادر بتاريخ 4 أكتوبر سنة 1995، يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ج.ر.ع 57، تضمن هذا المرسوم أحكاما عامة تنظم المركز الوطني والمراكز الجهوية التابعة له باعتبارها هياكل متخصصة في

¹ - المواد من 04 إلى 08 من مرسوم رئاسي رقم 192/95.

مجال الحراسة والإنقاذ البحري، حيث نص على أن هذه المراكز تتبع سلمياً لقيادة القوات البحرية الوطنية وتوضع تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بما يعكس البعد العسكري والتنظيم الإداري، ووفقاً لأحكام المرسوم يتولى المركز الوطني في نطاق صلاحياته بحراسة العبور في البحر ومراقبة ومكافحة مختلف أشكال التلوث البحري، وحراسة الصيد البحري وتنفيذ عمليات الإنقاذ في البحر إلى جانب القيام بأي مهام أخرى تدخل ضمن اختصاصاته التي يوكلها له وزير الدفاع الوطني أو الوزراء المكلفون بالنقل والجمارك وحماية البيئة والصيد البحري، كما تضمن المرسوم تحديد اختصاصات المركز والهياكل الجهوية التابعة له من حيث تنظيمها الإداري والتقني وآليات التنسيق فيما بينها لضمان الفعالية في تنفيذ مهام المراقبة والتدخل في المجال البحري الوطني .

- مرسوم تنفيذي رقم 350/96، صادر بتاريخ 20 أكتوبر سنة 1996، يتعلق بالإدارة البحرية المحلية، ج.ر.ع 62، تضمن المرسوم الإشارة إلى أن الدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية المنصوص عليها في أحكام الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري توضع تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ وذلك في تنظيم هرمي يضمن تسيير الأنشطة البحرية ومراقبتها، كما بين أن هذه الهياكل تتشكل من وحدات إدارية بحرية محلية تتكفل بمجموع الوظائف الإدارية البحرية المحلية التي حددتها القوانين والتنظيمات المتعلقة بالملاحة والصيد البحري¹، كما حدد الاختصاصات الموكلة إليها والتي تتصل بمهام الإشراف الإداري ومراقبة الأنشطة البحرية وضمان تطبيق التشريعات والتنظيمات المتعلقة بالملاحة وحماية الموارد البحرية.

- مرسوم تنفيذي رقم 199/99، صادر بتاريخ 22 غشت سنة 1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج.ر.ع 57، تضمن المرسوم إنشاء القانون الأساسي للسلطة المينائية وهي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي وتحكمها القواعد المطبقة على الإدارة في علاقتها مع الدولة بينما تعتبر تاجرة في علاقتها مع الغير ما يعكس الطبيعة المزدوجة لهذه المؤسسة بين الطابع الإداري من جهة، والطابع الاقتصادي والتجاري من جهة ثانية، كما بين المرسوم أن السلطة المينائية

¹ - المادة 02 من مرسوم تنفيذي رقم 350/96.

توضع تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل الذي يتولى سلطة الاشراف والتنسيق على نشاطاتها بما يضمن توافقها مع السياسة الوطنية للنقل البحري واستغلال الموانئ، كما حدد اختصاصاتها في عدة مجالات مرتبطة بإدارة وتسيير الموانئ وصيانتها وتطويرها وتنظيم النشاطات والخدمات المينائية فضلا عن ضمان الأمن والسلامة داخل الفضاء المينائي وممارسة الرقابة على الأنشطة الاقتصادية التي تتم داخل الأملاك العمومية البحرية.

- مرسوم تنفيذي رقم 01/02، صادر بتاريخ 6 يناير سنة 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ع 01، يعد من النصوص التنظيمية الأساسية التي أرست الإطار العام لاستغلال الموانئ وأمنها في الجزائر في إطار تحديث المنظومة القانونية المنظمة للنشاطات المينائية وقد تضمن تحديد القواعد العامة لاستغلال الموانئ التجارية والصيد البحري والنزهة وأمنها والمطبقة في الحدود البحرية والبرية للأملاك العمومية المينائية التابعة لكل ميناء، وذلك بموجب قرار صادر عن وزير النقل بناء على اقتراح من السلطة المينائية المعنية، كما تضمن المرسوم ثلاث أبواب، تناول الباب الأول منه القواعد العامة الخاصة باستغلال الموانئ محددا المبادئ التي تنظم طرق استغلال المنشآت المينائية وتسييرها، وخصص الباب الثاني للقواعد العامة لأمن الموانئ متضمنا التدابير والإجراءات الهادفة إلى حماية الأشخاص والممتلكات وضمان سلامة الملاحة داخل الموانئ، أما الباب الثالث فتطرق فيه إلى الصلاحيات المخولة لضباط ومراقبي الموانئ سواء من حيث سطاتهم الإدارية أو الرقابية.

- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 13 جمادى الثانية عام 1427، الموافق لـ 9 يوليو سنة 2006، يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لإعداد مشروع المخطط التوجيهي القطاعي للموانئ وكيفيات عملها، ج.ر.ع 65، الصادرة بتاريخ 15 أكتوبر سنة 2006، نص القرار على إنشاء اللجنة المركزية الموضوعة لدى الوزير المكلف بالنقل وتعمل تحت إشراف الأمين العام لوزارة النقل، كما بينت المادة الثانية منه تشكيلة اللجنة والتي تضم ممثلين عن مختلف القطاعات الوزارية والمؤسسات الوطنية ذات الصلة بالنشاط المينائي والتخطيط العمراني والاقتصادي، وتكلف على وجه الخصوص بدراسة مشروع المخطط التوجيهي الذي تعده وزارة النقل والقيام بالاستشارات والمشاورات اللازمة مع الهيئات والمؤسسات العمومية والخاصة المعنية قصد ملائمة المخطط مع الأهداف الاستراتيجية للتنمية الاقتصادية والنقل البحري، كما تضمن القرار

أحكاماً تتعلق بكيفية عمل العمل اللجنة المركزية وتنظيم اجتماعاتها تحديد آجال انجاز الاشغال المتعلقة بالمشروع.

- مقرر مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1432، الموافق لـ 27 مارس سنة 2011، يتعلق بالموانئ الجافة، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 12 يونيو سنة 2011، أشار المقرر أن الميناء الجاف يمثل مستودعا مؤقتاً خارج الميناء البحري، بحيث يعتبر امتداداً طبيعياً للموانئ البحرية ولا يمكن ربطه إلا بميناء واحد¹ ما يهدف إلى ضمان وحدة الإشراف والرقابة الجمركية واستمرارية سلسلة العبور التجاري، ويتم انشائه بعد الحصول على موافقة مسبقة من المدير العام للجمارك ومن طرف سلطة الميناء أو وكلاء الشحن ويدعون في صلب النص بالمستغلين، كما تضمن المقرر تحديد شروط وإجراءات استغلاله سواء من حيث تنظيم عمليات التخزين والنقل أو من حيث تحديد المسؤوليات والالتزامات المترتبة على المستغلين والسلطات المعنية بما يضمن فعالية النشاط واحترام التشريعات الجمركية والتنظيمات المينائية المعمول بها، حيث يعكس المقرر توجه المشرع نحو تطوير البنية التحتية الاقتصادية عبر انشاء فضاءات لوجستية متقدمة تسهم في تقليص آجال التخزين والتخليص الجمركي، وعليه يكتسي هذا المقرر أهمية مزدوجة تتمثل في ضبط العلاقة بين الفاعلين الاقتصاديين والسلطات الإدارية من جهة، ومساهمته في تحسين تنافسية الاقتصاد الوطني ودعم السياسة العامة للدولة في مجال التجارة الخارجية والنقل متعدد الوسائط من جهة أخرى.

¹ - المادة 02 من مقرر المتعلق بالموانئ الجافة.

الفرع الثاني

الهيئات الوصية المكلفة بضبط الأملاك العمومية المينائية

تتوزع الوصاية والرقابة على الموانئ البحرية بين عدد من الوزارات والهيئات الحكومية المتخصصة، حيث تضطلع كل منها بدور محدد في إطار ضبط هذا القطاع الحيوي بما يضمن انسجام عمل الموانئ مع السياسة الوطنية للنقل البحري ومتطلبات الأمن والبيئة والمالية العامة، وتتمثل أساساً في الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ (أولاً) ووزارة المالية (ثانياً) ووزارة الأشغال العمومية (ثالثاً) ووزارة البيئة وجودة الحياة (رابعاً).

أولاً: الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ

تعتبر الأملاك العمومية المينائية من أهم مكونات الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية وتتشكل من مجموع الأملاك العمومية الضرورية لمرفق الميناء وتتمثل أساساً في البنى التحتية والمنشآت والمعدات الضرورية لتشغيل المرفق المينائي أو من المحتمل أن تساهم في تنشيطه وتطويره، وبالنظر إلى مساهمة الموانئ في تدعيم الاقتصاد الوطني فقد قامت وزارة النقل بإعادة تأطير هذا القطاع بما يسمح باستعماله دون أن يكون لذلك انعكاسات على الوسط الحاضن لها، ففي إطار عصرنه هذا القطاع قامت وزارة النقل بالاعتماد على المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ وصيانتها وعصرنتها، أين تتكفل به المديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ كما كلفت بالسهر على تطوير الموانئ عبر رقمنة النشاطات البحرية والمينائية وتطبيق برامج تدقيق الجودة الداخلة في اختصاصها¹.

كما أنشأت لذات الغرض مديرية الموانئ التابعة للمديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ، أسندت إليها مهمة إعداد النصوص التشريعية والسهر على استغلال وتسيير الأملاك العمومية المينائية وضمان المحافظة عليها، مع ضبط ومراقبة النشاطات المينائية والسهر على مطابقة الموانئ والمنشآت المينائية لمقاييس الأمن والسلامة، وفي ذات السياق تم إسناد ثلاث مديريات فرعية تابعة لمديرية الموانئ هي:

¹ - المادة 03 من مرسوم تنفيذي رقم 367/21، مؤرخ في 20 صفر عام 1443، الموافق لـ 27 سبتمبر سنة 2021،

يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل، ج.ر.ع 74، الصادرة بتاريخ 29 سبتمبر سنة 2021.

- المديرية الفرعية لتسيير وتطوير الأملاك العمومية المينائية، وتكلف على وجه الخصوص بتحديد قواعد استعمال الأملاك المينائية واستغلالها وتسييرها والمحافظة عليها، وضمان تنفيذها كما تعمل على تحديد كفاءات وشروط منح امتيازات شغل الموانئ وضمان متابعتها ومراقبتها.

- المديرية الفرعية للسلامة والأمن المينائي، تعمل على مطابقة المنشآت المينائية لمقاييس الأمن المينائي وإنجاز عمليات التقييم ومخططات أمن المنشآت المينائية، مع القيام بعمليات التدقيق الخاصة بأمن المنشآت المينائية.

- المديرية الفرعية للنشاطات المينائية، وتتكلف على وجه الخصوص بضمان الضبط التجاري والتعريفي للنشاطات المينائية والسهر على تطويرها في إطار الاقتصاد¹.

وعليه تعد وزارة النقل بمختلف أجهزتها السلطة المركزية المكلفة بالإشراف العام على تسيير الموانئ واستغلالها، وتحمل مسؤولية إعداد السياسة الوطنية في مجال النقل البحري وتنفيذها، كما تتولى تنظيم استغلال الموانئ واعتماد المستغلين والمصادقة على المخططات التوجيهية القطاعية فضلا عن متابعة أداء السلطات المينائية وضمان التزامها بالتشريع والتنظيم المعمول به.

ثانيا: وزارة المالية

بصدور قانون الأملاك الوطنية رقم 30/90 أعاد المشرع إسناد مسؤولية الاشراف على الأملاك الوطنية برمتها إلى عهدة ومسؤولية وزير المالية بعدما كانت تابعة لوزارة الاقتصاد، واعتبره الممثل القانوني لها في الدعاوى القضائية المتصلة بها، وقد تم تفصيل هذه الأحكام بصورة واضحة في المرسوم التنفيذي رقم 427/12 الذي يحدد شروط وكفاءات إدارة وتسيير الأملاك العمومية² حيث خول هذا النص لوزير المالية صلاحية الإذن بتجريد العقارات التابعة للأملاك العمومية البحرية من صفتها العامة وذلك بعد استشارة الإدارة المعنية، كما أسند له

¹ - المادة 03 من مرسوم تنفيذي رقم 367/21، مصدر سابق.

² - مرسوم تنفيذي رقم 427/12، مؤرخ في 2 صفر عام 1434، الموافق لـ 16 ديسمبر سنة 2012، يحدد شروط وكفاءات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة، ج.ر.ع 69، الصادرة بتاريخ 19 ديسمبر سنة 2012.

مهمة ضبط حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في الحالات التي يتعذر فيها التوصل إلى اتفاق مع الملاك المجاورين ويتم بموجب قرار مشترك مع الوزراء المعنيين¹.

من جهة أخرى، منح المشرع صلاحيات لوزير المالية في مجال الأملاك العمومية والمحافظة عليها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 54/95 المحدد لصلاحيات وزير المالية إلى جانب الصلاحيات المنصوص عليها في قانون الأملاك الوطنية رقم 30/90، فبالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 54/95 يتبين أنه خول لوزير المالية صلاحية المبادرة بأي نص يتعلق بالأملاك الوطنية، فضلا عن الإشراف على سجل مسح الأراضي والأشهار العقاري، كما أوضحت المادة 5 منه دور وزير المالية في حماية الأملاك الوطنية خاصة في تطبيق الأحكام التشريعية والتنظيمية ذات الصلة واتخاذ الإجراءات اللازمة المتعلقة بجرد الممتلكات العمومية وتقويمها وحمايتها، وكذا ضبط الجدول العام للممتلكات العمومية، كما أناطت به مهمة إعداد سجل مسح الأراضي العام وحفظه ومسك السجل التجاري وضبطه².

كما خول المشرع لوزير المالية صلاحيات واسعة في مجال الإشراف المالي والإداري على الموانئ، حيث يشرف على ميزانيات البرامج والميزانيات العامة المرتبطة بالمؤسسات المينائية كما يمارس رقابة مباشرة على التعريفات الجمركية ذات الصلة بالأنشطة المينائية باعتبارها أحد المكونات الأساسية للمنظومة المالية لحركة البضائع عبر الموانئ، وتندرج هذه الصلاحيات ضمن الوظيفة الرقابية التي تمارسها وزارة المالية على المعاملات التجارية الخارجية، لاسيما ما يتعلق بتحديد الرسوم والحقوق الجمركية المستحقة على عمليات التصدير والاستيراد وعمليات العبور داخل الفضاء المينائي، مع ضمان توافق هذه الرسوم مع التشريعات النافذة ومتطلبات السياسة الجمركية والمالية للدولة.

¹ - المواد 6 و 8 من مرسوم تنفيذي رقم 427/12، مصدر سابق.

² - بن صالح محمد الحاج عيسى، الآليات القانونية المقررة لحماية الساحل من التلوث في التشريع الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة سعيد حمدين، الجزائر 1، 2016/2015، ص 118.

ثالثاً: وزارة الأشغال العمومية

تضطلع وزارة الأشغال العمومية بمهمة الرقابة والاشراف على الأملاك العمومية البحرية المينائية وفقاً لما هو مقرر في القوانين والنصوص التنظيمية لاسيما المرسوم التنفيذي رقم 311/16 الذي يحدد صلاحيات وزير الأشغال العمومية والنقل¹، وعليه يختص الوزير بوضع التصورات العامة للتدابير التقنية والإدارية والاقتصادية والتنظيمية وإعدادها ومتابعة تنفيذها ورقابتها بهدف الحفاظ عليها، أما في مجال المنشآت الأساسية البحرية يكلف الوزير بضمان شروط وكيفيات تنفيذ حماية الأملاك العمومية البحرية وشرطتها إضافة إلى ضبط مقاييس المنشآت الأساسية وقواعد تصميمها وبنائها وتجهيزها وصيانتها، كما يتولى تحضير المخططات التوجيهية للتطوير والتهيئة والصيانة، فضلاً عن تحديد الأعمال الواجب القيام بها في إطار البرامج المتعددة السنوات والسنوية في مجال المنشآت الأساسية البحرية².

إضافة إلى المهام التقنية والتنظيمية المسندة لوزارة الأشغال العمومية تتمتع هذه الأخيرة بدور جوهري مع السلطات المينائية باعتبارها الجهة المعنية وذلك من خلال ضمان انسجام المشاريع المينائية مع مخططات التهيئة الوطنية والقطاعية، وفي هذا الإطار تشارك الوزارة في تقييم ومراجعة البرامج الاستثمارية للموانئ والتأكد من مطابقتها للمعايير الهندسية والمقاييس التقنية المعتمدة، فضلاً عن التنسيق مع السلطات المينائية فيما يتعلق ببرامج الصيانة والتطوير ومشاريع تأهيل الأرصفة وأحواض الموانئ.

كما تجدر الإشارة إلى أن وزير الأشغال العمومية كان يختص في مجال النقل البحري بمهام المشاركة في إعداد القواعد المتعلقة بحماية البيئة البحرية وكيفيات تنظيم الموانئ التجارية وموانئ الصيد البحري والنزهة والملاحة واستعمال البحر والساحل مع تأهيل المكلفين بشرطة الموانئ وأمنها قبل أن يتم فصل قطاع النقل عن وزارة الأشغال العمومية.

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 311/16، مؤرخ في 1 ربيع الأول عام 1438، الموافق لـ 1 ديسمبر سنة 2016، يحدد

صلاحيات وزير الأشغال العمومية والنقل، ج.ر.ع 71، الصادرة بتاريخ 11 ديسمبر سنة 2016.

² - المادة 03 من مصدر نفسه.

رابعاً: وزارة البيئة وجودة الحياة

عملت الدولة على إعادة هيكلة وزارة البيئة ضمن رؤية جديدة تعكس توجهها مفاهيمياً متطوراً يربط بين البيئة وجودة الحياة، وهو ما تجسد في التسمية الجديدة لوزارة البيئة في الجزائر تحت عنوان "وزارة البيئة وجودة الحياة"¹ ويعبر هذا التحول عن انتقال السياسة البيئية من مقاربة تقليدية تركز على حماية الموارد الطبيعية ومكافحة التلوث إلى مقاربة شاملة تجعل من البيئة عنصراً مباشراً في تحسين نوعية الحياة وتحقيق الرفاه الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، ويظهر هذا التوجه بوضوح في مجال الأملاك البحرية المينائية، التي لم تعد مجرد فضاءات طبيعية محمية بل أضحت مكوناً أساسياً في التنمية المستدامة، كما أن الوزارة من خلال هذه المقاربة تصبح طرفاً محورياً في التسيير البيئي المتكامل لهذه الأملاك من خلال التنسيق مع باقي القطاعات الوزارية لضمان استدامتها وحسن استغلالها.

بالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 357/20² الذي يحدد صلاحيات وزير البيئة يتضح اتساع مجال تدخل الوزارة في حماية البيئة البحرية، حيث خولت لها المبادرة بوضع الاستراتيجيات الكفيلة بحماية الأنظمة البيئية البحرية والساحلية وتعزيز قدرتها على مواجهة مختلف أشكال التدهور والتلوث، ويكمل هذا الإطار التنظيمي المرسوم التنفيذي رقم 358/20³ المتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة البيئة الذي أنشأ تحت سلطة الوزير عدداً من المديريات المختصة بحماية التنوع البيولوجي والأنظمة الأيكولوجية وتنميتها أين تتفرع عنها المديرية الفرعية والتي تعنى بالمحافظة على الساحل والوسط البحري والمناطق الرطبة، كما تبادر بمشاريع وبرامج التسيير المدمج للمناطق الساحلية وتساهم في تطويرها، كما تعمل على تحديد المساحات الساحلية والبحرية ذات الحساسية البيئية واتخاذ التدابير اللازمة لحمايتها⁴.

¹ - تم اعتماد هذه التسمية بموجب التعديل الوزاري الصادر بتاريخ 18 نوفمبر سنة 2024، بعد أن كانت تعرف باسم وزارة البيئة والطاقات المتجددة وهي التسمية التي اعتمدت منذ سبتمبر 2022.

² - مرسوم تنفيذي رقم 357/20، مؤرخ في 14 ربيع الثاني عام 1442، الموافق لـ 30 نوفمبر سنة 2020، يحدد صلاحيات وزير البيئة، ج.ر.ع 73، الصادرة بتاريخ 6 ديسمبر سنة 2020.

³ - مرسوم تنفيذي رقم 358/20، مؤرخ في 14 ربيع الثاني عام 1442، الموافق لـ 30 نوفمبر سنة 2020، يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة البيئة، ج.ر.ع 73، الصادرة بتاريخ 6 ديسمبر سنة 2020.

⁴ - المادة 02 من مصدر نفسه.

المطلب الثاني

الإطار الرقابي لضبط التنافسية في الموانئ البحرية

أشارت المادة 61 من التعديل الدستوري لسنة 2020 إلى مبدأ دستوري أساسي يتمثل في "حرية التجارة والاستثمار والمقاولة مضمونة، وتمارس في إطار القانون" وهو ما يشكل الأساس القانوني لمبدأ حرية المنافسة، حيث تم الاعتراف صراحة على حرية التجارة مع التأكيد في نفس الوقت على دور الدولة في تنظيم السوق وضبط توازنه.

ومن أجل التطبيق الفعلي والعملي لهذا المبدأ الدستوري على أرض الواقع تم تأطيره في منظومة قانونية وتنظيمية تهدف إلى تحقيق المصلحة الاقتصادية الوطنية بشكل عام وحماية المستهلك بشكل خاص، الأمر الذي استدعى ضرورة تغيير وظيفة الدولة من المتدخلة إلى الحارسة وذلك من خلال تحويل الوظيفة الرقابية لها إلى هيئات ضبط مستقلة تتولى مهمة الاشراف على الأسواق، وتجسدت في مجال المنافسة في إنشاء "مجلس المنافسة" الذي أسندت له مهام السهر على ضمان احترام مبادئ المنافسة الحرة وحماية النظام العام الاقتصادي وعلى هذا الأساس تم تسميته بـ "سلطة الضبط العام للمنافسة"، وبما أن قطاع الموانئ هو جزء من اقتصاد السوق فهو يخضع كذلك لنظام المنافسة العام، حيث يطبق قانون المنافسة على الصفقات العمومية البحرية مع الأخذ بعين الاعتبار بعض الاستثناءات المتعلقة بمهام الخدمة العامة وامتيازات السلطة العامة.

وعليه نخصص هذا المطلب لدراسة مجلس المنافسة كأداة لضبط المنافسة داخل السوق (الفرع الأول) والجزاءات الصادرة عن مجلس المنافسة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مجلس المنافسة كأداة لضبط المنافسة داخل السوق

يعتبر مجلس المنافسة سلطة إدارية مستقلة تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي يتولى مهمة تنظيم وضبط المنافسة في السوق، هذا وقد أشارت المادة 23 من القانون رقم 03/03 إلى تعريفه على أنه: "تتشأ لدى رئيس الحكومة سلطة إدارية تدعى في صلب النص " مجلس المنافسة" تتمتع بالشخصية القانونية والاستقلال المالي".

ولقد تم إعادة صياغة هذه المادة في تعديل سنة 2008¹ على النحو التالي: "تنشأ سلطة إدارية مستقلة تدعى في صلب النص "مجلس المنافسة" تتمتع بالشخصية القانونية والاستقلال المالي توضع لدى الوزير المكلف بالتجارة"، وهو نفس التعريف الوارد في نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 241/11 المتعلق بتنظيم مجلس المنافسة وسيره²، كما يتمتع مجلس المنافسة باختصاص استشاري فيما يتعلق بمشاريع القوانين والنصوص التنظيمية ذات الصلة بالمنافسة، حيث يصدر القرارات ويبيدي رأيه في جميع المسائل التي تندرج ضمن نطاق صلاحيته، إلى جانب ذلك يملك صلاحية اتخاذ قرارات أو أوامر مؤقتة تهدف إلى وضع حد لبعض الممارسات غير المشروعة والمخالفة لقواعد المنافسة وحماية النظام العام الاقتصادي من أي انحرافات أو تعسفات محتملة.

من خلال قراءة التعاريف السابقة لمجلس المنافسة وتحليلها يتضح جليا أنه:

- في سنة 2003 عرف مجلس المنافسة كسلطة إدارية فقط دون الإشارة إلى استقلاليتها، غير أن المشرع الجزائري تدارك الأمر في تعديل سنة 2008، حيث تم تصنيفه صراحة كسلطة إدارية مستقلة، ما يعكس توجهها نحو تعزيز دوره الرقابي والتقليص من التدخلات الحكومية المباشرة.

- تمتع مجلس المنافسة بالاستقلال الإداري والمالي بالرغم أنه وضع لدى وزير التجارة بعدما كان لدى رئيس الحكومة، كما لا يمكن للوزير المكلف بالتجارة أن يقوم بتوجيه أوامر مباشرة لمجلس المنافسة³ أو التدخل في سير عمله مما يعزز مبدأ الحياد والموضوعية في أداءه لمهامه.

¹ - المادة 09 من القانون رقم 12/08 من مصدر سابق.

² - مرسوم تنفيذي رقم 241/11، مؤرخ في 08 شعبان عام 1432، الموافق لـ 10 يوليو سنة 2011، يحدد تنظيم مجلس المنافسة وسيره، ج.ر.ع 39، الصادرة بتاريخ 13 يوليو سنة 2011.

³ - سلمى كحال، مجلس المنافسة وضبط النشاط الاقتصادي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2009، ص 40.

- يلاحظ أيضا أن المشرع أغفل الإشارة إلى تعريف وظيفة مجلس المنافسة والمتمثلة في ضبط السوق وضمان احترام قواعد المنافسة النزيهة، فحرية المنافسة يقرها القانون وينظمها ويمنع كل من يتعسف فيها، فهو بذلك يحمي جميع أطراف العلاقة الاقتصادية.

أولاً: الطبيعة القانونية لمجلس المنافسة

اختلفت الآراء الفقهية حول تحديد التكييف القانوني لمجلس المنافسة وذلك نظرا لاختلاف المعطيات التي اعتمدوا عليها، فمنهم من وصفه بأنه سلطة إدارية ومنهم من ذهب إلى وصفه بأنه هيئة شبه قضائية بناء على معيار الشبه الكبير بينه وبين الهيئات القضائية، إلا أن المشرع الجزائري تبنى رأيا واضحا تجاه الطبيعة القانونية لمجلس المنافسة.

1- مجلس المنافسة هيئة إدارية

بحكم أن مجلس المنافسة يسهر على تطبيق قواعد المنافسة في السوق والعمل على احترامها، والتي تتخذ شكل قرارات إدارية إلزامية كانت في السابق من صلاحيات وزير التجارة، كما أن ميزانية المجلس تسجل ضمن ميزانية وزارة التجارة وتخضع للقواعد العامة للتسيير وهذا ما يؤكد أكثر بأنه سلطة ذات طابع إداري، كما يظهر الطابع الإداري للمجلس من خلال العناصر التالية:

_ من حيث تشكيلة المجلس إذ يتعين أعضاء المجلس بموجب مراسيم.

- منح المشرع المجلس سلطة اصدار قرار أو أنظمة أو تعليمات تعد كلها قرارات إدارية تخضع لرقابة القاضي الإداري.

- يرفع مجلس المنافسة تقريرا سنويا عن نشاطه إلى السلطة التشريعية وإلى رئيس الحكومة وإلى الوزير المكلف بالتجارة.

فهذا التكليف لمجلس المنافسة قائم على مظاهر هي في الأصل حكرا على السلطات الإدارية فقط في الدولة، على غرار التمتع بالشخصية المعنوية، والاستقلالية بالإضافة إلى الطبيعة الإدارية المكرسة في هياكل مجلس المنافسة.

1-1: التمتع بالشخصية المعنوية

إن ما يميز السلطة الإدارية عن السلطة القضائية هو التمتع بالشخصية المعنوية، فالمعمول به هو أن المحاكم والمجالس القضائية لا تتمتع بالشخصية المعنوية التي تترتب عليها عدة آثار تجعل المجال واسعاً للفرقة بين الطابع القضائي والطابع الإداري للسلطات، وقد منح المشرع الجزائري لمجلس المنافسة الشخصية المعنوية بموجب نص المادة 23 من الأمر رقم 03/03 المتعلق بقانون المنافسة.

لكن بالرجوع إلى نص المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 241/11 نجدها أشارت صراحة على أن مجلس المنافسة يتمتع بالاستقلال المالي في حين أضافت م 33 إلى أن ميزانية مجلس المنافسة تسجل ضمن أبواب ميزانية وزارة التجارة وهي تخضع لقواعد تسيير ومراقبة ميزانية الدولة.

والجدير بالذكر أن منح مجلس المنافسة الشخصية المعنوية قد يكون عاملاً سلبياً إذا أخذنا بمعيار قدرة المجلس كسلطة مستقلة تتمتع بالشخصية المعنوية على مواجهة الشركات أو الكيانات الاقتصادية ذات رؤوس الأموال الضخمة، فإذا افترضنا أن مجلس المنافسة قد أخطأ في اتخاذ قرار ضد كيان اقتصادي متهم بخرق قواعد المنافسة وترتب على قرار مجلس المنافسة خسائر تفوق قدرته التعويضية، في هذه الحالة تتدخل الدولة بالتعويض لجبر الضرر الذي سببه المجلس بقراره هذا، ولربما هو سبب لجعل المشرع الفرنسي يجرّد مجلس المنافسة الفرنسي من الشخصية المعنوية سنة 1989¹.

2: مجلس المنافسة هيئة شبه قضائية

يقوم هذا التكييف القانوني على معيار قواعد سير عمل مجلس المنافسة فطبيعته القضائية تظهر من خلال الإجراءات المتبعة أمام مجلس المنافسة والتي تتطابق إلى حد كبير مع الإجراءات المتبعة أمام الجهات القضائية، على غرار احترام حقوق الدفاع ومبدأ الوجاهية

¹ - أحسن لخشين، تطبيق مبدأ المنافسة في القانون الاقتصادي الجزائري وضوابطه في الشريعة الإسلامية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سعيدة، الجزائر، 2021/2022، ص 123.

وتبليغ قرارات المجلس إلى الأطراف المعنية، وسلطة توقيع الجزاء على الرغم من الطابع الخاص للعقوبات المسطرة من قبل المجلس¹.

تعد القرارات الصادرة عن مجلس المنافسة ملزمة على أساس أنها تغير في الأنظمة القانونية والمراكز القانونية للأشخاص والتي تعتبر اختصاصا أصيلا للسلطة التنفيذية تخلت عن جزء منه لهذه السلطة من أجل تمكينها من الضبط الفعال للاقتصاد، رغم أن السلطة المختصة بتوقيع العقاب هي السلطة القضائية، حيث منح لمجلس المنافسة سلطة التحقيق من خلال تأهيل بعض الفئات في مجلس المنافسة لإجراء تحقيقات في إطار مراقبة وضبط السوق وهذا ما أشارت إليه نص المادة 49 مكرر من الأمر رقم 03/03 المتعلق بالقانون المنافسة المعدل والمتمم، وهذا من خلال منح بعض أعضاء مجلس المنافسة اختصاصات منوطة بضباط الشرطة القضائية.

3 - مجلس المنافسة هيئة مستقلة

يقصد بالاستقلالية في هذه الحالة تحرير السلطات الإدارية من الخضوع لأي وصاية أو سلطة سلمية، كما أن القرارات الصادرة عنها لا يمكن أن تكون محلا لأي سحب أو تعديل أو إلغاء من أي سلطة تعلوها، وهذه الصلاحية هي التي تمنح الخصوصية لهيئات الضبط المستقلة، كمجلس المنافسة، كما تظهر استقلالية المجلس في الجوانب التالية:

- يتمتع مجلس المنافسة بالشخصية المعنوية والذي ينتج عنها ذمة مالية مستقلة للمجلس.

- عدم خضوع مجلس المنافسة لرقابة إدارية وصائية من أي جهة ولا يجوز التدخل في اتخاذه لقراراته وقيامه بمهامه إلا عن طريق الطعن فيها أمام القضاء المختص، كما لا يستطيع وزير التجارة أن يوجه أوامر مباشرة لمجلس المنافسة.

تتجسد استقلالية مجلس المنافسة من خلال النقاط الآتية:

¹ - جهيد سحتوت، "عن المركز القانوني لمجلس المنافسة الجزائري، النصوص والواقع"، مجلة دفاتر السياسة والقانون،

ع 19، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، جوان 2018، ص 428.

3-1: من حيث التشكيلة البشرية

تظهر استقلالية مجلس المنافسة من خلال تشكيلة وعهدة أعضائه، حيث نجده يتكون من 12 عضوا بموجب القانون 12/08 بعدما كان يتشكل من 09 أعضاء في ظل الأمر 03/03، مما جعله يتكون من تركيبة بشرية متنوعة تدعم استقلالية المجلس وتؤدي إلى الشفافية في اختصاصاته، على أساس أنه لو كان أعضاء المجلس ينتمون إلى قطاع واحد فإن هذا الأمر من شأنه المساس بحيادهم وبالتالي المساس بالاستقلالية التي يتمتع بها المجلس¹.

كما تبرز الاستقلالية للمجلس من خلال تعيين أعضائه وعهدهم، بحيث يعينون بموجب مرسوم رئاسي مع إمكانية تجديد عهدة أعضاء المجلس كل 04 سنوات في حدود نصف أعضاء كل فئة من الفئات المكونة له وهذا عكس ما كان معمول به في الأمر 03/03 أين كان التجديد يمس كل أعضاء المجلس²، وهذا ما يعد ضمانا كذلك يجسد استقلالية المجلس.

3-2: من حيث الاستقلالية الوظيفية

تظهر الاستقلالية الوظيفية من حيث الاعتراف له بالشخصية القانونية وهذا استنادا لنص المادة 23 من الأمر 03/03 وهو عكس ما عمل به المشرع الفرنسي بحيث لم يعترف لسلطات الضبط الاقتصادي بالشخصية المعنوية.

إلا أن هناك العديد من المؤشرات التي من شأنها تقليص هامش حركية المجلس واستقلاله الإداري وتراجع دوره في تفعيل مبدأ حرية المنافسة، ومن بين هذه المؤشرات نجد:

- في ظل تعديل قانون المنافسة لسنة 2008 تم وضع المجلس مباشرة تحت وصاية وزارة التجارة والتي تعمل بدورها تحت رقابة الحكومة، فضلا عن حضور ممثل تابع للوزارة جلسات مجلس المنافسة³.

¹ - المادة 10 من القانون رقم 12/08، مصدر سابق.

² - المادة 11 من مصدر نفسه.

³ - المادة 26 الفقرة 02 من الأمر رقم 03/03، مصدر سابق.

- إمكانية تدخل رئيس الحكومة ومنحه الترخيص بعملية التجميع في حالة صدور قرار بالرفض من طرف مجلس المنافسة¹.

- احتكار السلطة التنفيذية ممثلة في رئيس الجمهورية لسلطة تعيين بعض أعضاء المجلس².

- تحديد تنظيم المجلس وطريقة سيره بالإضافة إلى قانونه الأساسي ونظام أجور عماله بموجب مرسوم³، على خلاف بعض الهيئات الإدارية الضبطية التي تقترح نظامها الأساسي كما هو الشأن بالنسبة للجنة ضبط الكهرباء⁴.

- وجود رقابة إدارية مباشرة على أعمال المجلس تتجسد في التقرير السنوي الذي يرفعه المجلس عن نشاطه خاصة إلى الوزير الأول والوزير المكلف بالتجارة

ثانيا: آليات رقابة مجلس المنافسة في حماية السوق من المنافسة غير المشروعة

يعتبر مجلس المنافسة سلطة ضبط عام، فهو يختص بضبط جميع الأنشطة الاقتصادية الممارسة من قبل مختلف الأعوان الفاعلين في الحياة الاقتصادية وعلى هذا الأساس تم منح مجلس المنافسة صلاحيات عديدة من أجل تشجيع وضمان ضبط الفعّال للسوق وكذا ضمان السير الحسن للمنافسة وترقيتها وبالتالي ضمان حماية كافة عناصر العلاقة الاقتصادية بما فيها حماية مصالح المستهلك الذي يعتبر الطرف الأضعف في هذه العلاقة، وعليه سوف نتناول صلاحيات مجلس المنافسة في مجال ضبط السوق والأنشطة المينائية بصفة خاصة وحماية المنافسة بصفة عامة (أولا) ثم نتطرق إلى الجزاءات الموقعة من طرف المجلس.

1: دور مجلس المنافسة الرقابي في مجال ضبط السوق وحماية المنافسة

يتمتع مجلس المنافسة بصلاحيات ضبطية غير قمعية منحها له المشرع الجزائري باعتباره سلطة ضبط عام، تعكس هذه الأخيرة الجانب الوقائي للمجلس فإضافة إلى صلاحية إصدار

¹ - المادة 21 من الأمر رقم 03/03، مصدر سابق.

² - المادة 25 من مصدر نفسه.

³ - المادة 31، 32 من مصدر نفسه..

⁴ - المادة 126 من القانون رقم 01/02، المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422، الموافق لـ 05 فبراير سنة 2002، المتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، ج.ر.ع 08، الصادرة بتاريخ 06 فبراير سنة 2002، المعدل والمتم.

التنظيمات تعتبر الرقابة من أهم الوسائل الممنوحة للمجلس للقيام بعملية الضبط، وعلى هذا الأساس مجلس المنافسة على التجميعات الاقتصادية وكذا على الأعمال المنافسة للمنافسة، إذ أنه يتمتع بصلاحيات واسعة في اتخاذ القرارات إزاء كل تصرف يقيد المنافسة من خلال اتباع إجراءات خاصة منصوص عليها في قانون المنافسة وكذا التنظيمات المرتبطة به، إذ يقوم بإجراء التحقيقات وتوقيع الجزاءات على المخالفين خاصة الذين يمارسون أعمالاً مضادة للمنافسة¹.

1-1: دور مجلس المنافسة في ضبط الممارسات المقيدة للمنافسة

يقصد بمصطلح الممارسات المقيدة للمنافسة هو التواطؤ الذي يحصل بين مؤسستين أو أكثر تمارسان نفس النشاط وتعملان في نفس السوق، وقد عرفها جانب من الفقه على أنها: "كل تنسيق للسلوك بين المؤسسات أو أي عقد أو اتفاق ضمني أو صريح، وأياً كان الشكل الذي يتخذه هذا الاتفاق إذا كان محله أو كانت الآثار المترتبة عليه من شأنها أن تمنع أو تقيد المنافسة"².

تتعدد صور الممارسات المقيدة للمنافسة التي يقوم المجلس بضبطها، بين ممارسات جماعية تتجسد في شكل اتفاقات محظورة تلحق ضرراً بالأسواق والمنافسين، وممارسات فردية تنشأ بين المؤسسات التي تهدف إلى التكتل بغية فرض هيمنتها وسيطرتها على السوق، وذلك من خلال ممارستها لنشاطات عديدة مخالفة لمبادئ المنافسة الحرة الأمر الذي يستوجب تدخل مجلس المنافسة من أجل ضبط أو قبل وقوعها أو المطالبة بجبر الضرر اللاحق³.

¹ - محمد زايد، مجلس المنافسة كأداة لضبط المنافسة الحرة داخل السوق، منشورات دار وائل، عمان، 2012، ص 366.

² - أمانة مخانشة، آليات تفعيل مبدأ حرية المنافسة - دراسة مقارنة بين التشريعين الجزائري والفرنسي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ل.م.د في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، الجزائر، 2016/2017، ص 142.

³ - فضيلة زادني، "صلاحيات مجلس المنافسة في ضبط الممارسات المقيدة لمجلس المنافسة"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 34، ع 03، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر، ديسمبر 2023، ص 667.

1-1-1: ضبط السلوكيات الجماعية المقيدة للمنافسة

تتجلى صور الممارسات الجماعية المقيدة للمنافسة في شكل الاتفاقات والأعمال المدبرة بين عدد من الفاعلين الاقتصاديين يكون من شأنها الإخلال بشروط المنافسة العادلة في السوق، حيث يتدخل مجلس المنافسة بحظر تلك الاتفاقات والأعمال المدبرة متى كان هدفها الإضرار بالمنافسة في السوق، أو ترتيب آثار سلبية تمس بتوازن السوق وشفافيته.

1-1-2: ضبط السلوكيات الفردية المقيدة للمنافسة

قد تنشط في السوق بعض المؤسسات التي تملك قوة اقتصادية أو هيمنة تفوق منافسيها، وقد تتفرد مؤسسة واحدة بالتحكم الكامل في السوق دون وجود منافسين فعليين لها، وفي مثل هذه الحالات تكون لهذه المؤسسات القدرة على التأثير في آليات السوق بشكل كبير مما قد يؤدي إلى ممارسات تقيد حرية المنافسة وتضر ببقية الفاعلين الاقتصاديين أو المستهلكين، ولهذا تعين إخضاع هذه السلوكيات الفردية لرقابة صارمة من أجل منع التعسف في استغلال وضعية الهيمنة والحفاظ على توازن السوق وعدالة المنافسة.

1-2: آلية الردع لضبط الأنشطة الاقتصادية

إضافة إلى صلاحية التنظيم والرقابة منح المشرع الجزائري لمجلس المنافسة سلطة توقيع العقاب على الأعوان الاقتصاديين في حالة مخالفتهم الالتزامات الملقاة على عاتقهم والنصوص القانونية المنظمة لنشاطاتهم بموجب نصوص المواد 6، 7، 10، 11، 12 من الأمر رقم 03/03 المتعلق بقانون المنافسة أو في حالة مخالفة التجميعات الاقتصادية، حيث أن منح مجلس المنافسة باعتباره سلطة ضبط هذه الصلاحية آثار جدلا كبيرا حول اعتبارها اعتداء على اختصاص القاضي الجزائري، غير أن المجلس الدستوري الفرنسي تدخل وأعطى حلولا حول هذا الأمر حيث أسسها على أنها نتيجة حتمية استدعتها الضرورة الاقتصادية التي تقتضي السرعة في الفصل في القضايا، وتخفيف الضغط على القاضي الجزائري وتحويل سلطات الفصل إلى سلطات أكثر تخصصا¹.

¹ - خديجة مريجة ومنال بوعجاجة، "مساهمة مجلس المنافسة في ضبط الأنشطة الاقتصادية تحقيقا للتنمية: بين التكريس القانوني وتحديات الواقع"، مجلة طبنة، المركز الجامعي بريكة، الجزائر، ص 214.

2: صور الممارسات المقيدة للمنافسة: بهدف حظر الممارسات المقيدة للمنافسة تضمن الأمر 03/03 أحكاماً تمنع ممارستها وقد تضمنت هذه الأحكام مجموعة من الصور تتمثل أساساً في:

2-1: حظر الاتفاقيات المقيدة للمنافسة

تضمنت المادة 06 من الأمر 03/03 أوجه خاصة أو محددة للاتفاقيات غير المشروعة ولكنها أوردتها على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر، مما يترك المجال مفتوحاً أمام مجلس المنافسة أو القضاة المتخصصين في هذا المجال لتجريم ومعاقبة أي ممارسة تجارية من شأنها تقييد حرية المنافسة وتوصف بأنها اتخذت شكل اتفاقية، حيث جاء في نص المادة أنه: "تحظر الممارسات والأعمال المدبرة والاتفاقيات والاتفاقات الصريحة والضمنية عندما تهدف أو يمكن أن تهدف إلى عرقلة حرية المنافسة أو الحد منها أو الإخلال بها في نفس السوق أو جزء جوهري منها لاسيما عندما ترمي إلى:

- الحد من دخول السوق أو من مزاوله النشاطات التجارية فيها.
 - تقليص أو التحكم في الإنتاج أو المنافذ التجارية أو الاستثمارات أو التطور التقني.
 - اقتسام للأسواق أو التمويل فيها.
 - عرقلة تحديد الأسعار بشكل لا يعكس قواعد السوق للتشجيع المصطنع لارتفاع الأسعار أو انخفاضها.
 - تطبيق شروط غير متكافئة لنفس الخدمات بحسب الشركاء التجاريين مما يحرمهم من منافع المنافسة.
 - إخضاع إبرام العقود مع الشركاء لقبولهم خدمات إضافية ليس لها صلة بالموضوع عن العقود سواء بحسب طبيعتها أو بحسب الأعراف التجارية.
 - التواطؤ من أجل الحصول على صفقة عمومية بشكل مخالف للمنافسة المشروعة.
- مع الإشارة أنه من أجل حظر الاتفاقات التي تتم بين المنافسين في السوق يستلزم أن يؤدي موضوع هذه الاتفاقات أو أثارها إلى الإضرار بالأعوان الاقتصاديين والمنافسة.

كما تجدر الإشارة إلى القول أنه إذا كانت المادتين 06، 07 من الأمر رقم 03/03 تخص حماية المنافسة بصفة عامة والسوق بصفة خاصة، فإن المواد 10، 11 و12 جاءت لتحمي العلاقة بين المتنافسين ولحماية النظام العام الاقتصادي، لكن لاعتبارات المصلحة العامة فقد استثنى المشرع تطبيق قاعدة الحظر ومعاقبة الاتفاقيات المحظورة والتعسف الناتج عن وضعية الهيمنة وهو الأمر الذي أشارت إليه المادة 09 من الأمر رقم 03/03 حيث تظهر هذه الاستثناءات في حالتين هما:

أ: أنه لا يخضع لأحكام المادتين 06، 07 الاتفاقيات والممارسات الناتجة عن نص تشريعي أو تنظيمي اتخذ تطبيق له.

ب: كما يرخّص في الاتفاقيات والممارسات التي يمكن أن يثبت أصحابها أنها تؤدي إلى تطور اقتصادي أو تقني، أو تساهم في تحسين الشغل أو من شأنها السماح للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة لتعزيز وضعيتها التنافسية في السوق.

لا تستفيد من هذا الحكم سوى الاتفاقات أو الممارسات التي كانت محل ترخيص من طرف مجلس المنافسة.

هذا وقد بين المرسوم التنفيذي رقم 175/05¹ كفايات الحصول على التصريح بعدم التدخل بخصوص الاتفاقات ووضعية الهيمنة الاقتصادية في السوق، حيث يتم استلامه من قبل مجلس المنافسة بناء على طلب من المؤسسات المعنية.

2-2: التعسف في وضعية الهيمنة الاقتصادية

إن وضعية الهيمنة الاقتصادية ليست وضعية محظورة في حد ذاتها، بل يرد الحظر على التعسف في استغلال هذه الوضعية مما يؤدي إلى الاضرار بالمتنافسين والمستهلكين وبجودة المنتج وبسعره وبالتالي الاضرار بالكفاءة الاقتصادية للدولة².

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 175/05، مؤرخ في 03 ربيع الثاني عام 1426، الموافق لـ 12 مايو سنة 2005، يحدد كفايات الحصول على التصريح بعدم التدخل بخصوص الاتفاقات ووضعية الهيمنة على السوق، ج.ر.ع 35، الصادرة بتاريخ 18 مايو سنة 2005.

² - جمال بوسنة، "مبدأ حرية المنافسة في القانون الجزائري بين متطلبات السوق ومقتضيات المصلحة العامة"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 10، ع 02، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، الجزائر، جوان 2023، ص 751.

حيث تعتبر وضعية الهيمنة¹ في السوق حق لكل متعامل اقتصادي فامتياز عون اقتصادي عن غيره من الأعوان الاقتصادية بسبب ما توصلت إليه من سلعه وخدماته في التسيير والابتكار الفني وغيرها من العوامل التي أدت إلى تفعيل المنافسة وتوفير أفضل المنتجات والخدمات بأحسن الامتيازات، غير أنه إذا التعسف في استعمال هذا الحق هو الذي يعد من الممارسات المقيدة والمنافية للمنافسة، حيث يتمثل التعسف في استخدام وضعية الهيمنة من طرف العون الاقتصادي أو المؤسسة الاقتصادية حينما تقوم بعمل من الأعمال المؤدية لإعاقة المسار الطبيعي للنشاط الاقتصادي في السوق، بمعنى لجوء المؤسسة المهيمنة إلى استخدام وسائل تختلف عن تلك المنبعثة في ممارسة منافسة عادية².

هذا وقد بين المشرع الجزائري صور وضعية الهيمنة الاقتصادية في المادة 07 بقوله: "يحظر كل تعسف ناتج عن وضعية الهيمنة على السوق أو احتكارا لها على جزء منها قصد:

- الحد من الدخول في السوق، أو ممارسة النشاطات التجارية فيها.
- تقليص أو مراقبة الإنتاج أو منافذ التسويق أو الاستثمارات أو التطور التقني.
- اقتسام الأسواق أو مصادر التمويل.
- عرقلة تحديد الأسعار حسب قواعد السوق بالتشجيع المصطنع لارتفاع الأسعار وانخفاضها.
- تطبيق شروط غير متكافئة لنفس الخدمات اتجاه الشركاء التجاريين، مما يحرمهم من منافع المنافسة.
- إخضاع إبرام العقود مع الشركاء لقبولهم خدمات إضافية ليس لها صلة بموضوع هذه العقود سواء بحكم طبيعتها أو بحكم الأعراف التجارية، أما عن كيفية اثبات هذا التعسف فإنه يكون

¹ - أشارت المادة 03 من الأمر رقم 03/03 إلى تعريف الهيمنة على أنها: "الوضعية التي تمكن المؤسسة من الحصول على مركز قوة اقتصادية في السوق المعني من شأنها عرقلة قيام منافسة فعلية، وتعطيه إمكانية القيام بتصرفات فعلية فيه ومنفردة إلى حد معتبر إزاء منافسيها أو زبائنها أو مموليها"، ولا شك أن وجود الهيمنة في السوق أمر طبيعي إذ يمكن لأي مؤسسة أن تتمتع بقوة سوقية نتيجة لفعالية استراتيجياتها وكفاءتها وجودة منتوجاتها إلا أن المعيار الذي يجعل الممارسة محظورة هو التعسف في استعمالها.

² - جلال مسعد، مدى تأثير المنافسة الحرة بالممارسات التجارية، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون "قرع: قانون الاعمال"، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي- وزو، الجزائر، 2012، ص 127.

بالنظر إلى السلوكيات التي تمارسها المؤسسة والتي يكون الهدف منها تضيق المنافسة أو إقصاء المتنافسين أو انها مارست أحد الصور المذكورة في نص المادة 07 من الأمر 03/03، كما يمكن اثباتها بكافة طرق الاثبات.

من خلال استقراء وتحليل مختلف النصوص القانونية يتضح جليا أن المشرع الجزائري قد قام بحظر التعسف في وضعية الهيمنة الاقتصادية الذي تمارسه المؤسسات الكبرى في بسط نفوذها وسيطرتها على السوق ومن ثم القضاء على المؤسسات المنافسة لها المتواجدة فيه، ولكي يتحقق حظر هذه الممارسات التعسفية لأبد من تواجد المؤسسات في وضعية هيمنة فعلية على السوق وأن تقوم باستغلال هذه الوضعية بشكل تعسفي.

2-3: مراقبة التجميعات الاقتصادية

يقصد بالتجميع كل تكتل أو تجمع بين مؤسستين أو أكثر ضمن تشكيلة قانونية معينة، بهدف إحداث تغيير دائم في هيكل السوق مع فقدان كل المؤسسات المتجمعة لاستقلاليتها تعزيزا للقوة الاقتصادية للكيان الموحد¹.

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى تعريف التجميعات الاقتصادية حيث نجده ركز على الطرق التي تتم بها هذه العملية، كما أنه اكتفى بذكر صور وحالات التجميع وذلك من خلال نص المادة 15 من الأمر رقم 03/03².

يتحدد مفهوم التجميع بالاستناد إلى معيارين، يتحدد أولهما من خلال الوسيلة المستخدمة أو المؤسسة والثاني يعتمد على النتيجة والهدف المتوصل إليه، والتي تتمثل في نقل سلطة الرقابة والسيطرة، وبناء عليه فإن مفهوم التجميع يشمل كل العمليات التي من شأنها الزيادة في حجم الوحدات الاقتصادية وكذا التي تهدف إلى تحقيق التكامل الاقتصادي بين المؤسسات المشتركة

¹ - Jean Bernard Blaise, Droit des affaires, LGDJ, Paris, 1999, P 452.

² - استنادا إلى نص المادة 15 من الأمر رقم 03/03، مصدر سابق، فإن التجميع يقصد به:

- اندماج مؤسستين أو أكثر كانتا مستقلتين من قبل. =

= حصول شخص أو عدة أشخاص طبيعيين لهم نفوذ على مؤسسة على الأقل.

- حصول مؤسسة أو عدة مؤسسات على مراقبة مؤسسة أو عدة مؤسسات أو جزء منها بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن طريق أخذ أسهم في رأسمال عن طريق شراء عناصر من أصول المؤسسة أو بموجب عقد أو بأي وسيلة أخرى.

- إنشاء مؤسسة مشتركة تؤدي بصفة دائمة جميع وظائف مؤسسة اقتصادية مستقلة.

في عملية التجميع، ضف إلى ذلك نقل سلطة الرقابة والسيطرة على مجموعة من المؤسسات الاقتصادية إلى أحداها تكون لها القدرة على فرض السيادة الاقتصادية على سائر المؤسسات الأخرى¹.

لا يمنع قانون المنافسة عملية التجميعات الاقتصادية لأنها مشروعة وتعود بالفائدة على المؤسسات وذلك من خلال كفاءتها الإنتاجية ورفع قدراتها، لكنه يمنع تلك العمليات التي تؤدي إلى تقييد المنافسة، وعلى هذا الأساس أخضعها لرقابة مجلس المنافسة، حيث أشارت المادة 17 من الأمر رقم 03/03 على أنه: "كل تجميع من شأنه المساس بالمنافسة، ولا سيما بتعزيز وضعية هيمنة مؤسسة على سوق ما، يجب أن يقدمه أصحابه إلى مجلس المنافسة الذي يبت فيه في أجل ثلاثة (03) أشهر، كما اشترطت المادة توافر مجموعة من الشروط وهي:

2-3-1-مساس التجميع بالمنافسة: إن المشاريع أو عمليات التجميع لا تخضع للمراقبة إلا إذا كان من شأنها إلحاق الضرر بالمنافسة أو المساس بها، تطبيقاً لأحكام المادة 17 من الأمر رقم 03/03 والتي جاء في مضمونها: "كل تجميع من شأنه المساس بالمنافسة..."، ويتم ذلك عن طريق تدعيم موقع الهيمنة للمتعاين الاقتصادي في السوق، مما يعكس ازدواجية الأهداف الناتجة عن الرقابة على التجميعات من جهة، والتعسف في استعمال واستغلال وضعية الهيمنة من جهة أخرى.

2-3-2-تجاوز العتبة القانونية: فكلما كان التجميع يرمي إلى تحقيق حد يفوق 40 % من المبيعات أو المشتريات المنجزة في السوق المعينة تخضع للرقابة².

2-3-3: القرار الصادر في التجميع: حيث يتخذ المجلس قراره بعد أخذ رأي كل من وزير التجارة والوزير المكلف بالقطاع المعني بالتجميع محل الرقابة وهذا ما أشارت إليه المادة 19 من الأمر رقم 03/03.

¹ - إيمان رتيبة شويطر، النظام القانوني للتجمعات ذات المنفعة الاقتصادية في القانونين الجزائري والفرنسي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر، 2005، ص 10.

² - المادة 18 من الأمر رقم 03/03، مصدر سابق.

يمارس مجلس المنافسة سلطته في الرقابة على التجميعات الاقتصادية التي تهدف إلى تحقيق ما يزيد عن 40% من المبيعات أو المشتريات المنجزة في السوق المعنية من خلال اعتماد أسلوب الترخيص وهو ما يشكل نوع من الرقابة السابقة، وعلى هذا الأساس منح لمجلس المنافسة في سبيل ضبط الأنشطة الاقتصادية والحد من الهيمنة الأسواق ومنع الاحتكار الرقابة على دخول السوق من خلال منح التراخيص مسبقاً بالتجميعات الاقتصادية، كما يمارس المجلس كذلك رقابة لاحقة من خلال التأكد من مدى تطبيق واحترام النصوص القانونية المنظمة لنشاطاتهم¹.

كما تجدر الإشارة أن مجلس المنافسة يتدخل في حالة وجود شكاوى بين مشغلي الموانئ حول التمييز في منح التراخيص والعقود، بالإضافة إلى احتكار خدمات معينة كالمناولة والشحن والتخزين من طرف شركة واحدة، فضلاً عن فرض أسعار غير مبررة من طرف مؤسسة عمومية مينائية أو التواطؤ مع شركات معينة لرفع الأسعار، واستغلال مؤسسة مينائية لموقعها المهيمن لاقصاء منافسين في نفس المجال، وفي هذه الحالة يمارس مجلس المنافسة رقابة غير مباشرة على النشاطات والخدمات المينائية.

الفرع الثاني

الجزاءات الصادرة عن مجلس المنافسة

تتخذ الجزاءات الصادرة من قبل مجلس المنافسة عدة صور وذلك تبعاً لطبيعة المخالفة المرتكبة ومدى جسامتها وظروف ارتكابها من قبل الأطراف المخالفة، وتمتاز هذه الجزاءات بنوع من الخصوصية، كونها تصدر عن هيئة إدارية ذات طابع ضبطي وتمارس صلاحياتها في إطار قانون المنافسة، وقد حرص على تنظيم هذه السلطة العقابية وفقاً لضوابط قانونية دقيقة، حيث اشترط لتطبيق مجلس المنافسة لتوقيع العقوبات ألا تكون العقوبة المقررة سالبة للحرية، وضرورة تطبيق المبادئ العقابية على المخالفات الإدارية.

كرست صلاحية القمع الممنوحة لمجلس المنافسة باعتباره سلطة ضبط مفهوم جديد وهو إزالة سياسة التجريم وذلك من خلال الحد من تدخل القاضي الجزائي وهذا بالنظر لوجود مخالفات

¹ - خديجة مريجة ومنال بوعجاجة، مرجع سابق، ص 212 - 213.

لا تستدعي متابعة جزائية، حيث تختلف العقوبات المقررة في هذا الخصوص باعتبارها عقوبات ذات طابع وقائي عن تلك المقررة في إطار جرائم القانون العام، وفي هذا الخصوص يصدر عن مجلس المنافسة عدة إجراءات وتدابير وقائية (أولا) بالإضافة إلى عدة عقوبات في شكل غرامات مالية وتهديدية (ثانيا)، كما يجوز الطعن في قرارات مجلس المنافسة أمام إحدى الجهات القضائية المختصة (ثالثا).

أولا: التدابير الوقائية

وهي وسائل قانونية تهدف إلى تجنب الأضرار التي يصعب تداركها لاحقا، وتتميز بطابعها الاستعجالي وغالبا ما يتخذها مجلس المنافسة قبل فصله في موضوع المنازعة وتتخذ هذه التدابير في شكل أوامر وتدابير مؤقتة.

1: إصدار الأوامر

خص المشرع مجلس المنافسة بسلطة إصدار أوامر تهدف إلى وضع حد للممارسات المنافسة لقواعد المنافسة التي تم معاينتها من قبل المؤسسات المعنية خلال الأجل الذي يحدده، وقد يشمل هذه الأوامر في تعديل أو تكملة بعض البنود التعاقدية والتصرفات مثل: البنود التعسفية المفروضة على المشتري.

كما يتوجب على المؤسسات المعنية الالتزام بهذه الأوامر واحترام الآجال المحددة لتنفيذها، وفي حالة الإخلال بذلك يمكن لمجلس المنافسة فرض غرامات تهديدية بشرط ألا تتجاوز قيمة الغرامة التهديدية مبلغ التعويض عن الضرر الفعلي الناتج عن المخالفة.

تتسم هذه الأوامر بالطابع التقويمي أو التصحيحي وتتصف بنوع من الشدة والصرامة، غير أنه لا يجوز لمجلس المنافسة إصدار أوامر تمس بهيكل أو تنظيم المؤسسات المعنية كأن يأمر بحلها مثلا، إذ يقتصر نطاق تدخله على إصدار أوامر تتعلق بالممارسات المخالفة ذات الطابع الإجرامي فقط¹.

¹ - شهرزاد بن مسعود، " السلطة القمعية لمجلس المنافسة كآلية لضبط السوق التنافسية"، مجلة الدراسات القانونية التطبيقية، المجلد 2، ع 2، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة 1، الجزائر، جويلية 2025، ص 91.

تتخذ الأوامر الصادرة عن مجلس المنافسة شكل قرارات معللة يتعين تبليغها إلى الأطراف المعنية ونشرها وفقاً للمقتضيات القانونية، ويمكن أن يكون مضمون هذه الأوامر إيجابياً أو سلبياً، حيث قد يتضمن الأمر الامتناع عن القيام بأحد الممارسات المقيدة للمنافسة أو الأمر باتخاذ تدابير معينة كإلغاء أو تعديل الاتفاقيات المرتبطة بالممارسات المنافسة لقواعد المشروعية ومع ذلك لا يمكن لمجلس المنافسة الحق في إبطال هذه الاتفاقيات، حيث أن هذه الصلاحية تظل من اختصاص الجهات القضائية المختصة¹.

2: التدابير المؤقتة

استناداً إلى نص المادة 46 من الأمر رقم 03/03 يمكن لمجلس المنافسة سلطة اتخاذ تدابير تهدف إلى الحد من الممارسات المقيدة للمنافسة كما هو الأمر بالنسبة للأوامر، وفي حال عدم تنفيذها تطبق عليها أحكام المادة 58 من نفس الأمر المذكور أعلاه².

ثانياً: الجزاءات القمعية

بالإضافة إلى التدابير الوقائية خول المشرع الجزائري لمجلس المنافسة سلطة إصدار عقوبات تتسم بالطابع القمعي وتتمثل أساساً في:

1: الغرامات المالية

يتمتع مجلس المنافسة بصلاحيات جزائية واسعة حيث خصه المشرع بسلطة تسليط عقوبات مالية تتمثل في الغرامة، حيث تختلف نسبتها تبعاً لطبيعة المخالفة وحجمها.

استناداً لأحكام المادة 26 من القانون رقم 12/08 المعدلة لأحكام المادة 56 من الأمر رقم 03/03، فإنه يعاقب على الممارسات المقيدة للمنافسة بغرامة مالية لا تفوق 12% من مبلغ رقم الأعمال من غير الرسوم المحقق في الجزائر خلال آخر سنة مالية مختتمة، أو بغرامة تساوي على الأقل ضعف الربح المحقق بواسطة هذه الممارسات على ألا تتجاوز هذه الغرامة

¹ - شهرزاد بن مسعود، مرجع سابق، ص 91.

² - تنص المادة 58 المعدلة بالمادة 27 من الأمر رقم 12/08 على أنه في حال عدم تنفيذ هذه الأوامر في الآجال المحددة يحق لمجلس المنافسة أن يحكم بغرامات تهديدية لا تقل عن مبلغ 150000 دج عن كل يوم تأخير.

أربعة أضعاف هذا الربح، وإذا كان مرتكب المخالفة لا يملك رقم أعمال محدد فالغرامة في هذه الحالة لا تتجاوز ستة ملايين دينار (6.000.000 دج).

تنص المادة 57 من الأمر رقم 03/03 على فرض غرامة مالية قدرها مليوني دينار جزائري 2.000.000 دج على كل شخص طبيعي يساهم بشكل احتيالي في تنظيم أو تنفيذ ممارسات تقييد حرية للمنافسة.

كذلك يعاقب على عمليات التجميع التي أنجزت بدون ترخيص من مجلس المنافسة بغرامة مالية يمكن أن تصل إلى 07% من رقم الأعمال من غير الرسوم المحقق في الجزائر خلال آخر سنة مالية ضد كل مؤسسة هي طرف في التجميع غير القانوني، كذلك في حالة عدم احترام الشروط أو الالتزامات المنصوص عليها في المادة 19 فيمكن لمجلس المنافسة إقرار عقوبة مالية يمكن أن تصل إلى 05% من رقم الأعمال من غير الرسوم المحققة في الجزائر خلال آخر سنة مالية ضد كل مؤسسة هي طرف في التجميع غير القانوني أو المؤسسة التي تكونت من عملية التجميع¹.

إضافة لذلك يحق لمجلس المنافسة إقرار غرامة مالية لا تتجاوز مبلغ ثمانمائة دينار جزائري 800.000 دج بناء على تقرير المقرر ضد المؤسسات التي تعتمد تقديم معلومات خاطئة أو غير كاملة بالنسبة للمعلومات المطلوبة في الآجال المحددة من قبل المقرر أو تتهاون في تقديمها، كذلك يمكن للمجلس أيضا أن يحكم بغرامة تهديدية لا تقل عن مائة ألف دينار جزائري 100.000 دج عن كل يوم تأخير وهو ما أشارت إليه المادة 28 من القانون رقم 12/08 المعدلة لأحكام المادة 59 من الأمر رقم 03/03.

وفي جميع الأحوال يجوز لمجلس المنافسة أن يقرر تخفيض الغرامة المالية أو الاعفاء منها بالنسبة للمؤسسات التي تقرر بالمخالفات المنسوبة إليها أثناء التحقيق في القضية وتتعاون في تسريع إجراءات التحقيق فيها، مع التزامها بعدم تكرار الأفعال المخالفة لأحكام هذا الأمر.

¹ - المادة 61، 62 من الأمر رقم 03/03، مصدر سابق.

غير أن هذا الامتياز لا يمنح في حالة العود، بغض النظر عن طبيعة المخالفة المرتكبة، كما يلاحظ أن الغرامات التي يصدرها المجلس ذو طابع جبائي، مما يعني أنه لا يجوز الحكم بوقف تنفيذها في أي حال من الأحوال.

2: نشر القرارات المتضمنة للعقوبة

استنادا إلى أحكام الفقرة 03 من المادة 45 من الأمر رقم 03/03 يجوز لمجلس المنافسة أن يأمر بنشر قراره كاملا أو مستخرج منه، أو بتوزيعه أو تعليقه بالكيفية التي يراها مناسبة. وتنتشر هذه القرارات في النشرة الرسمية للمنافسة، كما يمكن نشر مستخرجات من قراراته أو أي معلومات أخرى ذات صلة بواسطة أي وسيلة إعلامية أخرى¹، تعزيزاً لمبدأ الشفافية

ثالثا: إمكانية الطعن في القرارات الصادرة عن مجلس المنافسة

أقرّ المشرع الجزائري إمكانية الطعن في القرارات الصادرة عن مجلس المنافسة وذلك لصالح المؤسسات والأطراف المعنية بتلك القرارات ضمانا لحقوق الدفاع ومبدأ المشروعية، كما حدد الجهة القضائية المختصة في النظر في هذه الطعون، بما يكرس الرقابة القضائية على أعمال مجلس المنافسة.

1: الطعن أمام القضاء الإداري

حدد المشرع الجزائري إمكانية تدخل القضاء الإداري في الرقابة على الأعمال والتصرفات القانونية الصادرة عن مجلس المنافسة خاصة فيما يخص قرار رفض التجميع، حيث أوكل مهمة النظر في هذه القرارات لمجلس الدولة وذلك بموجب المادة 19 من الأمر رقم 03/03، وذلك عندما كان مجلس الدولة درجة ثانية للتقاضي في القضايا المعروضة على المحاكم الإدارية وقاضي درجة أولى وأخيرة للفصل في دعاوى الإلغاء والتفسير وفحص المشروعية القرارات الإدارية الصادرة عن السلطات الإدارية المركزية، كما يختص في بعض الدعاوى

¹ - المادة 23 من القانون رقم 12/08، مصدر سابق.

بموجب نصوص خاصة، لكن بعد تعديل ق.إ.م.إ. بموجب القانون رقم 13/22¹، تم التعديل في اختصاص مجلس الدولة لاسيما بعد استحداث المحاكم الإدارية الاستئنافية²، خاصة المحكمة الإدارية للاستئناف بالجزائر العاصمة التي تعتبر قاضي درجة أولى في النظر في دعاوى الإلغاء والتفسير وفحص المشروعية للقرارات الإدارية الصادرة عن السلطات الإدارية المركزية والمنظمات المهنية الوطنية والهيئات العمومية الوطنية، حيث أصبحت تختص فيما كان من اختصاص مجلس الدولة كقاضي درجة أولى وأخيرة للتقاضي وهذا لتخفيف العبء والضغط عن المجلس، كما أصبح مجلس الدولة يختص بالطعون بالنقض في الأحكام والقرارات النهائية وفي استئناف القرارات القضائية الصادرة عن المحكمة الإدارية للاستئناف

بالجزائر العاصمة بما اختصت به في أول درجة³، ومع ذلك أبقى المشرع الجزائري على اختصاص مجلس الدولة في الفصل القضايا المخولة له بموجب نصوص خاصة ومن بينها نص المادة 19 من الأمر رقم 03/03⁴، وبعدم النص على إجراءات خاصة تحكم هذه المخاصمة وجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في ق.إ.م.إ. خاصة فيما يخص إجراءات رفع دعوى الإلغاء أمام القضاء الإداري بداية من أجل رفع الدعوى المقدر بـ 04

¹ - قانون رقم 13/22، مؤرخ في 13 ذي الحجة عام 1443، الموافق لـ 12 يوليو سنة 2022، يعدل ويتم القانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر عام 1429، الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 17 يوليو عام 2022.

² - قانون رقم 07/22، مؤرخ في 04 شوال عام 1443، الموافق لـ 05 مايو سنة 2022، المتضمن التقسيم القضائي، ج.ر.ع 32، الصادرة بتاريخ 14 مايو سنة 2022، والذي جاء في الفصل الثالث منه تحت عنوان التقسيم القضائي الإداري، ونصت المادة 08 منه على إحداث ست (06) محاكم إدارية للاستئناف تقع مقراتها بالجزائر وهران قسنطينة ورقلة تمنراست وبشار وترك تحديد دوائر اختصاصها الإقليمي للتنظيم، وفي هذا الخصوص تم اصدار المرسوم التنفيذي رقم 435/22، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1444، الموافق لـ 11 ديسمبر سنة 2022، يحدد دوائر الاختصاص الإقليمي للمحاكم الإدارية للاستئناف والمحاكم الإدارية، ج.ر.ع 84، الصادرة بتاريخ 14 ديسمبر سنة 2022.

³ - قانون رقم 11/22، مؤرخ في 09 ذي القعدة عام 1443، الموافق لـ 09 جوان سنة 2022، يعدل ويتم القانون العضوي رقم 01/98، المؤرخ في 04 صفر عام 1419، الموافق لـ 30 مايو سنة 1998، المتعلق بتنظيم مجلس الدولة وسيره واختصاصاته، ج.ر.ع 41، الصادرة بتاريخ 16 جوان سنة 2022، حيث أشارت المادة 10 منه على أنه: "يختص مجلس الدولة في الفصل في استئناف القرارات الصادرة عن المحكمة الإدارية للاستئناف لمدينة الجزائر في دعاوى إلغاء وتفسير = وتقدير مشروعية القرارات الإدارية الصادرة عن السلطات الإدارية المركزية والهيئات العمومية الوطنية والمنظمات المهنية الوطنية".

⁴ - المادة 903 من القانون رقم 13/22، مصدر سابق.

أشهر من تاريخ التبليغ الرسمي أو من تاريخ الإعلان أو النشر وكيفية تحرير العريضة وشكلياتها إلى غاية صدور قرار مجلس الدولة مع الزامية توافر الصفة والمصلحة في المدعي الذي خاصم قرار مجلس المنافسة كجهة إدارية مركزية طرف في الادعاء.

وكأصل يصدر مجلس الدولة قراره الذي يؤيد فيه قرار مجلس المنافسة أو يصدر قرار بإلغائه، مع الإشارة أن المشرع الجزائري تبنى نظرة جديدة لاختصاصات القاضي الإداري في ق.إ.م.إ. وهي خاصة بالدور الإيجابي للقاضي بعدما كان دوره سلبي في ق.إ.م.إ. القديم، حيث أصبح له اختصاص أمر الإدارة باتخاذ تدابير وتحديد أجل لتنفيذها، كما له أن يأمر الإدارة كذلك بإصدار قرار اداري في أجل محدد، بالإضافة إلى إمكانية إلزامها بالغرامة التهديدية لتنفيذ التدبير¹، وعليه يمكن أن يتدخل مجلس الدولة بإلغاء قرار التجميع مع إلزام مجلس المنافسة بقبول هذا الأخير تطبيقا للأحكام العامة.

وقد أثار اختصاص القاضي الإداري اشكالا يتمثل في حالة قبول مجلس المنافسة ورخص بالتجميع بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالتجارة المشار إليه في نص المادة 19 السالف الذكر، فهل يجوز للوزير أن يطعن في قرار القبول وأمام أي جهة قضائية؟ فإذا صدر قرار القبول ومنح الترخيص بالتجميع مخالفا لرأي الوزير الراض وهو قرار اداري لا مانع في الطعن فيه، ولن يكون الطاعن سوى الوزير والمشرع في هذه الحالة حصر تدخل مجلس الدولة إلا في قرارات رفض منح الترخيص بالتجميع².

2: الطعن أمام القضاء العادي

خص المشرع الجزائري النظر في الطعون ضد القرارات الصادرة عن مجلس المنافسة للغرفة التجارية لمجلس قضاء الجزائر وألحق بهذه الطعون اختصاص رئيس مجلس القضائي بالجزائر، وتنفيذا للأحكام العامة تختص الغرفة التجارية للمحكمة العليا بالنظر في الطعون بالاستئناف ضد قرارات الغرفة التجارية لمجلس قضاء الجزائر كقاعدة عامة كل القرارات

¹ - المواد من 900 مكرر إلى 916 من القانون رقم 13/22، مصدر سلبق.

² - محمد أمين مهري، "ازدواجية الطعن في قرارات مجلس المنافسة"، مجلة الدراسات القانونية السياسية، المجلد 09، ع 01، جامعة المدية، الجزائر، 2023، ص ص 29-30.

الصادرة عن مجلس المنافسة من أوامر وعقوبات مالية وغرامات تهديدية وتدابير مؤقتة قابلة للطعن فيها أمام المجلس القضائي بالجزائر في غرفته التجارية.

تطبيقا لأحكام المادة 63 من الأمر رقم 03/03 تخضع قرارات مجلس المنافسة المتعلقة بالممارسات المقيدة للمنافسة للطعن أمام مجلس قضاء الجزائر الذي يفصل في المواد التجارية وذلك من طرف الأطراف المعنية أو من طرف الوزير المكلف بالتجارة، حيث يختلف الطاعنون حسب طبيعة القرار المطعون فيه، فقد يكونوا معنيين بالعقوبة في حالة إقرار مجلس المنافسة لعقوبات أو إجراءات وقائية، وقد يكونوا متضررين من رفض الإخطار أو عدم قبوله، وبما أن المادة شملت كل القرارات فهذا يعني أن قرارات الإدانة وقرارات رفض الإخطار مهما كان تسبب الرفض، كما حددت المادة أجل بشهر واحد ابتداء من تاريخ استلام القرار، وفي هذه الحالة كان على المشرع أن يكون أكثر دقة وأن تكون بداية سريان أجل الطعن من تاريخ تبليغ القرار وليس من تاريخ استلامه، أما فيما يخص الطعن في الإجراءات المؤقتة فيكون الأجل خلال 20 يوما، ويتبع الأطراف الإجراءات المنصوص عليها في ق.إ.م.إ الخاصة بالاستئناف أمام المجلس القضائي، ابتداء من احترام الشكليات والإجراءات المتعلقة بالعريضة ووجوب التمثيل بمحام بالنسبة للأطراف وتسجيلها وتبليغها عن طريق محضر قضائي مع ارفاقها بنسخة من قرار مجلس المنافسة وإيداع الوثائق والمستندات المتعلقة بالقضية.

كما أشارت المواد 65، 66، 67 و 68 من الأمر رقم 03/03 المتعلق بالمنافسة إلى إجراءات خاصة بالمنازعة أمام الغرفة التجارية إلى جانب الإجراءات المنصوص عليهم في ق.إ.م.إ، فبمجرد إيداع الطعن ترسل نسخة منه إلى رئيس مجلس المنافسة وإلى الوزير المكلف بالتجارة عندما لا يكون طرفا في الطعن المقدم مؤسسة، بعدها يرسل رئيس مجلس المنافسة ملف القضية إلى رئيس مجلس قضاء الجزائر في الآجال التي يحددها هذا الأخير، بعدها يبدأ دور المستشار المعين في الغرفة التجارية كمقرر فيرسل نسخة من جميع المستندات الجديدة المتبادلة بين الأطراف إلى الوزير وإلى رئيس مجلس المنافسة قصد الحصول على الملاحظات المحتملة كتابيا وتقدم في الآجال التي يحددها المستشار المقرر وتبلغ إلى جميع الأطراف في المنازعة.

يمكن لمجلس قضاء الجزائر أن يؤيد قرار مجلس المنافسة أو يلغيه أو أن يعدله، وبالتالي يقع عليه البحث عن تفسير جديد للوقائع والقانون ويستبدل قرارات مجلس المنافسة جزئيا أو كليا،

ويكون قراره قابل للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا خلال سنتين من صدوره أو خلال شهرين من تاريخ تبليغه وفقا للأحكام العامة المنصوص عليها في ق.إ.م.إ، وبدورها المحكمة العليا يمكن أن ترفض الطعن في الشكل أو في الموضوع، أو أن تقبل الطعن وتلغي القرار الصادر عن مجلس الجزائر وتعيد النزاع إلى نفس المجلس بتشكيلة مغايرة¹.

كما تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري عمل قبل تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم 09/08 على التوجه نحو قضاء تجاري متخصص وذلك باستحداثه قسما تجاريا بموجب المواد 531 إلى 535 من القانون نفسه ينظر في المنازعات التجارية وعند الاقتضاء المنازعات البحرية بتشكيلة جماعية وفقا لقواعد القانون التجاري والقانون البحري، وأقطابا متخصصة في بعض المحاكم بموجب المادة 32 منه، تنتظر بتشكيلة جماعية في المنازعات التجارية المحددة على سبيل الحصر، وهي نفس المنازعات التي حولها المشرع إلى الاختصاص النوعي للمحاكم التجارية المستحدثة بموجب القانون رقم 07/22 المتضمن التقسيم القضائي.

كما أقر التعديل التشريعي لقانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم 13/22 أحكاما جديدة في مجال القضاء التجاري بصفة عامة والمنازعات التجارية بصفة خاصة وذلك فيما يخص الجانب الاجرائي بتسويتها، حيث نص وبصفة إلزامية على الوساطة والصلح في المنازعات التجارية المطروحة أمام المحكمة التجارية المتخصصة وذلك قبل قيد الدعوى أمامها، وذلك في سياق تشجيع الوسائل الودية لتسوية المنازعات التجارية.

¹ - المواد من 363 إلى 366 من قانون رقم 13/22، مصدر سابق.

الفصل الثاني

التسيير التجاري للموانئ البحرية

ولعل البداية في تبني سياسية حرية النقل البحري كانت عند الهولنديين الذين أقرو سياسة حرية الملاحة البحرية في تصدير خدماتهم الملاحية، معتمدين على مبدأ المنافسة في مجال النقل البحري بدلا من الاحتكار مما أسهم في ظهور التخصص والكفاءة في مجال النقل البحري مما دفعهم إلى تصميم وبناء سفن خفيفة وسهلة القيادة بهدف المنافسة والتفوق على السفن الشراعية التقليدية السائدة في تلك الفترة.¹

أما بالنسبة للتسيير المينائي في الجزائر فقد شهد عدّة تذبذبات لازمت التطور القانوني المسير لمختلف السياسات الاقتصادية التي انتهجتها الدولة منذ الاستقلال، وقد شكل تعديل القانون البحري رقم 05/98 محطة تحول محورية في هذا المسار، حيث أسفر عن إنشاء ثلاث سلطات مينائية يخول لها صلاحيات واسعة لتولي إدارة الموانئ التابعة لها، حيث أصبح هذا القانون حدثاً بارزاً في تاريخ الموانئ البحرية الجزائرية التي عانت لوقت طويل من فراغ قانوني واضح، فقد ظل قطاع الموانئ البحرية قبل سنة 1998 يخضع لترسانة متفرقة من النصوص التشريعية والتنظيمية التي لم تكن كافية لتأطير وتطوير أساليب التسيير الإداري والتجاري لهذا النشاط الاستراتيجي في الاقتصاد الوطني، وقد أدى غياب تشريع خاص ومنظم يحدد بدقة أسس التسيير المينائي في الجزائر إلى انعكاسات سلبية مباشرة على أداء الموانئ البحرية الجزائرية، تمثلت أبرزها في تدني الإنتاجية، والانتظار المطول للسفن والبضائع الموجودة على متنها في منطقة الرحب قبل السماح ها بالرسو داخل الموانئ، فضلا عن اكتظاظ المخازن وارتفاع التكاليف خاصة الرسوم المتعلقة بفترات الإقامة الإضافية²، كل هذه العوامل كانت

¹ - سعيدة ولد لغواطي، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN/SNTM، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، ص 59.

² - Kamel Hadoum, Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports, Revue ADMO, Nantes, 1999, pp 117-118.-

نتيجة غياب رؤية قانونية واضحة تنظم النشاط المينائي بما يضمن الكفاءة والفعالية في خدمة الاقتصاد الوطني.

وانطلاقاً مما سبق سنعالج هذا الفصل في بحثين، نخصص (المبحث الأول) لدراسة أساليب التسيير المينائي ونخصص (المبحث الثاني) لدراسة الأشكال القانونية للتعاون بين القطاع العام والخاص.

المبحث الأول

أساليب التسيير المينائي

تختلف أساليب تسيير الموانئ البحرية من دولة إلى أخرى وذلك تبعا للاستراتيجيات الاقتصادية والسياسية المعتمدة، ففي حين تعتمد بعض الدول أنظمة قانونية مفصلة تنظم الأنشطة المينائية بدقة، تكتفي دول أخرى بوضع المبادئ العامة التي تحكم الميناء تاركة تفاصيل التسيير والإدارة لهيئات الموانئ المختصة، وتعكس هذه الفروقات مدى أهمية ومكانة قطاع الموانئ ضمن السياسة التنموية لكل دولة، حيث لا يحظى هذا القطاع بالأولوية في الدول ذات السواحل المحدودة¹، أما في الجزائر ونظرا لامتدادها الساحلي الواسع وموقعها الاستراتيجي على حوض البحر الأبيض المتوسط فإن الموانئ البحرية تعد من الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية والتجارية، وقد عرف التطور القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر عدة مراحل (المطلب الأول) بالإضافة إلى الاعتماد على مجموعة من الإصلاحات الرامية إلى تطوير التسيير التجاري في الموانئ البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تطور النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر

يرتبط النظام القانوني الذي يحكم تسيير الموانئ البحرية في الجزائر بدرجة التبعية التي تخضع لها هذه الموانئ ضمن النظام المعتمد في ادارتها، وكغيرها من الدول خاضت الجزائر عدة تجارب لتحديد النموذج القانوني الأنسب لإدارة وتشغيل موانئها، بما في ذلك تحديد الجهة المسؤولة بمنح التراخيص وتقديم الخدمات المينائية، وقد طرحت تساؤلات عديدة حول ما إذا كان من الأنسب إسناد هذه المهام إلى الدولة باعتبارها سلطة مركزية أو إلى السلطات المحلية أو إلى مؤسسات متخصصة في مجال تسيير الموانئ، ذلك أن تطور قطاع الموانئ يرتبط بشكل مباشر بمدى نجاح الوظائف الأساسية التي يقدمها كل ميناء من حيث تسهيل حركة

¹ - سعيدة ولد لغواطي، مرجع سابق، ص 86.

وكفاءة تداول البضائع بين السفن والعمل على تخفيض تكاليف الخدمات المينائية وتلبية احتياجات المرتفقين.

مرّ التنظيم القانوني للموانئ في الجزائر قبل تعديل القانون البحري رقم 05/98 بعدة مراحل متعاقبة يعكس تطورا تدريجيا في نمط تسيير هذا المرفق الحيوي، حيث تمثلت المرحلة الأولى في اعتماد نظام الموانئ المستقلة وهو النظام الموروث عن الحقبة الاستعمارية الفرنسية والذي استمر العمل به بعد الاستقلال، ثم تبنت الدولة ابتداء من سنة 1971 نموذج التسيير المركزي الذي تم بموجبه تركيز سلطة الاشراف والتسيير في يد السلطة المركزية، بما يعكس توجه الدولة في تلك الفترة بالتحكم المباشر في المرافق الاقتصادية الاستراتيجية، ومع بداية سنة 1982 اتجه المشرع إلى نظام التسيير اللامركزي للموانئ، حيث تم تفويض جزء من صلاحيات التسيير إلى هيئات محلية تجسيدا لمبدأ تقريب الإدارة من المستخدمين، وقد توج هذا المسار الإصلاحى باعتماد نظام قانوني جديد بموجب القانون البحري رقم 05/98 الذي أدخل إصلاحات جوهرية مست هيكلة تسيير الموانئ البحرية، وانطلاقا من هذا التسلسل التاريخي ارتأيتنا تقسيم هذا المطلب إلى أربع فروع، نتناول نظام الموانئ البحرية المستقلة الموروث عن الاستعمار الفرنسي (الفرع الأول) ونخصص (الفرع الثاني) لدراسة نظام التسيير المركزي للموانئ البحرية و(الفرع الثالث) لدراسة نظام التسيير اللامركزي للموانئ البحرية و(الفرع الرابع) لدراسة النظام القانوني لتسيير الموانئ بعد تعديل القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول

مرحلة نظام الموانئ البحرية المستقلة الموروثة عن الاستعمار الفرنسي

يُسير هذا النوع من الموانئ من قبل هيئة حكومية تتمتع بطابع مستقل نسبيا وبعيد عن الضغوط السياسية المباشرة، وعلى الرغم من خضوعها لإشراف حكومي محدود إلا أنها تتمتع بهامش واسع من الاستقلالية الادارية، حيث تكلف بتنفيذ السياسة العامة للموانئ في الدولة والاشراف على مدى الالتزام بها، كما تمارس مهامها في إطار الصلاحيات المخولة لها مع سعيها إلى تحقيق أرباح مالية إضافية، ورغم امكانية ارتفاع التكاليف الناتجة عن هذا النمط من التسيير، إلا أن توفر كفاءات إدارية مؤهلة يمكن أن تساهم في تحقيق نتائج إيجابية وفعالة، وقد شهد هذا النموذج اهتماما متزايداً خلال السنوات الأخيرة خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية إلى جانب عدد من الدول النامية التي تسعى إلى تحسين أداء موانئها وتحقيق التنمية الاقتصادية¹، وعليه نتناول نظام استقلالية الموانئ (أولا) ثم نظام التبعية للغرف التجارية ثم نتطرق إلى مميزات هذه المرحلة (ثالثا).

أولاً: نظام استقلالية الموانئ

عقب الاستقلال تبنت الجزائر نظام التسيير المستقل الموروثة عن السلطات الاستعمارية الفرنسية والذي تم اعتماده بموجب القانون الصادر سنة 1920 المتضمن النظام القانوني لاستقلالية الموانئ على غرار مينائي «Havre» و «Bordeaux» في فرنسا، وقد خضعت الموانئ البحرية الثلاثة الكبرى (الجزائر، وهران، عنابة) لنظام الاستقلالية² في التسيير بموجب المرسوم التنفيذي رقم 203/62 المتضمن نظام استقلالية الموانئ الجزائرية³ القائم أساساً على الفصل التام بين اختصاصات الغرف التجارية والمهام الإدارية للموانئ، ونظراً لأهمية المحيط المينائي في دعم الحياة الاقتصادية والاجتماعية سارعت الدولة الجزائرية إلى اصدار المرسوم

¹ - خديجة بلحاج، النظام القانوني للسلطة المينائية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، الجزائر، 2014/2015، ص 08.

² - Kamel Hadoum, op. cit, p 119

³ - مرسوم تنفيذي رقم 203/62، مؤرخ في 21 فيفري سنة 1962، المتضمن النظام الخاص للموانئ المستقلة، ج.ر.ع 30، الصادرة بتاريخ 29 فيفري سنة 1962.

التنفيذي رقم 63/ 442 المتضمن تحديد نظام خاص لتسيير الموانئ البحرية الجزائرية الثلاث المستقلة¹ يمنح بموجبها تسيير الميناء لكل من مدير الميناء كممثل للسلطة المركزية و مجلس الإدارة يتمتعان بموجب ذلك بسلطات واسعة في إطار تسيير المرافق العامة المينائية بالتواصل مباشرة مع جميع المدراء العاميين التابعين لكل القطاعات المرتبطة بالنشاط المينائي، هذا وتبقى جميع القرارات المتخذة من قبل مجلس الإدارة خاضعة للرقابة الوصائية لوزير الأشغال العمومية كسلطة وصاية فقط دون أن يشمل ذلك تدخلا مباشرا من السلطات المركزية في تسيير شؤون الميناء².

وانطلاقا من نظام الاستقلالية الذي خضعت له الموانئ الثلاث الكبرى (الجزائر، وهران، عنابة) فقد أوكلت إليها عدة مهام أساسية تمثلت في حماية المصالح العامة ضمن نطاق الأملاك المينائية، وقد أسندت مهمة تسيير الأنشطة المينائية إلى كل من مدير الميناء ومجلس الإدارة بمتابعة وتسيير مختلف الأنشطة التي يمارسها مختلف الفاعلين داخل الميناء من مستوردين، مصدريين، وكلاء العبور، مؤسسات الإرشاد وغيرها، وكذا الحفاظ على تسيير الملك المينائي وتطويره من خلال وضع تدابير أمنية صارمة والسهر على تنفيذها إلى جانب احترام القواعد الصحية والبيئية داخل حدود الملك المينائي وكذا المحافظة على المنشآت المينائية وتوسيعها³.

ثانيا: نظام التبعية للغرف التجارية

ظلت بقية الموانئ الأخرى تخضع لنظام التبعية للغرف التجارية، حيث أسندت مهمه تقديم الخدمات العمومية إلى ممثلي الإدارة المحلية للنقل والأشغال العمومية، أما بالنسبة

¹ - AbdelHakim Hamadi, L' autorité portuaire a la Lumière du nouveau code maritime Algérienne, mémoire pour L' obtention du diplôme d' officier de port, Institut Supérieur Maritime, 1999, p 05.

² - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 63/ 442، المؤرخ في 09 نوفمبر سنة 1963، يحدد النظام القانوني الخاص للموانئ المستقلة، ج.ر.ع 87، الصادرة بتاريخ 22 نوفمبر سنة 1963.

³ - ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية - دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2007/2008، ص 185.

للأنشطة التجارية فقد كانت تمارس إما مباشرة عن قبل الغرف التجارية أو بصفة غير مباشرة عن طريق قيادة الميناء أو عن طريق مؤسسات عمومية أو خاصة¹.

ثالثا: مميزات هذه المرحلة: تميزت هذه المرحلة بعدة خصائص من أبرزها:

- تمتع الوحدات المينائية عند انشائها بسلطات واسعة في مجال الاستغلال المينائي بما في ذلك الأشغال العمومية والأمن الملاحي.

- غياب الاستقلالية المالية للموانئ، حيث كانت تخضع لنظام المحاسبة الإدارية.

- الفصل التام بين وظيفة الاستغلال المينائي ووظيفة الأشغال العمومية.

الفرع الثاني

مرحلة نظام التسيير المركزي للموانئ البحرية

فرض تعاقب السياسات الاقتصادية في الجزائر الحاجة إلى التغيير في نظام تسيير الموانئ، حيث انتقلت الدولة من نظام التسيير المركزي للموانئ بموجب الأمر رقم 29/71 المتضمن انشاء المكتب الوطني للموانئ إلى اتباع نموذج التسيير اللامركزي بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 283/82 المتضمن انشاء المؤسسات المينائية.

أولا: تعريف نظام التسيير المركزي للموانئ

في هذا النظام تتولى الدولة مسؤولية الاشراف على إدارة الميناء ومراقبة نشاطاته، بما يضمن تنفيذ استراتيجيتها التنموية وخططها الوطنية، ويتم ذلك إما بشكل مباشر من قبل الجهات الحكومية أو عن طريق هيئة الميناء التي تعد جهازا من أجهزة الدولة وتخضع لسلطتها، ونجد هذا النوع من النظام في عدة بلدان نامية وكذلك في بعض الدول المتطورة كإسبانيا وفرنسا².

¹ - خديجة بلحاج، مرجع سابق، ص 09.

² - حملاوي ربيعة، مرجع سابق، ص 86.

هذا النظام من التسيير يحبذه بعض الاقتصاديين باعتبار أن الدولة تمتلك القدرة المالية لتقديم الدعم المالي وتغطية النفقات الاستغلالية بالإضافة إلى القدرة الاستثمارية التوسعية الكبيرة لتطوير هذه الموانئ، بينما يحبذ اقتصاديون آخرون عدم تدخل الدولة بشكل مباشر في تسيير وتمويل الموانئ وعدم تحملها لأعباء الإدارة بالميناء خاصة وأنها تضمن بعض الحقوق التي يحددها قانون إنشاء الموانئ، كما تهيئ للميناء المناخ الملائم للاقتراض والتمويل دون الحاجة إلى تدخل مباشر، وتتولى إدارة الموانئ المسؤولون القائمون بالتشغيل فعلا حتى يتمكن هؤلاء من التحسين في كفاءة الأداء واتخاذ القرارات المناسبة في الوقت المناسب ويمكن الميناء من تحقيق أرباح¹.

ثانيا: تطبيق نظام التسيير المركزي في الموانئ الجزائرية

إن النظام الذي ورثته الجزائر عن الحقبة الاستعمارية الفرنسية أصبح غير ملائم مع التوجه الاشتراكي الذي اعتمدته الدولة منذ سنة 1965 لتسيير الموانئ وهو ما تجسد فعلا من خلال إنشاء هيئتين تابعتين للدولة وهما:

1: الديوان الوطني للموانئ² (ONP) : والذي أوكلت له مهمة تسيير جميع الموانئ الجزائرية تحت شكل مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي وفقا لأحكام الأمر رقم 29³/71 و قد تم منح هذا الديوان صلاحيات واسعة في مجال التسيير، الضبط، الأمن وتطوير البنى التحتية للموانئ، بهدف تركيز سلطة القرار في يد الدولة ممثلة في المدير العام للميناء.

2: الشركة الوطنية للملاحة (CNAN)⁴: والتي تولت الاشراف على قطاع النقل البحري في إطار المنظومة المركزية للتسيير.

¹ - حملاوي ربيعة، مرجع سابق، ص 86.

² - Office National des Ports.

³ - أمر رقم 29/71، مؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1391، الموافق لـ 13 ماي سنة 1971، المتضمن إحداث المكتب الديوان الوطني للموانئ، ج.ر.ع 41، الصادرة بتاريخ 21 ماي سنة 1971.

⁴ - Compagnie nationale algérienne de navigation.

وفقا لهذا النظام تحتفظ الدولة بملكية الموانئ وإدارتها بصفتها سلطة مركزية، حيث تتولى تحديد الإطار القانوني والتنظيمي الداخلي لكل ميناء، إلى جانب تحديد حدود استقلالية السلطة المينائية¹، كما يتميز هذا النظام بتوفير دعم حكومي قوي خاصة على مستوى البنية الأساسية، لكنه في المقابل لا يخلو من السلبيات أبرزها مركزية القرار وتأثيره السلبي على كفاءة التشغيل والتطور، كما يعاني من غياب تمثيل فعال لمستخدمي الميناء، إضافة إلى تعرضه إلى تأثيرات وضغوط سياسية متزايدة خاصة نتيجة التمثيل الحكومي الواسع وما يرافقه من بيروقراطية واعتماد كبير على التمويل العمومي، فهذا النظام محبذ من قبل بعض الاقتصاديين على أساس أن الدولة تمتلك القدرة المالية لتقديم الدعم المالي وتغطية النفقات الاستغلالية بالإضافة إلى القدرة الاستثمارية التوسعية الكبيرة لتطوير هذه الموانئ، بينما يحبذ اقتصاديون آخرون عدم تدخل الدولة بشكل مباشر في تمويل وتسيير الموانئ وعدم تحملها لأعباء الإدارة خاصة بالنسبة للحقوق التي يحددها قانون انشاء الموانئ، وإنما يكفي أن تهئ للميناء المناخ الملائم والتمويل دون الحاجة للتدخل المباشر بحيث تقع مسؤولية إدارة الموانئ على القائمون بالتشغيل حتى يتمكنوا من التحسين في كفاءة الأداء واتخاذ القرارات المناسبة في الوقت المناسب مما يمكن من زيادة مردودية الميناء وتحقيق الأرباح².

وبالرجوع إلى الأمر رقم 29/71 تتضح معالم التسيير المركزي للموانئ في الجزائر، حيث نص على كيفية إنشاء المكتب الوطني للموانئ وطريقة إدارته وآليات عمله بما يعكس التوجه العام للدولة نحو التحكم الكامل في تسيير هذا القطاع الاستراتيجي.

-**انشاء المكتب الوطني للموانئ:** تنص المادة الأولى من الأمر رقم 29/71 على انشاء المكتب الوطني للموانئ كمؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي وتخضع في تنظيمها لأحكام التشريعات المعمول بها.

ويوضع المكتب تحت وصاية الوزير المكلف بالملاحة التجارية ويقع مقره بالجزائر العاصمة مع إمكانية تحويله إلى أي منطقة من التراب الوطني بموجب قرار من الوزير ذاته، ويسند إلى المكتب في إطار السياسة العامة التي تضعها سلطة الوصاية مهام تسيير واستغلال وتطوير

¹ - Rezenthel Robert, Port maritime, Police et responsabilité, Juris Classeur Dalloz, p 116.

² - ربعة حملاوي، مرجع سابق، ص 86.

مختلف الموانئ عبر التراب الوطني، بالإضافة إلى الاشراف على مهام الشرطة والأمن داخل حدود الميناء.¹

- **إدارة المكتب الوطني للموانئ:** يتولى إدارة وتسيير المكتب الوطني للموانئ مدير عام يعين بموجب مرسوم بناء على اقتراح الوزير المكلف بالملاحة البحرية، بحيث يتمتع المدير العام بصلاحيات واسعة تمكنه من تسيير شؤون المكتب والتصرف باسمه، كما تمنح له سلطة الاشراف على كافة المصالح العمومية المتعلقة باستغلال الموانئ وضمان أمنها.

كما يمارس المدير العام السلطة السلمية على جميع مستخدمي المكتب الخاضعين لإشرافه باستثناء وظيفة الكاتب العام ومديري الموانئ، كما يلزم في نهاية كل سنة بإعداد وتقديم تقرير مفصل إلى سلطة الوصاية يتضمن عرضا حول سير المصالح خلال السنة المنصرمة وكذا وضعية المكتب، كما يمثل المكتب أمام القضاء وفي مختلف المعاملات المدنية، ويشرف كذلك على إنهاء الامتيازات التي كانت ممنوحة سابقا لغرف التجارة والصناعة، حيث تنتقل إليه جميع الأموال والحقوق والالتزامات والمعدات التابعة للموانئ المستقلة.²

ابتداء من هذه المرحلة بدأت تتضح عدم كفاءة الدولة في إدارة وتسيير الموانئ الجزائرية والتي تجلت في ظهور عدة مشاكل ناتجة عن عدم التنسيق بين مختلف المتعاملين الذين يمارسون نشاطاتهم داخل الموانئ والتابعين لوزارات مختلفة، كما أن تركيز إدارة وتسيير كل الموانئ من طرف مؤسسة واحدة لا يأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل ميناء، فالرسوم مثلا موحدة ومحددة مسبقا من طرف الدولة بموجب تعريف موحدة، الأمر الذي ألحق أضرارا بالموانئ التي تسعى لاعتماد سياسة تنافسية في استقطاب الحركة التجارية.

فضلا على أن سياسة الاقتصاد الاشتراكي تؤدي بالضرورة إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية الأمر الذي أدى إلى إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع SONAMA بموجب الأمر رقم 16/71 التي أوكلت إليها مهام المناولة والتشوين داخل الموانئ، أما بالنسبة لنشاط القطر فقد استمرت الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN التكفل به ونظرا لضخامة هذه الشركات كانت تشكل دولة داخل الميناء أو بمعنى آخر "دولة داخل دولة" واستمر هذا

¹ - المواد 02، 03 و 04 من الأمر رقم 29/71، مصدر سابق.

² - المادة 10 من مصدر نفسه.

الوضع حتى بعد توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق (الاقتصاد الليبرالي)، وقد ظلت هذه الشركات في اعتبار الأرصفة مستودعات دائمة مقابل أسعار رمزية ما تسبب في بطء عمليات سحب البضائع من الأرصفة وبقائها في الميناء لفترات تتجاوز المدة القانونية خاصة بسبب الخلافات المتكررة بين أصحاب البضاعة ومصالح الجمارك.¹

كما سجلت تقصير بعض المسؤولين في الموانئ الجزائرية خاصة في تعاملهم مع المتعاملين الأجانب ومن أبرز الأمثلة على ذلك:²

- التصريح المتكرر بضياح الحاويات.

- المحاباة والتمييز في المعاملة، إذ تمنح الأولوية في الرسو إلى السفن الجزائرية.

- عدم القدرة على ضمان مواعيد دقيقة لوصول السفن إلى الموانئ الأوروبية نتيجة عدم استقرار مدة الرسو في الموانئ الجزائرية.

ثالثا: مميزات هذه المرحلة: تميزت هذه المرحلة بمجموعة من الخصائص لعل أبرزها تمثل في:

- تركيز جميع المهام المينائية في يد سلطة واحدة.

- إدخال مفهوم المنافسة بين الموانئ.

- غياب نصوص تشريعية صريحة تنظم الاستغلال المينائي.

- سوء توزيع الموارد.

- إهمال مهام المحافظة على الملك المينائي وتطويره مما انعكس سلبا على البنية التحتية³.

¹ - خديجة بلحاج، مرجع سابق، ص 13.

² - مرجع نفسه، ص 176.

³ - صنفت الموانئ الجزائرية ضمن "موانئ الجيل الأول" وهي موانئ تقليدية تعمل كمراكز للنقل فقط، وتتنحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية دون مراعاة متطلبات السفن وحركة البضائع واحتياجات المتعاملين معها، فالبضائع تتجز في ظروف صعبة ويتكاليف باهظة على جميع المستويات إلا أن السلطات الجزائرية لم تدخل أي تعديل على ما ورثته من الحقبة الاستعمارية الفرنسية، ولا على بنيتها التحتية حيث تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة ومستودعات قريبة من

- غياب روح المبادرة والتسهيلات من أجل تشجيع الاستثمارات الخاصة والعمومية¹.

الفرع الثالث

مرحلة نظام التسيير اللامركزي للموانئ البحرية

نظرا للمشاكل السابقة الذكر والمتربة عن نظام التسيير المركزي للموانئ البحرية ارتأت الدولة الجزائرية تبني مقاربة جديدة تقوم على منح قدر معين من الاستقلالية لتسيير الموانئ والذي بدأت تظهر بوادره منذ سنة 1982 من خلال اصدار المرسوم رقم 279/82² والذي عدل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة المحدد بموجب الأمر رقم 77/67³ أين تم تغيير اسمها إلى الشركة الوطنية للنقل البحري⁴ وقد تم تصنيفها ضمن فئة الشركات الوطنية الاقتصادية وفقا لمبادئ التنظيم الاشتراكي للمؤسسات مقرها الجزائر العاصمة، وفي هذا الخصوص نتناول تعريف نظام التسيير اللامركزي للموانئ (أولا) ونتطرق إلى تطبيق نظام التسيير اللامركزي للموانئ في الجزائر (ثانيا).

أولا: تعريف نظام التسيير اللامركزي للموانئ

يقصد بنظام التسيير اللامركزي نقل جزء من صلاحيات ومسؤوليات الدولة إلى الجماعات المحلية المتخصصة، وذلك بهدف تمكينها من إدارة المراق العمومية بشكل أكثر فاعلية، حيث تعد الموانئ بطبيعتها مرافق تجارية تتطلب السرعة في اتخاذ القرار والمتابعة عن قرب لمختلف الأشغال على مستوى الميناء، الأمر الذي يصعب تحقيقه في ظل نظام التسيير المركزي وهذا

بعضها البعض لا تتناسب مع حجم السفن الحديثة ولا مع التغيرات التي طرأت على قطاع النقل البحري، ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام سفن صغيرة الحجم وبالتالي تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن حيث تفرض عليهم تكاليف مرتفعة على عدة مستويات سواء اللوجستية أو التشغيلية، أنظر في: حياة بن عيسى، مرجع سابق، ص 124.

¹ - نعيمة بن عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 179.

² - مرسوم تنفيذي رقم 279 / 82، مؤرخ في 24 شوال عام 1402، الموافق لـ 14 غشت سنة 1982، المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت سنة 1982.

³ - أمر رقم 77 / 67، مؤرخ في 11 ماي سنة 1967، المتضمن القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر.ع 29، الصادرة بتاريخ 16 ماي سنة 1967.

⁴ - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 279/82، مصدر سابق.

راجع للطابع البيروقراطي للمركزية الإدارية والذي لا ينسجم مع خصوصية وحركية النشاطات المينائية¹.

ثانيا: تطبيق نظام التسيير اللامركزي للموانئ في الجزائر

بموجب المرسوم رقم 279/82 أسندت إلى الشركة الوطنية للنقل البحري مهام واختصاصات عديدة أبرزها:

- النقل البحري للمسافرين والبضائع، باستثناء المحروقات والمواد الكيماوية في حالتها السائلة أو الغازية بواسطة سفن تملكها أو تستأجرها، وتسيير هذه السفن سواء في المجال البحري أو التجاري وتقوم في هذا الإطار بما يأتي:

- عمليات العبور لحسابها أو لحساب الغير.

- احتكار عمليات الإيداع والوساطة البحرية بالنسبة إلى ناقلي البضائع و/ أو المسافرين.

- القيام بأعمال صيانة السفن المعنية ضمن نطاق مسؤولياتها.

- إحتكار الاستئجار والايجار لحسابها ولحساب الغير وذلك في حدود الأهداف المسطرة لها.

- مهام الوكيل البحري سواء على الصعيدين الداخلي والخارجي في إطار إحترام الأحكام القانونية والتنظيمية ومهام وكيل السفر وتموين السفن المعنية².

وبموجب المرسوم التنفيذي رقم 280/82 تم حل الشركة الوطنية لشحن وتفرغ البضائع SONAMA³ مع تحويل ما يتبعها من ممتلكات وأعمال وهيكل ووسائل ومستخدمين إلى المؤسسات المينائية⁴ وذلك حسب ما نصت عليه المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 280/82 وهي: المؤسسات المينائية بمدينة الجزائر العاصمة، المؤسسات المينائية بعنابة، المؤسسات

¹ - ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص 87.

² - المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 279/82، مصدر سابق.

³ - Société Nationale de Manutention.

⁴ - مرسوم تنفيذي رقم 280/82، مؤرخ في 24 شوال عام 1402، الموافق لـ 14 غشت سنة 1982، المتضمن حل الشركة الوطنية لشحن وتفرغ البضائع وتحويل ما يتبعها من ممتلكات وأعمال وهيكل ومستخدمين، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت سنة 1982.

المينائية بوهران، المؤسسات المينائية بمستغانم، المؤسسات المينائية بسكيكدة، المؤسسات المينائية ببجاية، المؤسسات المينائية بأرزيو وأخيرا المؤسسات المينائية بالغزوات.

وبذلك تم دمج مختلف الوحدات العاملة في الموانئ ضمن ثمان (08) مؤسسات مينائية عمومية تحولت ابتداء من سنة 1982 إلى مؤسسات اشتراكية ذات صبغة اقتصادية، وقد أوكلت إليها مهام استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية، والقيام بأشغال الصيانة والإصلاح بالإضافة إلى احتكار أنشطة القطر والمناولة داخل الموانئ البحرية.

يقوم نظام التسيير اللامركزي للموانئ على نقل صلاحيات وإدارة المرافق المينائية إلى الجماعات الإقليمية، وهو نموذج معمول به بشكل واسع في أوروبا الشمالية، وقد تجسد تطبيقه في الجزائر من خلال اصدار المرسوم التنفيذي رقم 281/82 الذي أسفر على إنشاء 11 مؤسسة مينائية على المستوى الوطني، وقد أوكلت إلى هذه المؤسسات عدة مهام شملت ممارسة الأنشطة التجارية على غرار نشاطات القطر، المناولة والتشوين كما تضطلع في نفس الوقت بمهام القوة العمومية حيث تتولى الاشراف على صيانة واستغلال وترقية الموانئ البحرية وضمان أمنها من خلال ممارسة الضبط الإداري بهدف المحافظة على الأملاك العمومية المينائية ما جعلها قاضي وخصم في نفس الوقت، هذا الذي لم يؤثر على طابعها ونظامها القانوني بما أنها مؤسسة عمومية ذات طابع اشتراكي إلا حينما أصبحت تتخذ شكل شركة تجارية ذات أسهم منذ سنة 1989 الأمر الذي فرض تناقض كبير بين كونها مؤسسة عمومية تمارس مهام القوة العمومية والمتمثلة في تكفلها بمهام الشرطة والأمن والمحافظة على الملك العمومي المينائي وفي نفس الوقت تتخذ شكل شركة تجارية ذات أسهم تحتكر ممارسة النشاطات التجارية وتسعى إلى تحقيق الربح والمضاربة، الأمر الذي فرض ضرورة مراجعة هذا التنظيم بفصل مهام القوة العمومية عن مهام الأنشطة التجارية بموجب تعديل القانون البحري.¹

وبناء على ما سبق، وفي ظل غياب نص قانوني خاص يطرح أسس التنظيم المينائي في الجزائر ويفصل بوضوح بين مهام الخدمة العامة والقوة العمومية عن مهام ممارسة النشاطات التجارية، الأمر الذي أثر سلبا على النشاط الاقتصادي للموانئ الجزائرية وأدى إلى تدني

¹ - خديجة بلحاج، مرجع سابق، ص 05.

مستويات انتاجيتها فأصبح من الضروري البحث عن مقاربة جديدة لتنظيم قطاع الموانئ في الجزائر تضمن التزام الدولة الجزائرية لتعهداتها لاسيما المتعلقة منها باتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي¹، فضلا عن النظم الخاصة بالميثاق العام للتجارة والتنمية خاصة في إطار دخول الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة والتي تفرض عليها تحرير النشاطات المينائية وفتحها للخواص في الأجل القريب أو المتوسط، هذا ما فرض تغيير القانون البحري الجزائري بموجب القانون رقم 05/98 والذي شكل نقطة تحول جوهريّة في مجال تسيير الموانئ من خلال إنشاء سلطات مينائية جديدة أوكلت إليها مهام الخدمة العامة وممارسة مهام الضبط، في حين فتح المجال للخواص لمزاولة النشاطات التجارية المرتبطة بالمجال المينائي.

الفرع الرابع

مرحلة النظام القانوني لتسيير الموانئ بعد تعديل القانون البحري الجزائري

تضمن القانون البحري الجزائري المعدل بموجب القانون رقم 05/98 في كتابه الثالث تحت عنوان "الاستغلال المينائي" مجموعة من المبادئ الأساسية الرامية إلى ترقية وتطوير الموانئ الجزائرية وتحديث أساليب استغلالها، وذلك بهدف عولمة بنيتها التنظيمية وإعادة هيكلة طرق تسييرها، بحيث تفصل بين مهام المرفق العام الذي أوكل لهيئات أطلق عليها تسمية "السلطات المينائية" و بين "النشاطات التجارية" التي تمارس من قبل مؤسسات تخضع لقانون المنافسة في خطوة تهدف إلى تشجيع الخواص على المبادرة والاستثمار في القطاع المينائي²، وإن كان من اللازم على المشرع الجزائري تخصيص قانون للموانئ البحرية بدلا من كتاب واحد ضمن التشريع البحري الجزائري وذلك على غرار ما هو معمول به أغلب دول العالم نظرا لأهمية وحساسية هذا القطاع.

أولا: أسباب تعديل القانون البحري الجزائري

أدى تعديل ق.ب.ج إلى إعادة هيكلة وتنظيم الموانئ من جديد، وإن كان هذا الإصلاح قد جاء متأخرا نوعا ما مقارنة بالموانئ الأجنبية، حيث يعد أهم أسباب تعديل القانون البحري

¹ - Fatima-Zohra Mohamed Chérif, L'économie maritime algérienne et Euro méditerranée, La revue maritime, n° 483, Novembre 2008, p 60.

²- Mohamed Mansour Neffous, Le nouveau code maritime Algérien, Diplôme DESS, Aix Marseille, France, 2000, p 60.

الجزائري من ناحية الاستغلال المينائي هو ما واجهته الموانئ الجزائرية من صعوبات ومشاكل فرضها تذبذب الأنظمة القانونية المنتهجة من قبل الدولة الجزائرية والتي عرفت نظاما احتكاريا مطولا دام قرابة ثلاثون سنة من سنة 1971 إلى غاية 1998 بالإضافة إلى أنها ركزت استثماراتها في الموانئ النفطية وهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر ونقص كبير والذي ترتب عنه عدة مشاكل من بينها:

1- الموانئ الجزائرية موانئ من الجيل الأول: تعد الموانئ البحرية الجزائرية في معظمها منشآت قديمة لم يطرأ عليها سوى الحد الأدنى من التحديث إذ لا تزال تشكل سوى نقاط "انقطاع الحمولة" أي أماكن ينتهي عندها مسار حمولة المواد المعدة للشحن والتفريغ دون أن تستثمر بشكل فعال ضمن سلسلة لوجستية متكاملة، وقد إكتفت السلطات العمومية الجزائرية بعد الاستقلال بتسيير البنية المينائية الموروثة عن الحقبة الاستعمارية دون إدخال أية تعديلات جوهرية على بنيتها الأساسية، والتي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة وسقائف ومخازن قريبة من بعضها وأرصعة تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن تطرح هذه المواصفات أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات (عندما كانت السفن صغيرة وطريقة شحن البضائع صغيرة) فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده قطاع النقل البحري، فقد شهد هذا الأخير قفزة نوعية حيث أصبحت السفن التجارية أكبر حجماً وتخضع لمواصفات عالمية دقيقة وهو ما جعل الموانئ الجزائرية عاجزة عن استيعابها، حيث أجبر المتعاملين الاقتصاديين على استخدام سفن صغيرة الحجم (60% منها تتراوح حمولتها ما بين 2000 إلى 10000 طن) وهي سفن غير اقتصادية إذ أنها تحول دون استفادة المصدريين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن وذلك بسبب ارتفاع تكلفة الشحن مقارنة بحجم الحمولة، الأمر الذي ضاعف من تنافسية المصدريين الجزائريين ويحد من استفادتهم من فرص التصدير العالمية.

أما من الناحية التقنية فالموانئ الجزائرية تعاني من تقليص مستمر في العمق النظري لأحواضها نتيجة تراكم الرمال والرواسب في ظل غياب شبه تام لعمليات التطهير والكسح التي لم تنجز منذ أكثر من عشرين (20) سنة، وقد نتج عن هذا الوضع صعوبات كبيرة في عملية رسو

السفن ذات الحمولة الكبيرة ، حيث تضطر في كثير من الأحيان إلى تحويل وجهتها نحو موانئ أخرى لتفريغ جزء من حمولتها لتخفيف وزنها ثم تعود مجدداً إلى الميناء الأصلي، الأمر الذي أدى إلى ارتفاع التكاليف وتضاعف مدة المعالجة والاستعانة بيد عاملة إضافية ما يزيد من تعقيد العمليات ويقلل من الكفاءة التشغيلية للموانئ البحرية الجزائرية.¹

2 - نقص في التجهيزات والآليات: تعاني الموانئ البحرية الجزائرية من جهة أخرى من نقص كبير في التجهيزات والآليات الثقيلة الضرورية لمناولة البضائع بكفاءة الأمر الذي ينعكس سلباً على أداء موانئها فعلى سبيل المثال يعد ميناء الجزائر العاصمة الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (تقدر قوتها بـ 300 طن) ما يبرز محدودية الوسائل التقنية في الموانئ البحرية الأخرى، فعلى الرغم من تصنيف الجزائر ضمن أكبر خمس دول في العالم المستوردة للحبوب بكمية تقارب 6 ملايين طن سنوياً والوحيدة التي تحتوي على أكبر مركز لتخزين الحبوب تقدر سعته بـ 30.000 طن، وهي سعة غير كافية لحجم الإيرادات ما يؤدي إلى طول فترة انتظار السفن المحملة بالحبوب لمدة تتعدى المقاييس الدولية المعمول بها (فقد تصل مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن إلى 16 يوماً) كما أن غياب التجهيزات الحديثة يفرض على المتعاملين اللجوء إلى تعبئة الحبوب في أكياس وهي عملية مكلفة إذ ما قورنت بترك الحبوب في شكل بضائع صب، أما بالنسبة لميناء وهران فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 طن ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التفريغ والتخزين وكذا تفريغ الحبوب الأمر الذي يتسبب في خسائر معتبرة نتيجة ضياع أو تلف كميات معتبرة منه.²

3: التأخر في عملية تداول الحاويات: لقد أصبح الاعتماد على استعمال الحاويات في نقل البضائع توجهها عالمياً، إذ شهدت معدلات النقل بالحاويات ارتفاعاً ملحوظاً وسريعاً في مختلف أنحاء العالم، وفي هذا الخصوص حاولت الموانئ الجزائرية مواكبة هذا التحول من خلال تطور بنيتها التحتية وتعزيز قدرتها على التعامل مع الحاويات فعلى سبيل المثال سجل ميناء وهران

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، "الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها"، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، ع 07، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، 08 فبراير 2011، ص ص 171-172.

² - الطيب بن لمقدم، مرجع سابق، ص 13.

تطوراً ملحوظاً في هذا المجال، إذ ارتفعت نسبة نشاطه المتعلق بالحاويات من 9.42% في سنة 1994 إلى 35.09% في سنة 2004 وارتفعت بنسبة 37.15% مع نهاية سنة 2008.¹

وفي سبيل دعم هذا التوجه يتم حالياً العمل على توسيع مساحات إضافية تستخدم كمحطات لاستقبال وتخزين الحاويات، حيث تمت توسعة ميناء وهران من الناحية الشرقية بإضافة مساحة جديدة قدرها 12 هكتاراً إلى المساحة الأصلية المقدرة بـ 11 هكتاراً كما تم برمجة مشروع جديد يقضي بإضافة 30 هكتاراً أخرى، ليصل مجموع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتاراً.

أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة وبهدف تخفيف الضغط عنه فقد تم إنشاء ميناء جاف في منطقة الرويبة مخصص لاستقبال وتخزين²، ما يمثل خطوة مهمة في تحسين سلسلة التوريد وتسهيل حركة البضائع المتجهة من وإلى البلاد.

4: انخفاض معدلات أداء الموانئ: تعاني الموانئ الجزائرية من تدني ملحوظ في معدلات الأداء، حيث يظهر ذلك بشكل كبير في توقف أنشطتها خلال الفترة الليلية لا سيما في ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع، هذا التعطيل الفاضح يؤثر سلباً وبشكل مباشر على الاقتصاد الوطني على أساس أن النقل بواسطة الحاويات يعد عاملاً حاسماً في دعم التجارة الخارجية، إذ يساهم في الجزائر بنسبة 25% مقارنة بتونس المقدر بـ 30% وترتفع إلى 45% في المغرب³، ما يكشف عن فجوة واضحة في القدرة التنافسية والكفاءة التشغيلية للموانئ الجزائرية مقارنة بنظيراتها في المنطقة.

5: سوء توزيع المهام بين الموانئ: ومن جهة أخرى تعاني المنظومة المينائية في الجزائر من خلل واضح في توزيع المهام بين الموانئ، فميناء الجزائر العاصمة مثلاً يعد أكبر وأهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر ما يقارب 60% من المبادلات التجارية الخارجية، مما يؤدي إلى تركيز النشاط المينائي في يد جهة واحدة على حساب باقي الموانئ الثانوية التي

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، مرجع سابق، ص 172.

² - مرجع نفسه، ص 173.

³ - Fatima -Zohra Mohamed Chérif, op. cit, p 59.

يبقى دورها محصورا ضمن نطاقها الجغرافي فقط، هذا التركيز المفرط على ميناء الجزائر العاصمة ليس انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة الجزائرية فهو يهيمن على الإقليم وعلى باقي الموانئ الثانوية مما يؤدي إلى اختناقات مرورية، اكتظاظ وتباطؤ كبير في حركة البضائع فضلا على احتكاره الكبير لمختلف المبادلات التجارية.¹

6: ضعف ممارسات المؤسسات المينائية: ويظهر ذلك من خلال اهمال مهام الخدمة العامة والقوة العمومية بالمقارنة مع تسير الأنشطة التجارية كالتشوين والمناولة، بالإضافة إلى انعدام التنسيق بين مختلف الفاعلين في قطاع الموانئ وتراجع واضح في جودة الخدمات المرتبطة بترقية الارتباط الخدماتي بين المتعاملين والمتدخلين في قطاع الموانئ مما ينعكس سلبا على نوعية القرارات المتخذة، ويبدو هذا جليا بالنسبة لميناء جن جن، حيث فضلت السلطات العمومية إنشاء ميناء جديد (ميناء جن جن الجديد) بالقرب من ميناء جيجل وميناء بجاية، بدلاً من تأهيل وتحديث منشآت ميناء جن جن الحالي، حيث كان من المفروض أن يخدم مشروع الحديد والصلب بميلة علما بأن الديون المقدرة بـ 400 مليار دينار والتي خصصت لبناء هذا الميناء لم يتم تسديدها بعد وإذا كانت رياح الليبرالية قد بدأت تهب على الجزائر إلا قطاع الموانئ البحرية لا يزال يعاني بالرغم من أنه يعد من القطاعات الاستراتيجية للتبادل التجاري وعاملا حيويا للاقتصاد الوطني.²

كما تسعى السلطات الجزائرية إلى إعادة تنظيم قطاع الموانئ البحرية من خلال تقليص العبء المالي والإداري على الدولة وتحسين جودة الخدمات التجارية من خلال تحفيز استثمارات القطاع الخاص وفي هذا الإطار صدر المرسوم المؤرخ في 2006/04/17

والمتضمن خوصصة النشاطات التجارية في الموانئ البحرية باستثناء الموانئ البترولية (أرزيو، سكيكدة، بجاية) التي تتكفل بها الشركة الوطنية للمحروقات (سوناطراك) وتأمل الدولة الجزائرية من خلال هذه الخوصصة الجزئية والتي تقتصر على النشاطات التجارية المينائية فقط دون الملكية والرفع من امكانياتها التجهيزية مادام أن الموانئ البحرية المدنية والعسكرية تعتبر من الأملاك العمومية الوطنية الاصطناعية طبقا لقانون الأملاك الوطنية رقم 30/90 وبالمقابل

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، مرجع سابق، ص 173.

² - مرجع نفسه، ص 173.

احتكار السلطات المينائية مهام الخدمة العامة وممارسة القوة العمومية داخل الموانئ والتي لم تحظى بالتجسيد العملي على أرض الواقع إلى يومنا هذا.

ورغم أن السياسة الجديدة في تسيير الموانئ الجزائرية تتماشى مع التوجهات الجديدة التي طرأت على الاقتصاد العالمي إلا أنها تقتضي تعديلاً إضافياً يخول للمستثمر المتمتع بحق الملكية، حيث أن الجزائر تسجل تأخراً في هذه الحركة الكبرى التي مست العديد من الموانئ السائرة في طريق النمو (المغرب مثلاً عرفت خصوصاً اليد العاملة في الموانئ منذ سنة 1990 والتي أدت إلى تضاعف إنتاجية تفريغ البضائع).

تستدعي عملية إعادة تأهيل الموانئ الاعتماد على قاعدة عمالية متماسكة إلا أن هذا الأمر لم يتلاءم في الموانئ الجزائرية، حيث طالبت نقابة العمال إلغاء مرسوم خصوصية النشاطات التجارية المينائية ما دفع العمال إلى شن إضراب في 22/05/2006 أدى إلى شل حركة الموانئ وتكبيد الخزينة العمومية خسائر قدرت بـ 26 مليار سنتيم، ففي ميناء الجزائر العاصمة بقيت 48 سفينة محصورة على الأرصفة دون أن تتمكن من تفريغ حمولتها، بينما انتظرت خمس (5) سفن أخرى في عرض البحر ما تسبب بخسائر إضافية قدرت بمليار سنتيم¹.

ثانياً: نظام السلطات المينائية المستحدثة بموجب القانون البحري رقم 05/98

يعد تطوير الأملاك العمومية المينائية وصيانتها وتسييرها والحفاظ عليها من المهام ذات الطابع العام والتي تتدرج ضمن مسؤوليات الدولة في إطار ممارستها لوظيفتها التقليدية المتمثلة في إدارة المرافق العامة ذات الطابع الاقتصادي، ولتحقيق هذه المهام بكفاءة وفعالية استحدث المشرع هيئات متخصصة تعرف باسم " السلطات المينائية " تتولى مهام الاشراف والتسيير على قطاع الموانئ وتحدد كفاءات تنظيمها واستغلال الأملاك المذكورة أعلاه عن طريق التنظيم².

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، مرجع سابق، ص 177.

² - المادة 891 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

وتطبيقاً لأحكام هذه المادة صدر المرسوم التنفيذي رقم 199/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 الذي يحدد القانون الأساسي للسلطة المينائية في الجزائر¹، وقد تضمن هذا النص التنظيمي محورين رئيسيين:

- 1- الجانب التأسيسي والتنظيمي والهدف من إنشاء السلطة المينائية.
- 2- الهيكلية الداخلية وآليات تسيير السلطة المينائية، وهو ما سيتم التفصيل فيه لاحقاً.

المطلب الثاني

الإصلاحات الرامية إلى تطوير التسيير التجاري في الموانئ البحرية

يعتبر الميناء البحري الحلقة الأهم والأبرز في المنظومة البحرية بل القلب النابض لها وللتجارة العالمية لما يؤديه من دور حيوي في تنشيط الملاحة البحرية الدولية وهذا من خلال مختلف النشاطات التي يقدمها للسفن باختلاف جنسيتها والتي تتردد عليه باستمرار للاستفادة والانتفاع من خدماته، وبما أن الطريق الوحيد للنمو الاقتصادي يبدأ من نجاح الوظائف الرئيسية للميناء لا سيما من خلال تحسين حركة وكفاءة تداول البضائع بين السفن والميناء وتخفيض التكاليف التشغيلية.

وفي هذا السياق اتجهت العديد من الدراسات لإدارة الموانئ وسياستها إلى أحداث مجموعة من التحولات والتغيرات في مجالات إدارة الموانئ محاولة منها الوصول إلى الشكل الأكثر تحقيقاً لمتطلبات خدمة التجارة والاقتصاد الوطني وهذا ما تجسد فعلاً من خلال مراجعة الإطار القانوني المنظم للموانئ لا سيما بتعديل القانون البحري الجزائري.

فعندما أصبحت وضعيات الاحتكار المينائي تشكل عبئاً متزايداً على السلطات المينائية خاصة بعد اضطرارها إلى الجمع بين ممارسة كل من الوظائف السيادية و الأنشطة التجارية المينائية مما أدى إلى صعوبات في التوفيق بين هذين الدورين، مما انعكس سلباً على أداء الموانئ، وكنتيجة لهذا التراجع لجأت العديد من الدول ومن بينها الجزائر إلى تبني مبدأ "توزيع الوظائف"

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 199/99، مؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420، الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، المتضمن القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 1999.

بين السلطة المينائية والقطاع الخاص¹ وذلك من أجل الاستفادة من خبرات التسيير الحديثة إلى جانب توفير مصادر تمويل إضافية لإنجاز مختلف المشاريع الاستثمارية لاسيما تلك المتعلقة بالبنى التحتية.

وعلى هذا الأساس نخصص (الفرع الأول) لدراسة كيفية اعتماد الشراكة بين القطاع العام والخاص لتسيير الموانئ البحرية، ثم نسقط هذا الأسلوب على الموانئ الجزائرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إعتماد الشراكة بين القطاع العام والخاص لتسيير الموانئ

يشير مصطلح "الشراكة" إلى التعاون والاتفاق بين طرفين أو أكثر من أجل تحقيق مصلحة مشتركة مع الأخذ بعين الاعتبار المصالح الخاصة لكل طرف وبالتالي فهي أداة تعاون، خاصة في ظل التحولات المعاصرة، ولأن العصر الحالي الذي يوصف بعصر التوثيق لا يعترف في أغلب الأحيان بالقرائن والأدلة الشفهية حيث تحلت أساليب هذا التعاون بحلة عقود قانونية موثقة تتمتع بقوة الإثبات ما يمنحها طابعاً رسمياً وشرعياً في المعاملات ويعزز الثقة بين الشركاء في تسيير المرافق العمومية لاسيما الموانئ البحرية².

أولاً: تعريف الشراكة بين القطاع عام/ خاص

يعتبر ظهور فكرة الشراكة بين القطاعين العام والخاص (ppp) في قطاع الموانئ البحرية كأسلوب جديد لإدارة وتسيير الموانئ ظاهرة جد حديثة وبتالي مادة بحث دسمة، فالشراكة

¹ - استنادا إلى نص المادة 892 من القانون رقم 05/98، والتي أطلق عليها بـ "مبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية".

² - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، "محاولة الإحاطة بمفهوم الشراكة عام- خاص"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، ع 02، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2018، ص 8.

المينائية كتركيبية تعاقدية جديدة على الوسط المينائي والذي ستساهم في إثراء رصيد القانون المينائي الذي يعاني نقصاً كبيراً إذا ما قارناه مع الوسط البحري.¹

والجزائر كغيرها من دول العالم الساحلية إتجهت إلى تبني أسلوب " الشراكة عام/ خاص " كأسلوب تعاقدى فعال يهدف إلى تسيير وتمويل مشاريعها الاستراتيجية بما في ذلك قطاع الموانئ البحرية، لتشهد بذلك الموانئ الجزائرية ظاهرة جديدة عرفت بـ " الشراكة المينائية"، والتي تمثل تحولاً نوعياً في طرق إدارة واستغلال هذا القطاع الحيوي.

في ظل غياب نصوص قانونية صريحة تعرف "الشراكة المينائية"، اتجه بعض الفقهاء والباحثين في مجال القانون البحري والمينائي إلى محاولة تحليل وتأصيل هذا المفهوم وتحديد معالمه، فقد اتجهت الغالبية على اعتبار الشراكة المينائية ظاهرة عامة تقوم على علاقة تعاونية بين السلطة المينائية ومشغلين خواص في علاقة تهدف إلى انجاز مشروع يرتبط بالمرفق المينائي، ولكل تصور خاص حول مضمون هذه الشراكة وطبيعتها القانونية، وفي هذا الشأن نذكر تعريف الفقيه الفرنسي (فقيه القانون البحري والمينائي) Robert Rezenthel الذي بحث حول ظاهرة الشراكة في المجال المينائي حيث أشار إلى تعريف الشراكة بصفة عامة على أنها: "جمعية نشطة بين عدة متدخلين يحتفظ كل منهم باستقلاليتهم ويتقنون على توحيد وإشراك جهودهم بهدف تحقيق مصلحة مشتركة، يمكن لهذا الجهاز أن يتخذ عدة أشكال: إما شكل غير رسمي، وإما شكل مؤسساتي (جمعية، شركة مدنية أو تجارية)، حيث يخضع هذا الشكل القانوني لإرادة الأطراف المشتركين وهو في الأصل عمل تطوعي، غير أن السلطة المينائية لا تتمتع بالحرية المطلقة في الانخراط في شراكة بصفتها شخص معنوي عام، بل ينبغي أن يسمح لها القانون بذلك، وعندما يتعلق الأمر بمؤسسة عامة فإن الشركة تأخذ شكلاً أكثر تعقيداً وضبطاً.

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية - امتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد، الجزائر، 2016/2017،

كما عرفت الأستاذة بوخاتمي فاطمة " الشراكة المينائية" بأنها: أداة قانونية، لا تقتصر على تكوين علاقة تكنولوجية أو إدارية، بل تسمح أيضًا بوضع المؤسسات المينائية في موضع تنافس على الصعيدين الوطني والدولي¹.

ثانيا: أشكال عقود الشراكة بصفة عامة

تتعدد أشكال عقود الشراكة بحسب طبيعة الأشخاص المبرمة للعقد على هذا الأساس يمكن تصنيفها إلى ثلاث أنواع وهي: شراكة عام/عام، شراكة خاص/خاص وشراكة تجمع بين عام/خاص².

أما بالنسبة للشراكة عام/عام أو كما يسميها البعض بـ "الشراكة العمومية" فهي: أداة قانونية للتعامل بين أشخاص القانون العام بهدف تحقيق المصلحة العامة وكذا تجسيد الموارد العامة لمشروع يصب في إطار النفع العام والتي غالبا ما يعجز أحد هذه الأشخاص عن إنجازها لوحده³ وتعتبر هذه العقود عقودا إدارية من الدرجة الأولى تخضع في تنظيمها إلى قواعد القانون الإداري وفي حال نشوب أي نزاع بينها فإنها تخضع لرقابة القضاء الإداري.

أما الشراكة خاص/خاص فتتم إما بين طرفين من أشخاص القانون الخاص أو بين شخص من أشخاص القانون الخاص وشخص آخر من أشخاص القانون العام بشرط أن ينزل إلى مرتبة الأفراد العاديين ويتخلى عن امتيازات السلطة العامة الممنوحة له ويتصرف تصرف الشخص العادي، وفي كلتا الحالتين تعد هذه من العقود المدنية العادية أشارت إليها م 54 من ق.م.ج⁴ على أنها " اتفاق يبرم بين شخصين أو أكثر للقيام بعمل أو الامتناع عن القيام بعمل

¹ - Fatima Boukhatmi, Partenariat public/privé : L'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens, les quatrièmes journées maghrébines de droit, les partenariats administrations publiques /secteur privé, salle de conférences de L'hôtel Eden Phoenix, Es-sénia Oran, 23/24 juin 2009.

² -Jean Grosdidier de Matons Washington, les concessions portuaires, Ed: EMS,2012, p46

³ - عبد النور الفائز، العقود المبرمة بين الأشخاص العمومية، مقال منشور بموقع العلوم القانونية، بتاريخ 13 يوليو 2014، متوفر على موقع: <http://www.marocdroit.com/>، تاريخ الاضطلاع 2022/03/18، على الساعة 22:30.

⁴ - أمر رقم 58/75، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر.ع 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر سنة 1975.

أو نقل حق عيني"، وتخضع هذه العقود في تنظيمها لأحكام القانون الخاص أما في حالة نشوب نزاع بشأنها يكون الفصل فيه من اختصاص القضاء العادي.

أما إذا اجتمعت المصلحتين: العامة (مثل تسيير مرفق عام أو إنجاز مشروع بنية تحتية) والمصلحة الخاصة (والتي تهدف إلى تحقيق الربح عموماً) فإن وسائل التعامل القانوني في هذه الحالة عديدة ومتنوعة¹، تكيف في أغلبها بأنها عقود إدارية منها المسماة مثل عقد التوريد، عقد تقديم خدمات، عقد الصفقات العمومية... الخ، ومنها ما هو غير مسمى كعقد الامتياز، غير أن المعاملات المتزايدة بين القطاعين العام والخاص أدت إلى ظهور نوع جديد من الشراكة يقوم على اشراك رؤوس الأموال بين القطاعيين في شكل شركة وهو ما يميزه عن العقود السالفة الذكر وقد أُطلق على هذا النوع من التعاون بمصطلح "الشراكة عام/خاص" غير أن هذه التسمية فتحت المجال أمام عدة انتقادات، فالبعض يرى بأنها تسمية تجمع كل أشكال التعامل التقليدية والحديثة بين القطاعين، أما البعض الآخر فيرى أنها تمثل أداة قانونية جديدة للتعامل بين القطاعين مبنية على التمويل المشترك للمشروع الواحد.²

ثالثاً: أسباب اعتماد الشراكة المينائية

تظهر الخلفيات التاريخية لأساليب الإدارة المينائية أن الدول الساحلية لم تعرف سابقاً أية مشاركة للخواص في قطاع مماثل فقد كانت الموانئ البحرية رهن احتكارها، ليتطور الأمر بعد ذلك لتظهر فكرة خوصصة بعض النشاطات المينائية، وعلى هذا الأساس تقوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص على بناء علاقة تعاقدية على المدى الطويل بهدف تمويل مشروع أو إنشاء منشأة أو تسييرها أو استغلالها مثل الأرصفة أو المحطات أو المنصة اللوجستية أو بهدف تقديم خدمات مثل إصلاح السفن وكل هذا من أجل رفع كفاءة الموانئ البحرية وتحديث بنيتها التحتية بما يتماشى مع متطلبات التجارة الدولية.

ومع بروز مؤسسات متخصصة في مجال المناولة وتزايد الحاجة إلى تحديث وتطوير البنية التحتية والخدمات داخل الموانئ، اضطرت الدول إلى النظر في أنماط إدارة هذا القطاع

¹ - نعيمة أكلي، النظام القانوني لعقد الامتياز الإداري في الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون العقود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2013/2014، ص2.

² - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، "محاولة الإحاطة بمفهوم الشراكة عام - خاص"، مرجع سابق، ص 09.

الحيوي، وقد أسهم هذا التوجه في ظهور أسلوب "الشراكة المينائية" كخيار استراتيجي يجمع بين القطاعين العام والخاص، ومن بين الأسباب التي أدت إلى اعتماد هذا الأسلوب نجد:

1: عدم فعالية الأساليب السابقة في إدارة الموانئ البحرية: قبل اعتماد نظام الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ البحرية من قبل بعض الدول الأنجلوسكسونية اعتمدت بعض الأساليب لتسيير هذا المرفق الحيوي مجملها تهدف إلى تطويره وترقيته والرفع من مردوديته وقدرته التنافسية، وقد تميزت هذه الأساليب بتنوعها، حيث اعتمد بعضها على تدخل واحد ينتمي إلى أحد القطاعين: إما العام أو الخاص في حين اعتمد البعض الآخر على الجمع بين القطاعين لتكون أمام أساليب التدخل المختلط، ويمكن تقسيم هذا الجزء إلى قسمين: قسم يعالج أساليب التدخل المنفرد، وقسم يبحث في أساليب التدخل المختلط.

1-1: أساليب التدخل المنفرد: وهي الأساليب التي تعتمد على تدخل واحد في إدارة واستغلال المرفق المينائي إما أن يكون القطاع العام ممثلاً في السلطة المينائية لتكون بذلك أمام وضعية احتكار من قبل الدولة للمرفق المينائي، وإما أن تتنازل هذه الأخيرة عن تسيير هذا المرفق أو عن ممارسة بعض الأنشطة المينائية لفائدة المؤسسات والشركات الخاصة لتكون بعد ذلك أمام خصوصية مينائية¹.

1-1-1: الاحتكار المينائي: يقصد بالاحتكار المينائي أنه: انفراد الدولة بقوة القانون بإدارة المرفق المينائي وممارسة مختلف الأنشطة التجارية داخله وسيطرتها على كل المجال بشكل لا يسمح للخواص بالتدخل أو المشاركة في تسييره، وقد هيمن الاحتكار إلى حد ليس ببعيد على مختلف القطاعات بما في ذلك قطاع الموانئ والنقل البحري وأعوانه، بالإضافة إلى ممارسة جميع الأنشطة التجارية على غرار نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، باستثناء بعض الحالات الخاصة كموانئ المحروقات.²

وقد هيمن هذا الأسلوب لفترة طويلة على مختلف القطاعات الاقتصادية بما في ذلك قطاع الموانئ، وهو ما انعكس سلباً على مردوديتها من عدة جوانب نذكر منها:

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، "محاولة الإحاطة بمفهوم الشراكة عام - خاص"، مرجع السابق، ص 50.

² - مرجع نفسه، ص 50.

- ضخامة عدد العمال داخل الموانئ إلى جانب وحدة التنظيم النقابي الذي يحد من مرونة التسيير.

- انخفاض الكفاءة التشغيلية، وتمثل ذلك في طول مدة رسو السفن وارتفاع تكاليف الخدمات المينائية.

- ضعف البنية التحتية للموانئ، واعتمادها شبه الكلي على الميزانية العامة للدولة، والتي غالبا ما تكون غير كافية لمواجهة متطلبات التطوير والاستثمار.¹

شاعت هذه الظاهرة أكثر فأكثر في دول العالم الثالث بما في ذلك الجزائر، عكس الدول الغربية التي سرعان ما استوعبت ضرورة إشراك القطاع الخاص وتحرير الأنشطة المينائية.

1-1-2: الخصوصية المينائية: يشير مفهوم الخصوصية إلى تحويل ملكية رأسمال مملوك للقطاع العام أو مشروع عام إلى القطاع الخاص سواء كان ذلك بشكل كلي أو جزئي، بمعنى آخر يتضمن هذا الأسلوب إلغاء الاحتكار الذي تمارسه المؤسسات العمومية أو الدولة في إدارة المرافق العامة، والسماح للخواص بأداء مهامها في ظل ضوابط قانونية محددة، بحيث تهدف هذه العملية إلى التحرر من الروتين الحكومي كهدف أساسي لتحسين مستوى الخدمات، وزيادة كفاءتها وقدرتها على التكيف مع متطلبات السوق.

وقد أعطى المشرع الجزائري مفهوما واسعا للخصوصية بموجب الأمر رقم 22/95 المتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية² حيث وسع من نطاقها لتشتمل نقل ملكية كل الأصول المادية أو المعنوية في مؤسسة أو بجزء منها أو بكل رأس مالها أو جزء إلى أشخاص طبيعية أو معنوية خاضعة للقانون الخاص، كما سمح أيضًا بنقل تسيير المؤسسات العمومية إلى القطاع الخاص وذلك من خلال صيغ تعاقدية محددة تتضمن كفاءات تحويل التسيير وشروط ممارسته، ومن جهة أخرى جاء الأمر رقم 04/01 المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية

¹ - ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة ميناء الجزائر، مرجع سابق، ص 235.

² - أمر رقم 22/95، مؤرخ في 29 ربيع الأول عام 1416، الموافق لـ 26 غشت سنة 1995، المتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية (ملغى)، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 03 سبتمبر سنة 1995.

وتسييرها وخصوصتها ليضيق من مفهوم الخصوصية وجعلها تقتصر على نقل الملكية فقط دون التسيير¹، وبالتالي استبعد فكرة خصوصية التسيير بشكل نهائي.

مع تطور الوعي بأهمية مشاركة القطاع الخاص في إدارة المرافق العامة، خاصة فيما يتعلق بالكفاءة والكفاية لم تعد الحواجز بين القطاعين العام والخاص أقل تأثيرًا، فقد تحول التفكير من الأيديولوجية التقليدية إلى التركيز على النتائج الفعالة والمثمرة، حيث يوصي الخبراء المتخصصون في مجال الاقتصاد المؤسسات المينائية في الجزائر بضرورة تبني أسلوب الخصوصية أو الليبرالية الاقتصادية، حيث يؤكدون أن السيادة الكاملة على قطاع النقل البحري لا يمكن أن تتحقق إلا من خلال إفساح المجال للقطاع الخاص ليشترك في تطوير هذا المجال الحيوي.

ويزداد هذا التوجه وضوحًا في ظل التغيرات التي شهدتها الجزائر لاسيما بعد توقيعها الشراكة مع الاتحاد الأوروبي وتوقيع طلب الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة، مما جعل من الضروري تبني سياسات اقتصادية تتسجم مع المتطلبات العالمية وتفتح المجال أمام اقتصاد السوق بما يعزز من فعالية قطاع الموانئ ويزيد من قدرته التنافسية.

ظهرت فكرة الخصوصية لأول مرة في المملكة المتحدة الأمريكية حيث رأت فيها طريقة فعالة لتقليص البيروقراطية عن المشاريع العامة وتحسين إدارة المنشآت، خاصة وأنها تقوم على نقل المخاطر بشكل كلي إلى الخواص، وعلى هذا الأساس شهدت المملكة المتحدة الأمريكية أول عملية خصوصية مينائية في سنة 1982، لتتبعها في سنة 1991 عملية تحويل ملكية بعض الموانئ إلى القطاع الخاص مثل ميناء Tilbury وميناء Midway، لتعرف بعد ذلك العملية انتشارًا في بعض الدول المجاورة كالיוنان، حيث تبنت الخصوصية كأسلوب من أساليب إدارة

¹ - استنادا إلى نص المادة 13 من الأمر رقم 04/01، مؤرخ في أول جمادى الثانية عام 1422، الموافق لـ 20 غشت سنة 2001، المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية وتسييرها وخصوصتها، ج.ر.ع 47، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 2001، " يقصد بالخصوصية تجسد في نقل الملكية إلى أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين للقانون الخاص من غير المؤسسات العمومية وتشمل هذه الملكية:

- كل رأسمال المؤسسة أو جزء منه، تحوزه الدولة مباشرة أو غير مباشرة و/ أو الأشخاص المعنويون الخاضعون للقانون العام، وذلك عن طريق التنازل عن أسهم أو حصص اجتماعية أو اكتتاب لزيادة في الرأسمال.

- الأصول التي تشكل وحدة استغلال مستقلة في المؤسسات التابعة للدولة".

الموانئ البحرية لكن بشكل يتناسب مع ظروفها، فبدأت الخوصصة في بداية الأمر بالتركيز على عمليات الشحن والتفريغ، بينما احتفظت السلطات المينائية البريطانية بحق ممارسة بعض الأنشطة الأخرى مثل: الإرشاد والقطر البحري، ثم تغير الأمر في سنوات التسعينيات ليشمل خوصصة كاملة لكل من ميناء Tilbury وميناء Midway وانتهت في نهاية المطاف إلى بيع كلي لموانئ المملكة المتحدة¹.

ومع ذلك لم يناسب أسلوب الخوصصة جميع الدول، حيث بقي اعتمادها محدودا على بريطانيا وبعض الدول المجاورة²، الأغلبية لم يساعدها تحويل مصدر من مصادر إيراداتها إلى القطاع الخاص رغم الرسوم والاتاوى المفروضة عليه، ويمكن إرجاع السبب في ذلك إلى تمسكها بالسيادة المطلقة، فنقل بعض الممتلكات العامة إلى القطاع الخاص قد يقيد من هذه السيادة، خاصة عندما يتعلق الأمر بالموانئ التي طالما تميزت بمردودية عالية وأهمية استراتيجية.

وعلى هذا الأساس فإن مفهوم الخوصصة ينصرف إلى تحويل ملكية رأسمال أو مشروع عام كليا أو جزئيا إلى القطاع الخاص، بمعنى إلغاء الاحتكار الذي تمارسه المؤسسات العامة أو الدولة والسماح للخواص بالقيام بالنشاطات التجارية المينائية وفق ضوابط قانونية محددة.

2: أساليب التدخل المختلط: تقوم أساليب التدخل المختلط على مشاركة كلا من القطاع العام والخاص في إدارة وتسيير واستغلال المرفق المينائي على أكمل وجه، ومن خلال استقراء الأصول التاريخية لتدخل القطاع الخاص في إدارة وتمويل المنشآت المينائية جعلنا نصادف قالبين قانونيين أساسيين:

1-2: الامتياز المينائي: لم يعرف قطاع الموانئ البحرية أسلوب الامتياز إلا مع بدايات القرن التاسع عشر، وذلك على خلاف قطاعات أخرى، حيث يقصد بلفظ "امتياز": " ذلك العقد الذي تقوم بموجبه الجهة الادارية مانحة الامتياز بإسناد تنفذ مشروع معين أو إدارة مرفق عام إلى

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية - امتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 51.

² - les cas de « **privatisation** » restant très minoritaires, comme dans le cas de l'Angleterre, et de manière plus marginale de la Slovénie et de la Grèce, programme d'appui au secteur des transports en Algérie, décembre 2009, p 23.

شخص خاص يُعرف بـ "صاحب الامتياز" ويتقاضى هذا الأخير أتعابه من الرسوم التي يقدمها المنتفعون بالخدمة".

أما المقصود بامتياز النشاطات المينائية فهو ذلك الاتفاق أو العقد الذي بموجبه تفوض السلطة المينائية شخصاً طبيعياً من جنسية جزائرية أو شخصاً معنوياً خاضع للقانون الجزائري بممارسة النشاطات التجارية المينائية وفقاً لدفتر يحدد بدقة طبيعة الالتزامات وحقوق الطرفين ومدة زمنية معينة مع مراعاة بعض الشروط المحددة عن طريق التنظيم.

ونظراً لأن الموانئ تعد من الأملاك الوطنية فإنها تخضع لأحكام قانون الأملاك الوطنية وتصنف منشآتها ضمن المرافق العامة التابعة للدولة، وفي هذا الخصوص نصت م 64 مكرر من قانون الأملاك الوطنية¹ على أنه: "يشكل منح امتياز لاستعمال الأملاك العمومية الوطنية المنصوص عليه في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة حق الامتياز بمنح شخص معنوي أو طبيعي يسمى صاحب الامتياز حق استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء و/ أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة زمنية معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز محل منح الامتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز"، ويتضح من ذلك أن عقد الامتياز لا يمثل نقلاً للملكية، بل هو تفويض مؤقت وفق شروط محددة وفي نهاية المدة الزمنية المحدد ترجع المنشآت أو التجهيزات إلى الجهة المالكة الأصلية، أي السلطة العمومية مانحة الامتياز.

استناداً إلى نص المادة 893 من ق.ب.ج تدرج الموانئ البحرية ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية، وتتكون من بنايات أساسية وبنايات فوقية وملحقات مثقلة بالاتفاقات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ²، كما حددت المادة 899 من ق.ب.ج حدود الميناء من الجانبين، البحري والبري عن طريق تعيين منطقتين هما:

¹ - قانون رقم 30/90، مؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411، الموافق لـ 1 ديسمبر سنة 1990، متضمن قانون الأملاك الوطنية، ج.ر.ع 52، الصادرة بتاريخ 2 ديسمبر سنة 1990، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14/08، مؤرخ في 17 رجب عام 1427، الموافق لـ 20 يوليو سنة 2008، ج.ر.ع 44، الصادرة بتاريخ 03 غشت سنة 2008.

² - المادة 894 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

- منطقة الاستغلال: وهي المنطقة المتكونة من جزء بحري يشمل مناطق الرسو ومساحات الماء، وجزء بري يضم منشآت الميناء والملحقات اللازمة لاستغلاله.

- منطقة التوسعة: وهي المنطقة الممتدة خارج حدود منطقة الاستغلال سواء من الناحية البحرية أو البرية، وهي مخصصة لأغراض التهيئة والتجهيز.

وقد عزز هذا الأسلوب من مبدأ الفصل بين الوظائف السيادية والوظائف التجارية، حيث احتفظت السلطات المينائية بممارسة الوظائف السيادية المرتبطة بالأمن والرقابة والتنظيم، في حين تم تفويض ببعض الأنشطة التجارية المينائية للخواص لتسييرها لمدة زمنية محددة.

2-2: التأجير: يعرف التأجير على أنه: "عقد يقوم بموجبه شخص من أشخاص القانون العام بتكليف شخص آخر باستغلال مرفق عام، بحيث يتحمل هذا الأخير مخاطر الاستغلال مقابل تحصيل الأتاوى من المرتفقين¹.

وبناء على هذا التعريف فإن عقود التأجير تتقارب إلى حد كبير من عقود الامتياز، فكلاهما مرتبط بإدارة مرفق عام، ويحمل المتعاقد مع الإدارة أو الملتزم تبعة المخاطر الاقتصادية التي يمكن أن تنجم عن استغلال هذا المرفق، وقد ذهب العديد من المنظمات الدولية والتشريعات الوطنية إلى اعتبار التأجير أحد أنواع عقود الامتياز²، غير أنه هناك اختلافاً جوهرياً بين العقدين يتمثل في محل التزام المتعاقد مع الجهة الإدارية، ففي عقود التأجير يقتصر دور الملتزم على استغلال مباني ومنشآت قائمة سلفاً تسلمها له الجهة الادارية المعنية.

أما في عقود الامتياز فيلتزم المتعاقد أيضاً بإنشاء هذه المنشآت أو تهيئتها، إضافة إلى ذلك فإنه يتعين على الملتزم في عقود التأجير ادخار جزء من الأتاوى المحصل عليها من المرتفقين قصد التمويل اللاحق لمختلف الاستثمارات التي قد يتطلبها المرفق محل الالتزام.

أما بالنسبة للتأجير المينائي فهو كل تبرمه السلطة المينائية مع أحد المشغلين (المستأجرين) تقوم بموجبه بكراء المعدات والآلات التابعة لها بحيث يقوم باستغلالها مقابل مبالغ مالية يدفعها

¹ - سعدية أفيدة، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2010/2011، ص91.

² - Jean Grosdisier de Maton, la banque mondiale ainsi que l'asiatique du développement, p 28.

للسلطة المؤجرة ويعتمد في تحديدها إما على النشاط التجاري الذي تستغل في إطاره هذه التجهيزات أو بناء على النتائج المالية المرتقب تحقيقها من هذا النشاط.

رابعاً: آثار الشراكة المينائية

نظراً لكون مشاريع المرافق العامة والبنى التحتية تدخل ضمن نطاق عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص، فهي بطبيعتها جزء من أملاك المجموعة الوطنية والتي أوردها المشرع الجزائري في نص المادة 20 من التعديل الدستوري لسنة 2020¹ وتشمل: باطن الأرض، المناجم، المقالع، المواد الطبيعية الطاقوية، الثروات المعدنية الطبيعية والبيولوجية، الأملاك الوطنية البحرية، المياه والغابات، إضافة إلى وسائل النقل بالسكك الحديدية والنقل البحري والجوي، خدمات البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية، إلى جانب أخرى يحددها القانون، وبالتالي فإن هذه المشاريع تبقى مملوكة بالكامل للدولة، ويتم تسييرها وفقاً لما نص عليه القانون، وهو ما أكدته المادة 22 في فقرتها الثالثة من التعديل الدستوري لسنة 2020.

وفي ظل الحاجة المتزايدة لإشراك القطاع الخاص في مجال تسيير واستغلال الأملاك العمومية للدولة سعى المشرع الجزائري من خلال تعديل قانون الأملاك العمومية بغرض معالجة أبرز الإشكالات المتعلقة بتنفيذ مختلف الامتيازات المرتبطة بهذه الأملاك العمومية، وذلك من خلال إقرار إمكانية إنشاء حقوق عينية تبعية عليها، الأمر الذي يستجيب لمتطلبات عقود الشراكة التي تتطلب تملك صاحب الامتياز² وهو ما يمثل ضماناً هامة للقطاع الخاص.

وقد أدى اعتماد أسلوب الشراكة المينائية إلى إدخال عدة تغييرات على قطاع الموانئ البحرية خاصة فيما يتعلق الأمر بالدور الذي تؤديه السلطات المينائية في هذا القطاع، إذ خضع هذا التغيير إلى إعادة النظر في توزيع الأدوار بينها وبين القطاع الخاص كما أسفر هذا التحول إلى ظهور متدخل جديد في قطاع الموانئ البحرية يعرف باسم "النهائيات المينائية"، وهو ما يعكس تطوراً ملحوظاً في هيكلية وتنظيم قطاع الموانئ في إطار الشراكة، ومن بين هذه الآثار:

¹ - مرسوم رئاسي رقم 442/20، مؤرخ في 15 جمادى الأولى عام 1442، الموافق لـ 30 ديسمبر سنة 2020، المتعلق بإصدار التعديل الدستوري، المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر سنة 2020، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج.ر.ع 82، الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر سنة 2020.

² - المادة 69 مكرر من قانون رقم 30/90، مصدر سابق.

1-إعادة النظر في مهام السلطة المينائية

ساهم إعتقاد الشراكة عام/خاص سواء كمفهوم عام أو كمفهوم خاص في إحداث تحولات جوهرية في منظومة تسيير الموانئ البحرية، كما أسهم في تعزيز مبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية، ورغم هذا التوجه العالمي نحو الانفتاح والشراكة إلا أن بعض الدول لا تزال تحتفظ على وضعية الاحتكار الحكومي للمرفق المينائي، مما أدى إلى بروز أنواع مختلفة من الموانئ البحرية وتغيرات ملحوظة في وظائف السلطات المينائية عبر مختلف أرجاء العالم.

وقد رافق هذا التعدد في أنواع الموانئ تنوع في نماذج إدارة وتشغيل الموانئ حيث صنفها البنك العالمي إلى أربع نماذج رئيسية وهي: نظام الميناء المالك، نظام آلية الميناء، نظام الإدارة المالكة، نظام الموانئ الخاصة، ولعل الاهتمام الأكبر رصد لنموذج " الميناء المالك " الذي ازداد رواجاً عن غيره من نماذج الإدارة المينائية.

وعلى هذا الأساس سنخصص الجزء الأول لدراسة نموذج الميناء المالك، ونخصص الجزء الثاني لمعالجة باقي نماذج التسيير المينائي.

1-1: نموذج الميناء المالك: ويعرف هذا النموذج كذلك بنظام حيازة الميناء أو الإدارة المالكة، يقوم على مبدأ الفصل بين ملكية البنية التحتية وتسيير النشاط التجاري داخل الموانئ البحرية، ففي هذا الخصوص تحتفظ السلطة المينائية بملكية الأراضي والمنشآت الأساسية القائم عليها الميناء، في حين تسند مهام تزويد الميناء بالمعدات والتجهيزات إلى القطاع الخاص، حيث يدار هذا النموذج من الموانئ بموجب عقود شراكة بين السلطة المينائية والقطاع الخاص يكلف من خلالها هذا الأخير بتجهيز البنية التحتية وتطويرها ثم استغلالها لأغراض تجارية، وعادة ما يظهر القطاع الخاص هنا في شكل شركة أو مؤسسات متخصصة في المناولة والخدمات اللوجستية¹.

أما فيما يخص السلطة المينائية فتتصرف وظيفتها في وضع الإطار التنظيمي وضمان احترام وتطبيق قواعد المنافسة بين مختلف المتدخلين الخواص، إلى جانب الرقابة على سير هذه

¹ - Claire Merlin, L'outil contractuel majeur en France : La convention de terminal, annales IMTM 2013, p 115.

العمليات في أحسن الظروف بحيث يعتبر هذا النموذج اليوم أحد أكثر النماذج انتشارا في إدارة الموانئ دوليا¹ لما يحققه من فوائد اقتصادية وتنظيمية تعود على الدولة، ومن أبرزها:

- تخفيف الأعباء المالية والإدارية عن الدولة.
- تحقيق مداخيل مالية مستمرة من خلال الإيجارات أو الرسوم.
- جذب رؤوس الأموال الخاصة وتشجيع الاستثمارات داخل الموانئ البحرية.
- المساهمة في تطوير الموانئ البحرية وعصرنتها.

وعلى هذا الأساس أصبح هذا النظام المرجعية الدولية الرائدة في إدارة وتنظيم الموانئ نظرا لدوره الفعال في تخفيف الأعباء المالية والإدارية عن السلطة المينائية فهو يتيح فرصة الاستفادة من رؤوس الأموال الخاصة بشكل يساهم في تطوير الموانئ البحرية وترقيتها، ورغم هذا الانفتاح تظل السلطة المينائية الفاعل الرئيسي المسؤول على تنظيم السوق وضبط المنافسة بين مختلف المتدخلين الخواص، إلى جانب مراقبة عمليات المناولة، لضمان احترام القواعد والمعايير المحددة.

1-2: أساليب الإدارة المينائية المنافسة: إلى جانب نموذج الميناء المالك، حدد البنك الدولي هناك ثلاث نماذج تنافسية أخرى تستخدم في عملية إدارة واستغلال الموانئ، تختلف فيما بينها من حيث طبيعة العلاقة القائمة بين القطاعين العام والخاص، ودرجة تدخل كل طرف في تسيير الميناء، وتتمثل هذه النماذج في:

1-2-1- نظام الميناء الخادم: ويعرف أيضا بنظام التسيير المركزي ويعد النموذج التقليدي الذي تهيمن وتحتكر فيه السلطة المينائية على جميع جوانب تسيير واستغلال المرفق المينائي حيث تتولى السلطة المينائية الملكية الكاملة للميناء بما في ذلك البنية التحتية والمعدات، كما تقوم بإدارة وضمان عمليات المناولة، وقد تسمح في بعض الظروف الاستثنائية لطاقتهم عمل خاص مؤهل بالقيام بعمليات المناولة، فالسلطة المينائية في هذا النموذج تحتفظ بكامل سلطاتها وتمارس الوظيفتين الإدارية والتجارية.

¹ -Op. cit, p 116.

للإشارة هذا النظام يخدم أكثر الدول ذات القدرات المالية الكافية أو السلطات المينائية المستقلة والتي تتمتع بفائض في الميزانية ولا تحتاج معه أي تمويل خارجي¹.

1-2-2- نظام آلية الميناء: ويعرف أيضًا بنظام "الميناء أداة"، حيث تحتفظ السلطة المينائية بملكية كل من البنى التحتية والتجهيزات الخاصة بالمناولة لكنها تعهد عملية استغلال هذه التجهيزات إلى شركات خاصة إما في إطار نظام التمويل المختلط أي الشراكة المينائية أو في إطار عقود امتياز طويلة المدة أو عقود تأجير محدودة المدة، أما فيما يخص اليد العاملة فيمكن أن تكون مستخدمة من قبل السلطة المينائية لكن تخضع في عملها لاشراف الجهة الخاصة المستغلة (المستأجر أو صاحب الامتياز)، لتتخصص بذلك مشاركة القطاع الخاص في ظل هذا النظام في مجرد القيام بنشاط المناولة المينائية على الأرصفة بالاعتماد على معدات وتجهيزات تعود ملكيتها في الأصل إلى السلطة المينائية²، دون أن يكون لها دور استثماري كبير في تطوير البنية التحتية.

1-2-3- الموانئ الخاصة: وهو آخر تصنيف للبنك العالمي الدولي، و يعد نظام الموانئ المتخصصة نقيضا للميناء الخادم، فإذا كانت الدولة ممثلة بالسلطة المينائية هي التي تتولى إدارة الميناء و تمويله في ظل نظام الميناء الخادم الأمر الذي يعكس احتكارا كليا لهذا المرفق العام، فإن الأمر يختلف تماما في ظل نظام الموانئ الخاصة، إذ تتنازل الدولة عنه تنازلا كليا أو شبه كلي لصالح القطاع الخاص ماعدا إذا تعلق الأمر بالعمليات المرتبطة بسيادة الدولة بما في ذلك تنظيم ومراقبة الممرات المؤدية إلى الموانئ الوطنية التي تمارسها هياكل السلطة العامة ممثلة في شرطة الحدود، الجمارك ومصالح الصحة.

وفي هذا السياق يجدر القول أن هذا النظام يتماشى أكثر مع التطبيق المتطرف لنظام الرأسمالية، حيث اعتمدته عدة دول لتسيير موانئها وشملت عملية الخصخصة فيها أكثر من 21 ميناء في سبيل ضمان قدر كاف من المنافسة الحرة بين هذه الموانئ، وتتم خصخصة الميناء بطريقتين:

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، "إعادة النظر في مهام السلطة المينائية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 04، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ص ص 177-178.

² - المرجع السابق، ص 178.

- إما التنازل عن الميناء كلياً لصالح القطاع الخاص من خلال عقود بيع.
- وإما التنازل عن حق استغلال وبناء محطات خاصة داخل الميناء¹.

2: ظهور النهائية المينائية كمتدخل مينائي جديد

يعود ظهور مفهوم النهائية المينائية إلى القرن العشرين، حيث كانت فرنسا السبّاقة في إنشاء أول نهائي مينائي متخصص في مناولة وتخزين البترول بميناء مرسيليا، ومنذ ذلك الحين لاقت رواجاً كبيراً، إذ سارعت العديد من دول إلى تطوير موانئها وإعادة هيكلتها من خلال تقسيمها إلى نهائيات مينائية، وبالرغم من الأهمية المتزايدة التي حازت عليها من الناحية العملية إلا أنها لم تحظ بتعريف قانوني موحد، واضح ودقيق حيث تقتصر النصوص القانونية على تعريف متفرقه كل يخدم الغاية التي وجدت من أجلها الاتفاقية أو القانون الذي نص عليها².

يفترض نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص أن يمتلك الشريك الخاص كل من الخبرة والتمويل أو على الأقل الضمانات الكافية للحصول على التمويل، وفي حقيقة الأمر تعد الخبرة العملية في حد ذاتها ضماناً مهماً للحصول على القروض التمويلية، إذ أن إثبات النجاح في مجال معين يمثل عاملاً مقنعاً للمؤسسات البنكية لتمويل المشروع، لذا فليس هناك أفضل من الشركات التي أثبتت تدخلها مينائياً قوياً خاصة في مجال الأنشطة التجارية المينائية لتمثيل القطاع الخاص في علاقة الشراكة المينائية، وغالباً ما يشار إلى هذه الشركات بمصطلح "مشغلي النهائية المينائية".

أدى اعتماد نظام التمويل المختلط في قطاع الموانئ البحرية إلى بروز مفهومين جديدين "الشراكة المينائية" و "النهائيات المينائية" وقد أسهم هذا المفهوم الأخير في إحداث تغيير جذري في تصور وظيفة الميناء، إذ لم يعد ينظر إليه كمجرد نقطة من الساحل مجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وممارسة مختلف الأنشطة التجارية البحرية، بل أصبح يعتبر بمثابة مجموعة من النهائية المينائية تصنف كحلقات رئيسية في السلسلة اللوجستية للتوريد الدولي³.

1- ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص 88.

2- فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية - امتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 53.

3- فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية - امتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 54.

2-1: التعريف التشريعي للنهائيات المينائية: لم تقدم الاتفاقيات الدولية تعريفاً واضحاً ودقيقاً لعبارة " النهائيات المينائية" وإنما اقتصر الأمر فقط على تعداد أوصاف النهائيات أو بعض التعريفات المختصرة والضمنية، فعلى سبيل المثال نجد كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطيين واتفاقية MARPOL لسنة 1973 الخاصة بمنع التلوث الناتج عن السفن¹، اكتفينا بالإشارة إلى موقع النهائي المينائي دون تحديد المقصود منه مع اعتباره منشأة خارجية عن الميناء، أما المنظمة البحرية العالمية فقد أوردت تعريفاً أكثر تفصيلاً في كتيب صادر عنها حول شحن وتفريغ البضائع السائبة بمشاركة ممثلي النهائيات، حيث عرفت النهائي على أنه: " منشأة ثابتة، عائمة أو متحركة، مجهزة ومخصصة لشحن وتفريغ البضائع"، ويشير هذا المصطلح خاصة إلى: جزء من الغاطس، الرصيف أو أي بنية أخرى مشابهة أين يمكن للسفينة أن ترسو عليه².

2-2: بالنسبة للتشريعات المقارنة: بالرجوع إلى القانون الفرنسي والقانون المغربي نجد كل منهما لم يقدم تعريف صريحاً للنهائيات المينائية، حيث اكتفيا بالإشارة إليها بصورة غير مباشرة من خلال تعداد العناصر المكونة لها مثل: الأرصفة، الأراضي المسطحة، المعدات والتجهيزات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ والتخزين المتصلة بالسفن، وفي المقابل تميز القانون التونسي بتقديم تعريف واضح وصريح يرتكز أكثر على ما تحتضنه هذه الأرضيات من عمليات، حيث أطلق عليها تسمية "المحطة المينائية" وعرفها بأنها: "جزء من الميناء يخصص للقيام بعمليات شحن وتفريغ وتخزين نوع معين من البضائع أو الحاويات أو المجرورات أو لاستقبال المسافرين أو السياح"³، كما بين أن هذه المحطة النهائية تضم رصيفاً واحداً أو أكثر مجهز بالمعدات المينائية اللازمة إضافة إلى الفضاءات المحاذية للرصيف والمعدة للقيام بكل العمليات السابقة أو اللاحقة لعملية الشحن والتفريغ وصعود المسافرين ومركباتهم ونزولهم.

¹ - مرسوم رقم 108/88، مؤرخ في 15 شوال عام 1408، الموافق لـ 31 مايو سنة 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج.ر.ع 22، الصادرة بتاريخ 1 يونيو سنة 1988.

² - سيدي محمد مفتاح ومراد بسعيد، "الشراكة بين القطاع العام والخاص كأداة فعالة لتطوير الموانئ"، مداخلة في إطار الملتقى الوطني الموسوم بـ: النظام القانوني للموانئ البحرية، مخبر الدراسات القانونية المعمقة، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، الجزائر، 26 أكتوبر 2023، ص 05.

³ - مرجع نفسه، ص ص 5-6.

ورغم الأهمية البالغة التي حازت عليها النهائيات من الناحية العملية، إلا أنها لا تزال تفتقد إلى تعريف قانوني موحد واضح ودقيق، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، وإنما تمت الإشارة إليها في تعاريف متفرقة كل يخدم الغاية التي أوجدت من أجلها الاتفاقية أو التشريع الذي نص عليها.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فبالرغم من مختلف التعديلات والنصوص القانونية التي عرفها قطاع الموانئ البحرية في الجزائر، إلا أنه لم يتضمن لا عبارة " محطة نهائية " أو " نهائي مينائي " لا في القانون البحري الجزائري ولا في القوانين المكمل له ماعدا عبارة " محطات الحاويات " بشكل مقتضب في المادة السابعة من المرسوم التنفيذي رقم 01/02، وهي تسمية توجي بوجود منشآت ضرورة مخصصة لمناولة نوع معين من البضائع وتحديد الحاويات، وبما أن نهائي الحاويات يعد أحد أشكال النهائيات المينائية، يمكن استنتاج أن المشرع الجزائري ولو بشكل غير مباشر يعترف بوجود مثل هذه المنشآت المتخصصة، حتى وإن لم يفصح عنها بصريح العبارة أو بمفهوم قانوني صريح، وغير هذا لم نشهد أي نص قانوني جزائري تضمن أدنى إشارة لهاته الأرضيات.

3: أثر النهائيات المينائية في تطوير الموانئ البحرية

تلعب النهائيات المينائية دورًا محوريًا في تطوير الموانئ التقليدية، لما تحتويه من معدات وتجهيزات متطورة تستخدم في عمليات شحن وتفريغ السفن، حيث تعد الكفاءة والسرعة في مناولة البضائع من العوامل الرئيسية التي ترتبط ارتباطًا وثيقًا بمدى فعالية الرافعات المستخدمة في هذه النهائيات، حيث تساهم هذه الأخيرة بشكل ملموس في تسريع وتيرة خروج البضائع من الميناء وتقليص مدة مكوث السفن في الميناء، وهو ما يعد عاملاً حاسماً في تخفيض التكاليف وتحسين القدرة التنافسية للميناء.

كما يتم حالياً العمل على تطوير هذه النهائيات باستخدام الرقمنة وتطبيق أنظمة المناولة الآلية التي تدار عن بعد، فضلاً عن توفير الخدمات اللوجستية ذات الصلة بالنقل البحري والبري، كما تساهم هذه النهائيات المتخصصة في رفع مستوى الكفاءة التشغيلية من خلال تخصيص المعدات والموارد وفقاً لنوع البضاعة المعالجة.

كما لا يقتصر أثر هذه النهائيات على تطوير الموانئ التقليدية فقط، وإنما يمتد إلى الموانئ المحورية التي باتت تشكل بوابات استراتيجية للدول، والتي تساهم في إعادة تنظيم النظام الاقتصادي والاجتماعي، كما لم يعد الميناء معبرا للسلع ونقطة لمرور التجارة الدولية فحسب، بل تحول إلى فضاء استثماري متكامل ضمن منظومة صناعة الخدمات اللوجستية.

الفرع الثاني

اعتماد الشراكة المينائية في الموانئ الجزائرية

لم يكن قرار منح سلطة تسيير بعض المنشآت المينائية التابعة للموانئ الجزائرية للقطاع الخاص خطوة عشوائية أو ناتجة عن ظرف طارئ، بل نتج عن وعي سياسي ناضج تقف خلفه عدة مبررات لعل أهمها هو واقع وأداء الموانئ البحرية الجزائرية المحدود مقارنة مع موانئ الدول الأخرى، بحيث لم تتفع الحلول الإصلاحية التي كرستها بعض النصوص القانونية، الأمر الذي دفع نحو تبني نظام جديد يقوم على اشراك القطاع الخاص الذي بات يعرف بـ "الشراكة المينائية"¹.

وعلى هذا الأساس سوف نتناول واقع الموانئ الجزائرية قبل تبني الشراكة المينائية أولا ثم نتطرق إلى أثر الإصلاحات المينائية في تحسين أداء الموانئ البحرية الجزائرية (ثانيا).

أولا-واقع الموانئ الجزائرية قبل تبني الشراكة المينائية

تعتبر الجزائر من بين الدول الساحلية المطلة على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي يقدر بـ 1200 كلم، حيث استغلت ذلك بإنشاء عشر موانئ بحرية تجارية وهي: ميناء الجزائر

¹- وفي هذا الخصوص عمدت السلطات العمومية إلى إدخال حوكمة جديدة للرفع من قدرات الموانئ الجزائرية، أبرزها إبرام عقود الشراكة عام/خاص (Partenariat Public-Privé) ، وبالتالي ظهر الشريك الأجنبي لأول مرة في الساحة المينائية سنة 2005 عن طرق إبرام أول اتفاقية شراكة مينائية بين كل من مؤسسة ميناء بجاية كقطاع عام وشركة بورتاك ذات الأصل السنغافوري كقطاع خاص بهدف تسيير، ترقية وتطوير نهائي حاويات ميناء بجاية، ويرجع إختيار نهائي الحاويات كمحل للشراكة المينائية على اعتبار أن نشاط مناولة وتشوين الحاويات يعد أهم ثاني نشاط بعد المحروقات في الجزائر، حيث وصفت تجربة نهائي حاويات بجاية بالتجربة الناجحة والمربحة للاقتصاد الوطني، مما دفع السلطات العمومية الجزائرية إلى إعادة = الكرة أكثر من مرة واعتماد الشراكة المينائية من جديد لتتعاقد مع شركة موانئ دبي العالمية بهدف تسيير واستغلال كل من نهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن جن.

العاصمة، وهران، عنابة، سكيكدة، مستغانم، جن-جن، بجاية، الغزوات، تنس، وميناء أرزيو بوهـران، وتجدر الإشارة إلى أن بعض هذه الموانئ مخصصة لنشاطات متعلقة بالمحروقات، كما تساهم هذه الموانئ بشكل كبير في الاقتصاد الوطني بنسبة تقدر بـ 70%، وتشكل منفذا لما يقارب 95% من حجم المبادلات التجارية الجزائرية سواء من حيث التصدير أو الاستيراد، ما يعكس أهمية النقل البحري في الربط بين الجزائر والأسواق الدولية¹، وبالرغم من كل هذه النتائج التي حققتها إلا أنها احتلت المرتبة 140 في التصنيف العالمي للموانئ خلال سنة 2010، وهو ترتيب يعكس الحاجة الملحة لإحداث إصلاحات هيكلية وجذرية وعلى رأسها ادماج القطاع الخاص في تسيير وتطوير البنية التحتية المينائية.

1- واقع الموانئ الجزائرية قبل الإصلاح

لطالما وصفت الموانئ البحرية الجزائرية بـ " الموانئ التقليدية" نتيجة تركيزها الكبير على نشاط تصدير المواد الفلاحية والمواد الأولية على حساب النشاطات المينائية الأخرى، ورغم انفتاحها على أنشطة حديثة نسبياً كنشاط النقل بالحاويات وذلك منذ سنة 1973، أين تم تسجيل أول مناولة حاوية بالجزائر وبالضبط في ميناء وهران، إلا أن وصفها بالموانئ التقليدية ظل ملازماً لها ليس فقط بسبب طبيعة البضائع المتداولة، وإنما أيضاً لعدة أسباب أخرى ترجع أساساً إلى:

1-1- ضعف التسيير المينائي واحتكار النشاط: حيث ظهرت ملامح الاحتكار المينائي بوضوح منذ سنة 1963 أين تم تأسيس الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) والتي كلفت بممارسة مختلف نشاطات النقل البحري والخدمات المينائية بما في ذلك نشاط المناولة والذي كان يمارس طرف الشركات الأجنبية قبل الاستقلال².

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، مرجع سابق، ص 165.

² - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 82.

وقد ازداد الأمر حدة خاصة بعد صدور الأمر رقم 50/69 المتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، حيث تم منح الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة صلاحية احتكارها¹.

واستمرت الحكومة في انتهاج ذات السياسة، حيث أنشأت في سنة 1982 عشر مؤسسات مينائية محل الشركة الوطنية للشحن والتفريغ وذلك بموجب المرسوم رقم 286/82²، مع توريثها حق احتكار نشاط المناولة الذي كان يمارسه سابقاً المكتب الوطني للموانئ، وبذلك أصبح الاحتكار في قطاع الموانئ البحرية يشمل الجانبين الإداري والمالي³، حيث أدت هذه الوضعية إلى فقدان النشاطات المينائية لطابعها التجاري والاقتصادي، بالإضافة إلى إلغاء المنافسة وإقصاء الفاعلين الخواص من ساحة النشاط المينائي، ونتيجة لذلك عانت الموانئ البحرية في الجزائر من طول مدة مكوث السفن سواء في عرض البحر أو على الأرصفة، ما ترتب عليه فرض غرامات التأخير ورسوم إضافية على شحنات السفن التي قد تصل سنوياً إلى ملايين الدولارات وبالتالي ارتفاع تكاليف النقل البحري نحو الجزائر، الأمر الذي أثر سلباً على القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني.

امتدت آثار الاحتكار المينائي ليطال حتى الطبيعة القانونية لنشاطي المناولة والتشوين، حيث تم الخلط بينهما وتصنيفهما كنشاط واحد، ودليل ذلك نص المادة 873 من الأمر 80/76 ق.ب.ج في صيغته قبل التعديل، والتي قضت بأن عمليات تحميل البضاعة في الموانئ وورصها وفكها وتفريغها وكذلك أخذها وإرجاعها من وإلى الغير أو من اليابسة أو المستودعات، بالإضافة إلى حراستها وحفظها سواء كانت منزلة أو معدة للتنزيل في الموانئ تتم من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض.

¹ - أمر رقم 50/69، مؤرخ في 03 ربيع الثاني عام 1389، الموافق لـ 17 يونيو سنة 1969، المتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر.ع 53، الصادرة بتاريخ 20 يونيو سنة 1969.

² - مرسوم رقم 286/82، مؤرخ في 24 شوال عام 1402، الموافق لـ 14 غشت سنة 1982، المتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت سنة 1982، بالإضافة إلى المراسيم التسع الأخرى التي تضمنتها الجريدة كل منها يخص مؤسسة مينائية معينة.

³ - أشارت المادة 02 من المرسوم رقم 286/82 بصريح العبارة إلى أنه: " تمارس احتكار العمليات الخاصة بالشحن والتفريغ في الميناء، تمارس احتكار العمليات الخاصة بإرشاد السفن وجرها وقيادتها..."

يفهم من هذا النص عدم الفصل بين العمليات المادية التي تطبق على البضائع كالتحميل والتفكيك والرص والأخذ والارجاع، وتعرف قانونا بـ " المناولة المينائية"، وبين العمليات القانونية المتمثلة في حفظ وحراسة البضائع والتي تسمى بـ "نشاط التشوين"، هذا الدمج بين النشاطين يعد من مظاهر الغموض القانوني التي كرّسها نظام الاحتكار السائد في تلك المرحلة، مما انعكس سلباً على تنظيم النشاط المينائي وإدارته.

1-2- ضعف المعدات والمنشآت المينائية: من أبرز السمات التي ميزت الموانئ الجزائرية قبل فترة الإصلاحات التي شهدتها قطاع النقل البحري إلى جانب هيمنة نظام الاحتكار هو ضعف التجهيزات والمنشآت المينائية، بحيث يعود عمر أغلبها إلى فترة ما قبل الاستقلال¹، إذ لم تعرف أي عملية توسعة أو تحديث في تلك الفترة يرجع ذلك إلى غياب رؤية استثمارية واضحة لدى المؤسسات العمومية المحتكرة للنشاط المينائي، والتي لم تتضمن برامجها أية مشاريع لتطوير البنية التحتية للموانئ، ما أدى إلى بقاء هذه الأخيرة على الحالة التي تركها عليها الاستعمار الفرنسي، وقد ترتب على هذا الوضع إلى عدم قدرة الموانئ على استقبال السفن الحديثة خاصة تلك التي تتطلب عمق الغاطس كبير، وهو ما أدى إلى اضطرار العديد من السفن إلى تغيير وجهتها نحو موانئ أجنبية تكون أكثر كفاءة واتساع لتفريغ حمولتها ثم تتم إعادة شحن هذه الحمولة إلى الجزائر بواسطة سفن صغيرة أو باستخدام وسائل نقل أخرى، الأمر تسبب في ارتفاع تكاليف الشحن، وتأخر وصول البضاعة وانخفاض تنافسية الموانئ البحرية الجزائرية.

ولم تختلف حالة المعدات هي الأخرى كثيرا عن حالة المنشآت المينائية، إذ أن التمويل العمومي المخصص للهيئات المينائية لم يكن كافيا لتغطية تكاليف تجهيزها بمعدات حديثة ومتطورة تتناسب مع طبيعة الأنشطة الممارسة، كما لم تتماشى معدات المناولة أُنذاك إلا مع البضائع السائبة، أما بالنسبة لثورة الحاويات التي عرفت الموانئ البحرية الجزائرية منذ سنة 1973 فتطلبت تجهيزات خاصة تتلاءم مع خصوصيات النقل بالحاويات الذي أصبح ضرورة حتمية

¹ - Fatima- Zohra Boukhatmi, Op. Cité.

لتنمية وتطوير قطاع النقل البحري وتعزيز أداء الموانئ، غير أن غياب هذه المعدات المتخصصة في الموانئ الجزائرية أنداك انعكس سلبا على أدائها¹.

2-إعادة النظر في إصلاح أداء الموانئ الجزائرية

إلى جانب هشاشة البنية التحتية والمعدات المينائية ساهمت حالة الاحتكار سلبا على أداء الموانئ البحرية الجزائرية على الصعيدين الداخلي والدولي، وتعد الإحصاءات وتقارير المنظمات العالمية خير دليل على هذا التراجع، وقد ولدت هذه الآثار السلبية وعيا واضحا لدى الجهات المعنية بضرورة إصلاح الإطار القانوني المنظم لهذا القطاع أو على الأقل تعديله بما يواكب المتغيرات ويعزز الكفاءة، وفي هذا الخصوص يمكن الرجوع إلى تحليل أعضاء البرلمان وتصريحات وزير النقل أنداك والتي سبقت إصدار القانون رقم 05/98 والذي شكل نقطة تحول من خلال تضمنه لمجموعة من الإصلاحات الجوهرية في قطاع الموانئ البحرية.

اتخذ تحليل وضعية الموانئ الجزائرية شكل محضر جلسات علنية، وعلى رأسها الجلسة الثالثة والعشرين المنعقدة بتاريخ 25 ماي سنة 1998، وقد شارك في هذا النقاش كل من وزير النقل وأعضاء لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية والإسكان وحماية البيئة، حيث تم إبداء مجموعة من ملاحظات تناولت الأسباب الكاملة وراء ضعف أداء الموانئ الجزائرية، لينتقلوا فيما بعد إلى التصريح بضرورة التغيير وهو ما تم تجسيده في شكل مشروع قانون مطروح للمصادقة، ولعل أبرز الملاحظات المسجلة هي عدم كفاية الإطار القانوني المنظم للأنشطة التجارية داخل الموانئ، بالإضافة إلى غياب المنافسة بين مختلف الفاعلين، بالإضافة إلى عدم انسجام التنظيم القانوني لاستغلال الموانئ مع الالتزامات الدولية التي انضمت إليها الجزائر من خلال المصادقة على الاتفاقيات في هذا الشأن، ومحدودية القدرة الهيكلية لاستقبال السفن، خاصة في ظل الإطار الكافي عدم توافر بنية تحتية قادرة على استيعاب السفن الكبيرة مقارنة مع باقي موانئ الدول والتي باتت تتعامل مع سفن ذات أحجام كبيرة تساعد على تخفيض تكاليف النقل البحري، بالإضافة إلى غياب الانسجام بين القانون البحري الجزائري وأحكام قانون الاستثمار وقانون الخصوصية.

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 84.

وفي هذا النقاش، عبر وزير النقل عن قناعاته التامة بضرورة ادخال تعديلات جوهرية على الإطار القانوني المنظم لقطاع الموانئ، مبررا ذلك بصريح العبارة الآتية: " يهدف هذا القانون المعروض على مجلسكم الموقر إلى تعديل الأمر الصادر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري بهدف¹:

- رفع الاحتكار عن ممارسة نشاطات النقل البحري وكافة النشاطات الملحقة به على غرار إيجار السفن، إيداعها، شحنها، السمسرة البحرية، قطر السفن والمناولة المينائية، ويتم ذلك عن طريق الامتياز ودفتر الشروط.

- دعم النشاط المينائي من خلال تقنين يهدف إلى تطويره وضمان استغلاله، وتكون مهام القوة العمومية مستقلة وتمارس من طرف السلطة المينائية، في حين تتولى السلطات العمومية والخاصة مباشرة النشاطات التجارية، كما تكلف السلطة المينائية بالسهر على تطبيق قواعد الاستغلال وضمان السلامة داخل الموانئ البحرية من طرف جميع المتعاملين.

- ملائمة المنظومة القانونية مع التحولات الاقتصادية المرتبطة بانفتاح على إقتصاد السوق والمصادقة على المقاييس الدولية المستجدة.

وفي محور خاص، وهو المحور الرابع المعنون بـ" الموانئ" عاد الوزير من جديد ليؤكد على وعي السلطات بأهمية إصلاح قطاع الموانئ حيث صرح بما يلي: "...من المهم أن نشير إلى أن هذا المشروع يحدد المبادئ الأساسية للإطار التنظيمي القائم، الذي لا زال يشهد العديد من النقائص (النظام الحالي)، وترتكز هذه المبادئ على ما يلي:

- الفصل بين مهام الخدمة العمومية والنشاطات التجارية والمخولة في الوقت الحالي لهيئة واحدة وهي مؤسسة عمومية اقتصادية EPE على مستوى كل ميناء، أي أن هذه المؤسسة تملك كل الصلاحيات، صلاحيات الدولة وصلاحيات الاستغلال التجاري وهذا القانون سوف يفصل بوضوح بين هذه الصلاحيات.

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص ص 88-89.

- فتح النشاطات المينائية التجارية أمام المنافسة، وهو أمر لم يكن معمول به سابقا لاسيما في بعض المجالات مثل: الشحن الآلي، قطر السفن، حيث يسمح لجميع المتعاملين سواء العموميين أو الخواص بالمشاركة وفقا لدفتر شروط محدد.

ويهدف هذا الإطار التنظيمي الجديد إلى إعادة الاعتبار لدور الدولة كقوة عمومية، والتقليل من هشاشة النشاط المينائي وضمان المصلحة العامة.

أما فيما يتعلق بالسلطة المينائية، فقد تم النص على منحها جميع مهام القوة العمومية الممارسة على مستوى الميناء بالإضافة إلى تحديد مجال تدخلها سواء على المستوى المحلي أو الجهوي فضلا عن تنظيمها وتسييرها وفقا لما ينص عليه ويحدده التنظيم.

وفي ختام الجلسة تم عرض هذا المشروع في شكل قانون على أعضاء مجلس الأمة للمصادقة عليه، الذين اختاروا في ذلك طريقة التصويت على كل مادة بشكل مفصل استنادا إلى نص المادة 86 من النظام الداخلي للبرلمان، وبما أن كل المواد نالت النصاب القانوني المطلوب، فقد تمت المصادقة النهائية على القانون رقم 05/98 الصادر في 25 يونيو سنة 1998، المعدل للأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، واختتمت الجلسة بنهاية حقبة الاحتكار في قطاع النقل البحري¹.

ثانيا: أثر الإصلاحات المينائية على الموانئ الجزائرية

انطلق تطبيق خطة إصلاح الموانئ البحرية بشكل فعلي في الجزائر سنة 1998 بموجب صدور القانون رقم 05/98، الذي مثل الإطار القانون الأساسي لعملية إعادة هيكلة القطاع، ولم تتوقف جهود الإصلاح عند هذا الحد بل قررت تكملة الفكرة التي جاء بها هذا القانون بسلسلة أخرى من النصوص التشريعية والتنظيمية المكملة بهدف ترسيخ التحول نحو نظام مينائي أكثر كفاءة وملاءمة للمعايير الدولية.

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 89.

1: الفصل بين مهام الخدمة العامة ومهام القوة العمومية

شكل الفصل بين مهام القوة العمومية ومهام الخدمة العامة والنشاطات التجارية أحد المبادئ الأساسية التي جاء بها القانون رقم 05/98 وقد تم تكريسه من خلال أحكام المواد 890، 891 و 892¹ من ق.ب.ج.

استنادا إلى نص المادتين 890، 891 من ق.ب.ج يتضح جليا أن المشرع أقر بإنشاء هيئة جديدة تحمل اسم " السلطة المينائية " ²تكلف بمهام الخدمة العامة دون الإشارة إلى كيفية انشائها أو تنظيمها أو طرق ممارستها لمهامها وإنما أحالها إلى التنظيم، وهو ما استدركه المشرع بعد سنة من صدور القانون البحري، وذلك من خلال إصدار المرسوم التنفيذي رقم 199/99 المتضمن القانون النموذجي للسلطة المينائية، حيث اتجه هذا المرسوم إلى تحديد وتنظيم كل ما يتعلق بالسلطة المينائية، بدءا من تحديد طبيعتها القانونية، وتنظيم ادارتها ووضعها المالي وصولا إلى آليات الرقابة عليها.

وحسب نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 199/99، تعد السلطة المينائية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ³(EPIC)، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي

¹ - اتجهت المادة 890 من ق.ب.ج إلى تعداد مختلف المهام التي تمارس على مستوى الموانئ وهي: مهام القوة العامة والخدمة العامة والنشاطات التجارية، أما المادة 891 فأشارت إلى تحديد المقصود بمهام الخدمة العامة على مستوى الموانئ حيث توكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض وتسمى بـ " السلطات المينائية " والتي تهدف أساسا إلى تطوير الأملاك العمومية المينائية وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها، أما المادة 892 فحددت المقصود بعبارة " النشاطات التجارية المينائية " والتي حصرتها في نشاط قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين والتي يمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

² - تعود أصول السلطة المينائية إلى القرن التاسع عشر، حيث تم توظيف المصطلح لأول مرة في القانون الإنجليزي في سنة 1894 تحت تسمية Port authority وذلك في ميثاق مرشون Merchant shipping act للدلالة على مسير الميناء المعين بواسطة قرار من طرف السلطات العمومية، وبعد عدة سنوات عاد المصطلح للظهور مرة أخرى في ميثاق هاربور Harbour act في سنة 1964 أين تم تعريفها على أنها: " كل شخص طبيعي أو معنوي تسند إليه اختصاصات بموجب قانون أو مرسوم أو قرار أو التزامات فيما يخص بناء أو تحسين أو تسيير ميناء "، أنظر في:

-Bertrand vende, la notion juridique de L'autorité portuaire doctrine maritime française, 56 ème année juillet- aout 2004, p 650.

³ - تعتبر السلطة المينائية مؤسسة ذات طابع صناعي وتجاري مما يعني أن هذا المرفق يستعير أساليب تسييره من المشروعات الخاصة ويتكيف مع الحاجيات والمتطلبات الاقتصادية والتجارية ذات النسق السريع والمتطور وابتعد عن آليات تسيير المرافق الإدارية بل يعتمد في تمويله على إيراداته واستثماراته مع مساهمة الدولة بقسط في ميزانية تسييره، كما يجب

وتخضع في علاقاتها مع الدولة للقواعد المطبقة على الإدارة، بينما تعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير، كما أضافت المادة 03 من نفس المرسوم أن السلطة المينائية تنشأ بموجب مرسوم تنفيذي يحدد مقرها ويوضح الموانئ الخاضعة لمجال اختصاصها، وبناء على هذه المادة تم إصدار ثلاث مراسيم تنفيذية كل واحد منها يقضي بإنشاء سلطة مينائية في منطقة محددة، لكون بذلك أمام ثلاث سلطات مينائية، السلطة المينائية للشرق¹، السلطة المينائية للوسط² وأخيرا السلطة المينائية للغرب³، لتبقى هذه النصوص حبر على ورق فلم تعرف هذه السلطات المينائية تجسيدا فعلياً على أرض الواقع لهذه الساعة⁴.

وقد تناولت المواد من 04 إلى 07 من المرسوم التنفيذي رقم 199/99 تنظيم المهام الموكلة للسلطة المينائية، واختصرتها المادة 891 من ق.ب.ج بعبارة: "تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها"، بينما أضافت المادة 892 من نفس القانون ممارسة صلاحيات أخرى على غرار قطر السفن والمناولة والتشوين.

استنادا إلى نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 139/06 تُسير السلطة المينائية من طرف مجلس إدارة⁵ ويتولى إدارتها مدير عام يعين بموجب مرسوم تنفيذي بناء على اقتراح من وزير النقل وذلك تنفيذاً لنص المادة 15 من ذات المرسوم التنفيذي، ويخضع في تنظيمه وسير عمله إلى نصوص المواد من 9 إلى 14 من المرسوم التنفيذي رقم 199/99، كما تجدر الإشارة إلى أن السلطة المينائية تتمتع بالاستقلال المالي حيث تزودها الدولة برأس مال

التتويه على ضرورة مراعاة هذه السلطة للمبادئ القانونية التي يلتزم المرفق الصناعي والتجاري على احترامها والنزول عند مقتضاها (مبدأ المساواة أمام الخدمة العامة، مبدأ الحياد، مبدأ والشفافية ومبدأ التكيف)، أنظر في:

لحسن بن بشير، معزوزة زروال، "نشأة السلطة المينائية ودورها في صيانة وتطوير الموانئ البحرية"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد التاسع، ع 2، جامعة الجلفة، الجزائر، جوان 2024، ص 1184.

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 200/99، مؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420، الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، المتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 1999.

² - مرسوم تنفيذي رقم 201/99، مؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420، الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، المتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 1999.

³ - مرسوم التنفيذي رقم 202/99، مؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420، الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، المتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 1999.

⁴ - Fatima Zohra Boukhatmi, op. cit.

⁵ - المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 199/99، كما تجدر الإشارة أن مجلس الإدارة يترأسه الوزير الوصي أو ممثله.

أصلي يحدد بموجب قرار مشترك بين وزير المالية ووزير النقل قصد تحقيق الأهداف المنوطة بها وإنجاز المهام المسطرة ضمن مجال اختصاصها.

وباستقراء النصوص القانونية المذكورة أعلاه، يمكن استخلاص أن السلطة المينائية هي هيئة عامة تمثل الدولة في صفة السلطة العمومية من خلال ما تتمتع به من امتيازات السلطة العامة لاسيما في مجال الضبط الإداري للموانئ، وتشمل هذه الامتيازات خصوصاً حماية الأملاك المينائية وفرض احترام قواعد البوليس الإداري الخاصة بالمجال المينائي مع امكانية تسخير القوة العمومية لضمان حماية النظام العام داخل الأملاك المينائية والملحقات التابعة لها، بالإضافة إلى السهر على اشباع الحاجات العامة المرتبطة بالمرفق المينائي.

وبذلك تجسد السلطة المينائية أداة الدولة في ممارسة الرقابة والتنظيم داخل الموانئ البحرية، حيث تجمع بين الطابع الإداري والاقتصادي.

أما فيما يتعلق بالمنازعات الناشئة بين السلطة المينائية والدولة فإنها تخضع لقواعد وأحكام القانون العام، وبالتالي تدخل في اختصاص القاضي الإداري وهذا على أساس أن الطرفين ينتميان إلى أشخاص القانون العام وتكون العلاقة بينهما ذات طبيعة إدارية، أما بخصوص منازعاتها مع الغير كالمرتفقين أو المتعاملين الاقتصاديين الذين يمارسون بعض الخدمات والنشاطات التجارية داخل الموانئ فتطبق عليها قواعد القانون الخاص، وترفع أمام القضاء العادي وهو ما أشارت إليه المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 199/99.

يبدو أن هذا التقسيم الذي اعتمده المشرع الجزائري يتماشى مع التشريعات المقارنة، ومنها التشريع الفرنسي الذي اتجه فيه القضاء إلى اعتبار السلطة المينائية ذات طبيعة قانونية مزدوجة، حيث يعتبر أن الموانئ المستقلة تكون فيها هيئة تُسير مجموعة من المرافق الإدارية والاقتصادية والتجارية وهو ما أكدته محكمة التنازع الفرنسية في العديد من الحالات، حيث اعتبرت أن الموانئ تضم مرافق ذات طابعين، مرافق إدارية وتشمل مجموعة من المهام على غرار تهيئة الميناء وصيانته، تنظيم الدخول إلى الميناء وممارسة سلطة الضبط الإداري، بينما

كيفت وأدرجت استغلال عتاد الميناء إلى مرافق اقتصادية وتجارية وتشمل عدة أنشطة على غرار استغلال عتاد الميناء، المناولة وتهيئة الفضاءات التجارية¹.

2: تكريس مبدأ تحرير الأنشطة المينائية

يكتمل وصف القانون رقم 05/98 بـ "المتمم" للأمر رقم 80/76 المتعلق بالقانون البحري الجزائري، في كونه استحدث أحكاما جديدة تضمنها الكتاب الثالث المعنون بـ " الاستغلال المينائي"، وقد ركزت هذه الأحكام الموزعة على سبعة أبواب بوجه خاص على تنظيم الأنشطة المينائية أكثر من غيرها، الأمر الذي أعطى ازدواجية للأمر رقم 80/76 ووسع من نطاق تطبيقه، بما يشير إلى تشكل قانون مينائي جزائري مستقل المعالم.

ومن أبرز التعديلات الجوهرية التي جاء بها هذا القانون بعد تعريفه للميناء وتعداد أنواعه، هو إضفاء الطابع التجاري على الأنشطة المينائية المتمثلة في كل من القطر والمناولة والتشوين وتحريرها من احتكار الدولة²، من خلال فتح المجال للخواص لممارستها وذلك بموجب المادة 892 من ق.ب.ج التي نصت على إمكانية ممارسة هذه الأنشطة التجارية من طرف أي شخص طبيعي يحمل الجنسية الجزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط التي يحددها التنظيم، وعلى هذا الأساس وبناء على فقرة قانونية واحدة فقط، تم وضع حد لاحتكار الدولة لهذه الأنشطة في خطوة واضحة نحو تحرير قطاع الموانئ البحرية وتعزيز القدرة التنافسية.

إضافة إلى هذا فصل القانون البحري رقم 05/98 في مسألة الخلط بين نشاطي المناولة والتشوين التي كانت سائدة في الأمر رقم 80 /76 بحيث وضع لكل منهما تعريفا خاصا به وذلك بموجب المادتين 912، و920³، حيث فصلت هذه المواد بين كل من نشاط المناولة ونشاط التشوين، حيث اعتبرت المناولة المينائية عمليات مادية تتعلق بحركة البضائع داخل

¹ - لحسن بن بشير ومغروزة زروال، مرجع سابق، ص 1185.

² - Fatima Zohra Boukhatmi, op. cit.

³ - بناء على نص المادة 912 من القانون البحري رقم 05/98 عرف المشرع المناولة المينائية بالنظر إلى مشتملاتها بحيث: " تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسوها وفكها وانزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها" ونظم جميع أحكامها في المواد الموالية، في حين أشارت المادة 920 من مصدر نفسه إلى تعريف التشوين على أنه: "يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة أو حراستها، إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

الميناء، في حين يخص التشوين جميع العمليات القانونية المرتبطة بتخزين البضائع ونقلها في إطار التعاقد.

ورغم هذا التمييز القانوني الواضح بينهما، تظل الصعوبة من الناحية العملية قائمة وتطرح نفس الإشكالية عند بداية كل عملية، نظراً لتداخل الجوانب المادية والقانونية في التطبيق اليومي على مستوى الموانئ البحرية.

أما بخصوص مسألة تنظيم ممارسة هذه الأنشطة التجارية داخل الموانئ فقد أحالها المشرع إلى التنظيم، وهو ما تم تداركه بعد مرور خمس سنوات من خلال إصدار المرسومين التنفيذي رقم 139/06 و 1363/08¹، اللذان يحددان شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر والمناولة والتشوين من قبل الخواص في إطار عقد الامتياز.

عرف المرسوم التنفيذي رقم 139/06 تجسيد من الناحية العملية وأهم العراقيل التي حالت دون تنفيذ المرسوم التنفيذي انطوت حول نص المادة 03 منه والتي جاء نصها كالآتي: "تسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة عن طريق إعلان المنافسة ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة..." ما يجعل أي شخص متى كانت لديه مؤهلات أهله للفوز بالمنافسة أن يمارس هذه النشاطات على مستوى الموانئ الجزائرية تحت اتفاقية امتياز حتى ولو كان أجنبي، ولم تشترط هذه المادة الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي والمعنوي، الأمر الذي ترتب عنه رفض نقابات العمال داخل الموانئ تطبيق أحكام هذا المرسوم التنفيذي عن طريق شن إضرابات التي من شأنها التأثير على الاقتصاد الجزائري².

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 139/06، مؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427، الموافق لـ 15 أبريل سنة 2006، المتضمن شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج.ر.ع 24، الصادرة بتاريخ 16 أبريل سنة 2016، ومرسوم تنفيذي رقم 1363/08، مؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1429، الموافق لـ 08 نوفمبر سنة 2008، يعدل المرسوم التنفيذي أعلاه، المتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال التشوين والمناولة في الموانئ، ج.ر.ع 64، الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر سنة 2008.

² - خديجة بلحاج، مرجع سابق، ص 28.

كل هذه العوامل فرضت تعديل المرسوم التنفيذي رقم 139/06 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 363/08 ومن بين أهم التعديلات التي جاء بها هذا المرسوم نص المادة 102¹ والمادة 05 منه².

لقد أدى دخول القانون رقم 05/98 حيز التطبيق وتوليد آثاره القانونية على أرض الواقع إلى ارتفاع ملحوظ في معدل النشاط التجاري داخل الموانئ البحرية الجزائرية بالرغم من أن التكريس القانوني لم يتم بشكل كلي إلا أنه أبدى نتيجة واضحة، ومع ذلك تبقى الموانئ الجزائرية تعاني من بعض المشاكل العالقة التي أدت إلى اللجوء إلى اشراك القطاع الخاص.

ويمكن إرجاع السبب الرئيسي في انخفاض عدد السفن التي تتردد على الموانئ البحرية الجزائرية، بحيث اضطرت غالبيتها إلى تغيير وجهتها نحو موانئ الدول المجاورة لإفراغ حمولتها، لتُثقل فيما بعد البضاعة المصدرة إلى الجزائر على متن سفن صغيرة وهي عملية لا تخدم الاقتصاد الوطني ولا المواطن الجزائري الذي يتحمل فاتورة انحراف هذه السفن نحو موانئ الدول المجاورة وكذا فاتورة إعادة نقل البضائع إلى الموانئ الوطنية.

حيث يمكن تلخيص أسباب هذا الوضع إلى عدة عوامل منها:³

¹ - بناء على نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 363/08 والتي قضت بتعديل نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 139/06 وتحرر كما يأتي: "تستند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط الذي يحدد حقوق وواجبات الأطراف طبقا للنموذج الموافق عليه بقرار من الوزير المكلف بالموانئ.

يتم اختيار المتعاملين أصحاب امتياز النشاطات المذكورة أعلاه حسب الحالة إما عن طريق المنافسة وإما في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني".

² - عدلت المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 363/08 أحكام المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 139/06، فبعدما كانت مدة الامتياز محددة بـ 20 سنة كحد أقصى أصبحت بموجب التعديل 40 سنة، وتحدد هذه المدة حسب أهمية النشاط موضوع الامتياز والاستثمارات المقرر أن ينجزها صاحب الامتياز.

³ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص ص 96 - 97.

- سوء تسيير الموانئ الوطنية وذلك نتيجة استمرارية العمل بنصوص قانونية وتنظيمية لا تتماشى وأحكام القانون الإصلاحي رقم 05/98 ولا مع النصوص التنظيمية التي تلتها، لاسيما الأمر رقم 40/75 المتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ¹.

- مركزية اتخاذ القرارات في ظل غياب فعلي للسلطة المينائية ما أدى إلى خلق أزمة " اختناق مرفأي" في العديد من الموانئ الجزائرية لاسيما في ميناء الجزائر العاصمة، حيث ترتبت على هذه الوضعية ارتفاع وتيرة المنازعات المينائية.

- هشاشة البنى المينائية التحتية والفوقية، فبالرغم من أن القانون البحري رقم 05/98 تضمن تحديدا واضحا وفاصلا لهذه البنى في نص المادتين 995، 896 على التوالي، إلا أنه لم يتضمن خطة لتحديثها أو إقامة بنى جديدة، كما تجدر الإشارة إلى القول أن البنية التحتية للموانئ الجزائرية تؤثر بشكل مباشر على اقتصاد الدولة، فكلما شيدت بنوعية جيدة ستؤدي إلى ارتفاع عائدات البلاد من العملة الصعبة، غير أن الواقع في الجزائر يعكس عكس ذلك على أساس أنها تشكل مصدر رئيسي للخسائر المالية بسبب غرامات التأخير الناتجة عن عدم احترام مواعيد الشحن والتفريغ المتفق عليها بين المستورد المحلي والمصدر الأجنبي.

فعلى سبيل المثال، يتم تسجيل في ميناء الجزائر العاصمة لوحده ما بين 25 إلى 30 سفينة يوميا وكلما تم تحرير السفينة في أقل وقت متوقع يحصل المستورد الجزائري على مكافأة والتي تعد بمثابة معيار لقياس جودة الخدمات في الموانئ البحرية، لكن معظم المصدرين والمستوردين الجزائريين وحتى بعض الشركات الوطنية الناشطة في مجال التجارة الخارجية يغفلون هذه النقطة المهمة، ونتيجة لذلك تتحمل الحكومة الجزائرية خسارة لا تقل عن 03 ملايين دولار سنويا بسبب التأخيرات المبررة غير المبررة في الموانئ البحرية الجزائرية، فغرامات التأخير تمثل خسارة فاضحة ومتكررة في الاقتصاد الوطني فكل الموانئ الجزائرية وقفت عاجزة عن

¹ - أمر رقم 40/75، مؤرخ في 07 جمادى الثانية عام 1395، الموافق لـ 17 يونيو سنة 1975، متضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، ج.ر.ع 50، الصادرة بتاريخ 24 يونيو سنة 1975.

الالتحاق بالتطورات الحاصلة في الحركة التجارية المتسارعة¹، وتتجلى هذه الاشكالية في عدة مظاهر أبرزها:

- عدم ملائمة أعماق الأرصفة المينائية لأحجام السفن العالمية التي كانت ولا تزال في تطور مستمر، لاسيما ناقلات الحاويات التي تطورت لتعرف أجيالا جديدة تتطلب مواصفات لم تتم مراعاتها لا في القانون رقم 05/98 ولا النصوص التنظيمية التي تلتها.

- الهيكلية التقليدية للميناء وعدم الاستفادة من مناطق التوسعة، على الرغم من أن المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المتعلق باستغلال الموانئ وأمنها منح المؤسسات المينائية صلاحية توسيع نطاق الميناء ضمن ما يعرف بـ " المناطق المينائية المسورة"² إلا هذه الصلاحيات لم تجسد على أرض الواقع، والدليل على ذلك استمرارية مشكلة التكدس داخل الموانئ البحرية الوطنية.

¹ - سفيان بوزيد وبتول بن رحو، "البنى التحتية للموانئ البحرية في دول شمال افريقيا"، مجلة الأفاق للدراسات الاقتصادية، المجلد 02، ع 06، جامعة العربي التبسي، تبسة، الجزائر، 2021، ص 309.

² - عبارة عن أراضي من اليابسة توجد في الحدود البرية لمنطقة استغلال المناطق العمومية، ترسم حدودها السلطة المينائية التابع لها الميناء وهذا بعد استشارة الجهات المعنية ومنها: إدارة الجمارك، الدفاع، النقل، الداخلية وتطبيقا لهذه المهمة أصدر وزير الدفاع الوطني جملة من القرارات الوزارية المشتركة تحدد هذه المناطق، منها القرار الوزاري المشترك الصادر في 21 أفريل سنة 1997 الذي يحدد الحدود الجغرافية والمقرات والهيكل التنظيمية للدوائر البحرية والمحطات = البحرية الرئيسية والمحطات البحرية، بالإضافة إلى التعديل الوارد في القرار الوزاري المشترك الصادر في 13 أبريل سنة 2009 الذي يعيد تحديد الحدود الجغرافية والمقرات والهيكل التنظيمية وتخصص عادة هذه المناطق لعبور البضائع والأشخاص كما تخصص ضمنها فضاءات لبناء وتصليح السفن.

المبحث الثاني

تنوع الاشكال القانونية للتعاون بين القطاع العام والخاص

يعد تسيير المرفق الصناعي والتجاري من قبل جهات تنتمي إلى القطاع الخاص أمر رضه تنوع وتعقيدات المهام الواقعة على عاتق الدولة والتي يصعب عليها التكفل بجميع المرافق بصفة انفرادية ومباشرة، الأمر الذي حتم عليها إشراك أشخاص من القطاع الخاص من أجل تسيير بعض المرافق العمومية، حيث يشكل التعاون بين القطاعين العام والخاص أحد الركائز الأساسية لتحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير المرافق والخدمات العامة، وعليه تنتوع وتعدد الأشكال القانونية بين القطاعين حسب طبيعة وموضوع العقد الذي أبرم من أجله، وعليه نخصص هذا المبحث لدراسة الأدوات القانونية للتسيير التجاري في الموانئ البحرية (المطلب الأول) والأساليب الحديثة لتطوير تسيير الموانئ البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الأدوات القانونية للتسيير التجاري في الموانئ البحرية

شهد تنظيم الموانئ البحرية ابتداء من سنة 1982 تحولاً في تكييف مختلف النشاطات المينائية والتي كانت تتمحور بين نشاطات تجارية وخدمات عامة والتي تمارس في إطار احتكاري من طرف المؤسسة المينائية، غير أن هذا الوضع قد تغير جذرياً مع التعديل القانوني الذي أدخل سنة 1998 على الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، حيث تم إعادة هيكلة قطاع الموانئ وفق تصور جديد يهدف إلى الفصل بين مهام النشاطات التجارية ومهام الخدمة العامة.

وبموجب هذه الهيكلية الجديدة أسندت مهام الخدمة العامة إلى السلطة المينائية، وفي نفس الوقت تم إلغاء احتكار المؤسسات المينائية للنشاطات التجارية الممارسة داخل الإقليم المينائي، حيث لجأت بعض الدول ومن بينها الجزائر إلى إعتماد مبدأ توزيع الوظائف بين السلطة المينائية والقطاع الخاص¹ بهدف الاستفادة من خبرات هذا الأخير في التسيير، فضلاً عن

¹ - وهو ما أقرته المادة 892 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

ضمان تمويل كاف لتغطية مختلف المشاريع الاستثمارية خاصة في مجال إنشاء البنى التحتية، حيث اعتمدت في ذلك خاصة مختلف أساليب التسيير المينائي الحديثة ليعكس لنا ذلك انتقالاً من نموذج تسيير شبه عمومي للمال المينائي إلى نماذج تعتمد ادماجاً قوياً للقطاع الخاص في عمليات التسيير المينائي¹، وعليه سنتناول دراسة هذا المطلب في فرعين، نخصص (الفرع الأول) لدراسة تفويض التسيير التجاري للموانئ البحرية ثم نتطرق في (الفرع الثاني) إلى عقد البوت لإنشاء وتسيير المرفق المينائي.

الفرع الأول

تفويض التسيير التجاري للموانئ البحرية

يعد تسيير المرفق العام من قبل جهات تنتمي إلى القطاع الخاص أمر فرضه تنوع وتعقيدات المهام الواقعة على عاتق الدولة، والتي يصعب عليها التكفل بها جميعاً بصفة انفرادية ومباشرة الأمر الذي حتم عليها إشراك أشخاص من القطاع الخاص من أجل تسيير بعض المرافق العمومية، فتتنوع الأشكال القانونية للتعاون بين القطاع العام والخاص حسب طبيعة وموضوع العقد الذي أبرم من أجله، كما تستلزم خصوصية المؤسسات الكبرى العاملة في مجال البنى التحتية مقارنة خاصة نظراً للطابع الاستراتيجي والحيوي الذي تتميز به هذه المؤسسات، وتترجم هذه المقاربة بالزامية حصول المستثمرين على تفويض مسبق من الدولة، بمعنى الانتقال من القطاع العام إلى القطاع الخاص.

أولاً: تعريف التفويض كآلية لتسيير الموانئ

يعتبر تفويض المرفق العام من الأساليب الحديثة نسبياً في إدارة المرافق العامة في الدولة وهذا راجع لتعدد مهامها وتزايد نشاطها، إذ يعد من العقود الإدارية التي تكون الإدارة العامة طرفاً فيها مع شخص معنوي عام أو خاص أو شخص طبيعي، حيث تعهد بموجبه السلطة

¹ - فاطيمة الزهرة شريفة الماحي، "إعادة النظر في مهام السلطة المينائية"، مرجع سابق، ص 175.

المفوضة تسيير بعض المرافق العامة لأحد أشخاص القانون العام أو الخاص في إطار القانون وعلى نفقته الخاصة مقابل الحصول على الرسوم أو إتاوات من المنتفعين بالخدمة¹.
تتعدد التعاريف التشريعية والفقهية لأسلوب تفويض المرفق العام بصفة عامة والمرفق العام الصناعي والتجاري بصفة خاصة لكن كلها تصب في معني أو فكرة واحدة.

1: التعريف التشريعي لتفويض المرفق العام

تم تكريس مصطلح تفويض المرفق العام في المنظومة القانونية الفرنسية أول مرة في النصوص التنظيمية، وكان ذلك بموجب التعليمات الوزارية الصادرة عن وزير الداخلية الفرنسي سنة 1987 المتعلقة بكيفيات تسيير الأشخاص المعنوية العامة للمرافق المحلية، بعد ذلك نظمته المشرع الفرنسي بموجب القانون رقم 195/92 المتعلق بالإدارة الإقليمية للجمهورية الفرنسية المسمى بقانون "loi joxe" حيث تناوله في أكثر من موضوع وإن اختلفت التسميات التي أستخدمت للدلالة عليه، مثل: اتفاقية تفويض المرفق العام واتفاقية تسيير المفوض وعقد المرفق العام، وقد اقتصر هذا القانون على تنظيم عقود تفويض المرافق العامة التابعة للجماعات الإقليمية، إلى أن صدر لاحقا القانون رقم 122/93 المؤرخ في 09 جانفي 1993 المتعلق بمحاربة الفساد وتكريس الشفافية في الحياة الاقتصادية المسمى بقانون "Sapin" الذي يعتبر الإطار التشريعي العام المنظم لتفويض المرفق العام في فرنسا².

وعلى إثر تعديل القانون رقم 122/93 بموجب القانون 2001-1168 المؤرخ في 11 ديسمبر 2001 المتعلق بالتدابير الطارئة في سبيل تحقيق إصلاحات اقتصادية ومالية المسمى بقانون Murcef قام المشرع الفرنسي ولأول مرة بتحديد تعريف قانوني صريح لتفويض المرفق العام وذلك في نص المادة 03 منه والتي نصت على: "تفويض المرفق العام عبارة عن عقد الذي يعهد بموجبه شخص من أشخاص القانون العام إلى شخص عام أو خاص إدارة مرفق

¹ - عبد الصديق شيخ، "أشكال تفويض المرفق العام في ظل المرسوم التنفيذي رقم 199/18 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام"، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12، ع 02، جامعة حسينة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، 2020، ص 194.

² - صبرينة عصام، تفويض المرفق العام ذو الطابع الصناعي والتجاري في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د)، في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2020، ص ص 12-13.

عام مقابل مالي يتحصل عليه هذا الأخير مرتبط بصورة جوهرية بنتائج استغلال المرفق، كما يمكن أن يعهد إلى المفوض له إقامة منشآت واكتساب أموال ضرورية للمرفق¹.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه لم يضع نظام قانوني خاص للتفويض إلى غاية صدور المرسوم الرئاسي رقم 247/15 المتعلق بالصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، وبعدها القانون رقم 12/23 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية²، والذي أعطى استقلالية لعقود تفويضات المرفق العام بنص تنظيمي خاص عندما أشار في نص المادة 112 منه إلى استمرار العمل بالأحكام التي تدخل ضمن المجال التنظيمي إلى غاية نشر النصوص التنظيمية الجديدة، ومن بينها الأحكام الخاصة بعقود تفويضات المرفق العام، أما قبل سنة 2015 فلم يكن هناك إطار قانوني متكامل ينظم هذا الأسلوب، فقد تم الإشارة عليه في نصوص متناثرة خاصة في قانون المياه³ رقم 05/12، وقانون البلدية رقم 11/10 حيث تم صراحة على أسلوب تفويض المرفق العام مع إبقائه على الأساليب التقليدية للتسيير والمتمثلة في الاستغلال المباشر والمؤسسة العمومية وأسلوب الامتياز، وذلك من خلال إستعماله لعبارة "تفويض المصالح العمومية" عن طريق عقد برنامج أو صفقة طلبية طبقاً للأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها⁴، إلا أن المشرع لم يفصل في مفهوم التفويض تاركاً المجال للتنظيم وفي سنة 2015 تم تكريس هذا الأسلوب عن طريق التنظيم بموجب المرسوم الرئاسي 247/15 المتعلق بتنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العمومي لاسيما نص المادة 207 منه والتي عرفته على أنه: "يمكن للشخص المعنوي الخاضع للقانون العام المسؤول عن المرفق العام أن يقوم بتفويض تسييره إلى المفوض له وذلك ما لم يوجد حكم تشريعي مخالف، ويتم التكفل بأجر المفوض له بصفة أساسية من استغلال المرفق العام، وتقوم السلطة المفوضة

1 - مرجع نفسه، ص 14.

2 - قانون رقم 12/23، مؤرخ في 18 محرم عام 1445، الموافق لـ 5 غشت سنة 2023، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية، ج.ر.ع 51، الصادرة بتاريخ 6 غشت سنة 2023.

3 - حيث نصت المادة 101 منه على أنه: "...يمكن للدولة منح امتياز تسيير الخدمات العمومية للمياه لأشخاص خاضعين للقانون العام، على أساس دفتر الشروط ونظام الخدمة يصادق عليها عن طريق التنظيم، كما يمكن تفويض كل أو جزء من تسيير هذه الخدمات لأشخاص معنوية خاضعة للقانون العام والخاص بموجب اتفاقية"، إضافة إلى تخصيص قسم خاص من ذات القانون تحت عنوان "تفويض الخدمة العمومية" بموجب نصوص المواد من 104 إلى 110.

4 - المادة 156 من قانون البلدية رقم 11/10، مصدر سابق.

التي تتصرف لحساب شخص معنوي خاضع للقانون العام بتفويض تسيير المرفق العام بموجب اتفاقية، وبهذه الصفة، يمكن للسلطة المفوضة أن تعهد للمفوض له إنجاز منشآت أو إقتناء ممتلكات ضرورية لسير عمل المرفق العام"، ومراعاة لخصوصيات عقود تفويضات المرفق العام فقد تضمن القانون رقم 12/23 النص على فصل واستقلالية عقود تفويضات المرافق العامة بنصوص تنظيمية خاصة.

نلاحظ في هذا الصدد أن التعريف الموجود في نص المادة 207 أعلاه هو نفس التعريف الذي أقره المشرع الفرنسي في قانون "Murcef" في نص المادة 03 منه، كما أشارت المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 199/18¹ على أنه: "يمكن للجماعات الإقليمية والمؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري التابعة لها والمسؤولة عن مرفق عام التي تدعى في صلب النص "السلطة المفوضة" أن تفوض تسيير مرفق عام إلى شخص معنوي عام أو خاص خاضع للقانون الجزائري يدعى في صلب النص "المفوض له" وذلك بموجب اتفاقية التفويض" مع العلم أن هذه المؤسسات هي أيضا تسيير مرفق عاما، وهذه الأخيرة تتصف بعدم مردوديتها وعلى هذا الأساس نتساءل حول كيفية التكفل بأجر المفوض له، خاصة إذا علمنا أن نص المادة 207 من المرسوم الرئاسي المذكور أعلاه تنص على التكفل بأجر المفوض له يتم بصفة أساسية من استغلال المرفق العام².

2: التعريف الفقهي لتفويض المرفق العام

استعمل مصطلح تفويض المرفق العام لأول مرة في الفقه الفرنسي، ولم يتناول الفقه الجزائري هذه التقنية إلا نادرا، وهذا راجع إلى صعوبة تحديد مدلولها لغياب تنظيم يحكمها قبل

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 199/18، مؤرخ في 20 ذي القعدة عام 1439، الموافق لـ 02 غشت سنة 2018، يتعلق بتفويض المرفق العام، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 05 غشت سنة 2018.

² - سامية حساين وأمينة لميز، "قراءة نقدية في تفويض المرفق العام على ضوء المرسوم الرئاسي 247 / 15 والمرسوم التنفيذي 199/18"، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، المجلد 04، ع 02، جامعة ابن خلدون، تيارت، الجزائر، 2019، ص 56.

سنة 2015 في حين تناولها الفقه المغربي باستفاضة لتكريسها من قبل المشرع المغربي سنة 2005¹.

بالنسبة للفقه الفرنسي فإن مصطلح تفويض المرفق العام أو ما يسمى بـ "délégation de service public" ظهر لأول مرة على يد الأستاذ "jean François Auby" سنة 1982 ضمن دراسة تتعلق بالمرافق العامة المحلية، حيث عرفه على أنه: "العقد الذي يهدف إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- أن يعهد إلى شخص آخر يطلق عليه تسمية (صاحب التفويض).
- تنفيذ مهمة المرفق العام والقيام باستغلال ضروري للمرفق.
- أن يتحمل صاحب التفويض مسؤولية تشغيل المرفق العام، وإقامة علاقة مباشرة مع المستفيدين الذين تؤدي إليهم الخدمات مقابل تأديتهم لتعريفات محددة.
- أن يتقيد صاحب التفويض بالمدة المحددة والتي تعكس الاستثمارات التي تهدف إلى تغطيتها".

كما عرفه "chapus" على أن: "عقود تفويض المرفق العام هي عقود موضوعها تكليف

المتعاقدين مع الإدارة مهمة تنفيذ مرفق عام إداري أو إقتصادي بصورة جزئية أو كلية"².

يشمل مصطلح تفويض المرفق العام كل الطرق الخاصة بتسيير المرافق العامة ومن بينها المرفق المينائي، وعليه يمكن تعريف التفويض على أنه: "عقد يفوض بموجبه شخص معنوي خاضع للقانون العام يسمى المفوض تسيير مرفق عام لمدة محددة لفائدة شخص معنوي يخضع

¹ - سوهيلة فوناس، تفويض المرافق العام في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، كلية

الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2018، ص 12.

² - العيد الراعي، "تفويض المرفق العام، مفهومه، أسسه، أشكاله، في ظل المرسوم التنفيذي 199/18"، مجلة الواحات

للبحوث والدراسات، المجلد 13، ع 02، جامعة غرداية، الجزائر، 2020، ص 421.

للقانون الخاص يسمى المفوض له، ويمنح هذا الأخير الحق في تحصيل الرسوم من المرتفقين أو تحقيق أرباح أو بهما معا¹.

كما عرف أيضًا بأنه: "إسناد تسيير مرفق عام من قبل جماعة عمومية إلى شخص قانوني آخر متميز عنها"²، قد يكون هذا الشخص القانوني شخصا من أشخاص القانون العام، كما قد يمكن أن يكون شخصا من أشخاص القانون الخاص، حيث تتعهد من خلاله السلطة المفوضة للمفوض له إما بإنجاز منشآت أو إقتناء ممتلكات ضرورية لإقامة مرفق عام واستغلاله، وإما تعهد له بتسيير واستغلال المرفق العام فقط متماشيا في ذلك فكرة التفويض الذي يراد منها³: "تحويل بعض المهام غير السيادية التابعة للسلطات العمومية إلى المفوض له لمدة زمنية محددة وذلك لخدمة المصلحة العامة"⁴.

أما في الفقه العربي فقد عرفه الدكتور وليد حيدر جابر على أنه: "كل عمل قانوني تعهد بموجبه جماعة عامة ضمن اختصاصاتها، ومسؤولياتها، لشخص آخر إدارة واستثمار مرفق عام بصورة كلية أو جزئية مع أو بدون بناء منشآت عامة لمدة محددة وتحت رقابتها، وذلك مقابل عائدات يتقاضاها وفقا للنتائج المالية للاستثمار والقواعد التي ترعى التفويض"، ويظهر هذا التعريف أن التفويض يقوم على علاقة تعاقدية بين جهة عامة والمفوض له، يمنح بموجبها هذا الأخير حق إدارة واستغلال مرفق عام في إطار زمني محدد وتحت رقابة السلطة العامة مقابل عائد مالي مرتبط بنتائج الاستغلال، وهو ما يجعله أسلوبا مرناً لتسيير المرافق العامة يوازن بين المصلحة العامة ومتطلبات الكفاءة الاقتصادية.

أما بالنسبة للفقه الجزائري فنادراً ما تم التطرق إلى تعريف تفويض المرفق العام نظراً لحدثة هذا الأسلوب في التنظيم القانوني الوطني، غير أن بعض الباحثين حاولوا تحديد معالمه من بينهم الأستاذ "رشيد زوايمية" الذي يرى بأن التفويض له مدلولين: "المدلول الأول: فإن

¹ - Stéphane Braconnier, Droit des services publics, presse universitaire de France, Paris, 2004, p413.

² - Sandrine Garcia, La gestion du domaine public maritime artificiel de l'état, mémoire de DESS Droit maritime, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de Droit, d'économie et des sciences d'Aix -Marseille, 1997/1998, P 09.

³ - عبلة بوسالم، "تفويض المرفق العام بطريق الامتياز، ميناء جن جن نموذجاً"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، ع 07،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جبجل، الجزائر، ديسمبر 2018، ص 75.

⁴ - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 199/18، مصدر سابق.

تفويض المرفق العام يعد بمثابة عمل قانوني يسمح أو يخول للهيئات العمومية بنقل مهمة تسيير المرفق العام إلى أشخاص القانون الخاص، والمدلول الثاني: الذي يعتبر أسلوب التفويض طريقة من طرق تسيير المرفق العام يتولى من خلاله أشخاص القانون الخاص هذه المهمة التي كانت حكرًا على الهيئات العمومية مع خضوعهم لرقابتها"¹.

ثانيا: أشكال تفويض المرفق العام

استنادا إلى نص المادة 210 من المرسوم الرئاسي رقم 247/15 فإن أشكال تفويض المرفق العام تختلف تبعا لمستوى التفويض، والخطر الذي يتحمله المفوض له ودرجة الرقابة التي تمارسها السلطة المفوضة، وقد عدت المادة أشكال التفويض على سبيل المثال في: الامتياز، الإيجار، الوكالة المحفزة والتسيير، كما أشارت المادة 49 من المرسوم التنفيذي رقم 199/18 إلى معيار آخر يمكن على أساسه تمييز أشكال تفويض المرفق العام وهو مدى تعقيد المرفق العام، وفي هذا الخصوص عدت المادة 52 من نفس المرسوم أشكال تفويض المرفق العام وهو نفس التعداد الذي أشارت إليه المادة 210 أعلاه، وبناء عليه سنتناول هذا المحور في قسمين، نخصص القسم الأول لدراسة الأشكال العامة للتفويض، والقسم الثاني لدراسة الأشكال الخاصة للتفويض والتي نسقطها على قطاع الموانئ لتوضيح الخصوصيات العملية لهذا القطاع.

1-الأشكال العامة لتفويض المرفق العام: وتتمثل في كل من الإيجار والوكالة المحفزة والتسيير.

1- 1: تفويض المرفق العام في شكل الإيجار: عرف المشرع الجزائري عقد إيجار المرفق العام بموجب المادة 54 من المرسوم التنفيذي رقم 199/18 بأنه: "الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة المفوضة له تسيير وصيانة المرفق العام، مقابل إتاوة سنوية يدفعها لها، ويتصرف المفوض له لحساب مع تحمل كل المخاطر وتحت رقابة جزئية من السلطة المفوضة، وقد تعترض المفوض له مخاطر تجارية تتعلق بإيرادات الاستغلال، وكذا مخاطر صناعية تتعلق بأعباء الاستغلال والنفقات المرتبطة بتسيير مرفق عام، وتمول السلطة المفوضة بنفسها إقامة

¹ - سوهيلة فوناس، مرجع سابق، ص 14.

المرفق العام، ويتقاضى المفوض له أجرًا من تحصيل الأتاوى من مستعملي المرفق العام، وتحدد مدة اتفاقية تفويض الإيجار بخمس عشرة (15) سنة كحد أقصى، ويمكن تمديد هذه المدة بموجب ملحق مرة واحدة بطلب من السلطة المفوضة، على أساس تقرير معلل لإنجاز استثمارات مادية غير منصوص عليها في الاتفاقية شريطة ألا تتعدى مدة التمديد ثلاث (03) سنوات كحد أقصى".

ويلاحظ من هذا التعريف أن السلطة المفوضة تتحمل تكاليف إنشاء المرفق العام، بحيث يسلم للمفوض له جاهزًا للتشغيل، ويقوم هذا الأخير بتسييره وصيانته وتحت رقابة جزئية من السلطة ويستفيد من الأجر المتأتي من مستغلي المرفق مقابل دفع إتاوة سنوية للسلطة المفوضة وهذا لمدة 15 سنة، مع إمكانية تمديدتها لثلاث سنوات كحد أقصى بموجب ملحق عند استيفاء شروط محددة.

1-2: تفويض المرفق العام في شكل الوكالة المحفزة: عرف المشرع الجزائري عقد الوكالة المحفزة لتفويض المرفق العام بموجب المادة 55 من المرسوم التنفيذي رقم 199/18 على أنها: "الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة المفوضة له تسيير المرفق العام أو تسييره وصيانته، وقد تعترض المفوض له مخاطر تجارية تتعلق بإيرادات الاستغلال، وكذا مخاطر صناعية تتعلق بأعباء الاستغلال والنفقات المرتبطة بتسيير المرفق العام، يستغل المفوض له المرفق العام لحساب السلطة المفوضة التي تمول بنفسها المرفق العام وتحتفظ بإدارته ورقابته الكلية، كما يدفع للمفوض له أجر مباشر من السلطة المفوضة في شكل منحة تحدد بنسبة مئوية من رقم الأعمال، تضاف إليه منحة الإنتاجية وعند الاقتضاء حصة من الأرباح، تحدد السلطة المفوضة بالاشتراك مع المفوض له التعريفات التي يدفعها مستعملو المرفق العام، ويحصل المفوض له التعريفات لصالح السلطة المفوضة المعنية، وتحدد مدة اتفاقية تفويض المرفق العام في شكل الوكالة المحفزة بعشرة (10) سنوات كحد أقصى، ويمكن تمديد هذه المدة بموجب ملحق مرة واحدة بطلب من السلطة المفوضة، على أساس تقرير معلل لإنجاز استثمارات مادية غير منصوص عليها في الاتفاقية شريطة ألا تتعدى مدة التمديد سنتين (02) كحد أقصى".

1-3: تفويض المرفق العام في شكل التسيير: استنادا إلى نص المادة 56 من المرسوم التنفيذي رقم 199/18 يعرف عقد التسيير على أنه: "الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة المفوضة له تسيير المرفق العام، أو تسييره وصيانته بدون أي خطر يتحمله المفوض له، ويستعمل هذا الأخير المرفق العام لحساب السلطة المفوضة التي تمول بنفسها المرفق العام وتحفظ بإدارته ورقابته الكلية، ويدفع للمفوض له أجر مباشر من السلطة المفوضة في شكل منحة تحدد نسبة مئوية من رقم الأعمال، تضاف إليه منحة الإنتاجية، ويتم تحديد التعريفات التي يدفعها مستعملو المرفق العام مسبقا في دفتر الشروط، من طرف السلطة المفوضة التي تحتفظ بالأرباح، وفي حالة العجز تعوض السلطة المفوضة المسير بأجر جزافي، ويحصل المفوض له التعريفات لحساب السلطة المفوضة المعنية، كما لا يمكن أن تتجاوز مدة اتفاقية تفويض المرفق العام في شكل التسيير خمس (05) سنوات".

يتفق عقد الوكالة المحفزة وعقد الايجار كشكلين لتفويض المرفق العام في كثير من الخصائص، خاصة ما يتعلق في كون السلطة المفوضة هي التي تتحمل نفقات إنشاء المرفق العام وتحفظ بإدارته ورقابته الكلية، وأن يقوم المفوض له بتسيير المرفق العام أو تسييره وصيانته ويتحصل على المقابل المالي بنسبة مئوية محددة من رقم الأعمال مضاف إليها المنحة الإنتاجية، إلا أن عقد التسيير يختلف عن عقد الوكالة المحفزة في النقاط الآتية¹:

- في حالة عجز في عقد التسيير تعوض السلطة المفوضة المفوض له أجر جزافي، عكس الوكالة المحفزة التي يتحمل فيها المفوض جميع المخاطر.
- تحدد السلطة المفوضة التعريفات التي يدفعها مستعملو المرفق العام مسبقا في دفتر الشروط وبالإرادة المنفردة، بينما في عقد الوكالة المحفزة يكون ذلك باشتراط طرفي العقد.
- مدة عقد الوكالة المحفزة أطول بخمس (05) سنوات عن مدة عقد التسيير.

2- الأشكال الخاصة لتفويض المرفق العام: وتتمثل في عقد تفويض المرفق العام الصناعي والتجاري في شكل عقد الامتياز المينائي.

¹ - العيد الراعي، مرجع سابق، ص ص 432-433.

2-1: تعريف عقد الامتياز المينائي: يعد عقد الامتياز أو ما يسمى أيضًا بالتزام المرفق العام أحد أشكال العقود الإدارية التي تبرم بين الإدارة المانحة وصاحب الامتياز سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا من القطاع العام أو الخاص، حيث تسند إليه مهمة تسيير أو استغلال مرفق عام لمدة زمنية محددة مسبقا وذلك مقابل عائد مالي يتم تحصيله من المنتفعين بخدمات المرفق، ووفقا لما تنص عليه بنود العقد¹.

ولقد أوردت التعليمية رقم 384/943 لسنة 1994 الصادرة عن وزير الداخلية تعريف دقيق للامتياز والذي جاء فيها أنه: "عقد تكلف بموجبه السلطة الإدارية المختصة فردا أو شركة خاصة بإدارة مرفق عام واستغلاله لمدة زمنية معينة بواسطة عمال وأموال يقدمها صاحب الامتياز وعلى مسؤوليته مقابل رسوم يدفعها المنتفعين من خدماته وفي إطار النظام القانوني الذي يخضع له هذا المرفق"².

وبذلك يعد عقد امتياز المرفق العام ذلك العقد الذي من خلاله تخول السلطة المينائية شخصا آخر حق استغلال المال العام المينائي باعتباره مرفقا عاما بكل أعبائه ومخاطره وأرباحه ويتحصل على مقابل مالي من خلال الرسوم التي يدفعها المرتفقين مباشرة، وبهذا الشكل يعتبر الامتياز النموذج الأساسي لتفويض إدارة المرافق العامة، حيث يتكفل صاحب الامتياز بالهياكل القاعدية بناء على عقد تسيير أي أنه لا يقوم بالتسيير والاستغلال فقط وإنما يقوم بكل الأعمال والتجهيزات الضرورية لسير المرفق العام بانتظام واطراد³.

يتحمل صاحب الامتياز مسؤولية البناء والتسيير والاستغلال، على أن يكون المقابل المالي الذي يتحصل عليه مرتبط بشكل مباشر بعملية الاستغلال، وأن يكون محددة بمدة زمنية معينة، والتي تكون غالبًا طويلة الأجل حتى يتمكن صاحب الامتياز من استرجاع قيمة الاستثمارات التي أنفقها وحقق ربحا من ورائها وهذا ما تضمنته المادة 903 من ق.ب.ج حيث جعلت من

¹ - نادية ضريفي، تسيير المرفق العام في ظلال التحولات الجديدة، دار بلقيس للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، الجزائر العاصمة، الجزائر، 2010، ص 220.

² - عماد عجابي، "مساهمة عقد الامتياز في إدارة قطاع النقل في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الرابع، ع 01، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017، ص 113.

³ - خديجة بلحاج، النظام القانوني للسلطة المينائية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2014/2015، ص 72.

الترخيص بشغل الأملاك العمومية المينائية بصفة مؤقتة وقابلة للإلغاء، وبذلك يكون عقد الامتياز أقرب لعقد البوت.

كما يقصد بامتياز النشاطات التجارية المينائية: ذلك الاتفاق الذي بموجبه تفوض السلطة المينائية ممارسة هذه الأنشطة داخل الموانئ البحرية لكل شخص طبيعي يحمل الجنسية الجزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري، وذلك وفقاً لدفتر شروط ولمدة زمنية محددة عن طريق التنظيم، ونظراً لكون مرفق النقل العمومي ملكاً للدولة فيمكن تفويضه عن طريق عقود الامتياز تنصب أساساً على استغلال خدمات النقل البحري تطبيقاً لأحكام المادة 571 من ق.ب.ج وكذا المرسوم التنفيذي رقم 57/08 المتضمن شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته¹.

2-2- مضمون اتفاقية الامتياز: تتكون عقود الامتياز بصفة عامة من وثيقتين رئيسيتين تشكلان الصيغة النهائية لعقد الامتياز وهما: اتفاقية الامتياز La convention de concession، ودفتر الشروط Les cahiers des charges.

تعد اتفاقية الامتياز الوثيقة الأقصر عادة، إذ تقتصر على تحديد الأطراف المتعاقدة بدقة (السلطة المانحة للامتياز، وصاحب الامتياز)، مع ضبط الإطار العام للاتفاق، حيث تُحيل على دفتر الشروط الذي يتولى تفصيل شروط الاستغلال وكيفية تنفيذ المشروع وتختتم بإمضاء الطرفين المتعاقدين².

أما دفتر الشروط فهو الوثيقة التي تحتوي على جميع الشروط المتعلقة بتسيير المرفق العام وكيفية استغلاله، كما يعد أساس التعاقد وجزء لا يتجزأ من عقد الامتياز³، ويتضمن نوعين من الشروط:

- شروط تنظيمية: تحدد القواعد العامة التي يجب احترامها أثناء تنفيذ الاتفاق.

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 57/08، مؤرخ في 06 صفر عام 1429، الموافق لـ 13 فبراير سنة 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر.ع 09، الصادرة بتاريخ 24 فبراير سنة 2008.

² - المادة الأولى والمادة 03 من الاتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، الملحق الأول من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، مصدر سابق.

³ - سمية بلسبط، مرجع سابق، ص 119.

- شروط تعاقدية: تضبط الحقوق والالتزامات المتبادلة بين الطرفين.

2-3- شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري: أشار المرسوم التنفيذي رقم 57/08 إلى العديد من الشروط الواجب استيفاؤها قبل منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، وتتعلق هذه الشروط أساسا بالشخص الراغب في الحصول على الامتياز من جهة، وشروط يتعين توافرها في الملف الذي يقدمه الشخص للحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري من جهة أخرى.

تتضمن اتفاقية الامتياز على مجموعة من الشروط والإجراءات التي تحكم سير المشروع وتنفيذه، وتكمن في الشروط الآتية:

2-3-1- الشروط الواجب توافرها في الشخص الراغب في الحصول على الامتياز: بالرجوع إلى أحكام المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، نجدها أشارت إلى الأشخاص المؤهلة للحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر وهم:

- الأشخاص الطبيعية أو الأشخاص المعنوية: دون أن يحدد النص صراحة ما إذا كان الشخص المعنوي المقصود منه يشمل كلاً من الأشخاص المعنوية العامة أو الخاصة، ما يفهم منه إمكانية منح الامتياز لأي شخص معنوي عام أو لأي شخص معنوي خاص إذا توفرت الشروط المطلوبة لاسيما التي حددتها المادة 04 من نفس المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه، لأن المادة حددت شروط تخص الشخص الطبيعي وأخرى تخص الشخص المعنوي بغض النظر ما إذا كان هذا الشخص عام أو شخص خاص بالإضافة إلى تحديد شروط أخرى مشتركة بين الشخص الطبيعي والاعتباري¹، وعليه يجب على أي الشخص يرغب في الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري أن تتوفر لديه قدرات النقل البحري الضرورية وأن يستوفي الشروط الآتية:

- يجب أن يكون المركز الرئيسي لنشاطه داخل التراب الوطني الجزائري، وذلك دعماً لشروط الجنسية للشخص الطبيعي ولضرورة خضوع الشخص المعنوي للقانون الجزائري ولتحديد مقر

¹ أحسن غربي، "منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر"، المجلة الشاملة للحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باجي مختار، عنابة، الجزائر، ديسمبر 2022، ص 22.

الإقامة اعتبرت المادة 182 من قانون النقد والقرض¹ مقيما في الجزائر كل شخص الطبيعي أو اعتباري يقع المركز الرئيسي لنشاطه الاقتصادي في الجزائر منذ سنتين على الأقل، ولا يعتد بالمركز الرئيسي الموجود خارج الجزائر حتى ولو كان المعني يحمل الجنسية الجزائرية.

ولتحقيق هذا الشرط يتعين أن يحقق الشخص المعنوي أكثر من 60% من رقم الأعمال خارج الجزائر أو داخلها حسب طبيعة النشاط، كما يجب أن يكون للأشخاص الطبيعية أكثر من 60% من أملاكهم ومداخلهم خارج الجزائر أو داخلها حسب الحالة، ويؤخذ بعين الاعتبار متوسط رقم الأعمال أو متوسط المداخل خلال السنتين الأخيرتين أو المتوسط السنوي الذي يبدأ منه حساب أي نشاط إذا كان قد انطلق منذ سنتين على الأقل².

- أن يستجيب الشخص لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب تغطيتها: إذ يفهم من هذا الشرط أن الشخص لا يحق له تحديد الخط أو الخطوط البحرية الواجب تغطيتها وإنما هي من اختصاص السلطة مانحة الامتياز، غير أنه يمكن طلب خطوط معينة وتوافق السلطة المختصة على ذلك، لكن هذا الاحتمال لا يمكن تصوره من الناحية العملية على أساس أن السلطة المانحة تعلن عن الخطوط الشاغرة من خلال مشاريع لفتح خطوط بحرية، يتم الإعلان عنها وتتلقى طلبات بتغطيتها، وبالتالي فإن الشخص الطبيعي أو المعنوي هو من يوافق على رغبة السلطة المانحة في تغطية الخطوط الشاغرة وليس العكس، وإن كان من الممكن في بعض الحالات أن تلتقي رغبة الشخص مع رغبة السلطة المانحة بشأن تغطية تلك الخطوط الشاغرة³.

- يجب أن يتوفر الشخص على برنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون قد تحصل على أماكن للرسو وفضاءات مخصصة لاستقبال المسافرين على مستوى الموانئ المعنية، خاصة في حالة امتياز خدمات النقل البحري للمسافرين، كما يتعين على الشخص أن يتوفر على سفينة واحدة على الأقل إما بصفة مالك أو بصفات قانونية أخرى

¹ - قانون رقم 10/90، مؤرخ في 19 رمضان عام 1410، الموافق لـ 14 أبريل سنة 1990، المتعلق بالنقد والقرض، ج.ر.ع 16، الصادرة بتاريخ 18 أبريل سنة 1990.

² - المادة 02 من النظام رقم 03/90، المؤرخ في 18 صفر عام 1411، الموافق لـ 8 سبتمبر سنة 1990، يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر لتمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها إلى الخارج ومداخلها، ج.ر.ع 45، الصادرة بتاريخ 24 أكتوبر سنة 1990.

³ - أحسن غربي، مرجع سابق، ص 22.

تخوله الحق في استعمالها، ويكتسب الشخص في هذه الحالة صفة المجهز لامتلاكه السفينة أو استئجارها، كما أن هذه المادة حددت الحد الأدنى لعدد السفن بسفينة واحدة دون الإشارة إلى الحد الأقصى، كما اشترطت أن تكون هذه السفن في حالة ملاحية جيدة ومطابقة لمقاييس الأمن وحماية الأرواح والممتلكات في البحر ملتزمة في ذلك قواعد الوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن طبقا للمعايير الوطنية والدولية المعمول بها، كما يجب أن لا يتجاوز سن السفينة عن خمسة عشرة (15) عاما، إلا أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية منح ترخيصات استثنائية فيما يخص السن إذا أثبت أن السفينة في حالة تقنية مرضية بناء على تفتيش تقني تجريه هيئة مؤهلها يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

يجب كذلك أن تُوظف طاقما يتكون أساسا من بحارة جزائريين في حالة استغلال صاحب الامتياز لسفينة تحمل العلم الوطني، غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية الترخيص بالإبحار لنسبة من الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم، ونفس الأمر في حالة استغلال سفينة تحمل علما أجنبيا يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين ضمن تشكيلة الطاقم وتذكر صراحة في اتفاقية الامتياز الموقع عليها من الطرفين¹.

إضافة إلى ما سبق، تضمن المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 على بعض الشروط لم ينص عليها المرسوم التنفيذي رقم 57/08 من بينها: القيد في السجل التجاري والتمتع بالحقوق المدنية والوطنية².

2-3-2- الشروط الواجب توافرها في الملف المقدم للحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري: استنادا لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 57/08 يشترط للحصول على توقيع اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل البحري تقديم الشخص الطبيعي أو المعنوي ملفا إداريا يتضمن مجموعة من الوثائق يطلب من خلاله من السلطة المختصة منحه امتياز استغلال خدمات النقل البحري من أجل تغطية الخطوط البحرية المطلوبة، ويجب أن يستوفي الملف الشروط الآتية:

¹ - المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، مصدر سابق.

² - المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 81/2000، المؤرخ في 04 محرم عام 1421، الموافق لـ 09 أبريل سنة 2000، المحدد لشروط خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر.ع 21، الصادرة بتاريخ 12 أبريل سنة 2000.

- شرط تقديم الطلب وارساله إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية، حيث يعبر من خلاله الشخص الطبيعي أو المعنوي عن رغبته في الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري مع التأكيد على احترامه لجميع الالتزامات القانونية الناتجة عن حصوله على الامتياز، مع ضرورة ارفاق الشخص الطبيعي أو المعنوي الطلب بملف أولي يتضمن مجموعة من الوثائق المحددة في نص المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 وهي كالاتي:

- بالنسبة للأشخاص الطبيعية:

- مستخرج من شهادة الميلاد.

- مستخرج من صحيفة السوابق العدلية (البطاقة رقم 03)، ويشترط أن لا تتجاوز تاريخ اصداره عن ثلاثة (03) أشهر.

- شهادة الجنسية الجزائرية، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع هنا لم يحدد ما إذا كانت الجنسية المقصودة الجزائرية الأصلية فقط أم تشمل أيضا الجنسية المكتسبة.

- بالنسبة للأشخاص المعنوية:

- القانون الأساسي للشخص المعنوي.

- نسخة من المداولة التي تم بموجبها تعيين الرئيس، وعند الاقتضاء المدير العام أو المسير إلا إذا كان هؤلاء أعضاء تأسيسيين، وشهادة الجنسية الجزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين على أغلبية رأس المال، سواء كانت جنسية أصلية أو مكتسبة، فالملاحظ أن المشرع الجزائري لم يكتف في هذا الشرط بمعيار المقر الاجتماعي في امتياز استغلال خدمات النقل البحري، بل أضاف إليه الرقابة في المرسوم التنفيذي رقم 57/08 حيث اشترطت المادة 05 منه شهادة الجنسية الجزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين على أغلبية رأس المال¹.

كما يجب أن يرفق الطلب بدراسة تقنية اقتصادية² توضح الخطوط الواجب تغطيتها مع اقتراح جداول مواقيت، نوع السفينة أو السفن المزمع استغلالها مع تبيان حجم سعتها ومواصفاتها

¹ - شهرزاد بن الصغير، "واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 05، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018، ص 97.

² - يلاحظ أن هذه الدراسة التقنية عرفت عدة تعديلات يمكن القول بأنها تتجه نحو تبسيط وتخفيف الإجراءات، حيث كان يشترط في المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 ادراج معطيات خاصة بمرودية الخدمة أو الخدمات المطلوبة، عدلت في المرسوم التنفيذي رقم 261/02 بإدراج سياسة الاستثمار قصيرة المدى ثم حذفت كليا في المرسوم الأخير، كما يشترط المرسومين التنفيذيين رقم 82/2000، و261/02 ضرورة تضمين الدراسة التقنية بمعلومات تتعلق أساسا بتنظيم

التقنية، القدرات المالية المخصصة لإنجاز مشروعه الاستثماري، عدد أفراد الطاقم الجزائري و/أو الأجنبي المقرر توظيفه، اثبات أن المركز الأساسي لنشاطه يقع داخل التراب الجزائري، وتقديم الملف والوثائق التكميلية، ففي حال تم التصريح بقبول الطلب ينعقد اتفاق مبدئي مكتوب وتقوم السلطة المختصة بتبليغه للمعني، يتضمن إطار زمني محدد يتعين من خلاله إتمام الإجراءات الأخرى المطلوبة لاستيفاء شروط منح الامتياز، والذي يجب أن تكون مراعية لطبيعة الاستثمار المزمع إنجازه من طرف الشخص الطبيعي أو المعنوي ومدى أهميته¹، إذ يلزم صاحب الطلب خلال الفترة الزمنية المحددة في الاتفاق المبدئي أو عند انتهائها إتمام ملفه بالوثائق المنصوص عليها في المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08².

3- إجراءات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري

تضمن المرسوم التنفيذي رقم 57/08 على جملة من الإجراءات القانونية الواجب اتباعها من قبل الشخص الطبيعي أو المعنوي الراغب في الحصول على منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري من طرف السلطة المختصة، وتتمثل هذه الإجراءات أساسا في:

الاستغلال وكذلك المواقيت المقررة بالنسبة للمسافرين وتعريفات النقل وحتى شروط النقل والتي ألغيت كلها في المرسوم التنفيذي رقم 57/08، إلا أنه تم إضافة بيان القدرات المالية للمشروع بعد أن تم حذف إدراج الوثيقة التي تثبت وجود رأسمال بالنسبة للشخص الطبيعي والمعنوي في الملف الإداري، أنظر في: المرجع السابق، ص 101.

¹ - المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، مصدر سابق.

² - وتتمثل هذه الوثائق في: شهادة ملكية السفينة، أو عقد قرض الإيجار أو الاستئجار، حسب الحالة، شهادات الأمن قيد الصلاحية ووثائق السفينة أو السفن حسب ما ينص عليه التشريع والتنظيم المعمول بهما، محضر تفتيش أمني تقوم بإعداده قانونا لجنة أمن الملاحة البحرية المختصة أي لجنة السلامة البحرية المختصة، تقرير التفتيش الفني الذي تقوم بإعداده هيئة مرخصة يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وذلك بالنسبة للسفن التي يفوق سنها 15 سنة وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن المرسوم التنفيذي رقم 57/08 لم يحدد عدد نسخ الملف، هل يقدم في نسخة واحدة أو في عدة نسخ، مع العلم أن المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 حددت عدد نسخ الطلب والملف في ثلاث نسخ ترسل إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية، كما أن المرسوم التنفيذي رقم 57/08 قد استغنى عن بعض الشروط الواجب توافرها في الملف والتي كان يشترطها المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 في المادة 05 منه لاسيما تلك المتعلقة بالطلب المقدم من قبل الشخص الطبيعي، أنظر في: أحسن غربي، مرجع سابق، ص 26.

- تقديم طلب من طرف الشخص الطبيعي أو المعنوي يودع لدى السلطة الإدارية المختصة بالمنح، مستوفيا جميع الشروط التي تم توضيحها مسبقا، والتي تعد بمثابة مرفقات تقدم مع الطلب في شكل ملف أولي أو ملف تكميلي ودراسة تقنية واقتصادية توضح تفاصيل المشروع.

- منح المعني وصل إيداع يثبت تقديمه للطلب من أجل الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري لتغطية الخطوط المعلن عنها للتغطية، كما يحدد في الوصل الذي يسلم للمعني تاريخ ورقم الإيداع¹، ويتم دراسة الطلب والوثائق المقدمة على مرحلتين:

المرحلة الأولى: يتم من خلالها تقييم أولي للطلب، فإذا تقرر قبوله يتم التصريح بقبوله ويمنح اتفاق مبدئي إلى صاحب الطلب ويطلب منه اكمال باقي الشروط التي بينهاها في عنصر الوثائق والملف التكميلي خلال الآجال المحددة، أما في حالة رفض الطلب فإن المعني معفى من تقديم أي وثائق تكميلية.

المرحلة الثانية: وتكون بعد استيفاء جميع الشروط والوثائق التكميلية، وتتم فيها دراسة شاملة للملف بعد استيفاء جميع الوثائق والشروط، كما يصدر الوزير المكلف بالبحرية التجارية قرارا نهائيا بشأن منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري أو رفضه.

في حالة استيفاء الملف على جميع الشروط والإجراءات القانونية والادارية وقبول الطلب، يمنح الوزير المكلف بالبحرية التجارية الامتياز للمعني لمدة عشرة (10) سنوات قابلة للتجديد² مقابل

¹ - المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، مصدر سابق.

² - تجدر الإشارة إلى القول أن مدة الامتياز مرتبطة بنشاط موضوع الامتياز، فالبنسبة لامتياز النشاطات المينائية حددها المشرع البحري الجزائري بـ 20 سنة في نص المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 139/06، ثم قام بتمديد هذه المدة عند تعديل المرسوم التنفيذي السابق بالمرسوم التنفيذي رقم 363/08، المؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1429، الموافق لـ 8 نوفمبر سنة 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 139/06، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج.ر.ع 64، الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر سنة 2008، حيث أشارت المادة الثالثة منه أنه: "لا يمكن أن تتجاوز مدة الامتياز 40 سنة وتحدد هذه المدة خصوصا حسب أهمية النشاط موضوع الامتياز والاستثمارات المقرر إنجازها من طرف صاحب الامتياز، أما بالنسبة المرسوم التنفيذي رقم 373/04 المؤرخ في 08 شوال عام 1425، الموافق لـ 21 نوفمبر سنة 2004، المحدد شروط منح الامتياز من أجل انشاء مؤسسة لتربية المائيات وكيفيات ذلك، ج.ر.ع 75، الصادرة بتاريخ 24 نوفمبر سنة 2004، فقد حدد في مادته الخامسة مدة الامتياز بـ 25 سنة قابلة للتجديد ضمنا، وهو ما يستتف أن مدة الامتياز مرتبطة بنشاط موضوع الامتياز.

دفع الحقوق المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم 57/08 ويكون منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وفق إحدى الصورتين¹:

- إما في شكل امتياز عام لاستغلال كافة خدمات النقل البحري.

- وإما في شكل امتياز خاص يقتصر في خدمة معينة.

4- مجالات تطبيق اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل البحري

استنادا لأحكام المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 والتي أشارت إلى خدمات النقل البحري التي تخضع لمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، والتي حصرتها في: نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عن طريق البحر، وفي إطار:

الملاحة الساحلية أو الملاحة المحدودة أو الملاحة غير المحدودة، وهو نفس ما أشار إليه المشرع الجزائري في نص المادة 163 من القانون رقم 05/98، والتي حددت مناطق الملاحة البحرية التجارية في ثلاث (03) مناطق رئيسية، غير أنه يستثنى من مجمل نشاطات خدمات النقل البحري للأشخاص والبضائع النشاطات المرتبطة بالنقل البحري الحضري والنزهة البحرية وبناء عليه لا يخضع لامتياز استغلال خدمات النقل البحري النشاطات الآتية²:

- النقل البحري الحضري، والذي يقصد به نقل الأشخاص المنتظم بين الموانئ الوطنية على متن السفن التي تنقل المسافرين.

- الصيد البحري الساحلي، والذي يقصد به عملية إركاب المسافرين على متن السفينة المجهزة للصيد أو سفن مائية باعتبارها نشاط تكميلي للنزهة من أجل اكتشاف مهنة البحار الصياد أو مربى المائيات وكذا الوسيط البحري.

¹ - المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، مصدر سابق.

² - المادة 02 والمادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 203/16، المؤرخ في 20 شوال عام 1437، الموافق لـ 25 يوليو سنة 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج.ر.ع 44، الصادرة بتاريخ 27 يوليو سنة 2016.

- التنزه في البحر، (نشاط نزهة) ويقصد به اركاب المسافرين للقيام بجولة في البحر على متن سفن بالقرب من الساحل.

- الباخرة - المطعم، ويقصد به نشاط نزهة ومطعم على متن باخرة متنقلة أو ساكنة في مكانها، مصممة أو مهيأة، راسية على الرصيف بداخل موانئ الصيد البحري و/ أو موانئ النزهة.

- النزهة على آلات بحرية ذات محرك، ويقصد بها كل آلية بحرية مجهزة بنظام دفع يمكن أن يقودها شخص وهو في وضعية جلوس أو وقوف أو ركوع على هيكلها، كما تلحق بها الآليات من نوع دراجة مائية أو دراجة نارية بحرية أو مزلاجة بحرية، وكذا اللوحات ذات محرك.

تخضع ممارسة هذه الأنشطة إلى الحصول على رخصة تسلمها المصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية بعد موافقة اللجنة المختصة إقليميا المذكورة في المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 203/16 وتوقيع دفتر الشروط خاص، وقد تم انشاء ثلاث (03) لجان جهوية في الجزائر العاصمة، وهران وعنابة تكلف أساسا بدراسة طلبات الرخصة والبت فيها وكذا إلغاء رخص الاستغلال، كما يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية رفض طلب الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، بشرط أن يكون قرار الرفض معللا ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام¹، حيث أشارت المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 إلى أسباب رفض منح الامتياز والتي تعود أساسا إلى:

- عدم توفر الشروط القانونية لمنحه.

- إذا كان الاستغلال المطلوب لا يلبي حاجة نقل مبررة.

- عدم كفاية القدرات الضرورية للاستغلال لدى صاحب الطلب.

- إذا كان صاحب الطلب قد تعرض من قبل إلى سحب نهائي للامتياز.

¹ - المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، مصدر سابق.

يحق لصاحب الطلب تقديم طعن اداري (تظلم) مكتوب إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية خلال شهر (1) واحد من تاريخ التبليغ بقرار الرفض وذلك بغرض مراجعة القرار وذلك من خلال تقديم عناصر ومعلومات جديدة أو مبررات تدعم طلبه أو الحصول على دراسة مكملة لطلبه¹.

يتضح جلياً أن قرار الرفض مبني على سلطة تقديرية واسعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية بناء على الأسباب التي حددتها المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 على سبيل المثال لا الحصر وذلك من خلال استعمال المشرع لعبارة " يمكن رفض الامتياز " وعليه إذا توفر سبب واحد من الأسباب المذكورة في المادة 15 يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية رفض منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري للشخص المعني الذي قدم طلب الحصول على الامتياز.

كما تجدر الإشارة أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية غير ملزم بأجل محدد للرد على طلب منح الامتياز خلافا لما كان منصوص عليه في المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 والذي حدد في أجل أقصاه ثلاثة (03) أشهر للرد على الطلب من تاريخ استلام الطلب².

ويتمثل الإجراء الأخير في إبرام اتفاقية الامتياز، توقيعها من قبل طرفيها وهما: الوزير المكلف بالبحرية التجارية باعتباره السلطة المانحة للامتياز من جهة، والشخص الطبيعي أو المعنوي كصاحب للامتياز من جهة ثانية، كما يتم التوقيع على دفتر الشروط المرفق بها.

5- الآثار المترتبة على منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري

يترتب على منح الوزير المكلف بالبحرية التجارية امتياز استغلال خدمات النقل البحري سواء للشخص الطبيعي أو المعنوي بعد تقديمه طلبا للحصول على الامتياز مستوفيا لجميع الشروط والإجراءات القانونية، مجموعة من الحقوق والالتزامات لكلا الطرفين، السلطة المانحة من جهة

¹ - المادة 17 من مصدر نفسه.

² - أحسن غربي، مرجع سابق، ص 29.

وصاحب الامتياز من جهة أخرى، كما يمكن أن تمتد الآثار إلى طرف ثالث وهو الغير خاصة المستفيدين بشكل مباشر من الخدمات أو المتعاقدين مع صاحب الامتياز.

وبناء عليه يترتب على الاتفاقية المتضمنة منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري مجموعة من الآثار القانونية تتلخص أساسا في:

5-1- الآثار المترتبة لصاحب الامتياز: عند منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري يتولى صاحب الامتياز استغلال الخدمات باسمه مع خضوعه لرقابة جزئية من قبل السلطة المانحة، ويتكفل بتمويل المشروع شخصا ويتقاضى عن ذلك أتاوى من مستعملي مرفق النقل البحري أي المستفيدين من الخدمات التي يقدمها صاحب الامتياز¹.

واستنادا إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 57/08 وملاحقه نجد أنه أشار إلى العديد من الآثار الناتجة عن منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري التي تخص صاحب الامتياز لا سيما التي تشكل التزامات تقع على عاتقه، من بينها:

- يقع على عاتق صاحب الامتياز بعد حصوله على الامتياز دفع الحقوق المالية التي حددها المرسوم التنفيذي رقم 58/08 كمقابل للامتياز الذي حصل عليه، ويدفع المقابل سنويا² واستنادا إلى أحكام المرسوم التنفيذي أعلاه نجد أنه قد تم تحديد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري³.

بالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 183/02 في نص المادة 02 منه يتبين أنها قد حددت مبلغ حقوق الامتياز تبعا لمنطقة التدخل وعدد الوحدات المستغلة في إطار الملكية أو

¹ - المادة 53 الفقرة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 199/18، مصدر سابق.

² - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 58/08، المؤرخ في 06 صفر عام 1429، الموافق لـ 13 فبراير سنة 2008، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، ج.ر.ع 09، الصادرة بتاريخ 24 فبراير سنة 2008.

³ - وهي كالاتي: بعنوان الملاحة بالقرب من السواحل: وتشمل امتياز عام لحق استغلال مجموع خدمات النقل البحري يقدر بمائة ألف دينار جزائري (100.000 دج)، وامتياز خاص لاستغلال خدمة نقل بحري خاصة يقدر بمائة وخمسون ألف دينار جزائري (150.000 دج)، بعنوان الملاحة في أية منطقة: ويشمل امتياز عام لحق استغلال مجموع خدمات النقل البحري: مائتا ألف دينار جزائري (200.000 دج)، وامتياز خاص لاستغلال خدمة نقل بحري خاصة: مائتان وخمسون ألف دينار جزائري (250.000 دج)، أنظر المادة الأولى من المصدر السابق.

المستغلة في إطار الملكية والمستأجرة، كما يغطي المبلغ المحصل حقوق الاستغلال السنوي لكل سفينة مملوكة، ويزاد هذا المبلغ فيما يخص تجهيز السفن الخاضعين للقانون الجزائري الذين يلجؤون إلى عمليات استئجار السفن الحاملة للعلم الأجنبي، غير أنه يستثنى من هذه الزيادة كل مجهزة يستأجر سفينة مقيدة في السجل التجاري الجزائري، حتى وإن كانت السفينة تحمل علماً أجنبياً ما دام تسجيلها تم وفقاً للتشريع الوطني.¹

- عدم جواز التنازل عن امتياز خدمات النقل البحري، إذ يعد حقاً شخصياً ممنوحاً لصاحب الامتياز فلا يحق له التنازل عنه أو تأجيله، وهو مؤقت لمدة زمنية محددة، وهذا ما يفسر كثرة الشروط المطلوبة في الشخص قبل حصوله على الامتياز، إذ يترتب على التنازل عن الامتياز أو إجباره إلغاء الامتياز من طرف السلطة مانحة الامتياز، غير أنه يستثنى من ذلك في حالة انتقال الحق لذوي الحقوق بعد وفاة صاحب الامتياز والذي هو شخص طبيعي دون الشخص المعنوي، وفي هذه الحالة ينتقل لذوي الحقوق للمدة المتبقية عن انتهاء مدة عشر (10) سنوات بشرط إبلاغ ذوي الحقوق السلطة المانحة مع ضرورة امتثالهم لدفتر الشروط وتتم كل هذه الإجراءات في أجل لا يتعدى شهرين.

- يحق لصاحب الامتياز المطالبة بالتجديد لنفس المدة وبنفس الشروط والكيفيات التي توفرت في المنح، إلا أنه يتعين تقديم طلب التجديد قبل انقضاء الأجل الذي هو عشرة (10) سنوات بستة (6) أشهر على الأقل.

- تقع مسؤولية إدارة واستغلال الامتياز بشكل كامل على عاتق صاحب الامتياز، إذ يتعين عليه ضمان الاستغلال المنصب عليه الامتياز، إلا أنه يجوز له تفويض جزء من اختصاصاته إلى مستخدميه أو مساعديه، غير أنه يتعين على صاحب الامتياز أن يبين ذلك في برنامج الاستغلال مع تحديد طبيعة الاختصاصات المفوضة وحدودها.²

- كما يقع على صاحب الامتياز الالتزام بالإعلام وذلك من خلال إعلام كل من الوزير المكلف بالبحرية التجارية باعتباره السلطة المانحة بكل تعديل يطرأ على كيفية الاستغلال أو التخلي

¹ - المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 183/02، المؤرخ في 13 ربيع الأول عام 1423، الموافق لـ 26 مايو سنة 2002، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، ج.ر.ع 38، الصادرة بتاريخ 28 مايو سنة 2002.

² - المادة 06 من الملحق الثاني المتضمن دفتر الشروط النموذجي بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

عنه نهائياً، وبالإضافة إلى إعلام الجمهور بالمسالك البحرية المستغلة وجداول المواقيت والتعريفات المعتمدة الخاصة بالخدمات المقدمة، كما يتوجب عليه أيضاً تزويد السلطة المانحة بالمعطيات الضرورية من أجل إعداد الاحصائيات حول حركة الأسطول البحري والسفن المستغلة والمستخدمين العاملين في إطار الامتياز، وإبلاغها كذلك بكل العوارض والحوادث التي وقعت أثناء الاستغلال وإعلامها مسبقاً بكل مشروع ادماج أو استرجاع أو بأي تعديل يطرأ على تركيبة رأسمال الشخص المعنوي الحائز على الامتياز لا سيما ما تعلق بنسبة المساهمة، كما يتعين على صاحب الامتياز إبلاغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالتعريفات المطبقة على المسافرين ومركباتهم لكل سنة مالية وكذا برامج حيازة السفن أو استئجارها.

- كما يتعين عليه كذلك اكتتاب جميع التأمينات التي تغطي الأخطار الناجمة عن استغلال الامتياز وتلك المتعلقة بالتزاماته ومسؤولياته تجاه الغير، ووضع برنامج الاستغلال حيز التنفيذ بالإضافة إلى تعريفات المسافرين والبضائع وذلك وفقاً لما تم إبلاغه مسبقاً إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويعد هذا الإبلاغ شرطاً أساسياً، إذ لا يجوز وضع البرنامج حيز التنفيذ دون موافقة مسبقة من السلطة المانحة عملاً بأحكام المادة 04 من دفتر الشروط النموذجي الملحق بالمرسوم التنفيذي رقم 57/08.

كما يجب أن يضبط صاحب الامتياز في برنامج استغلال الخدمات البحرية للخطوط المنتظمة، التنظيم العام للنشاط وبرنامج الصيانة والمراقبة المستمرة التي يجريها على السفن وكذا تدريب مستخدميه في الاستغلال، إضافة إلى هذا يتعين عليه وضع القوائم الخاصة بأعضاء الطاقم وأعدان الاستغلال التي يستعملها وذلك طبقاً للأحكام التنظيمية المتعلقة بشروط الاستغلال¹.

- يلتزم صاحب الامتياز بممارسة نشاطاته على أساس برنامج الاستغلال المتضمن أساساً: الأيام والساعات ووتيرة الرحلات ونوعها ورمزها إلى الوزير المعني قبل 30 يوم من التاريخ المقترح لوضعه حيز الاستغلال، وتمدد المدة إلى شهرين (2) إذا انصب الاستغلال على خدمات جديدة للنقل البحري على خطوط منتظمة، ففي هذه الحالة صاحب الامتياز ملزم بتوفير تنظيم دائم من شأنه التكفل بالمسافرين والبضائع وضمان نقلهم، أما في حالة إلغاء

¹ - الملحق الأول: اتفاقية نموذجية تتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

الرحلات المبرمجة يتم إعلام الزبائن من قبل صاحب الامتياز بكل الوسائل الممكنة قبل 24 ساعة من إلغائها، وإلا وجب عليه التكفل بالزبائن حتى يتم ركوبهم في السفينة¹.

تقع على عاتق صاحب الامتياز التزامات أخرى اتجاه مستخدميه والتي يمكن إيجازها في النقاط الآتية:

- أن يكون لصاحب الامتياز تنظيم ملائم يتضمن مستخدمين مؤهلين.

- أن يوفر وسائل عمل مطابقة للمقاييس التقنية والتنظيمية لاسيما تلك المتعلقة بأمن الملاحة البحرية والوقاية من التلوث الناتج عن استغلال السفن، بالإضافة إلى نظام رقابة داخلي فعال للتأكد من محافظة مستخدميه المكلفين بالاستغلال بتأهيلهم.

وفي حال تنفيذ خدمات النقل البحري خارج التراب الوطني، يلتزم صاحب الامتياز بضمان إلمام مستخدميه وأعوانه ووكلاءه بالقوانين والإجراءات الدولية السارية المفعول مع الامتثال لها، مع خضوعه ومستخدميه الملاحون وسفنه إلى رقابة السلطات الدولية المختصة في مجال النقل البحري.

5-2- الآثار المترتبة للسلطة المانحة

يترتب على توقيع اتفاقية الامتياز مجموعة من الآثار المترتبة على عاتق للسلطة المانحة، وبتالي تلتزم هذه الأخيرة بمتابعة ومراقبة مدى التزام صاحب الامتياز لبنود الاتفاق ودفتر الشروط الملحق به، وذلك من خلال ممارسة سلطة الرقابة والتدخل عند الاقتضاء، كما يتعين عليها القيام بـ:

- تعليق الامتياز بصفة مؤقتة ودون تعويض، وذلك استناداً لأحكام المادة 33 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، حيث يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية اتخاذ قرار بتعليق الامتياز مؤقتاً، ودون منح تعويض، وهذا في حال ارتكاب صاحب الامتياز اخلالات خطيرة أو متكررة بالالتزامات التعاقدية المنصوص عليها في دفتر الشروط، وتقدر درجة الخطورة من طرف

¹ - الملحق الثاني: دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهذا بعد توجيه إعدار واحد، دون أن يبين المرسوم التنفيذي رقم 57/08 آجال توجيه الاعذار ولا المهمة الممنوحة لصاحب الامتياز للامتثال له.

كما يمكن للوزير إلغاء الامتياز دون تعويض، بعد إعدار المعني بالأمر في الحالات الآتية¹:

- إذا كان صاحب امتياز خدمات النقل البحري يستغل خدمة أو خدمات النقل البحري في ظروف مخالفة عن تلك الواردة في دفتر الشروط، وعدم امتثاله للإعذار الموجه إليه بخصوص احترام بنود دفتر الشروط.

- إعلان صاحب امتياز خدمات النقل البحري حالة إفلاسه.

- صدور عقوبة بدنية أو شائنة ضد صاحب امتياز خدمات النقل البحري أو مسير الشخص المعنوي.

- قيام صاحب امتياز خدمات النقل البحري بالتنازل عن الامتياز أو جزء منه إلى الغير دون ترخيص.

- زوال الحاجة المبررة للإبقاء على الامتياز.

ويتخذ قرار إلغاء الامتياز وفقاً لنفس الاجراءات الشكلية التي تم اعتمادها عند منحه، كما يقرر الوزير المكلف بالبحرية التجارية إلغاء الامتياز في حالات أخرى دون الإشارة إلى وجود التعويض من عدمه وذلك في الحالات المنصوص عليها في المادة 34 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 وذلك في حال تخطى صاحب الامتياز عن الامتياز أو في حالة إفلاسه أو في حالة حل الشخص المعنوي الذي منح له الامتياز قبل نهاية مدة العقد، كما تتم في حالة عدم احترام ذوي الحقوق للشروط المنصوص عليها في المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 لانتقال الامتياز إليهم لاستكمال استغلال المدة المتبقية²، بالإضافة إلى التوقف الكلي أو

¹ - المادة 35 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، مصدر سابق.

² - بحيث أشارت المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 إلى أنه: " يكون الامتياز شخصياً، ولا يمكن التنازل عنه ولا يمكن أن يكون محل إيجار أيا كان شكله، ويكون مؤقتاً وقابلاً للإلغاء، غير أنه وفي حالة وفاة صاحب الامتياز، يمكن ذوي حقوقه أن يواصلوا استغلال خدمات النقل البحري إلى غاية نهاية مدة الامتياز، شريطة أن يبلغوا بذلك السلطة المانحة للامتياز في أجل لا تتجاوز مدته شهرين (2) ويمثلوا لأحكام دفتر الشروط".

الجزئي عن استغلال الامتياز لأي سبب كان، وفي هذه الحالة يتعين على الوزير المكلف بالبحرية التجارية توجيه إعدار لصاحب الامتياز باستئناف الأشغال في أجل لا يتجاوز مدته ثلاثة (03) أشهر.

من خلال ما سبق يتضح أن المشرع الجزائري منح للوزير المكلف البحرية التجارية سلطة التعليق المؤقت لامتياز استغلال خدمات النقل البحري، وذلك في الحالات المنصوص عليها في م 33 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08، كما خوله صلاحية إلغاء الامتياز دون تعويض المعني بالأمر وذلك استنادا لنص المادة 35 من نفس المرسوم التنفيذي.

إلا أن المشرع الجزائري التزم الصمت في المواد 31، 32 و 34 من نفس المرسوم المذكور أعلاه بشأن مسألة التعويض، إذ أنه نص على إمكانية إلغاء الامتياز في حالات معينة دون أن يوضح ما إذا كان هذا الإلغاء يتم بتعويض المعني أو عدم تعويضه، مما يثير تساؤلا حول نية المشرع في هذا الصدد.

فهل كان المقصود من هذا السكوت فتح المجال لإمكانية إلغاء الامتياز مع التعويض، وذلك بإعمال مفهوم المخالفة للمادة 33 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 والتي نصت صراحة على "عدم وجود التعويض" في حال التعليق المؤقت للامتياز، وإذا كان الأمر كذلك فإن غموض الصياغة قد يؤدي إلى تضارب في التأويلات القانونية وتباين في التطبيقات العملية، وعليه وجب على المشرع الجزائري إعادة صياغة المواد المذكورة بشكل واضح ودقيق، وذلك من خلال نص صريح على ما إذا كان يترتب على الإلغاء في تلك الحالات تعويض من عدمه بهدف إزالة أي لبس أو اشكال محتمل قد يحدث عند التطبيق¹.

¹ - شهرزاد بن الصغير، مرجع سابق، ص 103.

الفرع الثاني

عقد البوت لإنشاء وتسيير المرفق المينائي

يعد أسلوب "البوت" من الآليات الحديثة التي تجسد الشراكة بين القطاعين العام والخاص حيث يسمح للمستثمرين سواء كانوا وطنيين أو أجانب بتمويل بناء مرفق عمومي وتشغيله لفترة معينة وإعادته إلى الدولة عند انقضاء ذلك الأجل، وبما أن مشروعات البنية التحتية للأملاك العمومية المينائية تمثل دعامة أساسية لدفع عمليات التنمية في أي دولة وخاصة الدول النامية منها نظرًا للدور الكبير الذي تلعبه الموانئ البحرية في الاقتصاد الوطني، غير أن ضخامة التمويل الذي تتطلبه كثيرًا ما يشكل عبئًا ماليًا على ميزانيات الدول، لذا وجب البحث عن مصادر وطرق بديلة لتمويل وتشبيد هذه المشروعات الأساسية والهامة، كما يعتبر عقد البوت من الأساليب التي تلجأ إليها الدولة من أجل تمويل وتسيير المرافق العامة المينائية، حيث تعهد بذلك إلى الخواص الذي يتلقى مقابل ذلك رسوما من المرتفقين وبعد مدة من الزمن يلتزم بنقل ملكية هذا المرفق إلى الدولة، وهو ترجمة حرفية لمصطلح B.O.T باللغة الإنجليزية والذي يمثل اختصارا للكلمات التالية: Build, Operat & Transfer، والتي يقصد بها على التوالي: البناء، التشغيل والتحويل أو نقل الملكية، ويقابلها في اللغة الفرنسية مصطلح: C.E.T والذي يمثل كذلك اختصارا للكلمات التالية: البناء: Construire، الاستثمار أو الاستغلال: Exploiter، نقل الملكية: Transférer، وعليه سنتناول تعريف عقد البوت، أنواعه، مجالات تطبيقه، وموقف المشرع الجزائري من عقد البوت.

أولاً: تعريف عقد البوت

لم يحظ هذا النظام بتعريف قانوني موحد، فغالبا ما تركز التعاريف على المراحل التي يمر بها ، حيث عرفته لجنة القانون التجاري الدولي (CNUCED) التابعة للأمم المتحدة على أنه: " شكل من أشكال تمويل المشاريع تمنح بمقتضاه حكومة ما مجموعة من المستثمرين، أو إحدى الكيانات الخاصة" يشار إليها الاتحاد العام للمشروع" امتياز لخوض مشروع معين بهدف تشغيله، إدارته واستغلاله تجاريا لعدد من السنين تكون كافية لاسترداد تكاليف البناء، إلى جانب تحقيق أرباح مناسبة من العائدات الحاصلة من تشغيل المشروع، وفي نهاية المدة تنتقل

ملكية المشروع إلى الحكومة دون أية تكلفة، أو مقابل تكلفة مناسبة ويكون قد تم الاتفاق على هذا مسبقاً".¹

كما عرفته لجنة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (UNIDO) على أنه: "اتفاق تعاقدى يبرم بين الدولة وأحد الأشخاص الخاصة، يتولى بمقتضاه هذا الأخير مسؤولية إنشاء مرافق عام داخل الدولة بما يشمل أعمال التصميم، التمويل، التشغيل والصيانة، بحيث يقوم هذا الشخص الخاص بإدارة وتشغيل المرفق خلال مدة زمنية محددة، يسمح له من خلالها بفرض رسوم مناسبة على المنتفعين من خدمات هذا المرفق، بالإضافة إلى رسوم أخرى بشرط أن لا تزيد عما هو مقترح وما هو منصوص عليه في صلب اتفاق المشروع، ويهدف ذلك إلى تمكين الشخص الخاص من استرجاع الأموال التي استثمرها وكذا تغطية كافة مصاريف التشغيل والصيانة، إلى جانب تحقيق عائد مناسب على الاستثمار، وفي نهاية المدة الزمنية المحددة في العقد يلتزم الطرف الخاص بإعادة المرفق إلى الدولة".²

وعليه، يعد نظام عقد البوت شكلاً من أشكال التعاقد يبرم بين الأشخاص المعنوية العامة و أشخاص من القطاع الخاص سواء كان أجنبياً أو وطنياً أو مشتركاً بإنشاء أحد المرافق العامة في الدولة على حساب هذا الأخير، أو القيام بإدارة وتشغيل مشروع لفترة زمنية محددة وعلى نفقته الخاصة تحت إشراف المصلحة المتعاقدة، في مقابل الحصول على إيرادات تشغيل المشروع خلال مدة العقد على أن تنتقل ملكية المشروع عند انقضاء المدة المتفق عليها إلى الدولة أو الجهة مانحة المشروع، على أن يسلم في حالة تشغيل جيدة وبكفاءة تُمكن من استمرارية تشغيله".³

¹ - سميرة حصايم، عقد البوت BOT- إطار لاستقبال القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2011/1010، ص 09.

² - UNIDO BOT Guide Lines : UNIDO publication austrlia 1996, p 288.

³ - جمال رحال، "النظام القانوني لعقد البوت (B.O.T) وتطبيقاته في القانون الجزائري"، مجلة دراسات وأبحاث، المجلد 15، ع 03، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، جويلية 2023، ص 288.

ثانياً: أنواع عقود البوت

تتمثل الميزة الأساسية في عقود B.O.T في توفير التمويل من القطاع الخاص لتنفيذ مشروع تعود ملكيته بعد فترة زمنية محددة إلى الدولة، وتتفرع عن هذا النوع من العقود أنماط عديدة متفرقة تعتبر اشتقاقات من التطبيق الأساسي القائم على قاعدة " البناء، التشغيل، والتحويل" ومن بين أهم هذه الأنواع نجد:

1- عقد البناء، التشغيل، التملك ثم نقل الملكية: Build, Operate, Owns and Transfer

(B. O.O.T) ، وهو نظام تعاقدى يبرم بين شخص معنوي عام وشخص من القطاع الخاص، يمنح بموجبه هذا الأخير حق بناء المشروع وتشغيله وامتلاكه لفترة زمنية محددة يستغل خلالها المشروع وتحصل على عائداته المشروع، وعند انتهاء المدة المتفق عليها، تنقل ملكية المشروع وحيازته إلى الطرف الأول (الدولة).

2- عقد البناء، التشغيل ثم التملك: Build, Operate, and Own (B.O.O)، يتولى القطاع الخاص في هذا العقد مسؤولية إنشاء المشروع وتشغيله وامتلاكه بالكامل دون التزام لاحق بنقل الملكية إلى الدولة، مما يجعله أكثر تحراً من الصيغة التقليدية للبوت.

3- عقد البناء، التشغيل، التأجير ثم نقل الملكية: Build, Operate, Lease and transfert (B.O.L.T)، يخول هذا النموذج للقطاع الخاص مهمة بناء المشروع وتشغيله ثم تأجيره لفترة زمنية محددة قبل أن تنقل ملكيته إلى الشخص المعنوي العام في نهاية المدة المتفق عليها.

4: عقد البناء، نقل الملكية ثم التشغيل: Build, Transfer and Operate (B.T.O) وهو نظام يقوم فيه القطاع الخاص ببناء مشروع ثم تنتقل ملكيته فوراً إلى الدولة أو الجهة المعنية، لقوم لاحقاً بتشغيله.

5: عقد البناء، التأجير ثم نقل الملكية: Build, Lease and Transfert (B.L.T)

بموجب هذا العقد يقوم القطاع الخاص تم بموجب ببناء منشأة ثم تأجيرها للقطاع العام لفترة زمنية محددة، وفي نهاية المدة يتم نقل الملكية الكاملة للدولة.

6: عقد البناء، التشغيل ثم تجديد الامتياز: Build, Operate and renew concession (B.O.R) بموجب هذا العقد يقوم القطاع الخاص ببناء وتشغيل المشروع مع إمكانية تجديد امتياز التشغيل لفترات إضافية وفقاً لشروط محددة مسبقاً.

حيث تستخدم الكثير من هذه الصيغ كبداية لمصطلح عقد الـ B.O.T بالرغم أن بعضها يرمز إلى مشاريع تختلف في بعض جوانبها عنه، إلا أنها في غالب الحال لا تخرج عن الوظيفة الرئيسية التي تتميز بها المشاريع المطبقة في عقد الـ B.O.T¹.

ثالثاً: مجالات تطبيق عقود البوت B.O.T

من أبرز النتائج المترتبة عن نجاح مشاريع البنى الأساسية (التحتية) الممولة من طرف القطاع الخاص هو الانتشار الواسع لهذا الأسلوب في مختلف أنحاء العالم، فقد أصبحت العديد من دول العالم تعتمد عليه بشكل أساسي في تنفيذ مشاريعها الكبرى، بل أدرجته ضمن مخططاتها الاستثمارية، وتشمل هذه المشاريع عادة في²:

1- مشاريع البنية التحتية الأساسية المرتبطة بالمرافق العامة التي تقوم بها الدولة: كإنشاء المطارات والموانئ، الطرق والجسور ومحطات توليد الكهرباء ومحطات تحلية مياه البحر وغيرها.

2- المجمعات الصناعية، حيث تقوم الدولة بإسناد مهمة إنشاء وإدارتها إلى القطاع الخاص لفترة زمنية محددة، على أن تعاد ملكيتها إلى الدولة بعد إنتهاء مدة العقد.

3- مشاريع توليد الطاقة الكهربائية، حيث تعتبر من المجالات الأكثر شيوعاً لهذا النوع من العقود، نظراً لطبيعتها الاستثمارية واحتياجها للتمويل الطويل الأمد.

¹ - جمال رحال، مرجع سابق، ص 290.

² - الياس ناصيف، عقد BOT، سلسلة أبحاث قانونية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2006، ص ص 107 -

4-إنشاء المناطق الحرة، بما في ذلك البنية التحتية المرتبطة بها ويتم تسيرها من قبل مستثمرين خواص.

5-مشاريع الاعلام والاتصال، مثل الإذاعة والتلفزيون والقنوات الفضائية، حيث تنجز بموجب شركات مع القطاع الخاص لتوفير المعدات اللازمة وتسيير الخدمة.

6-مشاريع إقامة شبكة خطوط نقل المياه ومحطات تحلية مياه البحر، وهي من المشاريع والتي تنفذ غالبا وفق نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص نظرا لتكلفتها العالية وطابعها الاستراتيجي.

7-إنشاء وتطوير الموانئ والأرصفة البحرية، بما فيها الأعمال الهندسية والتشغيلية.

رابعا: موقف المشرع الجزائري من عقود البوت وأهم تطبيقاته

بالرغم من أن المشرع الجزائري لم يصدر أي تشريعات خاصة بتنظيم صراحة هذا النوع من التعاقد¹، لكن المتصفح في النصوص القانونية في مجالات ومواضيع متفرقة تظهر أنه لم يغفله، حيث تم الإشارة إليه ضمناً من خلال النص على المراحل التي ينطوي عليها هذا النوع من العقود، وإن لم يستخدم المصطلح صراحة.

حيث أنه بالرجوع إلى قانون الأملاك الوطنية رقم 30/90 نستشف تجسدا فعليا لفكرة عقد البوت وذلك في نص المادة 64 مكرر 1 والتي جاء فيها: "يشكل منح امتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية والمنصوص عليها في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها، العقد الذي تقوم به الجماعة العمومية صاحبة الملك، المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز، بمنح شخص عمومي أو طبيعي يسمى صاحب الامتياز حق استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء و/أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة زمنية معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز محل منح الامتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز".

كما تظهر ملامح عقد البوت كذلك في قانون المياه حيث نستشف إحدى صور هذا النوع من التعاقد في نص المادة 17 منه والتي نصت على أنه: "تعد من الأملاك العمومية الاصطناعية

¹ - وفق أسلوب ال BOT.

للمياه المنشآت والهيكل التي تعتبر ملكا للدولة بدون مقابل وذلك بعد انتهاء مدة عقد الامتياز أو التفويض الخاص بإنجازها واستغلالها المبرم مع شخص طبيعي أو معنوي سواء كان خاضعاً للقانون العام أو الخاص.

إن القراءة الأولية لهذين النصين القانونيين يتضح جليا أن المشرع وإن لم يشير صراحة إلى مصطلح عقد البوت، إلا أنه أقر إمكانية إبرام عقود مع القطاع الخاص تتضمن مراحل: البناء، الاستغلال ثم نقل ملكية هذه المنشآت إلى الدولة، وهي المراحل الأساسية التي يقوم عليها هذا النوع من التعاقد، وعليه إن المشرع فتح المجال أمام القطاع الخاص سواء الوطني أو الأجنبي للمساهمة في إنجاز البنى التحتية العمومية ثم استغلالها ثم إعادة ملكيتها إلى الدولة بعد انتهاء مدة التفويض أو الامتياز.

كما أن العلاقة بين عقود تفويض المرفق العام الواردة في المرسوم الرئاسي رقم 247/15 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام¹، والرسوم التنفيذي رقم 199/18 المتعلق بتفويض المرفق العام وعقود البوت يرى البعض من الفقهاء أن المفهوم الحديث لعقود تفويض المرفق العام يتقاطع ويتداخل مع عقود البوت، غير أن هناك فروق جوهرية بينهما، لاسيما فيما يتعلق بموضوع العقد ونطاقه، حيث أن:

- تتميز عقود البوت في كونها تشمل على سلسلة من العمليات المتكاملة بدءاً من البناء مروراً بالتشغيل وصولاً إلى تحويل الملكية إلى الدولة في نهاية العقد، والتي غالباً ما تكون طويلة الأجل، وتشمل مشاريع ضخمة في مجال البنية التحتية، كما تتحمل شركة المشروع كافة المخاطر المرتبطة بالعقد، مما يستوجب عليها اللجوء إلى عملية التأمين لتغطيتها².

- وفي المقابل، فإن عقود تفويض المرفق العام قد تقتصر على الاستغلال فقط، أو تشمل على البناء والاستغلال معاً، دون أن تصل بالضرورة إلى مرحلة نقل الملكية.

¹ - مرسوم رئاسي رقم 247/15، مؤرخ في 2 ذي الحجة عام 1436، الموافق لـ 16 سبتمبر سنة 2015، يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، ج.ر.ع 50، الصادرة بتاريخ 20 سبتمبر سنة 2015.

² - سمية سالمى، النظام القانوني لعقود تفويض المرفق العام في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في الحقوق، تخصص قانون اداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، الجزائر، 2021/2020، ص 68.

- ورغم هذه الفروقات إلا أن أوجه التشابه بين عقود البوت وعقد الامتياز تكمن في أن كلا العقدين يبرم باسم المتعاقد الخاص وعلى مسؤوليته وتمويله، ويسمح له بتحصيل أتاوى من مستعملي المرفق العام طيلة مدة تنفيذ العقد، بينما تكتفي السلطة المانحة بالرقابة الجزئية في ما يخص كيفية الانجاز والتسيير والاستغلال المرافق العامة¹.

أما على مستوى التطبيق العملي، فقد برزت عقود البوت بشكل واضح في مشاريع تحلية مياه البحر في الجزائر، حيث تم إلى غاية سنة 2012، انجاز 13 مشروعاً، دخل 09 حيز الخدمة كان آخرها مشروع محطة كاب جنات بومرداس في أوث سنة 2012، وتجدر الإشارة أن الجزائر قد سطرت برنامجاً وطنياً لإنجاز 43 محطة تحلية مع آفاق سنة 2019 على طول الساحل في إطار التزود بالماء الشروب عن طريق تحلية مياه البحر.

كما تجدر الإشارة إلى أن المشاريع المتعلقة بتحلية مياه البحر قد تمت في إطار الأمر رقم 03/01 المتعلق بتطوير الاستثمار المعدل والمتمم (ملغى)²، وقد جرى التعاقد بين الدولة الجزائرية ممثلة في الشركة الجزائرية للطاقة (AEC) Algerian Energy Company وبين عدد من الشركات الأجنبية ذات الخبرة في مجال انجاز وتسيير منشآت تحلية مياه البحر، من بين هذه الشركات نذكر:

- شركات اسبانية (GEIDA, BEFESA AGUA ANIMA-AQUALIA).

- شركة من جنوب افريقيا (BLACK-VEACH).

- شركة سنغافورية (HYFUX-MALAKOFF).

- شركة أمريكية (GE-IONIX).

- تحالف كندي اسباني (SNC LAVALIN-PREDIS).

¹- مرجع نفسه، ص 68.

²- أمر رقم 03/01، مؤرخ في 1 جمادى الثانية عام 1422، الموافق لـ 20 غشت سنة 2001، يتعلق بتطوير الاستثمار، ج.ر.ع 47، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 2001، المعدل والمتمم بالأمر رقم 08/06، مؤرخ في 19 جمادى الثانية عام 1427، الموافق لـ 15 يوليو سنة 2006، ج.ر.ع 47، الصادرة بتاريخ 19 يوليو سنة 2006.

ومن أبرز هذه المشاريع نخص بالذكر¹:

- مشروع حامة واطر ديسالنايشن (Hamma Water Desalination) لتحلية مياه البحر، المنجز بمنطقة الحامة بالجزائر العاصمة، وقد تولت انجاز هذا المشروع شركة (HWD) المكونة من تحالف بين:

- الشركة الجزائرية للطاقة بنسبة مساهمة 30% Ge Ionics Hamma Holdings (IRE) Limited وشركة ذات مسؤولية محدودة خاضعة للقانون الإيرلندي بنسبة 70% من رأس مال شركة المشروع (HWD) بإنجاز محطة لتحلية مياه البحر.

وقد أشارت م 02 في فقرتها الثانية من اتفاقية الاستثمار² المبرمة بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وشركة المشروع حامة واطر ديسالنايشن Water Desalination Hamma إلى أن مدة الامتياز محددة بـ 30 سنة ابتداء من دخول الاتفاقية حيز التنفيذ، كما تعهدت شركة المشروع بموجب الاتفاق بإنجاز محطة لتحلية مياه البحر في منطقة الحامة (الجزائر العاصمة) بطاقة إنتاجية تقدر بـ 200.000 متر مكعب يوميا وبتكلفة اجمالية تبلغ حوالي 256 مليون دولار أمريكي، وهو ما التأكيد عليه في م 11 من نفس الاتفاقية.

- فيما يتعلق بمشروع ميناء الحمدانية بشرشال، فقد تم سنة 2016 توقيع مذكرة تفاهم بين المجمع العمومي الوطني لصالح الموانئ وشركتين صينيتين هما: الشركة الصينية للبناء (CSCEC) والشركة الصينية لهندسة الموانئ (CHEC)، وذلك بهدف انجاز مشروع الميناء التجاري المزمع إنشاؤه في منطقة الحمدانية شرق مدينة شرشال (ولاية تيبازة)، حيث تنص هذه المذكرة على تأسيس شركة مختلطة تخضع للقانون الجزائري تتكون من الطرف الجزائري بنسبة 51%، بينما تعود نسبة 49% للطرف الصيني، تطبيقا لقاعدة 49/51 المنظمة للاستثمار الأجنبي في الجزائر، وتساعد لهذه الشركة مهام إنجاز أشغال الدراسات والبناء وكذا استغلال وتسيير المنشأة المينائية بعد الانتهاء من إنجازها.

¹ - جمال رحال، مرجع سابق، ص 293.

² - اتفاقية استثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وحامة واطر ديسالنايشن، ج.ر.ع 07، الصادرة بتاريخ 28 يناير سنة 2007، ص 21.

أما فيما يخص التمويل فإن الجزائر قد تراجعت عن فكرة التمويل الكامل من الطرف الصيني، وتبنت خيار التمويل المشترك يتمثل قرض مشترك مقدم من كل من:

"الصندوق الوطني للاستثمار الجزائري (FNI)"،

والبنك الصيني "إكزيم بنك (Exim Bank of China)".

غير أن الواقع العملي يبرز أن أغلب العقود التي تبرمها الجزائر مع الشركات الأجنبية بصيغة الإنشاء والتشغيل لا تتوافق مع الخصائص الجوهرية لعقود البوت، إذ يلاحظ غالبًا وجود مساهمة معتبرة لرأس المال الوطني في تمويل وإنجاز المشروع، وهو ما يتنافى مع الفلسفة التمويلية لعقود البوت والتي تقوم أساسًا على تعبئة التمويل من طرف القطاع الخاص الأجنبي مقابل استغلال المشروع لفترة زمنية معينة، وعليه فإن هذا النمط من التعاقد تقترب وتتداخل أكثر فأكثر مع عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

المطلب الثاني

الأساليب الحديثة لتطوير تسيير الموانئ البحرية

شهد العالم خلال العقود الأخيرة تحولات اقتصادية وسياسية متلاحقة، من أبرزها بروز الثورة الصناعية الثالثة وما صاحبها من تطورات تكنولوجية متسارعة، إلى جانب تنامي دور المنظمات الدولية، وتساعد هيمنة الشركات متعددة الجنسيات وظهور التكتلات الاقتصادية الكبرى، فضلاً عن انتشار ظاهرة الاندماجات والتحالفات الاستراتيجية على الصعيد العالمي وقد كان لهذه التحولات أثر بالغ في إعادة تشكيل حركة التجارة الدولية وتدفقات رؤوس الأموال¹، مما فرض تحديات جديدة على الموانئ البحرية وضرورة تعزيز قدرتها التنافسية لمواكبة هذه المستجدات، حيث أصبح تطوير الموانئ التقليدية ضرورة حتمية تفرضها متطلبات التجارة العالمية الحديثة التي لم تعد تقبل بأساليب الشحن والنقل النمطية، ففي السنوات الأخيرة

¹ - Pierre Bonassies, Christian scapel, droit maritime, LGDJ ;2006, n° 883, p 569

بدأ قطاع الشحن البحري في اعتماد تقنيات تكنولوجية متقدمة تهدف إلى تحسين تجربة المتعاملين، وتوفير خدمات أكثر كفاءة، فضلا عن تطوير أساليب الربط والاتصال بين مختلف مكونات الميناء البحري، وعليه نخصص هذا المطلب لدراسة الموانئ الجافة والذكية كأسلوب حديث لإدارة وتسيير الموانئ البحرية (الفرع الأول) ونخصص (الفرع الثاني) لدراسة دور نظام المجتمع المينائي في تطوير تنافسية الموانئ.

الفرع الأول

الموانئ الجافة والذكية كأسلوب حديث لإدارة وتسيير الموانئ البحرية

تعتبر الموانئ البحرية من الركائز الأساسية التي يقوم عليها قطاع النقل بين الدول والقارات، نظراً لما تؤديه من دور محوري في حركة السلع والبضائع عبر العالم، غير أن هذه الموانئ رغم أهميتها لم تتمكن من مواكبة التطورات السريعة في حركة التجارة الدولية لاسيما بعد الانتشار الواسع لنظام التحوية، الذي مثل نقطة تحول كبيرة في الساحة التجارية العالمية، كما ساهم في إلغاء كل الحواجز المادية والقانونية، مما أدى إلى انفتاح الأسواق واندماجها فيما يشبه سوق عالمية واحدة.

وعليه نخصص هذا الفرع لدراسة الموانئ الجافة (أولاً) والموانئ الذكية (ثانياً).

أولاً: الموانئ الجافة

برزت الحاجة إلى إيجاد آليات جديدة تدعم الموانئ البحرية في مواجهة الضغط المتزايد عليها، فظهر ما يسمى بـ "مناطق الظهير" أو "الموانئ الجافة"¹، وذلك منذ مطلع الثمانينات بالتزامن مع انتشار مفهوم النقل متعدد الوسائط، وقد تطور دور هذه الموانئ الجافة تدريجياً، إذ لم تعد تقتصر على خدمات الشحن والتفريغ والتخزين فحسب، بل أصبحت تؤدي وظائف لوجستية متقدمة تدعم سلاسل الامداد والتوزيع، مما أضفى عليها أهمية استراتيجية في دعم التنافسية المينائية، وتحولت وظيفتها من مجرد مناطق شحن، تفريغ وتخزين إلى مناطق عبور وتوزيع ذات قيمة مضافة، بالإضافة إلى مناطق لوجستية لها منافذ خلفية سواء كانت قريبة

¹ - Fatima Zohra Mohamed Chérif, glossaire des termes clés du transport maritime, Office des publication universitaire, Alger, 2010, p 72.

أو بعيدة¹، الأمر الذي عزز من تكاملها ضمن منظومة النقل الدولي ورفع من كفاءتها في الاستجابة لمتطلبات التجارة الدولية، كما يتطلب نمو حركة وحجم التجارة الدولية الطلب على خدمات النقل باستخدام مستجدات ظهرت حديثاً أعادت تشكيل بعض المفاهيم التي طالما سادت في قطاع النقل البحري، مثل: "نظام التسليم في الوقت المحدد" و"نظام التحوية"²، وأصبحت الحاجة ملحة للاهتمام بالبنية التحتية للموانئ وتوفير خدمات متكاملة لمناولة البضائع وتخزينها داخل الميناء باعتباره نقطة انطلاق ووصول ضمن سلسلة النقل متعدد الوسائط، كما تتم فيه عمليات معقدة من تجميع وتوزيع الحاويات، بهدف تقديم خدمات متكاملة لسلسلة النقل مدعومة بسياسات تسعير تنافسية لجذب الأنشطة التجارية وذلك من خلال ربط الميناء البحري بالموانئ الجافة وشبكة من وسائط نقل أخرى لتشكيل قاعدة لوجستية متكاملة تنفذ فيها جميع العمليات التقليدية من شحن وتفريغ وتخزين باستخدام معدات حديثة ذات إنتاجية عالية، ونظراً لعجز المستودعات الجمركية على استيعاب الأعداد المتزايدة من الحاويات، وارتفاع الأعباء نتيجة بقاءها لفترات طويلة على أرصفة البحرية، سعت العديد من الدول إلى إنشاء الموانئ الجافة من أجل إنعاش وتعزيز حركة التجارة وتنشيط الصادرات³.

تشكل هذه الاتجاهات الحديثة انعكاساً حقيقياً لعصر العولمة في قطاع النقل الدولي، حيث ساهمت في تصاعد المنافسة بين الشركات الكبرى، وأدى إلى انتشار العملية الإنتاجية للمنتج الواحد لأكثر من منطقة جغرافية، الأمر الذي فرض دمج العمليات اللوجستية ضمن العملية الإنتاجية، مما جعل الموانئ والنقل البحري جزءاً أساسياً ومتكاملاً في سلسلة امداد العالمية⁴.

¹ - صبرينة سليمان وأسماء حريز، "دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد السابع، ع 02، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، 2021، ص 458.

² - سامي زكي عوض، الدور اللوجستي للموانئ الجافة ومدى احتياج مصر لها في ظل استراتيجية متكاملة للنقل، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر، 2002، ص 03.

³ - أسماء شعبان، "الموانئ الجافة طريق مصر إلى التجارة العالمية"، المجلة الالكترونية، جامعة سرت، ليبيا، ع 11، 2015، ص 20.

⁴ - نزار عبيد همام، مرجع سابق، ص 02.

1: مفهوم الميناء الجاف

يعد الميناء الجاف منشأة لوجستية متكاملة مجهزة تقام داخل البلاد، على مسافة بعيدة عن الموانئ البحرية، ويهدف إلى استكمال عمليات النقل متعدد الوسائط وتطبيق المفاهيم الحديثة في مجال اللوجستيات، إضافة إلى الحد من الاكتظاظ في الموانئ البحرية والجوية، وتتطلب هذه المنشأة بنية تحتية قوية تربطها بوسائط النقل المختلفة، إلى جانب شبكة اتصالات عالية الكفاءة بحيث تخضع هذه المناطق لإشراف مباشر من طرف إدارة الجمارك، ويتميز الميناء الجاف عن المستودع الجمركي بكونه يذكر صراحة في سند الشحن كوجهة نهائية للبضائع تمر عبر ميناء بحري محدد¹.

1-1: تعريف الميناء الجاف

1-1-1: التعريف التشريعي: طبقاً لأحكام المادة 67 من قانون الجمارك صدر المقرر المؤرخ في 22 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة²، والذي عرفها في المادة 02 في فقرتها الأولى على النحو الآتي: "يمثل الميناء الجاف مستودعاً مؤقتاً يقع خارج نطاق الميناء البحري، ويعتبر امتداداً طبيعياً له، بحيث لا يمكن ربطه إلا بميناء بحري واحد فقط"، في حين تم تعريفه في نص المادة الأولى من قانون الجمارك المصري رقم 206 لسنة 2020 على أنه: "مكان في أي موقع داخل الدولة يصدر بإنشائه قرار من رئيس مجلس الوزراء ويعتبر نقطة انطلاق أو وصول نهائية للبضائع"³.

بالرجوع إلى التعاريف السابقة نلاحظ أن: المشرع الجزائري قد حدد الميناء الجاف على أنه مجرد "مستودع مؤقت" أي أنه مساحة مخصصة لتخزين فقط، ما يعني حصر دوره في وظيفة واحدة فقط من بين عدة وظائف وخدمات يمكن أن يضطلع بها الميناء الجاف، وهذا ما أشارت

¹ - مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995 إلى 2014)، بحث مقدم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد، كلية الدراسات العليا، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2015، ص 23.

² - مقرر مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1432، الموافق لـ 27 مارس سنة 2011، المتضمن الموانئ الجافة، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 12 يونيو سنة 2011، ص 21.

³ - قانون رقم 206 لسنة 2020، متضمن قانون الجمارك المصري، الجريدة الرسمية لجمهورية مصر العربية في عددها 45 مكرر د، الصادرة بتاريخ 11 نوفمبر سنة 2020، ص 6.

إليه التعاريف الفقهية، كما أن المشرع الجزائري قيد ارتباط الميناء الجاف بميناء بحري واحد فقط، وهو ما يعد تضيقاً غير مبرر، في حين أنه يمكن استغلال الموانئ الجافة من أجل تقديم خدماتها لعدة موانئ بحرية أخرى أو إلى مراكز إنتاج أو إلى أسواق داخلية، مما يعزز من فعاليتها في تسهيل حركة التجارة واللوجستيات.

أما بالنسبة للمشرع المصري فلم يربط الميناء الجاف بالموانئ البحرية، بل اكتفى بتحديد كمنطقة انطلاق أو وصول نهائية للبضائع، دون الإشارة إلى ضرورة ارتباطه بميناء بحري معين، حيث يفهم من هذا التعريف أن المشرع المصري قد اعترف بأهمية الميناء الجاف كعنصر محوري في سلسلة النقل متعدد الوسائط¹، لما له من دور مستقل وفعال في تسهيل حركة البضائع وتعزيز كفاءة منظومة النقل والخدمات اللوجستية داخل الدولة.

1-1-2: التعريف الفقهي: تعددت الآراء الفقهية بشأن إعطاء تعريف موحد للموانئ الجافة وذلك نتيجة لتعدد أنواعها واختلاف وظائفها، حيث ذهب بعض الفقهاء إلى تعريف الميناء الجاف بأنه: "دوائر جمركية تنشأ بعيداً عن المنافذ الجمركية التقليدية وترتبط بالموانئ البحرية أو الجوية أو تقام بالقرب من المنافذ البرية المحاذية للدول المجاورة"².

كما عرفت بأنها: "عبارة عن منشآت مجهزة تقام في عمق البلاد بعيداً عن البحر بهدف دعم النقل المتعدد الوسائط ولتطبيق المفاهيم اللوجستية الحديثة فضلاً عن تخفيف التكدس في الموانئ البحرية والجوية، كما تساهم في خلق قيمة مضافة من خلال تقديم خدمات لوجستية متكاملة شريطة أن تتوفر على بنية تحتية متطورة تربطها بمختلف وسائل النقل، إلى جانب شبكة اتصالات عالية الكفاءة مع خضوعها الكامل للإشراف الجمركي"³.

أما بالنسبة للفقهاء الفرنسيين، فقد تم تعريف الميناء الجاف على أنه: "منصة لوجستية تقع خارج نطاق الميناء البحري، تنقل إليها البضائع الخاضعة للنقل المتعدد الوسائط مباشرة عبر وسائل

¹ - صبرينة سليمان، أسماء حريز، مرجع سابق، ص 460.

² - حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية - دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر، 2018/2019، ص 107.

³ - أمينة بورطال، "تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 6، ع 01، جامعة يحي فارس، المدينة، الجزائر، جانفي 2020، ص 58.

النقل البري، فور تفريغها من السفينة قصد استكمال الإجراءات الجمركية وغيرها من العمليات ذات الصلة، كما يمكن استخدامه كمنصة للتصدير البضائع¹.

وانطلاقاً من مجمل التعاريف الفقهية الواردة أعلاه، يمكننا استخلاص أن الميناء الجاف هو منشأة لوجستية مجهزة تقام في عمق البلاد وتعد مكملة للموانئ البحرية ومتصلة بها عبر مختلف وسائل النقل، وتتمثل وظيفتها الأساسية في تجميع البضائع والمواد الأولية استعداداً لتوزيعها إلى الجهات الموردة، كما يمكن توسيع نشاط الميناء الجاف ليشمل خدمات إضافية تسهم في خلق قيمة مضافة ضمن سلسلة الامداد.

2: دور الموانئ الجافة

تقدم الموانئ الجافة العديد من الخدمات والتي تختلف تبعاً لموقعها ووظيفتها بالنسبة لكل من الموانئ البحرية والمصانع ومصادر المواد الخام وأسواق المستهلكين، وعلى هذا الأساس يكمن دور الموانئ الجافة في تحقيق النقاط الآتية:

2-1: تقليل الاحتقان والتكدس في الموانئ البحرية: مع ازدياد حجم التجارة الدولية تحولت الموانئ البحرية إلى حلقة من حلقات النقل، حيث تستخدم لتغيير وسيلة النقل، إضافة إلى الكميات الهائلة من السلع والبضائع التي تستقبلها يومياً نتيجة نظام التحويلة، واعتماد آليات حديثة لخفض التكاليف، إذ لم تعد مناطق التخزين الجمركية داخل الموانئ قادرة على استيعاب الكم الهائل من السلع والبضائع.

وهنا ظهر دور الموانئ الجافة إذ يسهم تحويل الحاويات والبضائع إليها في رفع القدرة الاستيعابية للميناء البحري وزيادة مستوى انتاجيتهن مما يؤدي إلى تقليل زمن مكوث السفن وتخفيض تكاليف الانتظار التي قد تبلغ عشرات الآلاف من الدولارات يومياً²، كما تساهم

¹ - Un port sec est une plateforme logistique située dans une localité autre que le port maritime, vers laquelle sont directement transférées par un mode de transport terrestre les marchandises, objet d'un transport intermodal, dès leur débarquement du navire en de vue de l'accomplissement des formalités douanières et autres opérations connexes. La plateforme peut être également utilisés pour les exportation, v : TRAORE Gnini Elise, « le rôle des ports secs dans la gestion des corridors en Afrique de l'Ouest », communication de l'union des conseils des chargeurs Africains, 8-10/ décembre 2015, NAIROBI, KENYA, p 06.

² - فريد منصور حمادة، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، 1998، ص 450.

الموانئ الجافة في تسريع العمليات من خلال تبادل المعلومات والبيانات الكترونياً، بما يمكن الناقلين من الاعداد المسبق لاستلام الحاويات وايصالها إلى أصحابها في وقت قياسي.

2-2: استكمال وربط حلقات النقل المتعدد الوسائط: تشكل الموانئ الجافة حلقة مهمة في منظومة النقل متعدد الوسائط التي تقوم على الدمج بين وسائط النقل المختلفة (البري، البحري الجوي وحتى النهري)، وتعد هذه الموانئ بمثابة محطات وسيطة تستخدم ليس في عملية النقل فقط، وإنما أيضاً في التخزين، التجميع، وحتى التوزيع، مما يعزز من كفاءة سلاسل الامداد بتالي عملية نقل البضاعة¹، ولتفعيل هذا الدور تتطلب الموانئ الجافة ربطاً فعالاً بشبكات النقل البري وسكك الحديد وهو ما يتيح خدمات لوجستية متكاملة تسهم في تحسين أداء النقل الدولي وتخفيض تكاليفه، وقد أدى هذا التكامل إلى تمكين العديد من الشركات إلى الاستغناء عن المستودعات الخاصة بها والاعتماد على خدمات الموانئ الجافة كمراكز توزيع رئيسية².

2-3: تحقيق القدرة التنافسية في الموانئ البحرية: تعد الموانئ الجافة أداة استراتيجية لتعزيز القدرة التنافسية في الموانئ البحرية، خاصة في ظل التحديات الناتجة عن اشتداد المنافسة التي تعاني منها الموانئ، ولا يكون ذلك إلا بتقديم خدماتها بطرق وأساليب جديدة تميزها عن غيرها وتضمن تحقيق معدلات أداء عالية وبكفاءة متميزة، وقد تبنت العديد من الدول المتقدمة والشركات العالمية هذا التوجه وذلك من خلال إنشاء موانئ جافة في المناطق الداخلية كامتداد لظهير الموانئ البحرية بهدف دعم سلسلة الامداد والتوزيع، ومن أبرز الأمثلة على ذلك: ميناء "هامبورغ" البحر في ألمانيا المرتبط بالميناء الجاف "ديسبورج" الواقع وسط غرب أوروبا والذي يخدم أحد أكبر التجمعات الاقتصادية في أوروبا، كما يعتبر ميناء "روتردام" بهولندا نموذجاً رائداً في هذا المجال والذي يحمل شعار "روتردام بوابة أوروبا"، ويعتمد على شبكة من الموانئ الجافة لتحقيق التكامل اللوجستي وتعزيز كفاءته.

إضافة إلى ذلك، تسهم الموانئ الجافة بشكل مباشر في دعم عمليات التصدير من خلال تجميع البضائع والمنتجات المحلية، وشحنها إلى وجهتها النهائية دون الحاجة إلى تكديسها في

¹ - محمود زنبوعة، "أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، ع 2، جامعة دمشق، سوريا، 2006، ص 252.

² - مرجع نفسه، ص 253.

الموانئ البحرية إلى حين وصول السفن المعنية بنقلها، مما يقلل من فترات التخزين ويسرع من دورة الشحن والتصدير¹.

3: الموانئ الجافة في الجزائر

على خلاف ما ذهبت إليه بعض الآراء الفقهية في الجزائر، لم يعتمد المشرع الجزائري مصطلح "الموانئ الجافة" صراحة في نص المادة 66 من قانون الجمارك رقم 07/79 المعدل والمتمم، بل استخدم عبارات أخرى مثل: "المستودعات المؤقتة" أو "مساحات التخليص الجمركي"، حيث نصت م المذكورة على ما يلي: "عندما يتعذر القيام بالتصريح المفصل النظامي للبضائع فور وصولها إلى الإقليم الجمركي، يجوز تفرغها في أماكن معينة لخبزها تحت المراقبة الجمركية في انتظار تقديم التصريح المذكور للجمارك وتنظيم هذه الأماكن المسماة مستودعات مؤقتة أو مساحات للتخليص الجمركي حسب الشروط المنصوص عليها في هذا القانون".

ومن ثم فإن المستودعات لا تعد موانئ جافة بالمعنى المتعارف عليه دوليا، وإنما هي فضاءات مخصصة لتخزين البضاعة بصفة مؤقتة فقط تحت الرقابة الجمركية في انتظار استكمال الإجراءات القانونية.

أما على مستوى التشريعات الخاصة بالموانئ الجافة، فقد لجأت الجزائر فعليا إلى اعتماد هذا النمط من الموانئ سنة 2009، واعتبر المقرر الصادر في 27 مارس سنة 2011 أول نص تشريعي ينظم إنشاء واستغلال الموانئ الجافة في الجزائر، وبموجبه تم إنشاء العديد من الموانئ الجافة سواء التابعة للقطاع العام أو الخاص، غير أن هذا التوسع لم يخل من التحديات حيث قررت السلطات العمومية في يونيو سنة 2021 غلق 22 ميناء جاف، لأسباب مختلفة تتعلق أساساً بعدم الالتزام بالشروط التنظيمية أو ضعف الأداء.

¹ - صبرينة سليمان وأسماء حريز، مرجع سابق، ص 466.

كما تضم الجزائر حالياً عدداً من الموانئ الجافة موزعة عبر مختلف ولايات الوطن، حيث تستحوذ الجزائر العاصمة لوحدها على 12 ميناء جاف، ما يعكس أهميتها الاقتصادية وموقعها الاستراتيجي ضمن منظومة النقل البحري¹.

3-1: الشروط الواجب توافرها لإنشاء الموانئ الجافة في الجزائر

لم تفتح عملية منح التراخيص لإنشاء الموانئ الجافة في الجزائر بشكل واسع أمام الشركات الخاصة أو المتعاملين الأجانب وذلك نتيجة التجاوزات التي شهدتها هذا القطاع حيث تحولت بعض الموانئ الجافة إلى وسيلة غير مشروعة لتحقيق الأرباح من خلال التلاعب بأسعار الخدمات التي غالباً ما تتجاوز التكاليف المعتمدة في الموانئ العمومية، كما تم تسجيل محاولات لتهرب الحاويات مباشرة من السفن إلى هذه المناطق متجاوزين بذلك الرقابة الجمركية، وهو ما جعل إنشاء هذه الموانئ الجافة يعد استثناء لا يمنح إلا وفق شروط صارمة وبعد الحصول على الموافقة المسبقة من طرف المدير العام للجمارك، ويتم منح هذا الترخيص لجهات معينة فقط مثل: سلطات الموانئ أو وكلاء الشحن، والذين يسمون في صلب النص بـ "المستغلين" حسب نص المادة 2 فقرة 2 من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 المتعلق الموانئ الجافة، وعلى الراغب في ذلك تقديم ملف خاص لرئيس مفتشية أقسام الجمارك المختص إقليمياً متضمناً مجموعة من الوثائق².

¹ - المرجع السابق، ص 467.

² - أشارت المادة 05 من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة إلى الوثائق التي يقدمها الراغبين بفتح ميناء جاف إلى رئيس مفتشية أقسام الجمارك المختص إقليمياً وهي:

- طلب يبين فيه اسم ولقب وعنوان المستغل.
- مخطط المساحة والموقع للأماكن.
- نسخة من القانون الأساسي للمتعامل بالنسبة للأشخاص المعنويين.
- نسخة من مقرر الاعتماد المتعلق بمهنة مساعد النقل البحري (وكلاء الشحن).
- نسخة من عقد الملكية أو عقد الإيجار موثق لمدة لا تقل عن ثلاث سنوات.
- نسخة من شهادة مطابقة المحلات لمعايير الأمن، مسلمة من طرف مصالح الحماية المدنية المختصة إقليمياً.
- ترخيص مسبق من مصالح المراقبة الصحية والبيطرية والصحة النباتية والمطابقة.
- كل ترخيص منصوح عليه في التشريع والتنظيم الساري المفعول والمنظمين لتخزين المواد الخطرة.

كما يجب أن يتطابق الميناء الجاف مع الأماكن المخصصة لبنائه مع مراعاة الشروط المنصوص عليها وذلك في أجل لا يتجاوز 06 أشهر من تاريخ منح الترخيص تطبيقاً لما جاء في نص المادة 20 من المقرر أعلاه.

وفي هذا الإطار، يشترط توفر مجموعة من المتطلبات الفنية والتنظيمية الأساسية، وعليه:

- يجب أن يتم انجاز المنشآت بطريقة تضمن عدم التلاعب أو بإنقاص البضائع المودعة داخل الميناء الجاف.

- يجب تشيد الميناء الجاف وتطويره بطريقة تسمح بتوفير أفضل الظروف لأداء العمليات التجارية ومهام المراقبة الجمركية.

- يشترط احاطة مساحة الميناء الجاف بسياج لا يقل ارتفاعه عن ثلاثة أمتار، وذلك لأغراض الحماية والرقابة.

- يجب تجهيز الميناء الجاف بجهاز سكانيير (ماسح ضوئي) وعتاد الوزن، ونظام المراقبة المرئية (كاميرات).

- تجهيز الميناء الجاف بمعدات الإعلام الآلي والاتصالات وربطه بنظام الإعلام والتسيير الآلي للجمارك المعروف بـ "SIGAD".

- يتوجب على المستغل تخصيص مكاتب إدارية لفائدة مصالح الجمارك مجهزة بكافة الوسائل اللازمة لتسيير المهام الإدارية بما ذلك أجهزة الإعلام الآلي.

- تنصيب نظام فعال لمكافحة الحرائق والسرقات، لضمان أمن وسلامة البضائع والمنشآت المينائية¹.

- يفضل أن يتمشى أن ينشأ الميناء الجاف في موقع يتمشى قدر الإمكان مع مخطط البنية التحتية الشاملة (الطرق، السكك الحديدية...)، وذلك لتفادي التكاليف الباهظة التي قد تنتج عن إقامة الميناء في مناطق نائية تفتقر إلى المناطق اللوجستية الأساسية.

¹ - المادة 06 من المقرر المتعلق بالموانئ الجافة، مصدر سابق.

- ضرورة مراعاة مستوى أدنى من مختلف الوسائط المتصلة بالميناء الجاف لنقل الحاويات وسهولة الوصول إليه واندماجها مع شبكة الطرق الإقليمية أو المحلية للتوزيع النهائي للبضائع¹.

- ضرورة تموقع الموانئ الجافة في مناطق تتوسط الكثافة السكانية والمناطق الصناعية والإنتاج والاستهلاك وذلك لتسهيل استقطاب اليد العاملة وتقادي التكاليف المرتبطة بالتنقل والإسكان، وذلك لضمان التواصل الفعال مع مختلف المتعاملين مع الميناء الجاف.

- يجب أن تتيح المواقع المخصصة للجافة امكانية التوسع المستقبلي²، على أن لا تقل المساحة الدنيا المخصصة لإنشاء الميناء الجاف عن 25.000 متر مربع وهذا ما نصت عليه المادة 07 من المقرر المتعلق بالموانئ الجافة.

- قبل منح الاعتماد يتم اجراء معاينة ميدانية للموقع من قبل رئيس مفتشية أقسام الجمارك المختص إقليمياً عبر المصالح التابعة له، ويتم اعداد محضر معاينة مرفق بملف يرفع إلى المدير العام للجمارك الذي يصدر قرار الاعتماد بعد الحصول على موافقة المدير الجهوي للجمارك المختص إقليمياً³.

وفي المقابل يشترط المشرع المصري إجراء دراسة فنية لتقييم مدى ملائمة الموقع لإنشاء الميناء المطلوب من حيث البنية التحتية والمنشآت والتجهيزات والمساعدات الملاحية اللازمة لضمان كفاءته التشغيلية، وتتولى وزارة النقل الاشراف الفني على مراحل تنفيذه⁴.

- يشترط كذلك أن يتوفر الميناء الجاف على مجموعة من المواصفات والمتطلبات الضرورية المتعلقة بعمليات التخزين، وذلك نظراً لطبيعة البضائع التي يتعامل معها والتي تكون غالباً مخزنة داخل حاويات مستوردة أو موجهة للتصدير أو إعادة التصدير وفقاً للشروط التعاقدية

¹ - مريم فرج محمد حامد، مرجع سابق، ص ص 24-25.

² - أمينة بورطال، مرجع سابق، ص 62.

³ - المادة 09 من المقرر المتعلق بالموانئ الجافة.

⁴ - المادة 02 من القانون رقم 10 لسنة 2017 يقضي بتعديل بعض أحكام القانون رقم 01 لسنة 1996 في شأن الموانئ

الجافة والتخصيصية، متاح على الموقع الإلكتروني : <http://www.Emebd.Gov.Eg> ، تاريخ الاضطلاع :

2023/10/12، على الساعة 09.45.

التي يتم التفاوض عليها بين المستغل والجهات المعنية، وهذا ما أشارت إليه أحكام المادة 03 من المقرر المتعلق بالموانئ الجافة.

ويزداد أهمية هذه المتطلبات عندما يتعلق الأمر بالبضائع المصنفة للتحويل ذات الطبيعة الخطرة، حيث أشارت المادة 04 من نفس المقرر أعلاه صراحة على عدم جواز قبول هذا النوع من البضائع التي يشكل وجودها خطرا على غيرها أو التي من شأنها أن تقصد جودة البضائع الأخرى، أو التي يتطلب حفظها تجهيزات خاصة إلا في الموانئ الجافة المجهزة خصيصا لاستقبال مثل هذه الشحنات.

3-2: إجراءات تفعيل وتطوير خدمات الموانئ الجافة في الجزائر

تسعى الموانئ البحرية الجزائرية إلى تعزيز منظومة النقل بالحاويات استجابة للنمو الكبير والمتسارع الذي تشهده في معدلات النقل بها، فعلى سبيل المثال، شهد ميناء وهران ارتفاعا ملحوظا في نسبة التعامل بالحاويات، حيث ارتفعت من 9.42% في سنة 1994 إلى 35.09 % في سنة 2004 إلى 37.15% في سنة 2008، مع تسجيل زيادة معتبرة تقدر بـ 2% ما بين سنة 2016 و 2017، وفي هذا السياق تلعب الموانئ الجافة في الجزائر دورا حيويا في دعم هذه الديناميكية، خاصة الميناء الجاف بالرويبة الذي يعد من أهم مصادر الإيرادات الجمركية في الجزائر، حيث تصدر قائمة تضم 83 مصدرا والذي غطى لوحده نسبة 15.46% من إجمالي الإيرادات الجمركية بما يعادل 26.66 مليار دينار جزائري وهذا خلال شهرين فقط (جانفي وفيفري سنة 2020)¹، ومن أبرز الإجراءات المتخذة لتفعيل النشاط وتطوير خدمات الموانئ الجافة في الجزائر:

3-2-1: استحداث نظام التحويل الآلي للحاويات من ميناء الجزائر إلى الموانئ الجافة

حيث قامت المديرية العامة للجمارك بتاريخ 20 جوان سنة 2018، بإطلاق نظام التحويل الآلي للحاويات، بهدف تأمين السلسلة اللوجستية للتجارة الخارجية وإضفاء شفافية أكبر في التسيير ومكافحة مختلف أشكال الغش والتهريب الضريبي، حيث جاء هذا النظام كرد فعل على ممارسات سابقة تمثلت في تهريب الحاويات من الموانئ البحرية إلى الموانئ الجافة

¹ - صبرينة سليمان وأسماء حريز، مرجع سابق، ص 269.

التابعة لشركات احتكارية في مجال الشحن البحري في الجزائر دون الرجوع إلى أصحاب البضاعة أو الجهات المعنية، بالإضافة إلى ذلك، تم استحداث عدة لجان تنظيمية وتشغيلية، من بينها:

- لجان التسهيلات البحرية: أنشأت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 118/02¹، والتي تهدف أساسا إلى ضبط وتنسيق التدابير الرامية إلى تسهيل عملية النقل البحري وتقليص الإجراءات والشكليات المطلوبة إلى الحد الأدنى بالنسبة لدخول السفن والأطقم والمسافرين والأمتعة والحمولة إلى الميناء، أو أثناء الرسو والمغادرة منه.

اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة: والتي تم إنشاءها وتحديد مهامها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 481/97 المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 94/10 المؤرخ في 17 مارس 2010²، تهدف إلى مراقبة وتقييم وضعية البضائع التي بقيت في الموانئ لفترة طويلة أو التي تعرضت للإتلاف، واتخاذ الإجراءات المناسبة بشأنها.

3-2-2: القضاء على التحويل العشوائي للحاويات: شهدت الموانئ الجافة في الجزائر هيمنة الشركات الملاحية الأجنبية، الأمر الذي مكنها من فرض سيطرتها على عمليات تحول الحاويات من الموانئ البحرية دون مراعاة لشفافية التوزيع أو لمصالح باقي المتعاملين، وقد ترتب عن هذا الوضع استحواذ ثلاثة موانئ جافة فقط على أزيد من 90% من إجمالي

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 118/02، مؤرخ في 20 محرم عام 1423، الموافق لـ 3 أبريل سنة 2002، المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية واللجان المحلية للتسهيلات البحرية، ج.ر.ع 23، الصادرة بتاريخ 7 أبريل سنة 2002.

² - مرسوم تنفيذي رقم 94/10، مؤرخ في 1 ربيع الثاني عام 1431، الموافق لـ 17 مارس سنة 2010، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 481/97، المؤرخ في 15 شعبان عام 1418، الموافق لـ 15 ديسمبر سنة 1997، المتضمن إنشاء اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة على مستوى الموانئ التجارية وتقويمها، ج.ر.ع 19، الصادرة بتاريخ 21 مارس سنة 2010.

الحاويات الواردة إلى ميناء الجزائر، مع بروز واضح للمتعاملين الأجانب خاصة الفرنسيين والأتراك الذين باتوا يسيطرون على الجزء الأكبر من هذه الحصة¹.

نتيجة لذلك أصدرت المديرية العامة للجمارك تعليمة تلزم من خلالها شركات النقل البحري بتحويل الحاويات على الموانئ الجافة وفق اختيار وتوجيه إدارة الجمارك، مع الأخذ بعين الاعتبار توفر العقار والمساحات المناسبة بكل ميناء وذلك بهدف ضمان الشفافية في عمليات التفتيش والتحقيق الجمركي، إلا أن هذا القرار انتقد بشدة من طرف المتعاملين الاقتصاديين وأصحاب الموانئ الجافة كما تسبب بفوضى عارمة داخل الموانئ البحرية بسبب رفض شركات الملاحة البحرية الامتثال للتعليمات الجمركية، مما أدى إلى أزمة ازدحام خانقة وارتاع في التكاليف التي يتحملها المتعامل الاقتصادي والمستهلك الجزائري على حد سواء².

أمام هذا الوضع، اتخذت السلطات العامة قرارا حاسماً بغلق كل الموانئ الجافة غير القانونية في جوان 2020 في إطار ما سمته بـ "عملية التطهير" واعتبره وزير المالية قرار سيادي وذلك بعد تراخي الحكومات السابقة في تطبيق القوانين واكتشاف عدد من الموانئ الجافة غير المعتمدة، والتي استغلت في عمليات مشبوهة من بينها: تهريب العملة الصعبة إلى الخارج.

ورغم أن الهدف الأساسي من إنشاء هذه الموانئ الجافة كان تخفيف الضغط على الموانئ البحرية وتقليص زمن مكوث السفن، إلا أن واقع الاحتكار وغياب التنافسية حولها إلى عبء يعرقل عمليات التصدير ويثقل كاهل الخزينة العمومية.

وفي هذا الخصوص، صدر قرار في 29 مارس 2021 يقضي بإلغاء اعتماد إثنين وعشرون (22) ميناء جاف، ما يعادل حوالي 95% من الموانئ الجافة الجزائرية (سواء كانت عامة أو خاصة) والموزعة عبر عدة ولايات منها: الجزائر العاصمة، وهران، قسنطينة، عنابة، سطيف، سكيكدة الأمر الذي استنكره العديد من المتعاملين والمستهلكين على اعتبار أنهم سيتحملون

¹ - ايمان كيموش، "منع شركات الملاحة من تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة"، جريدة الشروق، الصادرة بتاريخ 05/24/2018، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.echoroukonline.com>، تاريخ الاضطلاع: 2023/10/15، على الساعة 22.00.

² - صبرينة سليمان وأسماء حريز، مرجع سابق، ص 470.

تبعاته المالية واللوجستية في الأخير، كما اعتبره البعض الآخر أنه قرار ارتجالي ومتسرع حتى وإن كان يستند إلى مبررات واقعية مشيرين إلى أن الحل الأنسب كان على السلطات المعنية التريث ومحاولة إيجاد حلول لأصحاب الموانئ لتسوية وضعيتهم القانونية وتنظيم نشاطهم وفق نصوص تنظيمية صارمة بدلا من اللجوء إلى الغلق الشامل¹.

3-3: معوقات تحقيق الفعالية للموانئ الجافة في الجزائر

تواجه الموانئ الجافة في الجزائر جملة من التحديات التي تعيق فعاليتها، ويمكن تلخيص أبرزها فيما يلي:

3-3-1: سيطرة الشركات العالمية على نشاط النقل بالحاويات في الجزائر: يعاني الأسطول البحري الجزائري من ضعف شديد سواء من حيث العدد أو القدرة التشغيلية، فبعدما كانت الشركة الوطنية للنقل البحري تمتلك 72 باخرة في السبعينات أصبحت في الوقت الحالي تمتلك 05 بواخر تجارية فقط، هذا التراجع إلى جانب القيود القانونية الصارمة التي يفرضها المشرع الجزائري على ملاك السفن سواء عند شرائها أو تسجيلها أو حتى بيعها، مما ساهم في تقليص فرص الاستثمار الوطني في هذا المجال. وفي ظل اعتماد الاقتصاد الوطني بشكل كبير على الاستيراد تمكنت الشركات العالمية متعددة الجنسيات من فرض سيطرتها واحتكارها لنشاط النقل البحري بالحاويات².

يضاف إلى ذلك ضعف القدرات المالية والتنافسية والخبرة لدى متعهدي النقل المحليين مقارنة بالشركات الأجنبية التي تهيمن على سلسلة النقل من المصدر وصولا إلى وجهتها النهائية كما تتحمل المسؤولية الكاملة عن عملية الشحن، كما يلعب متعهدو النقل متعدد الوسائط دورا محوريا في اختيار وسائط النقل والموانئ المستخدمة للشحن والتفريغ، ويستندون في قراراتهم بشكل أساسي إلى الوقت والتكلفة، لما لهما من أثر مباشر على المسؤولية القانونية في حال التأخير في تسليم البضاعة أو ضياعها أو إتلافها، وتقاديا لذلك فهو يفضل التعامل مع الموانئ

¹ - صبرينة سليمان وأسماء حريز، مرجع سابق، ص 470.

² - دريد سلوم، الأهداف الاستراتيجية من انشاء الموانئ الجافة وضرورة تفعيلها في سوريا، مجلة النقل، ع 17، 2021، متاح على الموقع: http://www.mot.gov.sy/magazin_net، تاريخ الاضطلاع: 2023/10/15، على الساعة:

البحرية المجهزة والأمنة التي تقدم خدمات لوجستية متكاملة ليستفيد من القيمة المضافة ويضمن سلامة عملياتهم.

3-3-2: الارتفاع المفرط في الأسعار المطبقة في الموانئ الجافة: رغم أن الهدف الأساسي من إنشاء الموانئ الجافة هو تخفيض تكاليف السلع والبضائع وتسريع عمليات الشحن والتفريغ، إلا أن الواقع في الجزائر غير ذلك تماما، فالأسعار التي تفرضها هذه الأخيرة خيالية تفوق أربعة مرات تلك المطبقة في الموانئ البحرية وفقا لتصريحات سابقة للمدير العام للبحرية التجارية والموانئ السيد محمد بن بوسحاقي¹.

بل وتتجاوز هذه الرسوم أحيانا المائة بالمائة 100% من تكلفة نقل الباخرة من البلد التصدير إلى الجزائر، الأمر الذي يعود إلى تحول تسعير الخدمات من سلطة الدولة إلى تحكم مباشر من قبل مالكي الموانئ الجافة، بعد أن كانت تحدد سنويا في قانون المالية، وقد انعكس هذا الوضع سلبا على أسعار السلع لدى المستهلك المحلي، كما أدى إلى عزوف الموردين عن استخدام هذه الموانئ لتحويل حاوياتهم².

مع الإشارة أن جزءا كبيرا من هذه الرسوم يُحوّل إلى الخارج، تحت غطاء خدمات تقدم في الموانئ الجافة المتحكم فيها جهات معينة ترتبط بشركات الشحن البحرية الأجنبية.

3-3-3: طول أجال تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة: يرجع طول أجال تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة بالدرجة الأولى إلى البيروقراطية الإدارية وتضارب المصالح، نتيجة سيطرت بعض أجهزة الدولة على تسيير الموانئ البحرية، إضافة إلى ضعف أدائها لانعدام التكامل بين وسائل النقل البرية والبحرية بالإضافة إلى هشاشة السكك الحديدية التي تعاني من التقادم ونقص التطوير هذا إن وجدت أصلا، كما تستغرق عملية تحويل الحاويات في الحالات العادية ما بين 24 ساعة إلى 72 ساعة، في حين أنها قد تصل في بعض الأحيان إلى أسبوع كامل، مما يؤثر سلبا على كفاءة سلاسل الامداد ويزيد من التكاليف اللوجستية³.

¹ - ايمان كيموش، مرجع سابق.

² - أمينة بورطال، مرجع سابق، ص 67.

³ - صبرينة سليمان وأسماء حريز، مرجع سابق، ص 471.

3-3-4: ضعف كفاءة نظام النقل الداخلي: يعاني نظام النقل الداخلي في الجزائر من اختلالات كبيرة تعيق أداء الموانئ الجافة، وهذا راجع بالأساس إلى تدهور شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية إلى جانب ضعف عمليات الصيانة بها وتهالك البنية التحتية، بل إن العديد من المحاور الحيوية خرجت عن الخدمة تماما، كما أن نظام المساحلة في الجزائر (النقل المشترك عبر عدة وسائل) غير مستغل بالشكل المطلوب إن لم نقل أنه منعدم رغم أهميته في دعم المبادلات التجارية البحرية على المستوى الوطني وتخفيف الضغط عن شبكات النقل التقليدية، خاصة في المدن الكبرى التي تعاني موانئها من الاكتظاظ والتكدس¹.

3-3-5: تحويل أرباح الموانئ الجافة إلى الخارج: يفرض أصحاب الموانئ الجافة الخاصة رسوما إضافية مقابل خدمات التفريغ والشحن وتحويل الحاويات غالبا دون الرجوع إلى أصحاب البضاعة وبأسعار باهظة تتجاوز المعدلات المعقولة، وقد ساهم هذا الوضع في ارتفاع فواتير الواردات من الخدمات التي تقدر بنحو 13 مليار دولار سنويا، مما أدى إلى تحويل مبالغ ضخمة من العملة الصعبة إلى الخارج تتجاوز 6 مليارات دولار سنويا، بحسب ما أفاد به عدد من الفاعلين في هذا المجال².

ثانيا: الموانئ الذكية كأسلوب حديث لإدارة وتسيير الموانئ البحرية

لم تعد الموانئ البحرية مجرد نقاط اللقاء بين اليابسة والبحر لاستقبال السفن والبضائع، بل تحولت إلى صناعة عالمية متشابكة تتطوي على تداخل كبير بين الاستثمارات المالية والمتطلبات التقنية والإدارية والتشغيلية، وتزايد الاتجاه نحو إقامة مجمعات صناعية داخل الموانئ ما أكسبها طابعا انتاجيا يتجاوز دورها التقليدي، ونتيجة لهذا التحول أصبح مجال اللوجستيات عاملاً حاسماً في نشاط الموانئ، حيث أضحت تشكل حلقة رئيسية في سلسلة الإدارة اللوجستية الكاملة، وذلك بهدف تحقيق سياسة إمداد العملاء بمطالبهم بسرعة وكفاءة وبأقل التكاليف الممكنة، ويتحقق ذلك من خلال إنشاء مراكز لوجستية متخصصة وتطبيق

¹ - صبرينة سليمان وأسماء حريز، مرجع سابق، ص 470.

² - ايمان كيموش، مرجع سابق.

سياسات إدارة التكلفة الاستراتيجية لدعم القدرة التنافسية للموانئ البحرية في الاقتصاد العالمي¹، وعليه سنتناول مفهوم الميناء الذكي ثم نتطرق إلى دوره.

1: مفهوم الميناء الذكي

يعرف الميناء الذكي على أنه: " منظومة الكترونية متكاملة تهدف إلى تحويل الأنشطة الإدارية التقليدية إلى نمط عمل رقمي قائم على تكنولوجيا المعلومات، يساهم هذا التحول في تحسين كفاءة اتخاذ القرار من خلال التقليل في التكاليف والوقت اللازم للعمليات، مع مراعاة تحقيق التنمية المستدامة لاسما من حيث الالتزام بالمعايير البيئية".

كما تم تعريفه من طرف اتحاد مجتمع الموانئ الأوروبي بأنه: " منصة الكترونية محايدة ومفتوحة تتيح تبادل المعلومات بشكل ذكي وفعال بين مختلف الفاعلين في القطاعين العام والخاص بهدف تحسين التنافسية اللوجستية لمجتمعات الموانئ البحرية، من خلا تبسيط العمليات وتحقيق أعلى درجات الكفاءة في الأداء، ويعتمد هذا النظام على مبدأ الإدخال الموحد للبيانات، مما يساهم في ربط أنظمة النقل المختلفة بسلاسل الامداد والخدمات اللوجستية بشكل متكامل وفعال"².

2: أهمية التحول نحو الموانئ البحرية الذكية

أصبح التحول الرقمي في الموانئ البحرية قضية رئيسية للعديد من الدول المتقدمة، حيث تسعى من خلاله إلى تحسين كفاءة قطاع النقل البحري من خلال دمج الأنظمة المعلوماتية والعمليات التجارية المختلفة ضمن منظومة موحدة، حيث يلعب النقل البحري الذي يمثل 90% من حجم البضائع المتداولة عالميا دورا رئيسيا في الاقتصاد الوطني، كما تعد الموانئ إحدى أهم البنى التحتية الحيوية التي ترتبط بشكل مباشر بالقدرة التنافسية الوطنية، وانطلاقا من هذا الوعي المتزايد بأهمية الموانئ الذكية، سارعت العديد من الدول المتقدمة إلى توجيه استثمارات

¹ - نجية معداوي، "الموانئ الذكية كأسلوب حديث للإدارة المينائية"، في إطار الملتقى الوطني الموسوم ب: النظام القانوني للموانئ البحرية، مخبر الدراسات القانونية المعمقة، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، الجزائر، 26 أكتوبر سنة 2023، ص 02.

² - مرجع نفسه، ص 07.

ضخمة نحو تطوير هذه الموانئ وتحويل مناطق الموانئ التقليدية إلى موانئ ذكية وهذا بالنظر لأهمية التحول وما يتيح من مزايا استراتيجية والتي تتجلى خاصة في¹:

2-1: رفع كفاءة العمليات: من خلال توظيف التقنيات الذكية والتي تمكن من زيادة الإنتاجية والتخفيض من التكاليف التشغيلية، وتقليل فترات الانتظار والازدحام سواء في السفن الوافدة و/ أو الشاحنات المغادرة.

2-2: تعزيز السلامة والأمن: تساهم الأنظمة الذكية والمعدات المتخصصة في تنفيذ المهام المتكررة بشكل آلي وأكثر دقة، مما يقلل من الأخطاء البشرية ويعزز من أمن الميناء، لا سيما من خلال تقنيات فحص الحاويات المتطورة والمراقبة الذكية.

2-3- الإدارة البيئية المستدامة: في ضوء الالتزامات الدولية الخاصة بتغير المناخ، تتطلع الحكومات على جميع المستويات (الوطنية والإقليمية والمحلية) إلى الاعتماد على الموانئ في تقليص انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وغيرها من ملوثات الهواء، مما يدفع السلطات المينائية إلى تبني استراتيجيات بيئية تهدف إلى تحويل عملياتها لتصبح أكثر مراعاة للبيئة.

كما يساهم التنفيذ الناجح لتطبيق الموانئ الذكية في تحقيق مجموعة من الفوائد، سواء على مستوى أداء الموانئ البحرية ذاتها، أو بالنسبة لأصحاب المصلحة المتعاملين معها، ومن أبرز هذه الفوائد تحسين جودة خدمات العملاء، تعزيز معايير الصحة والسلامة المهنية للعاملين والمستخدمين داخل الميناء².

3: مراحل تبني الميناء الذكي

نظرا للدور الحيوي الذي تضطلع به الموانئ البحرية في دعم التجارة العالمية، أصبح من الضروري أن تكتسب الجهات المسؤولة عن إدارة الموانئ فهماً واضحاً ودقيقاً لكيفية سير

¹ - نجية معداوي، مرجع سابق، ص 09.

² - سعيد محمد سعيد الزعابي، الاستراتيجية الأمنية "البعد الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة لموانئ دولة الامارات العربية المتحدة، رسالة دكتوراه، تكنولوجيا إدارة النقل البحري إدارة عمليات الاسطول والسلامة البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2010، ص 102.

العمليات المينائية وما يرتبط بها من لوجستيات وسلاسل توريد، ويتطلب تحقيق هذا الهدف اعتماد تقنيات رقمية متطورة إلى جانب استثمارات ضخمة لتحقيقها وفق مراحل معينة ودروسة.

وتقاس درجة النضج الرقمي لمجتمع شحن المينائي بناء على جودة المشاركة الرقمية في إطار سلسلة التوريد والأنظمة اللوجستية المتصلة به، وتنقسم هذه المراحل إلى أربعة مستويات أساسية:¹

3-1: رقمنة الأنشطة الفردية داخل الميناء: في هذه المرحلة، تقوم كل مؤسسة أو جهة فاعلة داخل الميناء برقمنة عملياتها بشكل مستقل، مما يسهم في تحسين كفاءة الإجراءات الإدارية والمالية.

3-2: تكامل الأنظمة المتكاملة داخل الميناء: بعد استكمال رقمنة الأنشطة الفردية على مستوى الميناء تأتي الخطوة التالية في النضج الرقمي وهي تبادل المعلومات رقمياً بين مختلف المتدخلين داخل الميناء، يؤدي هذا التبادل إلى تدفقات بيانات موثوقة وغير ورقية، مما يعزز الكفاءة التشغيلية، وهنا تبرز أهمية ضمان أمن المعلومات من خلال التركيز على الأمن السيبراني والمرونة الإلكترونية.

3-3: التكامل مع سلسلة اللوجستيات الإقليمية: في هذا المستوى، يتم اشراك الفاعلين الأساسيين في سلسلة التوريد، كالمستوردين، المصدريين، المراكز اللوجستية وناقلو البضائع المحليين، في تبادل الاتصالات الرقمية مع الميناء مما يعزز هذا التكامل تبادلاً آلياً للمعلومات حول حركة شحن السفن، مما يسهم في تحسين التخطيط وتسهيل الإجراءات.

3-4: الربط العالمي بين الموانئ البحرية: في المرحلة الأخيرة، يمتد التكامل الرقمي ليشمل شبكة من الموانئ على الصعيد العالمي، حيث تتصل الموانئ ببعضها البعض رقمياً، مما يسمح بتحقيق كفاءة أكبر في سلسلة الامداد العالمية، من خلال الاستخدام الأمثل لقدرات الموانئ البحرية وتقليص أوقات العبور بشكل أكثر دقة وموثوقية.

¹ - W. Buck, J. Gardeitchik, and A. van der Deijl. Move Forward : Step by Step Towards a Digital Port : White Paper. Port of Rotterdam / British Ports Association. <https://www.britishports.org.uk/system/files/documents/smart-port-papers.pdf>.

4: دور الموانئ الذكية في تعزيز التنافسية

يعتبر النقل عنصراً محورياً في التجارة الدولية، حيث يمثل اختيار وسيلة النقل المناسبة أحد العوامل الأساسية لضمان فعالية وكفاءة حركة السلع من حيث التكلفة والوقت، ومع تعدد وسائل النقل (البري، البحري، الجوي) أصبح من الشائع اللجوء إلى ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط، والذي يقوم على استخدام أكثر من وسيلة نقل ضمن عقد واحد يبرم مع الناقل لتسليم البضائع إلى الموقع المحدد في سند الشحن.

ورغم هذا التنوع في النقل يبقى النقل البحري الخيار الأفضل، نظراً لقدراته العالية في استيعاب كميات كبيرة من السلع وتكلفته المنخفضة نسبياً مقارنة بوسائل النقل الأخرى، ونتيجة لذلك أصبحت صناعة النقل البحري من أكثر القطاعات الاقتصادية الحيوية استخداماً على الصعيد العالمي.

وفي ظل التوسع الكبير في حجم المبادلات التجارية الدولية، لجأت هذه الصناعة إلى اعتماد التكنولوجيا الرقمية لمواجهة التحديات الناتجة عن ضغط العمليات المينائية، فقامت باستحداث منصات ذكية إلكترونية تساهم في تحسين كفاءة المعاملات مثل: منصة الشحن كارجوكوين¹، إلى جانب أنظمة إلكترونية أخرى لإدارة الخدمات اللوجستية.

ومن أبرز التحولات الرقمية ادخال سند الشحن الإلكتروني، الذي مثل قفزة نوعية في قطاع النقل البحري حيث أتاح إمكانية إبرام العقود عن بعد باستخدام التوقيع الإلكتروني وكذا تبادل البيانات بشكل فوري وآمن، حيث ساهم هذا التطور في:

- تخفيف الضغط عن الموانئ البحرية الناتج عن تراكم السفن.

- تسريع إجراءات الإشعار بقدوم السفن نحو الجهات المينائية المختصة.

¹ - Conférence du projet-marseille, 30-31 mai 2017, une économie bleue pour un développement durable de la région méditerranéenne, p 5, www.marseille-port.fr.

- تقليص فترات التوقف في المرافئ.

- تقليل التكاليف الناتجة عن التأخير في تسليم البضائع.

وبذلك أصبحت الموانئ الذكية الالكترونية حلاً فعالاً لمواكبة النمو المتسارع في التجارة العالمية، وضمان انسيابية العمليات البحرية في بيئة رقمية متطورة وذات كفاءة عالية.

الفرع الثاني

نظام المجتمع المينائي

أدى التطور الحاصل في وثائق النقل بمختلف أنواعها إلى تسريع وتيرة تداولها والمساهمة في تقليص الإجراءات التقليدية المرتبطة بالتجارة البحرية الدولية، فقد ساهم التقدم التكنولوجي في مجال الاعلام والاتصال في دفع المتعاملين والمهنيين إلى تبني الوسائل الالكترونية في عمليات النقل، مما دعا إلى التفكير الجاد في انشاء نظام الكتروني لتبادل المعلومات بهدف الاستغناء عن المعاملات الورقية التقليدية، فمند سنة 1970 بدأت بعض الشركات الملاحية لاسيما العاملة على الخط البحري الرابط بين أوروبا وأمريكا الشمالية بمحاولة تبسيط إجراءات التجارة الدولية من خلال تحويل الوثائق الورقية إلى الكترونية وذلك عبر اعتماد نظام تبادل البيانات الالكترونية (EDI) كبديل قانوني وتقني عن المستندات الورقية.

تم انشاء نظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS)، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 147/21 كمنصة الكترونية مخصصة لتبادل البيانات الرقمية، في إطار استراتيجية رقمنة قطاع الموانئ البحرية التجارية لا سيما في مجال النقل البحري للبضائع، وقد أسندت مهمة إعداد ومتابعة وتسيير وصيانة وأمن هذا النظام إلى السلطة المينائية المختصة، ويهدف هذا النظام إلى تسهيل وتبسيط وتسريع الإجراءات الإدارية واللوجستية لفائدة مختلف المتدخلين في سلسلة التوريد مما يعزز من القدرة التنافسية للموانئ الجزائرية على المستويين الإقليمي والدولي، وعلى إثر هذا تم تأسيس الجمعية الدولية لأنظمة مجتمع الموانئ (IPCSA) وهي منظمة دولية غير حكومية تتمتع بصفة استشارية لدى كل من المجلس الاقتصادي والاجتماع للأمم المتحدة (UNECOSOC) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) والتي تعمل على تبادل المعلومات بين الموانئ وتسهيل حركة البضائع عبر الحدود من خلال شبكة تضم أكثر من 250 ميناء بحري

حول العالم¹، وعليه نخصص هذا الفرع لدراسة مفهوم نظام المجتمع المينائي (أولاً) ودور المجتمع المينائي (ثانياً).

أولاً: مفهوم نظام المجتمع المينائي

ونتناول فيه تعريف نظام المجتمع المينائي وإجراءاته وأهدافه.

1- تعريف نظام المجتمع المينائي

يعد نظام المجتمع المينائي منصة إلكترونية متطورة ظهرت في نهاية القرن العشرين واعتمدتها عدة موانئ في الدول المتقدمة، بهدف تحسين إدارة الموانئ وتطوير العمليات اللوجستية بها، بما يعزز من كفاءتها ويرفع من قدرتها التنافسية في مجال النقل البحري، حيث يمثل هذا النظام (PCS) أحد الحلول التكنولوجية الأساسية التي تساهم في تطوير الموانئ والخدمات اللوجستية على الصعيد الدولي².

وقد عرفت جمعية أنظمة مجتمع الموانئ الأوروبية نظام المجتمع المينائي (PCS) بأنه: "منصة إلكترونية محايدة ومفتوحة، تتيح تبادلًا ذكيًا وآمنًا للمعلومات بين مختلف الفاعلين في القطاعين العام والخاص بهدف تحسين الكفاءة وتعزيز التنافسية داخل مجتمع الموانئ البحرية".

كما أشار المشرع الجزائري إلى تعريفه في المرسوم التنفيذي رقم 147/21 على أنه: "يعد نظام المجتمع المينائي الجزائري خدمة تتيح للأطراف المعنية³ بالتبادلات التجارية والنقل البحري، بإيداع معلومات وبيانات ورسائل ووثائق موحدة على مستوى نقطة دخول وحيدة بهدف تلبية كل المتطلبات اللازمة لاستيراد البضائع وتصديرها وعبرها باستثناء الإجراءات الجمركية".

¹ - عبد المالك أبركان وحياء حوباد، "دور المجتمع المينائي الجزائري في تطوير قطاع النقل البحري للبضائع"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 13، ع 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أق أخموك، تامنغست، الجزائر، 2024، ص 137.

² - مرجع نفسه، ص 137.

³ - المقصود بـ "الأطراف المعنية" هم أصحاب المصلحة في نظام المجتمع المينائي والذي حددهم المشرع الجزائري في نص المادة 06 في فقرتها الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 147/21 وهم: المؤسسات والإدارات والهيئات العمومية والمتعاملين الاقتصاديين الآخرين المعنيين في السلسلة اللوجستية.

واستنادًا إلى هذا الإطار القانوني تم إحصاء جميع الأنشطة الاقتصادية والتجارية الخاضعة لتراخيص مسبقة من قبل الجهات الإدارية المختصة وفقا إلى أربعة معايير رئيسية، وتتمثل في:

- طريقة إيداع وتسليم الوثائق (سواء عبر الشباك التقليدي أو من خلال المنصة الرقمية).

- عدد الوثائق المكونة للملف المطلوب للمعالجة.

- آجال دراسة ومعالجة وتسليم الوثائق.

- نوعية التسيير (مركزي أو غير المركزي) للطلبات.

كما تم توسيع هذا التقييم ليشمل المؤسسات العمومية الأخرى التي تتمتع بصلاحيات السلطة العامة، وذلك في إطار السعي نحو تبسيط الإجراءات وتحقيق الفعالية في النشاط الإداري والتجاري المرتبط بالموانئ البحرية.

2: إجراءات نظام المجتمع المينائي

أصبحت العمليات المنجزة على مستوى الموانئ البحرية الجزائرية تتم عبر نظام المجتمع المينائي وفقا لإجراءات رقمية دقيقة، تهدف إلى تسريع وتبسيط سلسلة الخدمات المينائية وتتمثل أبرز هذه الإجراءات في¹:

- طلب الحجز على الرصيف: يقوم وكيل السفينة (وهو شخص طبيعي أو معنوي) يكلف من قبل المجهز أو الربان مقابل أجر بإيداع طلب الحجز على الرصيف عبر المنصة الالكترونية والقيام بمختلف العمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة بعمليات الرسو في

¹ - عبد المالك أبركان وحياة حوباد، "دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع (نظام المجتمع المينائي الجزائري نموذجا)", المجلة الدولية للبحوث القانونية السياسية، المجلد 08، ع 01، مخبر السياسات العامة وتحسين الخدمة العامة، جامعة الوادي، الجزائر، ماي 2024، ص ص 283-284.

الميناء، بالإضافة إلى إبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة وتسليم واستلام البضاعة باسم الربان، والتكفل بالعمليات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية¹.

- ارسال وثائق FAL: (الاستمارات الموحدة لتسهيل حركة الملاحة البحرية)، حيث يرسل وكيل السفينة الوثائق FAL (07 وثائق) عبر المنصة، وهي وثائق دولية تهدف إلى تبسيط الإجراءات الجمركية والرقابية الخاصة بحركة السفن، بعد ذلك تقوم المنصة بتوزيع هذه الوثائق رقميًا إلى الجهات المختصة حسب طبيعة الوثيقة، وتشمل مصالح المراقبة التابعة لمديرية التجارة، الجمارك، شرطة الحدود، وكلاء العبور، حراس السواحل، مقال المناولة، مديرية المصالح الفلاحية.

- إحالة طلب الحجز على الرصيف إلى القبطانية: ترسل المنصة طلب الحجز إلى إدارة القبطانية التي بدورها تعرض الطلب على لجنة الأرصفة التي يرأسها مدير القبطانية أو من ينوبه قانونًا، والتي تتولى دراسة الطلب وتحديد موقع رسو السفينة، ليبلغ وكيل السفينة بقرار اللجنة ومكان الرسو.

- إيداع وثيقة الشحن: يرسل وكيل السفينة وثيقة الشحن إلى المنصة والتي تتضمن قائمة تفصيلية بالبضائع والطرود المشحونة، مبينة أرقامها ومواصفاتها.

- توزيع وثيقة الشحن على الجهات المعنية: فبعد استلام وثيقة الشحن تتولى المنصة إرسالها تلقائيًا إلى نفس الجهات المختصة المذكورة أعلاه، لتمكينها من مباشرة مهامها الإدارية والرقابية.

- إجراءات الاستقبال والمعاينة: عند رسو السفينة تباشر الجهات المختصة الإجراءات الاعتيادية من حيث تأمين السفينة والتفتيش الأمني والمعاينة الصحية إلى غير ذلك.

- يتولى مقال المناولة تبليغ المنصة عن انطلاق عملية المناولة، حيث يقع تحت تصرفه تجهيزات الميناء بما في ذلك: الأرضيات، وسائل الرفع، المخازن والمستودعات، كما يقوم بعملية تفريغ السفينة وترتيب الحاويات في الأماكن المخصصة لها.

¹ - المادة 609 من القانون البحري رقم 05/98.

- يقوم وكيل السفينة بإرسال سند التسليم إلى المنصة (وهو سند يستخدم كبديل عن سند الشحن التقليدي لتسليم البضائع)، ثم تقوم مصالح الجمارك عبر نظامها المعلوماتي الخاص بها (ALCES) والذي يكون موصولاً بشكل مباشر بنظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS) ببرمجة مواعيد فحص الحاويات إلكترونياً، وبعد الموافقة على التواريخ المبرمجة أو التحفظ عليها من أجل تغييرها، يتم القيام بفحص الحمولة أو البضاعة في الأماكن المخصصة لذلك، مع الإشارة أن هذه العمليات كانت تتجزأ سابقاً بشكل ورقي، مما كان يؤدي إلى تأخير كبير في الإجراءات، في حين أن اعتماد النظام الرقمي قد ساهم في تقليص المدة الزمنية وتبسيط العمليات الجمركية بشكل ملحوظ.

- بعد الانتهاء من عملية فحص الحمولة تقوم مصالح الجمارك بإرسال سند رفع البضاعة الخاص بها إلى المنصة الإلكترونية لنظام المجتمع المينائي، ثم يقوم مقاول المناولة بإرسال سند رفع البضاعة الخاص بها عبر ذات المنصة.

وبناء على اكتمال هذه الإجراءات تقوم المنصة بإرسال تأشيرة مصالح المراقبة التجارية والفلاحية إلى وكيل الحمولة قصد استكمال الإجراءات الإدارية اللازمة بما سمح بإخراج البضاعة من الميناء وفقاً للقوانين والتنظيمات المعمول بها.

3- أهداف نظام المجتمع المينائي

يعد نظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS) تمكن المسافرين والمتعاملين الاقتصاديين من مباشرة الإجراءات المرتبطة بالنقل البحري للبضائع بطريقة إلكترونية، كما يتيح تتبع مسار البضائع ابتداءً من ميناء الانطلاق إلى غاية ميناء الوصول، كما يهدف بصفة عامة إلى:

- التقليص من مدة الشحن والتفريغ وتقليل التعاملات الورقية من خلال رقمنة الوثائق وتوفير خدمة التتبع عن بعد.¹

¹ - وكالة الأنباء الجزائرية، موانئ: دعوة للإسراع في تعميم العمل بالنظام المعلوماتي الجديد لتسيير الأنشطة التجارية، تاريخ النشر 22 ماي سنة 2022، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.aps.dz/ar/economie/126578-2022>

05-29-18-45-09، تاريخ الاضطلاع: 03 ديسمبر 2024، على الساعة 14,30.

- الحد غرامات التأخير وتقادي الخسائر الناجمة عنها والمساهمة في الحد من استنزاف العملة الصعبة، كما أنه يضفي مرونة أكثر في تخصيص الأرصفة لاستقبال السفن، وتتم عملية ادخال البيانات الكترونيا عبر نقطة موحدة مع إمكانية المتابعة الآنية للوضع المادية والإدارية للبضائع بأي وسيلة كانت (هاتف ذكي، حاسوب، لوحة الكترونية...) ¹.

كما يشكل نظام المجتمع المينائي الجزائري بوابة رقمية للمؤسسات والإدارات العمومية والمتعاملين الاقتصاديين والمتدخلين الآخرين المعنيين في السلسلة اللوجستية وبهذه الصفة يسمح بضمان ²:

- التبادل الالكتروني للمعلومات والبيانات والرسائل والوثائق اللازمة لاستكمال إجراءات الاستيراد، التصدير والعبور.

- تسهيل وضبط المعاملات التجارية البحرية العابرة للحدود بما يتوافق مع الأعراف والالتزامات والمعايير الدولية المعمول بها في الجزائر.

- دعم مصالح الرقابة المختصة في تنفيذ عمليات الرقابة على البضائع بفعالية وسرعة.

- الإسراع وإدخال السيولة في تبادل المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق بين المؤسسات والإدارات والهيئات العمومية والأطراف الأخرى المعنية.

- تقييم أداء السلسلة اللوجستية المينائية: من خلال اعداد احصائيات دقيقة تتعلق بحركة التجارة البحرية عبر الحدود.

- المتابعة الإدارية والمادية للبضائع المحولة من الموانئ التجارية نحو المناطق خارج الموانئ، بالإضافة إلى ضمان حماية سرية وأمن المعلومات والبيانات المجمعة والمتبادلة.

باستقراء نص المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 147/21 يتضح أن المشرع الجزائري أسند إلى السلطة المينائية مسؤولية انشاء نظام المجتمع المينائي (APCS) ومتابعته وتسييره

¹ - عبد المالك أبركان وحياة حوباد، دور المجتمع المينائي الجزائري في تطوير قطاع النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 145.

² - المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 147/21، مصدر سابق.

وصيانتته وأمنه، وبهذه الصفة تلتزم بتسخير كافة الوسائل البشرية والمادية الضرورية لضمان حسن سيره، وذلك عبر إحداث نظام عملياتي وتقني بكيفية يتضمن¹:

- بروتوكولات تبادل المعلومات بين مختلف مستعملي نظام المجتمع المينائي الجزائري ويضم جداول تبادل المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق المتفق عليها بين السلطة المينائية ومختلف الأطراف الأخرى المعنية.

- بنود تنظيمية تقنية تتعلق بكيفيات وإجراءات الولوج إلى النظام، السلامة المعلوماتية، التوقيع الإلكتروني وتحديد مسؤولية كل متدخل.

- تحديد المتطلبات العملية والتقنية اللازمة لتشغيل النظام وذلك بالتشاور مع الأطراف المعنية وبعد موافقة الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

- كما يعمل هذا النظام بكيفية تضمن توافقية نظام المجتمع المينائي الجزائري مع باقي الأنظمة المعلوماتية الأخرى (سواء العمومية والخاصة).

- يحدد شروط وكيفيات الربط البيني للأنظمة المعلوماتية للمؤسسات والإدارات والهيئات العمومية والمتعاملين الاقتصاديين والمتدخلين الآخرين المعنيين في السلسلة اللوجستية وبالأخص مع النظام المعلوماتي لإدارة الجمارك.

- يحدد الشروط التي يتعين من خلالها على السلطة المينائية إيواء أو العمل على إيواء نظام المجتمع المينائي الجزائري داخل التراب الوطني ضمن هياكل ملائمة تستجيب لمتطلبات السلامة والأمن المعلوماتي لحماية محتويات النظام والبيانات التي يحوزها.

- يحدد كيفية التبليغ المسبق بالمعلومات المتعلقة بالإجراءات التصريحية المينائية من طرف ربان السفينة أو إذا تعذر ذلك، مجهز السفينة أو الناقل أو وكيل السفينة قبل دخول الميناء المتوجه إليه.

¹ - المواد من 10 إلى 17 من المرسوم التنفيذي رقم 147/21، مصدر سابق.

- يتضمن كذلك الوسائل التي يتعين على السلطة المينائية توفيرها من أجل السير المنتظم لنظام المجتمع المينائي الجزائري بطريقة موثوقة وبدون انقطاع مع ضمان التحليل الدائم للمنظومة وصيانة تجهيزاتها وأدواتها التقنية.

- يحدد الإجراءات والآليات الواجب وضعها لضمان سلامة وسرية المعلومات والبيانات والوسائل والوثائق التي يتم جمعها وتبادلها بواسطة نظام المجتمع المينائي الجزائري والتتبع الدائم والفعال لعمليات الربط وتأمين المداخل عن طريق اثبات هوية المستعملين والتصديق عليهم وترخيصهم.

- تحديد شروط حفظ وتوثيق المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول بهما في هذا المجال.

- كما أشارت المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 147/21 إلى أنه: يمكن أن يعدل و/أو يتم النظام العملياتي والتقني لنظام المجتمع المينائي الجزائري حسب نفس الأشكال المنصوص عليها في المادة 09 من المرسوم التنفيذي ذاته.

ثانياً: دور نظام المجتمع المينائي

ويتمثل دوره الأساسي في حماية أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية وفي حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي.

1: حماية أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية

يلعب نظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS) دوراً أساسياً في حماية أمن وسلامة المنشآت المينائية من خلال تبسيط الإجراءات الإدارية وتوحيد الوثائق والمستندات، بما يزيد من فعالية الرقابة وتقليل الأخطاء المحتملة.

ومن أهم هذه الوثائق المستعملة في هذا الخصوص وثائق اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية (FAL) التي تمكن من مراقبة البضائع والسفن داخل المنشآت المينائية بشكل دقيق وواضح، لاسيما تلك المحملة بالمواد الخطرة أو ذات طبيعة خاصة تتطلب معالجة دقيقة ضمن سلسلة العمليات اللوجستية داخل الموانئ، بالإضافة إلى ذلك يساهم نظام (APCS) في تعزيز الأمن

السيبراني من خلال استعماله تقنيات نقل البيانات عبر شبكة الانترنت مؤمنة ضد الاختراقات مثل: القرصنة الالكترونية أو سوء استخدام المعطيات ذات الطابع الشخصي لطواقم السفن أو الركاب أو أي طرف آخر يتعامل مع المنصة¹.

وبهذا يبرز النظام الحاجة الملحة إلى وضع إطار قانوني صارم لحماية المعطيات الشخصية والمعلومات الحساسة التي يتم تداولها ضمن هذا النظام بما يتماشى مع المعايير الدولية الخاصة بأمن المعلومات وخصوصية البيانات، كما يضمن الثقة في بيئة العمل الرقمية داخل الموانئ البحرية.

1-1: ملحق اتفاقية (FAL) لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

تعد اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (FAL) التي تم اعتمادها لأول مرة بلندن في 9 أبريل سنة 1965، ودخلت حيز التنفيذ في 5 مارس سنة 1967 إحدى الأدوات القانونية الدولية الهامة التي تهدف إلى تبسيط وتوحيد الإجراءات الإدارية المتعلقة بالملاحة البحرية، وقد خضعت الاتفاقية لعدة تحديثات بهدف مواكبة التطورات المستمرة في قطاع النقل البحري والمساهمة في تسهيل حركيته بسلاسة وفعالية.

ترتكز الاتفاقية على توحيد النماذج والوثائق الرسمية المعتمدة في العمليات البحرية، بما يضمن تجنب التأخيرات غير الضرورية لحركة السفن في الموانئ، ويساهم في تحسين مستوى التنسيق بين الحكومات، كما تهدف إلى تحقيق أعلى درجات التوحيد في الإجراءات الشكلية والإدارية ذات الصلة بالرقابة على السفن والبضائع والركاب.

وتعمل الاتفاقية على تقليص عدد التصريحات الثبوتية والوثائق الضريبية التي يوز للسلطات العامة مطالبتها²، بما يعزز من كفاءة الأداء الإداري داخل الموانئ ويقلل من التعقيدات

¹ - عبد المالك أبركان وحياة حوباد، "دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع (نظام المجتمع المينائي الجزائري نموذجاً)"، مرجع سابق، ص 297.

² - الدومان البحر بالعربية، اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية 1965 FAL، توحيد الوثائق المطلوبة من أجل منع التأخير، تاريخ النشر: 14 فبراير سنة 2017، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.aldouman.com/articles/> اتفاقية تسهيل-الملاحة-الدولية/1965-fal-

تاريخ الاضطلاع: 03/12/2023، على الساعة 18.45.

البيروقراطية، مما يسهم في تسريع عمليات التبادل التجاري البحري ويسهل التعاون الدولي في هذا المجال.

يرجع الاعتماد على هذه الاتفاقية إلى الطابع الدولي لعمليات الشحن البحري، إذ أن العديد من الدول قد وضعت بشكل مستقل أنظمة وإجراءات خاصة بها تتعلق بالجمارك والهجرة والتفتيش وغيرها من المسائل ذات الصلة بالموانئ، غير أن الواقع العملي يظهر أن السفن التي تتردد على هذه الموانئ تكون مطالبة في غالب الأحيان بتقديم نفس المعلومات الأساسية ولكن بصيغ وإجراءات مختلفة من دولة إلى أخرى، مما يؤدي إلى تكرار المعاملات وتأخير العمليات اللوجستية.

ومن هذا المنطلق، جاء ملحق اتفاقية (FAL) لتوحيد وتنسيق النماذج والوثائق المطلوبة من السفن في الموانئ التابعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية (IMO) بهدف تبسيط الإجراءات الشكلية وتقادي الازدواجية وتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية.

يتضمن ملحق اتفاقية (FAL) من سبعة (07) نماذج أساسية يتعين على وكلاء السفن ملؤها وإرسالها إلى نظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS) قبل رسو السفينة، وتتكون هذه النماذج من التصاريح التالية¹:

- **التصريح العام:** يحتوي على بيانات موجزة وشاملة حول السفينة بما في ذلك: اسم السفينة، ميناء الانطلاق والوصول، توقيت المغادرة والوصول، آخر ميناء تم التوقف فيه، الميناء القادم للرسو، اسم قبطان السفينة ووكيلها، معلومات حول الركاب، معلومات حول البضاعة، التصريح الصحي، التصريح بعتاد الطاقم... الخ من المعلومات.

- **التصريح بالحمولة:** يتضمن تفاصيل الحمولة على غرار ميناء الشحن، ميناء التفريغ، وصف البضاعة (نوعها وعددها)، الوزن الإجمالي، الأبعاد.

¹ - عبد المالك أبركان وحياة حوياد، "دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع (نظام المجتمع المينائي الجزائري نموذجاً)"، مرجع سابق، ص ص 288-289.

- **التصريح بالمؤونة على متن السفينة:** يحتوي على معلومات تتعلق بالمؤونة الموجودة على متن السفينة مثل: مكان التخزين، عدد الأشخاص على متن السفينة، مدة الإقامة المتوقعة، والموانئ المعنية بالشحن والتفريغ.

- **التصريح بعتاد وبضائع طاقم السفينة:** يشمل بيانات حول الممتلكات الشخصية لطاقم السفينة مثل: أسماء وألقاب أفراد الطاقم، الرتبة والوظيفة، المواد غير المعفاة من الضرائب والرسوم الجمركية، توقيعات الأفراد.

- **القائمة الاسمية للطاقم:** تتضمن معلومات تعريفية بطاقم السفينة مثل: الاسم الكامل لأفراد الطاقم، الجنسية، تاريخ ومكان الازدياد، الرتبة، رقم الوثائق التعريفية (دفتر البحارة أو جواز السفر).

- **القائمة الاسمية للركاب:** تحتوي على بيانات تتعلق بركاب السفينة مثل: الاسم الكامل، الجنسية، تاريخ ومكان الازدياد، نوع ورقم بطاقة التعريف، ميناء المغادرة وميناء الوصول.

- **بيان البضائع الخطرة:** يتضمن بيانات دقيقة حول البضائع ذات الطبيعة الخطرة مثل: اسم السفينة، ميناء الشحن، ميناء التفريغ، الرقم المرجعي للحجز، نوع ورقم التعريف للحاوية، الرقم التسلسلي للعربة، نوع وكمية البضاعة، الرقم الدولي (ONU)، مجموعة التغليف، نوع الأخطار، الكتلة الاجمالية/الصافية، وضعية التخزين على متن السفينة.

وبمجرد إدخال هذه البيانات وارسالها إلى نظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS) يتم توزيعها تلقائيًا على الجهات المختصة في الميناء (السلطات الجمركية، شرطة الحدود، المصالح البيئية، المراقبة الفلاحية والتجارية وغيرها) وتكمن أهمية هذا الإجراء في تعزيز دقة وكفاءة الرقابة المينائية، لا سيما فيما يخص البضائع الخطرة، مما يسهم في ضمان حماية أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن وضمان الاستجابة المسبقة لأي طارئ محتمل.

2: حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي

يقصد بالمعطيات ذات الطابع الشخصي كل معلومة مهما كان طبيعتها أو دعامة حفظها، تتعلق بشخص طبيعي معرف أو قابل للتعرف عليه، يشار إليه بـ "الشخص المعني" بصفة

مباشرة أو غير مباشرة لا سيما من خلال رقم التعريف أو عنصر أو عدة عناصر خاصة بهويته البدنية أو الفيزيولوجية أو الجنينية أو البيومترية أو النفسية أو الاقتصادية أو الثقافية أو الاجتماعية"¹.

وتجدر الإشارة إلى القول أن هذا التعريف يحتوي على خاصيتين رئيسيتين وهما: أن المعطيات محل الحماية تخص الشخص الطبيعي دون الشخص المعنوي، ذلك على اعتبار أن حماية المعطيات الشخصية يتم في إطار احترام الكرامة الإنسانية والحياة الخاصة والحريات العامة وألا تمس بحقوق الأشخاص وشرفهم وسمعتهم، كما أن المعطيات ذات الطابع الشخصي تمكن من التعريف أو التعرف على "الشخص المعني" والذي يقصد به: " كل شخص طبيعي تكون البيانات المتعلقة به محل معالجة، وتتم معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي بطرق أو بوسائل آلية أو بدونها على معطيات ذات طابع شخصي مثل الجمع أو التسجيل أو التنظيم أو الحفظ أو الملائمة أو التغيير أو الاستخراج أو الاطلاع أو الاستعمال أو الايصال عن طريق الإرسال أو النشر أو أي شكل آخر من أشكال الاتاحة أو التقريب أو الربط البيني وكذا الإغلاق أو التشفير أو المسح أو الإتلاف"².

يلعب نظام المجتمع المينائي الجزائري APCS دورا كبيرا في ضمان حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي من خلال مجموعة من التدابير التنظيمية التي تهدف إلى ضمان أمن وسرية البيانات، من أبرزها:

- تخصيص مركزين لتخزين قواعد البيانات التي تحتوي على المعطيات ذات الطبع الشخصي وكافة المعلومات المرتبطة بالمنصة (يوجد مركز على مستوى الجزائر العاصمة في مؤسسة ميناء الجزائر).

- ضرورة الحصول على ترخيص مسبق من السلطات المعنية من أجل الولوج إلى المعطيات ذات الطابع الشخصي المرتبطة بالمنصة.

¹ - المادة 03 من قانون رقم 07/18، مؤرخ في 25 رمضان عام 1439، الموافق لـ 10 يونيو سنة 2018، متعلق بحماية الأشخاص الطبيعيين في مجال معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي، ج.ر.ع 34، الصادرة بتاريخ 10 يونيو سنة 2018.

² - المادة 03 من مصدر نفسه.

- تقتصر عملية الوصول إلى كل المعلومات على شخص واحد فقط.

- تكليف السلطة المينائية بحماية وتسيير المنصة وذلك من خلال السهر على ضمان حماية كل ما يتعلق بالمنصة ومتابعتها وتسييرها وصيانتها¹.

كما أقر المشرع الجزائري مجموعة من التدابير القانونية لضمان حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي المرتبطة بالمنصة، والتي يمكن تصنيفها إلى:

- الإجراءات الإدارية

تكلف السلطة الوطنية² بالسهر على مطابقة معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي لأحكام القانون، وضمان عدم انطواء استعمال تكنولوجيات الاعلام والاتصال على أي أخطار تجاه حقوق الأشخاص والحريات العامة والحياة الخاصة، فتتمتع في هذا الصدد بصلاحيات اتخاذ إجراءات إدارية في مواجهة المسؤول عن المعالجة في حالة خرقه لأحكام القانون وتتمثل في سلطة توجيه الإنذار، الاعذار والسحب المؤقت لمدة لا تتجاوز سنة أو السحب النهائي لوصل التصريح أو الترخيص، الغرامة، وتكون قرارات السلطة الوطنية قابل للطعن أمام مجلس الدولة³.

كما يمكنها اصدار عقوبات إدارية تتمثل في توقيع غرامات مالية قدرها 500.000 دج ضد كل مسؤول عن المعالجة في الحالات الآتية:

- في حالة رفضه دون سبب مشروع احترام حق الشخص المعني بالمعالجة في الاعلام، أو الولوج أو التصحيح أو الاعتراض.

¹ - المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 147/21، مصدر سابق.

² - أشارت المادة 22 من القانون رقم 07/18 إلى أنه: " تنشأ لدى رئيس الجمهورية، سلطة إدارية مستقلة لحماية المعطيات ذات الطابع الشخصي يشار إليها أدناه " السلطة الوطنية"، يحدد مقرها بالجزائر العاصمة وتتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي والإداري".

³ - المادة 46 من مصدر نفسه.

- المسؤول عن المعالجة غير المقيم في الجزائر الذي يقوم بمعالجة معطيات ذات طابع شخصي توجد في الجزائر دون أن يقوم بتبليغ السلطة الوطنية بهوية ممثله المقيم في الجزائر الذي يحل محله في جميع الحقوق والالتزامات الناشئة عن هذا القانون.

- المسؤول عن المعالجة الذي يغير المعلومات التي تضمنها التصريحات المقدمة إلى السلطة الوطنية دون إخطارها بالتغيرات التي طرأت.

كما أضافت المادة 48 من القانون رقم 07/18 أنه يمكن للسلطة الوطنية دون الإخلال بالإجراءات الجزائية سحب وصل التصريح أو الترخيص دون تحديد أجل إذا تبين بعد إجراء المعالجة موضوع التصريح أو الترخيص أنها تمس بالأمن الوطني أو أنها منافية للأخلاق أو الآداب العامة.

- الحماية الجزائية

تضمن القانون رقم 07/18 المتعلق بحماية الأشخاص الطبيعيين في مجال معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي مجموعة من الأفعال التي تشكل إعتداء على المعطيات ذات الطابع الشخصي أثناء مراحل معالجتها وهي كالاتي:

- التجريم المتعلق بالجمع غير المشروع لمعطيات ذات الطابع الشخصي: تقع هذه الجريمة بالمخالفة لأحكام المادة 12 من القانون رقم 07/18 والتي أوجبت أن تخضع أي عملية معالجة للمعطيات ذات الطابع الشخصي لإجرائي التصريح أو الترخيص من طرف السلطة الوطنية مالم يوجد نص قانوني آخر يستثني معالجة عملية معينة، حيث أشارت م 56 من القانون رقم 07/18 على أنه: "يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس سنوات (5) وبغرامة من 200.000 دج إلى 500.000 دج كل من ينجز أو يأمر بإنجاز معالجة معطيات ذات طابع شخصي دون احترام الشروط المنصوص عليها في المادة 12 من هذا القانون"، وقد نظمت المواد من 13 إلى 16 الأحكام المتعلقة بتقديم التصريح، وفي المقابل نظمت المواد من 17 إلى 21 الأحكام الخاصة بالترخيص.

- التجريم المتعلق بعدم الالتزام بسرية وسلامة المعالجة الآلية للمعطيات الشخصية: ويعاقب عليها المشرع في نص المادة 65 من القانون رقم 07/18 والتي جاء فيها: " دون الإخلال

بالعقوبات الأشد المنصوص عليها في التشريع الساري المفعول، يعاقب بغرامة من 200.000 دج إلى 500.000 دج المسؤول عن المعالجة الذي يخرق الالتزامات المنصوص عليها في المادتين 38 و39 من هذا القانون"، وبالرجوع إلى نص المادتين يتضح أنهما تحددان كيفية ضمان سرية المعالجة وسلامتها بما يكفل حمايتها من أي شكل من أشكال الاتلاف أو الإفشاء الذي قد يضر بالأشخاص المعنيين بالمعالجة، ويعد هذا نص موجها بشكل خاص لحماية حرمة الحياة الخاصة لا سيما فيما يتعلق بالمعطيات الشخصية.

- تجريم الأفعال الماسة بصلاحيات السلطة الوطنية لحماية المعطيات ذات الطابع الشخصي: لا يمكن تنفيذ أحكام القانون رقم 07/18 بصرامة وبشكل صحيح وفي إطار احترام المبادئ المنصوص عليها في المادة 02 منه إلا من خلال تعزيز التنسيق والتعاون بين مختلف الأطراف المتدخلة في مجال المعالجة للمعطيات الشخصية، وفي هذا الإطار أنشأ المشرع الجزائري السلطة الوطنية لحماية تلك المعطيات بهدف ضبط هذا القطاع الحساس، وذلك من خلال منحها صلاحيات واسعة لتنظيم عمل المتعاملين في هذا المجال وإلزامهم بالتعاون معها لدعم دورها الرقابي، حيث قد يصل أحيانا خرق الالتزام إلى درجة التجريم، وهو ما تم الإشارة إليه في نص المادة 61 التي تجرم سلوك عدم اعلام السلطة بكل الخروقات المتعلقة بالمعطيات الشخصية¹، حيث يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 60.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل من عرقل عمل السلطة الوطنية في الحالات الآتية:

- الاعتراض على قيام السلطة بعملية التحقيق الميداني.
- رفض تقديم المعلومات أو الوثائق الضرورية لأعضاء السلطة أو أعوانها المكلفين من طرفها أو إخفاؤها أو إزالتها الوثائق، مما يعيق تنفيذ المهام الرقابية المكلفة بها السلطة.

¹ - عز الدين طباش، "الحماية الجزائرية للمعطيات الشخصية في التشريع الجزائري - دراسة في ظل قانون 07/18 المتعلق بحماية الأشخاص الطبيعيين في مجال معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، ع 02، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، 2018، ص 48.

- ارسال معلومات غير مطابقة لمحتوى التسجيلات وقت تقديم الطلب أو عدم تقديمها بشكل مباشر وواضح.

بالإضافة إلى جريمة الامتناع عن اعلام السلطة الوطنية عن الانتهاكات المتعلقة بالمعطيات الشخصية في مجال الاتصال الالكترونية، حيث يعاقب عليها المشرع بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث سنوات (3) وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، مقدم الخدمات الذي لا يقوم بإعلام السلطة الوطنية والشخص المعني عن كل انتهاك للمعطيات الشخصية، خلافا لأحكام المادة 43 من هذا القانون".

أهم ما يميز هذه الجريمة أنها لا ترتكب إلا في إطار المعالجة الآلية للمعطيات الشخصية، وتحديدًا من قبل فئة معينة وهم مقدمو الخدمات الالكترونية في مجال الاتصالات الالكترونية، ما يجعلها جريمة مهنية ترتبط بمجال تقني دقيق.

الباب الثاني:

النظام القانوني لحماية النظام

العام المينائي

الباب الثاني

النظام القانوني لحماية النظام العام المينائي

تستهدف فكرة النظام العام بمعناها الضيق حماية أوضاع المجتمع العادية من أوجه الاختلال بالأمن بمعناه المادي أو بالصحة العامة أو بالسكينة العامة، بحيث يكون للدولة سلطة التدخل باتخاذ التدابير والوسائل الضبطية اللازمة لإعادة الهدوء والاستقرار إلى سالف عهده¹، أما النظام العام المينائي فيقصد به مجموع القواعد والإجراءات التنظيمية والأمنية والبيئية التي تهدف إلى ضمان السير المنتظم والأمن للمرفق المينائي وحماية السفن والأشخاص والممتلكات داخله، ويتعلق الأمر بمنظومة متكاملة من التدابير التي تعد جزءا من النظام العام الاقتصادي والأمني للدولة بحكم ارتباط الموانئ بالنشاط التجاري الدولي وبسلامة الحدود البحرية.

يتجسد النظام العام المينائي من خلال فرض مجموعة من التدابير لحماية أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن وذلك عن طريق منع دخول الأشخاص والمركبات غير المرخص لها إلى الحرم المينائي وإلزام السفن بقواعد السلامة البحرية عند الرسو لتجنب الحوادث البحرية أو الاصطدامات، ومراقبة المواد الخطرة والقابلة للاشتعال داخل الميناء واتخاذ تدابير عزلها أو تخزينها وفقا للمعايير الدولية لتفادي المخاطر على الصحة والأرواح، كما يمتد هذا النظام ليشمل كذلك القواعد الأساسية التي تنظم النشاط المينائي من خلال إلزامية احترام التعريفات المينائية والجمركية المعتمدة قانونا منعا للممارسات الاحتكارية أو التمييزية في التعامل مع المتعاملين الاقتصاديين، تطبيق قواعد المنافسة ومنع الاحتكار في الخدمات المينائية فضلا عن الخضوع لمرفق العام في إدارة الموانئ.

يحتل موضوع الأمن والسلامة البحرية الصدارة لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO)، والتي أنشأت بهدف تعزيز أمن وسلامة الملاحة البحرية تحت شعار "بحار نظيفة وآمنة"، وقد أولت التشريعات الدولية أهمية كبيرة لهذا المجال من خلال إبرام عدة اتفاقيات دولية والتي تعالج مختلف

¹ - نواراة تريعة، "تطور عناصر النظام العام"، مجلة الحقوق والحريات، المجلد 1، ع 2، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر،

جوانب السلامة البحرية ومن أبرزها اتفاقية سلامة الأرواح في البحار " SOLAS " ¹ والتي ركزت على جانب السلامة البحرية فقط.

غير أنه ونظرا لتطور التهديدات وظهور مخاطر جديدة باتت تهدد الملاحة البحرية الدولية كالقرصنة البحرية، التهريب البحري بمختلف أشكاله، البث الإداري غير المصرح به والجريمة المنظمة العابرة للحدود، مما دفع إلى توسيع المفهوم القانوني لمبدأ السلامة البحرية ليشمل أيضا الجانب الأمني. وقد مثلت أحداث 11 سبتمبر 2001 الأمريكية نقطة تحول حاسمة في هذا السياق، حيث كانت الدافع الرئيسي وراء إصدار المنظمة البحرية الدولية لمدونة أمن المنشآت المينائية والسفن " CODE ISPS " ² المعدلة و المتممة لاتفاقية " SOLAS "، وقد حظيت هذه التدابير الجديدة بإجماع الدول الأعضاء في الدورة الثانية والعشرين للمنظمة البحرية الدولية (IMO) والتي أسفرت عن اتخاذ تدابير عاجلة لحماية أمن الملاحة البحرية، وبناء على ذلك عقدت لجنة السلامة البحرية دورتها الاستثنائية الأولى في 02 نوفمبر سنة 2001 من أجل الإسراع في اعداد تدابير أمنية ملائمة وتحضيرها لعرضها في المؤتمر الدبلوماسي، والذي انعقد فعليا في لندن في 01 ديسمبر سنة 2002 حيث تم اعتماد أحكام جديدة ضمن اتفاقية " SOLAS " لسنة 1974، تؤسس لمرحلة جديدة في تعزيز الأمن البحري على المستوى الدولي. وعليه نخصص هذا الباب لدراسة الحماية القانونية لأمن وسلامة المنشآت المينائية (الفصل الأول) والحماية القانونية لأمن وسلامة السفن (الفصل الثاني).

¹ - مرسوم رئاسي رقم 449/2000، مؤرخ في 27 رمضان عام 1421، الموافق لـ 23 ديسمبر سنة 2000، متضمن التصديق على البروتوكول المعدّ بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في أول نوفمبر سنة 1974، ج.ر.ع 03، الصادرة بتاريخ 10 يناير سنة 2001.

² - ISPS : INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE, (Code

International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires).

الفصل الأول

الحماية القانونية لأمن وسلامة المنشآت المينائية

في ظل التحولات المتسارعة التي يشهدها قطاع النقل البحري أصبحت الحاجة إلى نقل دولي متطور يعتمد على سفن ذات تكنولوجيا عالية وحديثة وموانئ عملاقة ومحورية ذات سمعة دولية جيدة وميزة تنافسية عالية خاصة من حيث جودة الخدمات المقدمة، هدفا استراتيجيا تسعى إليه مختلف الدول، ويتطلب تحقيق هذا الهدف إيلاء أهمية خاصة لكل من السفينة والميناء، لاسيما من حيث الصيانة المستمرة ومواكبة كل التطورات التقنية التي تضمن المردودية الجيدة وتحقق الأهداف التجارية المرجوة، ويستوجب ذلك الالتزام بتنفيذ كل الإجراءات والتدابير الكفيلة بضمان أمن وسلامة العمليات المينائية، بالإضافة إلى تجسيد التوصيات الصادرة من طرف المنظمات الدولية والمصادقة على كل الاتفاقيات الخاصة بالملاحة البحرية¹.

إن الموقع الحساس للميناء البحري يتطلب إحاطته بأجهزة أمنية متعددة ومتطورة تضمن أمنه وسلامته والحفاظ على مكانته الاقتصادية، وعليه فالسلامة والأمن البحريين يعتبران من المسائل التي أولّتها التشريعات الدولية والوطنية اهتماما بالغا وذلك من خلال إبرام عدة اتفاقيات دولية، وقد تعزز هذا التوجه بشكل خاص بعد أحداث 11 من سبتمبر 2001 بنيويورك التي كانت الدافع الرئيسي وراء إصدار المنظمة البحرية الدولية لمدونة أمن المنشآت المينائية والسفن (CODE ISPS) المعدلة والمتممة لاتفاقية SOLAS والذي دخلت حيز النفاذ في 1 يوليو 2004.

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2014/ 2015،

وبالنظر إلى تصاعد التهديدات التي تستهدف أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن بات من الضروري الالتزام الصارم بالتدابير والإجراءات التي أقرتها هذه الاتفاقيات وكذا القوانين الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.

وعليه نخصص هذا الفصل لدراسة القواعد القانونية الخاصة بحماية أمن المنشآت المينائية (المبحث الأول) والتدابير القانونية لسلامة المنشآت المينائية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

القواعد القانونية المتخذة لحماية أمن المنشآت المينائية

يتسم النظام القانوني للموانئ البحرية بطابعه المزدوج، إذ يعتبر مركزا تجاريا يحتض مختلف الأنشطة التجارية والاقتصادية المرتبطة بالمجال المينائي والتي غالبا ما تفتح للخواص وتخضع لمبادئ المنافسة الحرة من جهة، ومن جهة أخرى يصنف الميناء البحري كمرفق عمومي استراتيجي تمارس فيه الدولة ممثلة في السلطات المينائية¹ مظاهر نشاطها السيادي والمتمثل في "الضبط الإداري" والذي يعبر عنه بـ "الشرطة المينائية" بغية تجسيد وحماية النظام العام بمدلولاته الثلاث (الأمن العام والسكينة العامة والصحة العامة)، على مستوى الموانئ من شتى التهديدات سواء تعلقت بالجوانب الأمنية المرتبطة بمكافحة الأعمال الاجرامية البحرية أو بجوانب السلامة البحرية المتعلقة بالحوادث الاعتيادية للملاحة البحرية.

يعد ضمان الأمن داخل الموانئ البحرية من أبرز الخدمات الأساسية التي يجب توفيرها للعملاء، وهذا على أساس حجم ونوعية المخاطر المرتبطة بالنشاطات المقدمة على مستوى الموانئ، لذلك يتعين على إدارة الميناء اتخاذ التدابير الكفيلة لضمان سلامة الأشخاص وحماية السلع والبضائع والسفن المتواجدة على إقليمها، ويتحقق ذلك من خلال ابراز الإجراءات الأمنية

¹ - حسب نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 190/18 يقصد السلطة المينائية: " كل مؤسسة تتكفل بمهام المرفق العام كتطوير وصيانة وتسيير واستغلال وحماية الأملاك العمومية المينائية التي تعهد لها والمحافظة عليها، كما تتولى نشاطات التنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين وكذا الترقية التجارية المكلفة بها".

المطبقة داخل المنشآت المينائية (المطلب الأول) ثم تحديد الهيئات الأمنية المكلفة بأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإجراءات الأمنية المطبقة داخل المنشآت المينائية

تلعب الموانئ البحرية دورا هاما في صناعة النقل البحري على أساس أنها محطات لتسهيل التجارة الخارجية باعتبارها نقاط العبور الأساسية للأشخاص والبضائع من وإلى الدول على جانب اسهامها في الدخل الوطني وتوفير العملة الصعبة، وعلى هذا الأساس يعد الميناء من القطاعات الحيوية والاستراتيجية وهي المنافذ الرئيسية لدخول الدولة، وأيضا مناطق الرقابة والتصدي لحماية أمن الدولة، وعلى هذا الأساس بات من الضروري اعتماد إجراءات أمنية صارمة داخل المنشآت المينائية تهدف إلى حماية البنية التحتية وتأمين سلامة الأشخاص والممتلكات وكذا الحد من المخاطر المرتبطة بالأعمال الاجرامية أو التهديدات الإرهابية المحتملة.

وعلى هذا الأساس، حدد المشرع الجزائري كيفية استغلال الموانئ البحرية وضمان أمنها من خلال نص المادة 911 من ق.ب.ج، حيث أقر بضرورة وضع نظام عام ينظم استغلال المنشآت المينائية ويكفل أمنها، وقد تم تفعيل هذا النص القانوني من خلال المرسوم التنفيذي رقم 01/02 خاصة في نص المادة الثانية منه، والتي تهدف الى تحديد القواعد العامة لاستغلال الموانئ التجارية والصيد البحري والنزهة و المطبعة سواء في الحدود البرية أو البحرية ضمن الأملاك العمومية المينائية التابعة لكل ميناء، كما ينص المرسوم على ضرورة اعداد نظام خاص لاستغلال وأمن كل ميناء بموجب قرار صادر عن وزير النقل بناء على اقتراح من السلطة المينائية المعنية، وعليه سنتناول قواعد المحافظة على الموانئ وملحقاتها (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى المتطلبات الأمنية وفقا لقانون أمن وسلامة المنشآت المينائية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

قواعد المحافظة على الموانئ وملحقاتها

نظم المشرع الجزائري من خلال أحكام الباب الرابع من الكتاب الثالث من ق.ب.ج القواعد المتعلقة باستغلال الموانئ وضمان أمنها، كما تم تدعيم هذه الأحكام ببعض المراسيم التنفيذية التي تحدد صلاحيات السلطة المينائية، وتفصل الإجراءات المرتبطة بأمن الموانئ، إضافة إلى القواعد التقنية والتنظيمية المطبقة في هذا الخصوص.

أولاً: المحافظة على الأملاك العمومية المينائية

أكد المشرع الجزائري صراحة في نص المادة 54 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 على ضرورة ضمان سلامة المباني والمنشآت التابعة للأملاك العمومية المينائية وملحقاتها والمحافظة عليها، حيث يمنع على وجه الخصوص شحن وتفريغ البضائع التي من شأنها إتلاف المنشآت المينائية وبشكل خاص رؤوس الأرصفة، وخطوط السكك الحديدية وغطاء السطوح الترابية وكذلك المنشآت الجوفية وذلك في حال عدم اتخاذ تدابير الحماية المسبقة لهذه المباني، وعلى هذا الأساس دعت المنظمة البحرية الدولية جميع الموانئ العالمية إلى تعزيز تدابيرها الأمنية لاسيما خلال عملية الشحن وتلقي الحمولة وذلك بهدف ضمان حماية أمن المنشآت المينائية من أي تهديد محتمل، وقد شملت هذه التدابير إجراءات أمنية صارمة لضبط الدخول إلى الميناء وذلك من خلال إخضاع دخول الأشخاص والعربات داخل الميناء لترخيص كتابي مسبق صالح يتم تسليمه إلى المصالح المختصة طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول به في هذا المجال¹.

وفي سبيل تحقيق ذلك لابد من توفير مجموعة من الوسائل والتجهيزات التقنية لضمان فعالية هذه العملية وتتمثل في أجهزة الكشف بالأشعة لمراقبة الحاويات والمسافرين وأمتعتهم، شاحنات مجهزة بأنظمة كشف بالأشعة لمراقبة السيارات والشاحنات الداخلة إلى الموانئ، أنظمة مراقبة

¹ - المادة 116 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

الالكترونية تغطي كافة أرجاء الميناء، بالإضافة إلى أجهزة كشف عن المعادن لتفتيش المسافرين.¹

كما يمكن للسلطة المينائية في إطار مراقبة حركة السفن اتخاذ مجموعة من الإجراءات تتمثل في إخضاع السفن القادمة أو الراسية في المياه المينائية لتقديم بيانات ومعلومات مسبقة للحصول على تصريح بالدخول أو الحركة، وفرض أساليب وإجراءات تنظيمية يتوجب على السفن بتطبيقها واتباعها خلال تواجدها في المياه الإقليمية للميناء، كما يشترط أن تكون هذه الإجراءات مطابقة ومتناسقة للمعايير والقواعد الدولية المنظمة لحركة السفن والمنصوص عليها في الاتفاقيات البحرية الدولية.

- مرور أو توقف السيارات والآلات والتجهيزات الأخرى على رؤوس الأرصفة أو فوق قنوات الرافعات أو السكك الحديدية، أو على أي منشآت غير المخصصة لهذا الغرض، بالإضافة إلى إغلاق أو عرقلة طرق المرور والسكك الحديدية ومجاري الصرف وكذلك مداخل المنشآت المينائية، ووضع علامات أو لوحات إرشادية على الجدران والأسوار وبصفة عامة على مجموع المنشآت التابعة للأمالك العمومية المينائية دون الحصول على ترخيص مسبق من السلطة المينائية ووفقا للشروط والمعايير المحددة من طرفها، كما يمنع رمي أو إلقاء الأتربة والقاذورات والنفايات والفضلات الناتجة عن الأنشطة التجارية والصناعية أو أي مواد أخرى داخل الموانئ وملحقاتها.

كما أوجبت المادة 55 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 على كل شخص أو متعامل قام بإنجاز على الأرصفة والسطوح الترابية وملحقات أخرى للميناء والعمليات التي ألحقت أضرار بالمباني والمنشآت ضرورة إشعار المصالح المختصة التابعة للسلطة المينائية بشكل فوري أو التكفل بإعادة إصلاح الأضرار الناجمة تحت طائلة التعرض للعقوبات والمتابعات المنصوص عليها في التشريع المعمول به.

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 336.

ثانياً: المحافظة على مساحات الماء وأعماق الأحواض

استناداً لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 01/02 يحظر على أي شخص الاضرار بسلامة الموانئ سواء من حيث نظافة مساحات الماء وأعماق الأحواض، وكذا منشآتها ويمنع بصفة خاصة طرح مياه تحتوي على المحروقات ومواد كيميائية ومواد خطرة ونفايات سامة ومواد مضرّة بالصحة وبصفة عامة كل مادة مضرّة بالبيئة البحرية، إلقاء الردوم أو القاذورات أو أي مواد أخرى من السفن، سواء في مياه الميناء أو ملحقاته، شحن وتفريغ أو نقل مواد قابلة للتفتت دون اتخاذ التدابير ملائمة كإقامة أحواض ملائمة إلا بإعفاء من السلطة المينائية، وفي حال حدوث أي إلقاء أو تسرب لمواد أو نفايات مهما كان مصدرها إشعار المصالح المختصة التابعة للسلطة المينائية، كما يلزم المتسبب في ذلك بتحمل مسؤولية تنظيف الأمكنة وترميمها على نفقته الخاصة، وإذا تعذر عليه القيام بذلك تباشر السلطة المينائية الأشغال تلقائياً، وتحمل المخالف كافة التكاليف، دون الإخلال بالعقوبات القانونية المتخذة ضده¹.

كما شددت المادتين 59 و 60 من نفس المرسوم على ضرورة اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة أثناء عمليات التنظيف لتفادي أي تسربات في مساحات الماء، بالإضافة إلى إلزام السفن بالرسو في الأماكن المخصصة لها والمعدة لهذا الغرض².

ثالثاً: صيانة الموانئ البحرية وتطويرها

تعتبر الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي والأساسي للتجارة الخارجية فهي البوابات الرئيسية بالنسبة للعالم الخارجي والحلقة الفعالة في سلسلة النقل متعدد الوسائط، كما تمثل دور هام وحيوي في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والمساهمة في دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، هذا ما يستدعي وجوب الاهتمام بها والتفكير بأفضل الطرق لحمايتها وصيانتها وتطويرها كي تقوم بالأعمال المنوطة بها على أحسن وجه.

¹ - المادة 57 من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المادة 58 من مصدر نفسه.

1: صيانة الموانئ

تعد عملية تخطيط الموانئ و صيانتها من المواضيع الحيوية ذات الأهمية البالغة للاقتصاد الوطني " إذ يكمن الهدف الرئيسي من هذا التخطيط في تعزيز قدرات الموانئ ورفع كفاءاتها التشغيلية، بما يتيح لها الاستجابة لمتطلبات حركة التجارة و الملاحة البحرية المتزايدة"¹، وهذا ما أدركته العديد من الدول مما دفعها إلى إعادة النظر في أوضاع موانئها والعمل على تطويرها وإزالة كل المعوقات والحوجز التي تواجهها وتعرق نموها وازدهارها، وبالتالي تؤثر سلبا على تجارتها الخارجية، وتعد أعمال الصيانة من المتطلبات الضرورية التي تمكن الموانئ من أداء دورها بفعالية، والارتقاء بمستوى خدماتها وتشمل هذه الأعمال عمليات التوسيع، التحديث، أو حتى الإنشاء عند الضرورة على أن تتم عمليات الصيانة بشكل دوري ومنظم بما يواكب التغيرات والتطورات العالمية في مجال النقل البحري².

أصبحت الموانئ الجزائرية اليوم تواجه تحديات كبيرة نتيجة الامتداد العمراني الحضري مما جعلها عاجزة عن الاستجابة لمتطلبات التوسع المتزايد في النشاط المينائي³، الأمر الذي انعكس سلبا على كفاءة الأداء والمردودية، لا سيما في ظل قدم التجهيزات والهياكل الأساسية التي لم تعد ملائمة لحجم عمليات الاستيراد والتصدير وحركة المسافرين المتزايدة، ونتيجة لذلك شهدت الخدمات المينائية تراجعا ملحوظا، ولمواجهة هذا الوضع منح المشرع الجزائري صلاحيات واسعة لصيانة وتطوير الأملاك العمومية المينائية حيث نصت المادة 910 من ق.ب.ج على أن الدولة تتكفل بأشغال صيانة وإنشاء و توسيع و تجديد منشآت البنية الأساسية والفوقية والتحتية في المادة 895 أعلاه وكذا التنظيف بالجرف، بالإضافة إلى مشاركة السلطة المينائية صلاحيات واسعة لصيانة وتطوير الأملاك العمومية المينائية.

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

² - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 77.

³ - Abdelkader Baddaoui, Evaluation des ports Algérien et Axes de leur développement à moyen et long terme, phare n° 66, 2004, p 09.

من خلال مضمون المادة المشار إليه أعلاه، يتضح جلياً أن المشرع الجزائري شدد على ضرورة صيانة الموانئ وتحديثها و توسيعها، إلى جانب أهمية الحفاظ على البيئة المحيطة بها وأسند هذه المهام الى السلطة المينائية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 199/99 ، وفي هذا الإطار نصت المادة 06 منه على أنه: " تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المخصصة لها وصيانتها وتسييرها واستغلالها فضلا عن حمايتها والمحافظة عليها، بالإضافة إلى القيام بالتنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية والتجارية للموانئ المكلفة بها".

كما أشارت الفقرة "أ" من نفس المادة إلى أن: " السلطة المينائية تكلف بالمشاركة مع السلطات المعنية في إعداد المخططات التوجيهية لتطوير الموانئ المكلفة بها ووضع برامج الصيانة وتنفيذ الأشغال الخاصة بالتهيئة وتطوير المنشآت القاعدية المينائية، كما تتولى بالتنسيق مع السلطات المعنية إعداد دراسات التصميم ودراسات قابلية الإنجاز لاختيار مواقع المشاريع والخصائص التقنية المتعلقة بموقع انجاز المنشآت المينائية، إلى جانب دراسات الأثر على البيئة، وتكلف أيضا تنفيذ مختلف أشغال التطوير والصيانة المتعلقة بالعصرنة وتجديد المنشآت والتجهيزات والمعدات، وكافة البنيات الفوقية داخل الميناء، بما فيها الطرق والسكك الحديدية وشبكات الكهرباء والماء وشبكات مكافحة الحرائق وشبكات تصريف المياه وذلك بهدف تكييف البنية التحتية مع متطلبات النقل البحري ومختلف النشاطات المينائية كالصيد البحري والنزهة وإصلاح السفن.

- كما تشارك في تنفيذ أشغال الجرف والصيانة وتأهيل وتجديد وتوسيع البنيات القاعدية، إضافة إلى إنشاء وتهيئة مناطق خارج محيط الموانئ للتقليل من حدة الاكتظاظ، وحسب بعض الخبراء تجد نفسها محاصرة من قبل التوسعات العمرانية الحضرية، وهذا ما يجعلها عاجزة عن القيام بالتوسعات اللازمة لنشاط الميناء، بالإضافة إلى قدم العتاد والهياكل التي

أصبحت لا تتناسب مع كثافة عمليات الاستيراد والتصدير وتنقل الأشخاص¹، هذا ما دفع المشرع الجزائري إلى منح السلطة المينائية صلاحيات واسعة لضمان صيانة الموانئ وتطويرها بالشكل الذي يسمح بمواكبة التحديات الراهنة".

تشمل أعمال الصيانة في الموانئ البحرية عمليات توسيع وتحديث متكاملة تهدف إلى رفع كفاءتها التشغيلية وزيادة قدرتها الاستيعابية ويتضمن ذلك الإبقاء على الموانئ القديمة وتوسيعها لتصبح أكثر قدرة استيعابية مما كانت عليه، إلى جانب توسيع ساحات التخزين وتمديد الأرصفة المخصصة لاستقبال الحاويات والبضائع المختلفة، كما تمتد هذه الأعمال إلى توسيع البنيات التحتية للموانئ كالممرات المائية لتمكين الميناء من استقبال أكبر عدد من السفن في وقت واحد، ويعد تحديث البنية التحتية جزءا مهما من هذه الصيانة، حيث يشمل استبدال شبكات المياه وتسديد أسوار أمنية وبناء بوابات جديدة، ومن بين عمليات الصيانة المتعلقة بتحديث الموانئ رفع كفاءة الأداء على أرصفة الحاويات باستخدام معدات حديثة من رافعات وآليات النقل والمناولة المتطورة وإقامة موانئ جافة لتخفيف الضغط عن الموانئ البحرية.

كما يجب القيام بعمليات الكسح والتطهير لعمق مياه الميناء من الرواسب كالطين والرمال التي من شأنها تقليص عمقها والتأثير على عملية رسو السفن بشكل آمن وفعال.

تساهم أعمال الصيانة أيضا في خلق منشآت مينائية جديدة، فنظرا لعجز بعض الموانئ التقليدية والصغيرة عن استيعاب السفن الكبيرة وسفن الحاويات بسبب ضيق مساحتها واستحالة توسيعها خاصة لوقوعها في أماكن حضرية، هذا ما استوجب إنشاء موانئ جديدة لتدارك النقائص الموجودة في الموانئ التقليدية الصغيرة، وعليه تم إنشاء موانئ جافة كمناطق خلفية للموانئ البحرية يتم فيها تجميع البضائع المعدة للتصدير إلى حين وصول السفن المخصصة لنقلها².

¹ - Abdelkader Badaoui, Op. Cit, p 09.

² - حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مرجع سابق، ص 120.

كما تشمل صيانة الموانئ البحرية حماية المساحات المائية من أي ممارسات قد تضر بعمقها أو نوعية مياهها، كإلقاء مياه ملوثة تحتوي مثلاً على مواد خطرة أو سامة أو تفريغ مواد هشة أو قابلة للتفتت أو نقلها بين السفن دون الالتزام بالتدابير الوقائية اللازمة.

وتجدر الإشارة إلى أن السلطة المينائية تتحمل مسؤولية صيانة الميناء وتمويل أعماله وتطويرها، وذلك استناداً لنص المادة 910 في فقرتها الثانية من ق.ب.ج، كما يسمح للسلطة المينائية بتفويض هذه المهام إلى جهات أخرى عن طريق عقود امتياز، تمكن الأطراف المتعاقدة من تنفيذ أشغال الصيانة والتطوير واستحداث البنيات الفوقية.

2: تطوير الموانئ

تعتبر الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي والحيوي للتجارة الداخلية والخارجية في أي دولة، مما يستدعي ضرورة التخطيط لها بشكل استراتيجي وعلى المدى الطويل، لضمان توفر جميع التسهيلات الملائمة لعملياتها، فالميناء يمثل حلقة وصل محورية بين اليابسة والبحر، ويتطلب إدارة وتشغيل مثل هذه المنافذ مستوى عالي من الكفاءة والخبرة بما يضمن تسريع عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة واقتصادية وآمنة في المقام الأول¹.

وعليه تهتم شركات الملاحة بأن يكون الوقت التي تقضيه سفنها بالموانئ البحرية أقل ما يمكن إذ يعتبر هذا الوقت بالنسبة لها غير منتج والسفينة بمجرد دخولها للميناء تتكبد مصاريف طائلة، تشمل رسوم دخول الميناء ورسوم الإرشاد والقطر والرسو إلى جانب مصاريف الشحن والتفريغ وغيرها من الأعباء المالية، وبالتالي فإذا لم يكن العائد الناتج من التعامل مع الميناء مبرراً يغطي تلك التكاليف فإن الشركة تفضل إلغاء التعامل معه²، وبناء على ذلك حرص المشرع الجزائري على غرار العديد من التشريعات الدولية بالاهتمام بصيانة وتطوير الموانئ البحرية منذ الاستقلال، حيث تبين له أن تطوير الميناء على المستويين الجهوي والوطني

¹ - شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية - من أجل التغيير -، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، ص 49.

² - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 211.

يتطلب عصرنة وتوسيع الهياكل الكبرى، باعتبار الهياكل القاعدية للموانئ تشكل حلقة مهمة في سلسلة النقل وركيزة أساسية في تنفيذ سياسة تهيئة الإقليم وتنمية الاقتصاد الوطني. يتطلب تطوير الموانئ بالضرورة ترقيتها تجاريا لضمان تحقيق مردودية عالية وتعزيز قدرتها التنافسية مقارنة بالموانئ الأخرى، وفي هذا السياق تضطلع السلطة المينائية بمجموعة من المهام الجوهرية، من أبرزها¹:

- تنشيط وتنسيق نشاطات مختلف المتعاملين في الميناء وذلك بهدف تحقيق تقارب في تدخلاتهم وتحسين عمليات الاستغلال بشكل دائم بما يضمن سيرا فعالا للموانئ وحماية الصالح العام.

- اتخاذ جميع التدابير لتوفير التسهيلات الكفيلة بضمان انسيابية أفضل في حركة البضائع والمسافرين داخل الموانئ.

- العمل على ترقية الموانئ من خلال مبادرات تقوم بها بالتشاور مع الهيئات والمتعاملين المعنيين، مع الاستعانة بكافة الوسائل الاشهارية والوسائل التقنية الأخرى الضرورية لتحقيق هذا الهدف.

- وفي إطار تبادل البيانات الرقمية تكلف السلطة المينائية بإنشاء " نظام المجتمع المينائي " ومتابعته وتسييره وصيانته وأمنه، كما يجب عليها تسخير كل الوسائل البشرية والمادية التي تسمح بضمان حسن سير هذا النظام².

- وضع شبكة معلوماتية ملائمة من أجل اطلاع المتعاملين الاقتصاديين بكل المعلومات والمعطيات الضرورية لممارسة لنشاطاتهم، ولهذا الغرض كلفت السلطة المينائية بإعداد النظام العملياتي والتقني لنظام المجتمع المينائي الجزائري بالتشاور مع الأطراف المعنية ووافق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، كما تجدر الإشارة أن النظام العملياتي والتقني يتضمن بروتوكولات تبادل المعلومات لمختلف مستعملي نظام المجتمع المينائي الجزائري،

¹ - المادتين 06 - 07 من مرسوم تنفيذي رقم 199/99، مصدر سابق.

² - المادة 07 من مرسوم تنفيذي رقم 147/21، مصدر سابق.

حيث يضم جداول تبادل المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق المتفق عليها بين السلطة المينائية والمؤسسات والإدارات ومختلف الهيئات العمومية وكذلك المتعاملين الاقتصاديين والمتدخلين المعنيين في السلسلة اللوجستية، كما يتضمن بنوداً دقيقة تحدد كفاءات وإجراءات الدخول إلى المنصة، وآليات السلامة المعلوماتية والتوقيع الإلكتروني مع تحديد مسؤوليات كل متدخل في النظام العملياتي والتقني¹.

- زيادة على ذلك، تتولى السلطة المينائية مسؤولية تنفيذ كل العمليات وممارسة جميع النشاطات التي لها صلة بهدفها والمتمثل في تقديم الخدمة العامة، فضلاً عن القيام بالعمليات العقارية المنقولة والتجارية والصناعية والمالية ذات الصلة بمجال عملها والتي من شأنها أن تساعد على تنميتها وتطويرها.

الفرع الثاني

المتطلبات الأمنية وفقاً لقانون أمن وسلامة المنشآت المينائية

نظراً لاتساع رقعة الأنشطة الاجرامية وازدياد المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية وما تمثله من تهديد فعلي لصناعة النقل البحري، تبرز الحاجة إلى مشاركة فعالة وموسعة من الدول البحرية في دعم إنشاء وتطوير نظام أمني شامل، يشمل كلاً من السفن التجارية والموانئ البحرية والمرافق المرتبطة بها.

إن التأمين ومراقبة السفن والموانئ والمناطق الجمركية بشكل فعال، لا يقتصر على حماية البضائع والسفن فقط، بل يمتد ليشمل ضمان أمن وسلامة الدولة نفسها من احتمال وقوع أي عمليات إرهابية أو أي اختراقات غير مشروعة، وعلى هذا الأساس يجب وضع استراتيجية أمنية محكمة تجسيد المتطلبات الأساسية لمدونة أمن المنشآت المينائية والسفن ويشمل ذلك تحديد المستويات الأمنية وإجراء تقييم شامل للمخاطر المحتمل وقوعها وفقاً لمستويات الأمن الثلاث المحددة في المدونة، وإجراء خطط أمنية دقيقة تلزم السفن والمرافق المينائية بتطبيقها

¹ - المادة 9 - 10 و 11 من مرسوم تنفيذي رقم 147/21، مصدر سابق.

لتقليل احتمالية وقوع حوادث أمنية وتجاوزات¹، وهذا ما سنحاول إبرازه من خلال دراسة هذا الفرع.

أولاً: المستويات الأمنية

حددت المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن ثلاث مستويات أمنية تعد بمثابة درجات الاستعداد والتصدي للتهديدات الأمنية الواقعة أو المتوقعة، حيث تلتزم الدول الموقعة على المدونة على الالتزام بها وتوفيرها في المنشآت المينائية والسفن وذلك بناء على طبيعة الخطر أو التهديد الأمني.

1: المستوى الأمني الأول

وهو ذلك المستوى الذي يتطلب الحفاظ على الحد الأدنى من الإجراءات الأمنية الوقائية الملائمة في كافة الأوقات²، واستناداً على نص المادة 07 من الفصل "A"³ من المدونة الدولية "CODE ISPS" يطبق هذا المستوى في الظروف العادية، ويتضمن تنفيذ مجموعة من التدابير الوقائية على متن السفن والمنشآت المينائية ضد حوادث الأمن وتتمثل في:

- التحقق من تنفيذ كافة المهام الأمنية داخل المرافق المينائية.
- مراقبة طرق ومنافذ الدخول إلى المرفق المينائي.
- تنظيم ومراقبة دخول السفن إلى الميناء.
- تأمين المناطق المحظور دخولها إلا للأشخاص المخولين بذلك فقط.
- مراقبة الجسور والمناطق المحيطة بالسفن لضمان عدم حدوث أي اختراقات.
- الاشراف الدقيق على عمليات مناولة البضائع والمؤن الموجودة على متن السفن.

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 303.

² - محمد أبو حجر البشير، التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS code ، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.almusallah.ly/ar:navy/113-vol-36-80>، تاريخ الاضطلاع 2024/08/02، على الساعة 16.00.

³ - code ISPS partie « A », paragraphe 07.

- ضمان فعالية وسرعة الاستجابة لأي طارئ أمني من خلال نظام أمني متكامل ومتوفر باستمرار.

يتضح من خلال هذه المادة أن المستوى الأمني الأول يمثل الوضع الاعتيادي الذي تطبق فيه إجراءات يومية روتينية لضمان السير الحسن والأمن للسفينة والمرافق المينائية، وهو ما أكدته المادة 1-8 من الفصل "B"¹ من المدونة الدولية (ISPS) والتي عرفت هذا المستوى بأنه " المستوى العادي الذي يتم من خلاله استغلال السفينة أو المرافق المينائية بشكل طبيعي"، ويتطابق هذا التعريف مع ما ورد في نص المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 190²/18.

2: المستوى الأمني الثاني

ورد تعريف المستوى الأمني الثاني في المادة 1-7 من الفصل "A" والمادة 2-8 من الفصل "B" من المدونة الدولية (ISPS) على أنه: " المستوى الذي يتطلب تطبيق تدابير أمنية إضافية ملائمة خلال فترة زمنية معينة نتيجة تزايد خطر وقوع حادثة أمنية". وبحسب الفقرة 03 من المادة 07 من الفصل "A" فإنه في حال تفعيل هذا المستوى، يتعين تنفيذ الإجراءات الأمنية الإضافية المدرجة في الخطة الأمنية المعتمدة، مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار التوصيات والارشادات الواردة في الفصل "B" من المدونة (ISPS). يُعتمد هذا المستوى الأمني كإجراء احترازي في الحالات التي يحتمل فيها وجود تهديد أو خطر وشيك قد يعرض أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية للخطر، ويستوجب ذلك تعزيز التدابير

¹ - code ISPS partie « B », paragraphe 08.

² - مرسوم تنفيذي رقم 190/18، مؤرخ في 2 ذي القعدة عام 1439، الموافق لـ 15 يوليو سنة 2018، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 418/04، المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1425، الموافق لـ 20 ديسمبر سنة 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ع 44، الصادرة بتاريخ 22 يوليو سنة 2018.

الرقابية واتخاذ إجراءات أمنية إضافية، بهدف الاستعداد لأي طارئ محتمل وضمان الاستجابة السريعة والفعالة عند الضرورة¹.

3: المستوى الأمني الثالث

وهو المستوى الأمني الاستثنائي²، ويتم تفعيله عند التحقق من وقوع حادثة أمنية أو وجود تهديد مؤكد يستهدف هدفًا محددًا، ويتطلب هذا الوضع تطبيق إجراءات أمنية وقائية خاصة ودقيقة تنفذ خلال فترة زمنية محددة لمواجهة التهديد المرتفع.

وفي هذا المستوى من الخطورة تعزز التدابير الأمنية بشكل مكثف، حيث يتم:

- تشديد الرقابة على نظام الدخول والخروج من الميناء، تكثيف التفتيش الكامل على كافة البضائع والمؤن والطرق المؤدية إلى الميناء والسفن، ويمثل هذا المستوى أقصى درجات التأهب الأمني، حيث يتم تفعيل خطة الطوارئ الخاصة بالميناء البحري³، لضمان الاستجابة السريعة والفعالة والحد من آثار التهديد أو الحادث الأمني على المرافق المينائية وسلامة الأفراد.

وفي حال وجود اختلاف في مستويات الأمن المطبقة بين السفينة والميناء يتعين على ضابط أمن السفينة وضابط أمن المرفق المينائي بالتنسيق والاتفاق على الإجراءات الأمنية الواجب اتخاذها، ويمكن توثيق هذا الاتفاق الأمني من خلال إعداد "الإعلان الأمني"، وهو عبارة عن وثيقة تحدد فيها التدابير الأمنية التي سيتم اعتمادها خلال زيارة السفينة للميناء، ويشترط أن يتم الاتفاق قبل وصول السفينة، كما يعد الإعلان وثيقة مرجعية تثبت التزام الطرفين بالالتزام

¹ - محمد أبو حجر البشير، مرجع سابق.

² - Code ISPS partie « B », paragraphe 4 – 9.

³ - غريب محمد الحوسني، "تأمين المنافذ البرية والجوية والبحرية، في الندوة العلمية"، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العالمية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الامارات العربية المتحدة، أبو ظبي، 26 - 28 يناير 2009، ص 15، متاح على الموقع الإلكتروني: www.nauss.edu.sa/ar/collegesAndcenters/.../11.pdf ، تاريخ الاضطلاع:

2024/08/02، على الساعة 19:30.

بالإجراءات الأمنية اللازمة بهدف ضمان سلامة كل المنشآت المينائية والسفينة خلال فترة التوقف والحد من أي خطر محتمل¹.

وقد أشارت إلى ذلك المادة 05 من الفصل "A" من المدونة الدولية (ISPS) على أن الحكومات المتعاقدة يجب أن تحدد التصريح الأمني المطلوب، من أجل تقييم مستوى التهديد المحتمل سواء بين السفينة والميناء، أو ما بين السفينة وسفينة أخرى لنقل الأشخاص والأموال من سلع وبضائع أو البيئة المحيطة، كما يمكن للسفينة أن تطلب إعداد الإعلان الأمني في الحالات الآتية:

- عندما تعمل السفينة وفق مستوى أمني أعلى من المستوى المطبق في المرفق المينائي.
- في حالة وجود اتفاق مسبق بين الحكومات المتعاقدة ينص على إعداد الإعلان الأمني لبعض الرحلات الدولية أو السفن الخاصة.
- في حالة وجود تهديد أمني فعلي أو حادث أمني يتعلق بالسفينة أو بالمرفق المينائي حسب الحالة.

وعلى هذا الأساس، يقوم ضابط أمن المرفق المينائي بالتواصل مع ضابط أمن السفينة، ويتم التنسيق بينهما بشأن الإجراءات الأمنية الواجب اتخاذها والتي تشمل مثلاً إبلاغ ضابط أمن المرفق المينائي بوجود سفينة تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير والإجراءات الأمنية الضرورية وفقاً لما هو محدد في خطة أمن السفينة، أو في حال وجود سفينة غير قادرة على تطبيق المستوى الأمني الثالث بناءً على التعليمات الصادرة من الجهات الأمنية المختصة، أو إذا كانت السفينة تعمل على مستوى أمني أعلى من المستوى المعتمد في المرفق المينائي. عند تلقي ضابط أمن المرفق المينائي بلاغاً يُفيد بأن السفينة تعمل بمستوى أمني أعلى من المستوى الأمني المعتمد في مرفق الميناء، يتوجب عليه إخطار الجهات المختصة مثل الشرطة وحراس السواحل، لاتخاذ الإجراءات الأمنية اللازمة.

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 305.

ويقوم قائد السفينة أو ضابط أمن السفينة بإعداد "الإعلان الأمني" نيابة عن السفينة بالتنسيق مع ضابط أمن المرافق المينائية¹، ويتضمن هذا الإعلان المتطلبات الأمنية الواجب تنفيذها من قبل كل من السفينة والمرفق المينائي مع تحديد مسؤولية كل طرف، كما توصي المنظمة البحرية الدولية باستخدام الاستمارة النموذجية المرفقة (الملحق رقم 3) عند إعداد هذا الإعلان. من الضروري أن يكتب الإعلان الأمني بلغة واحدة مفهومة للطرفين وأن يحتفظ به لمدة سنة على الأقل من قبل إدارة المرفق المينائي.

كما تجدر الإشارة إلى أن المرافق المينائية عند تطبيقها للمستوى الأمني الثالث ملزمة باتباع وتنفيذ أي تعليمات أمنية جديدة تصدرها الحكومة المتعاقدة التي يقع المرفق المينائي ضمن نطاق سلطتها.

ثانياً: التقييم الأمني

يعد التقييم الأمني عملية تحليلية شاملة تهدف إلى تحديد المخاطر المحتملة التي قد تهدد الميناء، ويشمل هذا التقييم عادة دراسة احتمالية التهديدات الخارجية وتقدير آثارها، إلى جانب فحص شامل لنقاط القوة والضعف في النظام الأمني الداخلي للميناء، وتعد نقطة الضعف مؤثرة في حال وجود تهديدات فعلية ضد الميناء، في حين أن التهديد في حد ذاته لا يشكل خطورة حقيقية إلا بوجود مثل هذه الثغرات، ونفس الشيء ينطبق على السفينة، ويشكل تقييم أوجه الضعف الأساس الذي تبنى عليه إجراءات الحماية والمقاومة والتي يتم إدراجها ضمن الخطط الأمنية الخاصة بالمستويات الثلاثة للتأهب والاستجابة للمخاطر، ويعتبر هذا التقييم جزءاً جوهرياً لا يتجزأ من عملية إعداد وتحديث مخطط أمن المرافق الأمنية، وعلى هذا الأساس ينبغي مراجعة تقييمات أمن المرافق المينائية بشكل دوري وتحديثها بانتظام، مع مراعاة تطور التهديدات والتغيرات الطفيفة التي قد تطرأ على المنشآت المينائية لضمان استمرار فاعلية الإجراءات الأمنية وملائمتها مع الواقع المتجدد.

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 306.

يعد جمع المعلومات الأمنية الدقيقة والموثوقة الخطوة الأساسية لإعداد تقييم أمني فعال لكل من المرافق المينائية والسفن، حيث يجب التعامل مع هذه المعلومات بسرية تامة لضمان سلامة الإجراءات الأمنية وفعاليتها، ويمكن تحديد عناصر التقييم الأمني وفق المعادلة الآتية:

التهديد + الهدف - الإجراءات المضادة = مستوى الخطر، والخطر الذي يهدد المرافق المينائية والسفن غالبا ما يكون نتيجة تهديدات داخلية وخارجية تهدف إلى القيام بأعمال غير المشروعة، وتزداد احتمالية تحققه في حال غياب أو ضعف الإجراءات والتدابير الأمنية الكفيلة بالتصدي لهذه التهديدات¹.

فالغاية من التقييم الأمني هي تحليل هذه المعادلة بشكل دقيق بهدف تقليل مستوى الخطر من خلال التعرف على مصادر التهديد، وتحديد الأهداف المحتملة وتعزيز الإجراءات الوقائية والمضادة، وعليه فكلما زادت التهديدات وتحددت الأهداف في ظل نقص أو غياب للإجراءات الأمنية، كان مستوى الخطر أعلى وأكثر جسامه.

1: تقييم أمن الميناء

يعد تقييم أمن الميناء خطوة أساسية ضمن منظومة الحماية البحرية، حيث يقوم على تحديد دقيق للتهديدات المحتملة من خلال دراسة احتمالية وقوع خروقات أمنية قد تمس بالمرفق المينائي والعاملين فيه وكذا بعملياته التشغيلية، حيث يهدف هذا التقييم إلى تحديد الإجراءات الكفيلة بتقليل درجة التعرض للمخاطر الأمنية، والحد من آثارها في حال وقوعها.

ويشكل هذا التقييم جزءا جوهريا لا يمكن فصله عن عملية اعداد وتحديث الخطة الأمنية للمرفق المينائي، كما يشمل تنفيذ عمليات المسح الأمني للمرفق يتم من خلالها تحديد النقاط الحيوية والبنية التحتية الأساسية الواجب حمايتها، لضمان استمرارية العمل وتعزز مستوى التأهب الأمني في مواجهة التهديدات المحتملة.

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 307.

وقد فصلت المدونة الدولية (ISPS) في الفصل " A " وتحديدًا في المادة 15 بالجوانب المتعلقة بتقييم أمن المرافق المينائية من خلال:

1-15: يتم تقييم أمن المرافق المينائية من قبل الحكومات المتعاقدة التي تقع هذه المنشآت المينائية ضمن إقليمها، كما يجوز لها تفويض جهة أمنية معتمدة للقيام بهذه المهمة.

15-2: يجب أن يتوفر لدى الأشخاص المكلفين بإجراء التقييم الأمني المؤهلات والخبرات الضرورية لمباشرة هذه المهام بكفاءة.

15-3: يجب مراجعة تقييمات أمن المنشآت المينائية بشكل دوري، مع مراعاة تطور التهديدات أو التغيرات الطفيفة المضرة بأمن المرافق.

15-4: يجوز للحكومات المتعاقدة اعتماد تقييم أمني موحد يغطي عدة منشآت مينائية، بشرط أن تكون تلك المنشآت خاضعة لإدارة وأجهزة تشغيل متشابهة، وفي حال رغبة أي حكومة في إجراء تعديلات على هذا الترتيب وذلك بعد مناقشة التفاصيل مع المنظمة الدولية (OMI).

15-5: بعد الانتهاء من تقييم أمن المنشآت المينائية يجب إعداد تقرير مفصل يحتوي على ملخص للطريقة التي جرى بها التقييم، وكل النقاط الحساسة التي وجدت أثناء التقييم، بالإضافة إلى وصف دقيق للإجراءات المضادة المقترحة لمعالجة التهديدات والمشكلات المكتشفة، كما يجب حماية هذا التقرير من أي تدخل أو إفشاء غير مرخص به.

ولضمان وضع خطة أمنية شاملة وفعالة لتأمين المنشآت المينائية لا بد أن يشمل التقييم الأمني على العناصر الآتية:

- تحديد المرافق الحيوية والبنية الأساسية التي تتطلب حماية دائمة.
- تحليل التهديدات المحتملة التي قد تستهدف المرافق المينائية.
- اقتراح التدابير والإجراءات الأمنية الكفيلة بالتصدي لهذه التهديدات.
- وضع نظام فعال للتحكم بالدخول إلى المنشآت المينائية والصعود على متن السفن.

- تطبيق تدابير أمنية استثنائية وفق مقتضيات "المستوى الأمني الثالث"، وتفعيل خطط الطوارئ الخاصة للتعامل مع التهديدات الإرهابية.
- وضع خطة إخلاء واضحة في حال التهديدات وذلك من خلال تحديد مسارات الخروج الآمنة ونقاط التجمع، وآليات المساعدة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.
- تحديد مسؤولية قسم الأمن والسلامة في الميناء فيما يتعلق بتنفيذ الإجراءات الأمنية وذلك عن طريق رصد المخاطر المحتملة وضمان الالتزام بالبروتوكولات الأمنية المعتمدة.
- تحديد الجهات المخولة بمراقبة عمليات دخول السفن وتفتيشها لضمان منع أعمال التسلل والهجرة غير الشرعية.
- اعتماد نظام موحد للإبلاغ الفوري عن الحوادث الأمنية داخل الميناء.
- استخدام أنظمة اتصالات موثوقة وآمنة تضمن الاستجابة الفعالة والسريعة في حالة الطوارئ مع ضمان استمرارية الاتصال في الظروف الاستثنائية¹.
- كما يجوز للحكومة المتعاقدة أن تسمح بإعداد تقييم أمني واحد يشمل أكثر من مرفق مينائي بشرط أن تكون هذه المرافق المينائية تخضع لإدارة واحدة، أو ذات موقع وتصميم متشابهين مع تحديد الجهة المسؤولة عن تشغيلها بشكل واضح، وفي حال اعتماد مثل هذا الترتيب يجب على الحكومة المتعاقدة إبلاغ المنظمة الدولية (IMO) بذلك رسمياً، وعند الانتهاء من عملية تقييم أمن المرافق المينائية تلتزم بإعداد تقرير مفصل يتضمن ملخصاً للطريقة المتبعة في طريقة التقييم مع وصف دقيق لنقاط الضعف التي تم الوقوف عليها خلال عملية التقييم وصف للإجراءات والتدابير الأمنية المقترحة لمعالجة كل نقطة من نقاط الضعف، كما يجب تأمين هذا التقرير وضمان سرّيته، ومنع أي اضطلاع أو من أو افشاء غير مرخص به لما يحتويه من معلومات ذات طابع أمني حساس.

¹ - غريب محمد الحوسني، مرجع سابق، ص 13.

2- تقييم أمن السفينة

يعتبر تقييم السفينة جزءاً أساسياً وجوهرياً في عملية إعداد خطة أمن¹ السفينة وتحديثها بشكل دوري، ويتضمن هذا التقييم تحديد العناصر الرئيسية التي تؤثر على أمن السفينة وعملياتها، ويجب أن ينفذ تحت إشراف ضابط أمن شركة الملاحة بالتعاون مع خبراء مختصين يمتلكون الكفاءة والخبرة اللازمة في هذا المجال، كما يجوز إسناد عملية التقييم إلى هيئة أمنية معترف بها²، ويشمل تقييم أمن السفينة إجراء معاينة ميدانية شاملة بالإضافة إلى تغطية تحديد الجوانب الآتية:

– مستوى التدابير الأمنية المطبقة على متن السفن قبل بدء تنفيذ متطلبات المدونة الدولية (ISPS).

– العمليات الرئيسية التي تنفذها السفينة والتي تتطلب تأميناً خاصاً لها، بما فيها عمليات شحن وتفريغ البضائع وصعود ونزول أفراد الطاقم والركاب وجميع الأشخاص المصرح لهم بالصعود على السفينة لتنفيذ أعمال محددة.

– تقييم التهديدات المحتملة التي قد تستهدف السفينة، وتحليل أوجه الضعف في العمليات سواء على مستوى العامل البشري أو البنية التحتية أو السياسات والإجراءات التنظيمية المتبعة ومدى قابليتها للاختراق الأمني.

– توثيق ومراجعة التقييم، حيث يجب على الشركة توثيق نتائج عملية تقييم أمن السفينة وحفظ جميع البيانات ذات الصلة، مع الالتزام بمراجعتها بشكل دوري والحفاظ على سريتها التامة.

¹ - الخطة الأمنية Plan du sûreté: هي تصور كتابي يتم إعداده على أساس نتائج التقييم الأمني لمواجهة التهديدات الأمنية والوقاية منها، وذلك على مستوى السفن أو المرافق المينائية المعنية، وعليه فخطة أمن السفينة تهدف إلى حماية السفينة وما تحمله من أشخاص وبضائع ومؤن وغيرها، أما خطة أمن المرافق المينائية فتهدف إلى ضمان حماية أمن كل ما يوجد على الإقليم المينائي من بنايات وتجهيزات وأشخاص ومخازن وغيرها، أنظر في عطاء الله غريبي، مرجع سابق، ص 273 - 274، والمادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 18/190، مصدر سابق.

² - الهيئة الأمنية المعترف بها: وهي جهة تتمتع بالمؤهلات والخبرة الكافية في مجال الأمن ومعرفة كافية بعمليات السفن والموانئ، كما تكون مؤهلة للقيام بمهام تقييم أو مراجعة أو موافقة أو التصديق وفقاً لما تنص عليه أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية (ISPS).

كما نصت المادة 08 من الفصل " A " من المدونة الدولية (ISPS) على أهمية تقييم أمن السفينة باعتباره عنصراً محورياً في منظومة الأمن البحري، كما تؤكد المادة على ضرورة أن تم هذا التقييم من قبل أشخاص مؤهلين يتمتعون بالكفاءة والخبرة اللازمة، وذلك لضمان تحديد المخاطر والتهديدات المحتملة بدقة بما يتماشى مع متطلبات الفصل " A " مع الأخذ بتوصيات الفصل " B ".

كما يجب أن يشمل تقييم أمن السفينة على دراسة أمنية آنية تركز على تحديد طبيعة الاخطار المحتملة التي قد تستهدف العمليات الأساسية على متن السفينة، وتقدير مدى احتمال وقوعها مما يمكن من اتخاذ الإجراءات الأمنية الوقائية والمناسبة لمواجهتها¹.

عند تنفيذ التقييم الأمني يتعين إعداد تصور شامل للحوادث المحتملة، وتقديم الحلول المناسبة والبدائل لمعالجة الحدث مع ضرورة مراعاة إمكانيات الأجهزة الأمنية المتوفرة من حيث العدد والتجهيز والكفاءة، وآليات الدعم والاسناد الممكنة، والجهات التي يمكن أن توفر هذا الاسناد وكيفية التنسيق معها، بالإضافة إلى الأبعاد والآثار المترتبة على الإجراءات الأمنية، بما في ذلك انعكاساتها السياسية والإقليمية.

ثالثاً: خطة الأمن

تهدف خطة الأمن إلى التعرف على التهديدات الأمنية وتقييمها، واتخاذ التدابير الوقائية لمنع وقوع الحوادث التي قد تمس أمن السفن العاملة في النقل البحري الدولي والمتعاملة مع المرافق المينائية، وتعد هذه الخطة جزءاً من الإطار الدولي الذي حددته المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، وتشمل على وضع آليات فعالة للاستجابة لمستويات الأمن المتغيرة، وتوفير الارشادات اللازمة لضابط الأمن لتعزيز الوعي الأمني ومنع أي اختراق محتمل عن

¹ - المادة 08 من الفصل " A " من المدونة الدولية (ISPS) في فقراتها: 1، 2، 4، 5.

طريق وضع الضوابط والقواعد التي تضمن الحد من الأفعال غير القانونية والأنشطة غير المشروعة التي قد تهدد الأمن وسلامة العاملين والزوار والسفن¹.

حددت قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة المخاطر البحرية، بدءاً من القرار رقم 1373 لسنة 2001 والذي صدر في أعقاب الهجمات الإرهابية التي وقعت في نيويورك وواشنطن العاصمة في 11 سبتمبر سنة 2001، وتبنت هذه القرارات الآثار المترتبة عن الصلة الوثيقة بين الارهاب الدولي والجريمة المنظمة والاتجار غير المشروع بالمخدرات والأسلحة وعمليات التهريب وغيرها من الأنشطة غير المشروعة، وانطلاقاً من ذلك أصبح من الضروري أن يتم نقل الأشخاص والبضائع بطريقة آمنة، وهو ما يستوجب اعتماد مجموعة من القواعد الموحدة والمتفق عليها دولياً، تهدف إلى تأمين النقل البحري وفق خطط أمنية مدروسة وإجراءات وقائية وتدابير فعالة تضمن أعلى مستويات الأمن والسلامة .

1: خطة أمن السفينة (Ship Security Plan (SSP

تشير خطة أمن السفينة إلى الوثيقة المعتمدة التي تتضمن الإجراءات والتدابير الأمنية الواجب تنفيذها على متن السفينة بهدف حماية الأشخاص الموجودين على متنها أو الحمولة أو آليات النقل أو مؤن السفينة أو السفينة نفسها من المخاطر الناجمة عن حادثة أمنية²، وبالتالي يشترط أن تلتزم كل سفينة بتطبيق أحكام الفصل XI-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS).

كما يجب أن تعرض خطة أمن السفينة بعد إعدادها على لجنة أمن السفن لمراجعتها والموافقة عليها، ومن ثم إصدار إشعار بالموافقة، تطبيقاً لأحكام المادة 09 من المدونة الدولية (ISPS). 9-1- يتعين على كل سفينة إعداد مخطط أمني معتمد من قبل الإدارة المختصة، يتضمن بوضوح الإجراءات المتبعة في كل من المستويات الأمنية الثلاث.

¹ - محمد أبوجر البشير، مرجع سابق.

² - المادة 03 الفقرة 06 من مرسوم تنفيذي رقم 190/18، مصدر سابق.

9-2- كما يجوز للإدارة أن تفوض هيئة أمنية معترف بها للقيام بمهمة فحص أو اعتماد مخطط أمن سفينة ما، أو إدخال تعديلات عليه في حال كان قد تمت المصادقة عليه مسبقاً، بشرط ألا تكون تلك الهيئة قد شاركت في اعداد تقييم أمن السفينة أو في وضع التعديلات على المخطط قبل القيام بالفحص، وذلك حفاظاً على النزاهة والحياد.

9-3- يجب أن يرفق كل مخطط أمني جديد أو أي تعديل على مخطط تمت المصادقة عليه سابقاً، بتقييم أمني شامل يوضح الأسس والمعايير التي تم اعتمادها في اعداد الخطة أو تعديلها.

9-4- عند اعداد مخطط أمن السفينة يجب أخذ التوصيات الواردة في الفصل " B " من المدونة الدولية (ISPS) بعين الاعتبار، وأن محرر المخطط بلغة أو أكثر من اللغات المعتمدة على السفينة وإذا كانت اللغة المستخدمة ليست الفرنسية أو الإنجليزية أو الإسبانية فيجب إرفاق ترجمة رسمية إلى إحدى هذه اللغات، كما يجب أن يتضمن مخطط أمن السفينة على الإجراءات الآتية:

- وضع تدابير فعالة لمنع الدخول غير المرخص به إلى السفن.
- منع ادخال الأسلحة والمواد الخطرة والأجهزة التي قد تستخدم للإضرار بالأشخاص أو السفن أو الموانئ، ومنع حمل أي مادة غير مصرح بها على متن السفينة.
- اعتماد اجراءات للحد من المخاطر الأمنية التي قد تعيق أو تهدد العمليات الأساسية للسفن أو للسفينة والميناء.
- اعداد خطة للإخلاء في حال وجود تهديد أمني فعلي أو محتمل.
- تحديد واضح لمهام ومسؤوليات طاقم السفينة والأفراد المكلفين بالمهام الأمنية.
- وضع إجراءات لمراقبة وتقييم النشاطات المرتبطة بالأمن.
- تحديد آلية للفحص الدوري لخطة الأمن وضمان سريانها وفعاليتها.
- ادراج برامج خاصة بالتكوين والتدريب وتنظيم تمارين دورية لضمان الجاهزية الأمنية.

- وضع تدابير للتنسيق الفعال مع الأنشطة الأمنية الخاصة بالمرافق المينائية والتجهيزات التابعة لها.

- إجراءات الإنذار عن الحوادث الأمنية.

- تحديد هوية ومسؤولية عون أمن السفينة¹ (SSO).

- تحديد عون أمن الشركة (CSO)² مع توضيح مواقع تواجده أو إمكانية الاتصال به على مدار الساعة (24 / 24).

- وضع إجراءات تضمن الفحص الدوري، والتجريب والمعايرة والحفاظ على نظافة كل أجهزة ومعدات الأمن المثبتة أو المحمولة على متن السفينة لضمان جاهزيتها الدائمة³.

- تحديد مواقع تركيب أجهزة التحكم والإنذار الخاصة بنظام الإنذار الأمني للسفينة مع التأكد من سهولة الوصول إليها وسلامة تشغيلها.

9-5- يتعين على الإدارة المختصة أن تحدد مسبقا التعديلات التي لا يجب ادراجها ضمن مخطط أمن السفينة، والأجهزة الأمنية المستثناة من تطبيق أحكام هذا المخطط، أما التعديلات المحتملة التي تضعها الإدارة نفسها، فيجب أن تكون فعالة مقارنة مع المعايير المسجلة في الفصل (XI-2) من الاتفاقية الدولية (SOLAS).

9-6- يجوز حفظ خطة أمن السفينة الكترونيا، بشرط أن يتم ذلك وفق إجراءات تقنية تضمن حمايتها من التلف أو الحذف أو التعديل غير المصرح به بما يضمن حماية سلامة محتواها وسريته.

¹ - أشارت المادة 03 من مرسوم تنفيذي رقم 190/18 في فقرتها الثامنة إلى تعريف عون أو ضابط أمن السفينة على أنه: " الشخص الموجود على متن السفينة والمسؤول أمام الربان، الذي تعينه الشركة كمسؤول عن أمن السفينة، بما في ذلك تنفيذ خطة أمن السفينة والإبقاء عليها والاتصال بعون أمن الشركة وأعوان أمن المنشأة المينائية".

² - عون أو ضابط أمن الشركة Agent de sûreté de la compagnie: وهو الشخص الذي تعينه الشركة ليضمن بأن إجراء تقييم أمن السفينة قد تم وأن خطة أمن السفينة قد أعدت وتم تقديمها للموافقة عليها، ثم تنفيذها وتحديثها، كما يضمن الاتصال بعون أمن المنشأة المينائية بعون أمن السفينة" وهذا ما نصت عليه الفقرة التاسعة من المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 190/18.

³ - Code ISPS partie « A » paragraphe, p 15.

يتضح من مجمل المعطيات والبيانات والاستراتيجية المعتمدة في خطة أمن السفينة، أنه يجب أن تحفظ هذه الخطة وأن تحترم وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في أحكام الفصل (XI-2) من الاتفاقية الدولية¹ (SOLAS)، وقد أكدت المادة 10 من المدونة الدولية (ISPS) على أهمية السجلات المرتبطة بمخطط أمن السفينة والتي حددتها من خلال فقراتها:

10-1 هي سجلات للنشاطات المشار إليها في مخطط أمن السفينة، وتحفظ على متنها لمدة لا تقل عن المدة الدنيا التي تحددها الإدارة المختصة مع الالتزام بما ورد في المادة 09 من الفصل " A " من المدونة (ISPS) وتشمل هذه السجلات على وجه الخصوص²:

التكوينات والتمارين والتدريبات الأمنية التي تنفذ على ظهر السفن، التهديدات والحوادث الأمنية التي تمس بأمن السفن، المخالفات أو الانتهاكات المتعلقة بالإجراءات الأمنية المعتمدة، أي تغييرات قد تطرأ على المستوى الأمني المعتمد للسفينة، الاتصالات المرتبطة بشكل مباشر بأمن السفينة خاصة في حال وجود تهديدات جدية ضد السفينة أو التجهيزات المينائية التي تتواجد بها أو تتوقف فيها اضطرارياً، التحريات والفحوصات الداخلية المتعلقة بالنشاطات الأمنية، التقييمات الدورية لأمن السفينة، الفحوصات المنتظمة لمخطط أمن السفينة لضمان فعاليته واستمراريته، بالإضافة إلى أعمال الصيانة والتجربة والمعايرة لجميع أجهزة ومعدات أمن السفينة.

كما يجب أن تحرر السجلات بلغة أو لغات العمل المعتمدة على متن السفينة، وفي حال لم تكن هذه اللغة الانجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية يتعين توفير ترجمة دقيقة للسجلات إلى إحدى هذه اللغات الثلاث لضمان فهمها من قبل الجهات المختصة والامتثال للمعايير الدولية.

¹- أجريت على الاتفاقية الدولية (SOLAS) تحديثات دورية منتظمة شملت إضافات وتعديلات على شكل فصول ومن بينها إضافة تعديل ديسمبر 2002 المتمثل في إدراج فصل جديد لاتفاقية سلامة الأرواح في البحار، إلى جانب تعديلات أخرى تهدف إلى تدعيم تدابير الأمن البحري.

² - Code ISPS partie « A » paragraphe 10 p 17.

2: خطة أمن المنشآت المينائية

ويقصد بها الخطة المعدة لضمان تطبيق التدابير اللازمة لحماية المنشأة المينائية والسفن والأشخاص والحمولة وآليات النقل ومؤن السفينة داخل الموانئ من المخاطر الناجمة عن حادثة أمنية¹.

وخطة أمن المرافق المينائية المشار إليها في المدونة الدولية (ISPS) هي الخطة الرئيسية التي تعتمد عليها الموانئ لضمان تطبيق الإجراءات الأمنية اللازمة لحماية الموانئ والسفن والبضائع من التهديدات المحتملة داخل الحيز المينائي ووفقا لمتطلبات التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة².

وقد أسفرت دراسة الخطط الأمنية تحقيق ما يلي:

- السعي إلى تحديد المخاطر المحتملة أو التهديدات التي قد تمس الأمن الوطني من خلال الأنشطة المرتبطة بالميناء.

- تبين الطرق والأساليب العلمية والعملية التي يمكن اعتمادها لتأمين وحماية الموانئ.

- توفير الدعم اللازم للجهات الأمنية المختصة بهدف إعداد وتحديث خططها الأمنية.

كل هذا يتطلب ضرورة إنشاء رابط إلكتروني فعال بين الجهة الإدارية المسؤولة عن حماية الموانئ وتطويرها وبين الجهات المكلفة بإدارتها وتشغيلها، بما يضمن تنسيق الجهود، وتسريع تبادل المعلومات، واستخلاص المؤشرات الأمنية المهمة لتعزيز فعالية الخطط الأمنية وتطويرها بشكل مستمر.

كما نصت المادة 16 من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية على وجوب إعداد خطة أمن المنشآت المينائية استنادا إلى تقييم شامل لكافة التجهيزات المينائية مع مراعاة المستويات الأمنية الثلاث، وتُفصل التزامات هذه المادة على النحو الآتي:

¹ - المادة 03 فقرة 07 من مرسوم تنفيذي رقم 190/18، مصدر سابق.

² - محمد أبوججر البشير، مرجع سابق.

16-1- لا يجوز لأي تنظيم أمني غير معترف به اعداد خطة أمن التجهيز المينائي، وذلك تطبيقاً لأحكام الفصل الثاني من المدونة.

16-2- يجب أن تتم الموافقة على خطة أمن المنشآت المينائية من قبل الحكومات المتعاقدة التي تقع المنشأة ضمن نطاقها الإقليمي.

16-3- يتم إعداد خطة أمن المنشآت المينائية مع مراعاة التوصيات الواردة في الفصل B من المدونة (ISPS) وتحرر بلغة العمل المعتمدة في المنشأة المينائية، ويشترط أن تشمل الخطة الأمنية على وضع تدابير لمنع دخول الأسلحة والمواد الخطرة والأجهزة التي يمكن استخدامها للإضرار بالتجهيزات المينائية والسفن مالم تكن ضروري مع اعتماد إجراءات لمنع الدخول غير المرخص به إلى الميناء أو إلى السفن الراسية فيه أو إلى المناطق الحساسة داخله، اتخاذ تدابير للتعامل مع أي تهديد أو خرق أمني، بما في ذلك ضمان استمرار العمليات الأساسية الخاصة بالمنشآت المينائية والسفن، وإدراج آلية فعالة لمتابعة التعليمات الأمنية الصادرة عن الحكومة المتعاقدة المختصة، وضع خطة واضحة للإخلاء في حالات التهديد الأمني، تحديد مهام أعوان المنشآت المينائية¹، وكافة الأفراد المكلفين بتنفيذ الإجراءات الأمنية. مع ضرورة تحديد آليات الإنذار والتبليغ عن الحوادث الأمني مع ضرورة التعريف بضابط الأمن المينائي وتحديد أماكن تواجده على مدار الساعة (24 / 24).

بالإضافة إلى اعتماد تدابير لحماية المعلومات والبيانات الواردة في خطة الأمن من الوصول أو الاستخدام غير المصرح به، وضع إجراءات فعالة لحماية الأشخاص والبضائع ووسائل النقل داخل المنشأة المينائية، تطبيق آليات للفحص الدوري لخطة أمن المرفق المينائي مع

¹ - أشارت المادة 03 في فقرتها العاشرة من مرسوم تنفيذي رقم 190/18 إلى تعريف عون أو ضابط أمن المنشأة المينائية Agent de sûreté du port والذي يعني: "الشخص المعين كمسؤول عن إعداد خطة أمن المنشأة المينائية وتنفيذها ومراجعتها والإبقاء عليها وعن الاتصال بأعوان أمن السفينة وبأعوان أمن الشركة".

تحديد الإجراءات الواجب اتباعها في حال تم تفعيل نظام إنذار أمن السفينة أثناء تواجدها داخل حدود المنشأة المينائية.

تحفظ خطة الأمن في شكل الكتروني، وفي هذه الحالة يجب تأمينها بإجراءات تقنية تمنع حذف تلك المعطيات أو تخزينها أو تعديلها بدون ترخيص، مع ضمان حماية خطة الأمن من أي افشاء غير مصرح به لمحتواها، كما يجوز للحكومات المتعاقدة اعتماد خطة أمن واحدة تغطي عدة مرافق بحرية، وعلى أي حكومة ترغب في اجراء ترتيب مختلف أن تقوم بمناقشة التفاصيل مع المنظمة البحرية¹.

بناء على التفاصيل التي تضمنتها المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ (ISPS) يتضح أن حماية الموانئ البحرية وضمان أمنها ليست عملية عشوائية وإنما تتطلب تخطيطا دقيقا يستند إلى تقييم واقعي واستباقي لمستوى المخاطر المحتملة وحجم تأثيرها على أمن الميناء، كما يجب أن تصاغ الخطة الأمنية لتحقيق الموازنة بين مقتضيات تحقيق الأمن ومقتضيات تحقيق الأهداف التي أنشأت من أجلها الموانئ.

كما يجوز أن يدرج مخطط أمن المرافق المينائية ضمن الخطة الأمنية الشاملة للميناء أو ضمن خطط الطوارئ المينائية الأخرى، بما يضمن تكامل الجهود وتعزيز فعالية الاستجابة للمخاطر الأمنية المحتملة.

¹ - Code ISPS partie « A » paragraphe 16, p p 23- 24.

المطلب الثاني

الهيئات الأمنية المكلفة بأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن

حرصت مختلف الدول على وضع تدابير وآليات قانونية على مستوى تشريعاتها لتنظيم اقليمها البحري والحفاظ على أمنه وسلامته، والتصدي لأي تهديد من شأنه عرقلة استقراره، وذلك باستحداث هيئات وأجهزة أمنية متخصصة تتولى مهمة الحفاظ على المصالح الوطنية في البحر، حيث تعمل هذه الهيئات على تنفيذ القوانين والتدابير الرامية إلى تعزيز الأمن والسلامة البحريين في الموانئ البحرية وعلى متن السفن، إلى جانب دورها في مكافحة التلوث البحري والمينائي، وتتكامل هذه الجهود بهدف التصدي لأي تهديد داخلي أو خارجي من شأنه زعزعة الأمن والاستقرار في الموانئ البحرية، وعليه عمل المشرع الجزائري على تطوير الإطار التنظيمي للأمن في الموانئ من خلال استحداث أجهزة أمنية متخصصة، استنادا إلى نص المرسوم التنفيذي رقم 192/95 المتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار¹، وذلك بهدف حماية المنشآت الحيوية وتعزيز مراقبة النشاط البحري والجوي، وعليه سنتناول في هذا المطلب الشرطة المينائية المكلفة بممارسة الضبط المينائي (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى مختلف المتدخلين في ضبط أمن وسلامة المنشآت المينائية (الفرع الثاني) ثم نخصص (الفرع الثالث) لدراسة الدور الاحتكاري المتميز الذي تقوم به المصلحة الوطنية لحرس السواحل في إطار ضبط الأمن والسلامة على مستوى الموانئ البحرية (الفرع الثالث).

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 192/95، مؤرخ في 12 صفر عام 1416، الموافق 10 يوليو سنة 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج.ر.ع 38، الصادرة بتاريخ 19 يوليو سنة 1995.

الفرع الأول

الشرطة المينائية

تتولى الشرطة المينائية مهمة الحفاظ على النظام داخل الفضاء المينائي وتنظيم النشاطات المينائية بما يضمن انسيابية العمليات التجارية، لا سيما ما يتعلق بعمليات الشحن وتفريغ السفن، كما تضطلع بدور اقتصادي هام من خلال تدخلها في تنظيم حركة البضائع بما في ذلك نقلها من سفينة إلى أخرى في إطار حماية المصلحة العامة ومعالجة إشكالية مكوث البضائع لفترات طويلة في الموانئ¹، كما حددت المادة 933 من ق.ب.ج المصالح المخولة قانوناً بممارسة مهام الضبط ومعاينة المخالفات التي تمس بأحكام القانون البحري زيادة على ضباط الشرطة القضائية وتتمثل هذه المصالح في المستخدمون المحلفون التابعون لحرس السواحل، أعوان الأمن الوطني، ضباط وحراس الموانئ.

وعليه سنتناول هيئات الشرطة المينائية المكلفة بالضبط المينائي بناء على المادة 933 من ق.ب.ج (أولاً) والشرطة المينائية الأخرى الممارسة للضبط المينائي (ثانياً).

أولاً: هيئات الشرطة المينائية المكلفة بالضبط المينائي بناء على المادة 933

من القانون البحري: يشكل ضباط ومراقبو الموانئ البحرية النواة الأساسية لجهاز الشرطة الإدارية الخاصة على مستوى الموانئ، حيث يناط بهم تسيير واستغلال الميناء وفقاً لصلاحيات محددة قانوناً لا يجوز أن تتداخل مع اختصاصات الأجهزة الأمنية الأخرى المعنية بالشرطة العامة أو الأمن العمومي، حيث نصت المادة 935 من ق.ب.ج على الأساس القانوني الذي يحدد الاختصاصات الحصرية المخولة لهذه الفئة والمتعلقة أساساً بمهام الضبط الإداري الخاص بالميناء، كما نصت المادة 127 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 على أن: "ضباط الموانئ يسهر على تطبيق كافة القواعد المنصوص عليها في هذا

¹- Robert Rézenthel, Ports maritimes - Police et responsabilité, Jurys Classeur Administratif, LexisNexis, Facs. 408-60, 2014, p 2.

المرسوم وفي الأنظمة الخاصة، لا سيما في مجال أمن واستغلال الأملاك العمومية المينائية"، كما وسعت المادة 937 من ق. ب. ج من دائرة اختصاص ضباط وحراس لتشمل مسؤوليات تتعلق بحماية وصيانة الأملاك العمومية والمنشآت الواقعة ضمن الفضاء المينائي.

1: الصلاحيات المرتبطة بتسيير واستغلال الموانئ البحرية

تسند إلى ضباط الموانئ مهام حيوية تتعلق بالمحافظة على الأملاك العمومية المينائية وضمان أمنها وسلامتها من كافة المخاطر والكوارث بغض النظر عن طبيعتها، إلى جانب تنظيم حركة الملاحة ضمن الحدود البحرية للميناء، وتندرج هذه المهام ضمن إطار تسيير المرافق العامة المينائية وضبط ورقابة العمليات المادية التي تجري داخلها بما يضمن تحقيق السلامة والأمن البحريين¹، وقد أكدت المادة 128 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 على المهام المنوطة بضباط وحراس الموانئ في مجال السلامة المينائية والتي تتضمن:

- الاشراف على الإنارة والتشوير البحري والإرشاد داخل حدود الميناء والممرات المائية ومتابعة حالة أعماق المياه وجميع الشروط المرتبطة بالملاحة، مع إبلاغ المصلحة المعنية للسلطة المينائية بجميع الوقائع المتعلقة بالصيانة والمحافظة على المنشآت وحركة السفن في الحدود البحرية للميناء.

- اتخاذ الإجراءات الأولية اللازمة في حال وقوع حدث غير متوقع خصوصاً تلك المتعلقة بخدمات الارشاد البحري ضمن نطاق صلاحياتهم.

- تنظيم حركة دخول وخروج السفن وفقاً لبرنامج تخصيص أماكن الرسو، والتنسيق مع الربابنة والمرشدين البحريين لتنفيذ كافة التحركات داخل الحوض المينائي.

¹- Mohamed Ziane, La police portuaires en Algérie: Les contraintes et les perspectives, mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'officier de port, Institut supérieur Bou-Ismaïl, 2008/2009, p80.

- السهر على حرية المرور والحفاظ على نظافة الأرصفة والسطوح الترابية والمغارات والمنشآت المينائية الأخرى، وتحديد أماكن تجميع البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ.
- الرقابة والاشراف على عمليات شحن وتفريغ البضائع، بما في ذلك تزويد السفن بصابورة أو نزعها وتفريغ النفايات وصرف الغاز وضمان احترام المعايير البيئية والأمنية.
- التأكد من احترام القواعد الأمنية المتعلقة بعمليات بناء السفن وتصليحها.
- تطبيق التنظيمات والتعليمات المتعلقة بنقل ومناولة البضائع الخطيرة وعبرها عبر الميناء، بما يضمن تقليل المخاطر المحتملة على الأرواح والممتلكات.
- قيادة وتنسيق عمليات التدخل لمواجهة الكوارث أو تقديم الإسعافات الضرورية للسفن والأشخاص المعرضين للخطر داخل الميناء، تحت اشراف السلطة المختصة.
- تبرز هذه المهام البعد التنفيذي والدور المحوري لضباط الموانئ في إدارة الفضاء المينائي، من خلال مراقبة الأنشطة وضمان السلامة والاستجابة السريعة للطوارئ بما يعزز من فعالية نظام الأمن والسلامة البحريين.

2-الصلاحيات المرتبطة بحماية وصيانة الملك العام المينائي

تمنح ضباط الموانئ صلاحيات خاصة تهدف إلى حماية وصيانة الملك العام المينائي بما يشمل البنية التحتية والفوقية للميناء¹، وذلك في إطار الوقاية من المخاطر المحتملة أو الكوارث التي قد تمس بالمرفق المينائي، وعلى هذا الأساس نصت م937 من ق.ب.ج على أنه: "يجوز لضباط الميناء اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لحماية الأملاك العمومية المينائية والمنشآت القائمة عليها والحفاظ عليها".

¹ - عند الرجوع الى نص المادة 895 ق.ب.ج، يتضح أنها حددت عناصر البنيات الأساسية للميناء، في حين أن المادة 896 ق.ب.ج فصلت في مكونات البنيات الفوقية المينائية، وذلك في إطار التمييز بين المكونات الأساسية التي تقوم عليها المنشآت المينائية، وتلك المصنفة ضمن تجهيزاتها التشغيلية والخدماتية.

ويقصد بحماية الأملاك العمومية للميناء كافة الأعمال التي تسهم بشكل مباشر أو غير مباشر في ضمان احترام قواعد استغلال الميناء، وتطبيق معايير الأمن والصحة والنظافة العمومية"، وذلك بما يكفل استمرارية المرفق المينائي وحسن أدائه في بيئة آمنة ومنظمة.

كما يشرف ضباط الموانئ على حماية البيئة المينائية والحفاظ عليها، لاسيما من الآثار الناجمة عن الحوادث البحرية المرتبطة بالسفن ونقل المواد الخطرة، كما يضطلعون بدور بارز في تفعيل النصوص القانونية الخاصة بمكافحة بالتلوث البحري، خاصة تلك المتعلقة بمنع طرح المواد الملوثة ذات المصدر الصناعي سواء من البر أو البحر.

رغم اتساع الصلاحيات المخولة لضباط وحراس الموانئ في مجال الشرطة الإدارية الخاصة في مجال الأمن والسلامة المينائية، إلا أن المشرع الجزائري حرص على تطوير وتدعيم مهامهم من خلال الاستعانة بجهات أخرى تمثل القوة العمومية، وذلك في إطار تجسيدهم لفكرة الضبط الإداري العام، بما يسهم في تمكين ضباط الموانئ من تنفيذ مهامهم بفعالية وضمان حماية المنشآت المينائية والبيئة المحيطة بها¹.

ثانيا: الشرطة المينائية الأخرى الممارسة للضبط المينائي

تُعني هذه الهيئات الأمنية المعروفة بالشرطة العامة بتكريس مفهوم الضبط الإداري العام وذلك بهدف المحافظة على عناصر النظام العام والمتمثلة في: الأمن العام، السكينة العامة والصحة العامة، وتمارس هذه الهيئات صلاحياتها في حدود اختصاصها الإقليمي والذي يشمل الميناء البحري باعتباره جزءا لا يتجزأ من الأملاك العمومية البحرية، وتمارس من طرف عدة متدخلين.

1: محافظة أمن الميناء

تعتبر محافظة أمن الميناء الجهاز القيادي الوحيد المسؤول عن الأمن داخل الموانئ البحرية، حيث تتمتع بصلاحيات واسعة تخول لها تعبئة جميع الموارد المادية والبشرية

¹ -Mohamed Ziane, Op.cit.p 68.

المخصصة للميناء، إضافة إلى اتخاذ التدابير اللازمة في حالات الأزمات التي قد تهدد أمن الميناء واستقراره، بالإضافة إلى التنسيق بين مختلف المصالح والمؤسسات والأجهزة الأمنية العاملة ضمن الاختصاص الاقليمي للميناء، وذلك بهدف ضمان تكامل الأدوار وتوحيد الجهود في مجال الحماية الأمنية، وقد تم انشاء هذه المحافظة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 95-192، بهدف وضع إطار تنظيمي متكامل لتأمين الموانئ البحرية وتعزيز تطبيق القوانين والأنظمة الداخلية ذات الصلة¹، كما تنشأ محافظة أمن على مستوى كل ميناء وتتبع سلميا للمديرية العامة للأمن الوطني، غير أن تحديد قائمة الموانئ التي تزود بمحافظه أمن تتم بموجب قرار صادر عن وزير الداخلية والذي يسند أيضا مهمة تسيير المحافظة إلى محافظ يتم اختياره من بين موظفي الأمن الوطني، وذلك استنادا إلى أحكام المادة 02 من نفس المرسوم.

حدد القرار الوزاري المؤرخ في 27 يوليو سنة 1997 قائمة الموانئ البحرية التي تم فيها إنشاء محافظات أمن وتشمل كل من: ميناء عنابة، سكيكدة، وهران، مستغانم، جيجل، بجاية، الجزائر، تنس والغزوات.

تعد محافظة أمن الميناء من أهم الهيئات الأمنية داخل المنظومة المينائية، وقد أولى المشرع الجزائري أهمية خاصة لتنظيمها من خلال نص المادة 04 من نفس المرسوم والتي حددت المسؤوليات الأساسية على النحو الآتي:

- رئاسة اللجان المحلية لأمن الميناء، والتنسيق بين مختلف المصالح الأمنية والإدارية ضمن الحيز المينائي.

- إعداد مخطط أمن الميناء بالتعاون مع الأجهزة والسلطات المختصة، وتقييم طبيعة التهديدات المحتملة، وتحديد الوسائل والتدابير المناسبة لمواجهتها، بما يضمن أمن الأشخاص والممتلكات داخل الميناء، إلى جانب ذلك تقوم محافظة أمن الميناء بكافة الأعمال الوقائية، حيث يمكنها

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 186.

اتخاذ كافة الإجراءات التي تراها ضرورية للحفاظ على الأمن، بما في ذلك تعبئة وتحريك الوسائل البشرية والمادية المخصصة للميناء في حال وجود تهديد جدي أو أزمة طارئة. أما في الحالات الاستثنائية التي يتجاوز فيها التهديد حدود القدرات المينائية، يمكن للمحافظة بعد إخطار الوالي المختص إقليمياً استخدام وسائل خارج نطاق الأملاك المينائية، كما خولها المشرع صلاحية تعديل سير عمل الإدارات والهيئات الأخرى العاملة داخل الميناء وطلب تدخل وسائل بشرية ومادية الخارجة من خارج النطاق المينائي، وذلك وفقاً لنص المادة 8 من نفس المرسوم.

ولتفعيل نشاطها واثبات دورها في الحفاظ على أمن الموانئ والمنشآت المينائية المحيطة بها، تعمل محافظة أمن الميناء بالتنسيق مع عدة مؤسسات وهيئات أمنية مختصة أبرزها شرطة الحدود باعتبارهما مصلحتين تابعتين للمديرية العامة للأمن الوطني، وتسعيان إلى تحقيق هدف مشترك يتمثل ضمان الأمن والاستقرار داخل الميناء، وإن كانت تختلفان من حيث الإمكانيات البشرية والمادية المتاحة لكل منهما، لكن تبقى العلاقة بينهما علاقة تكاملية، حيث تضطلع المحافظة بدور "العقل المدبر" في وضع التصورات العامة والخطط الأمنية للميناء، بينما تتولى شرطة الحدود تنفيذ تلك الخطط على أرض الواقع من خلال تطبيق الإجراءات الأمنية في كامل النطاق المينائي وما يحيط به.

إلى جانب ذلك، تنسق محافظة أمن الميناء مع كل من مصلحة حراس الشواطئ وإدارة الجمارك لما لهما من صلاحيات في مراقبة السواحل والحدود البحرية وضبط جرائم التهريب والحرص على تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية والمحلية ذات الصلة بالنشاط البحري والمينائي.

وباعتبار محافظة أمن الميناء المركز القيادي الوحيد على مستوى الميناء، تتولى التنسيق المباشر مع مصالح الرصد الجوي التي تزودها بشكل يومي بكافة المعلومات الخاصة بحالة الطقس والتقلبات الجوية المرتقبة، ويأتي هذا التعاون في إطار اتخاذ التدابير الاستباقية اللازمة

لتفادي أي طارئ محتمل وضمان توفير الظروف الملائمة لرسو السفن ومغادرتها بشكل آمن ومنتظم¹.

2: شرطة الحدود

تعد شرطة الحدود هيئة إدارية خاصة تابعة للمديرية العامة للأمن الوطني، تتولى مهام الرقابة على حركة عبور الأشخاص عبر المنافذ البحرية، بما في ذلك المسافرين وأطقم السفن، كما تضطلع بدور محوري في مراقبة الوثائق الثبوتية والتأكد من مطابقتها للتشريعات المنظمة لحركة الدخول والخروج، إلى جانب الكشف عن حالات التزوير أو التحايل على الهوية أو وثائق السفر، كما تلعب دورًا بارزًا في مكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، من خلال التحري واعتراض محاولات العبور غير النظامي وذلك في إطار مهامها المتعلقة بضبط الحدود وضمان أمن وسلامة الإقليم البحري الوطني.

وتعتمد في أداء مهامها على وسائل تقنية حديثة، على غرار أجهزة كشف الهوية البيومترية، أنظمة المراقبة بالفيديو، كواشف المعادن والمتفجرات، فضلا عن استخدام الكلاب المدربة والتقنيات الرقمية المرتبطة بقواعد البيانات الوطنية والدولية الخاصة بالمطلوبين أو الممنوعين من السفر.

وفي سبيل ضمان أمن الموانئ البحرية تتسق شرطة الحدود بشكل دائم ومتكامل مع مختلف الهيئات الأمنية والإدارية العاملة داخل الميناء لاسيما محافظة أمن الميناء، مصالح الجمارك، السلطة المينائية، لضمان تبادل المعلومات وتنظيم التدخلات الميدانية في حال حدوث أي طارئ يمس بالنظام العام داخل المنشآت المينائية.

3: ضباط الشرطة القضائية

كأصل عام تنحصر صلاحيات ضباط الشرطة القضائية في مجال الضبط القضائي، أي التدخل بعد وقوع الجريمة من خلال البحث والتحري ومعاينة الأفعال المجرّمة، إلا أن المشرع

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 188.

الجزائري منحهم أيضًا صلاحيات في مجال الضبط المينائي وذلك في إطار مساهمتهم في الحفاظ على النظام العام داخل الموانئ البحرية.

فقد خولها المشرع صلاحية البحث ومعاينة المخالفات التي تمس بقواعد التنظيم المينائي مما يجعلهم متدخلين مباشرين في مهام الضبط المينائي إلى جانب الشرطة الإدارية الخاصة، وقد حددت المادة 15 من ق.إ.ج.ج الفئات التي تتمتع بصفة "ضابط الشرطة القضائية" والتي تشمل على وجه الخصوص: "رؤساء المجالس الشعبية البلدية، ضباط الدرك الوطني، الموظفون المنتمون للأسلاك الخاصة للمراقبة، محافظي وضباط الشرطة التابعون للأمن الوطني". وعليه سنتطرق إلى صلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي والوالي في مجال ممارسة الشرطة المينائية كنموذج عن تدخل هذه الهيئات ضمن منظومة الضبط الإداري العام داخل الموانئ البحرية.

3-1- رئيس المجلس الشعبي البلدي

يتمتع رئيس المجلس الشعبي البلدي بصلاحيات الشرطة الإدارية العامة بصفته ممثلاً للدولة داخل حدود إقليم البلدية، وقد أكدت المادة 88 من القانون رقم 10/11 المتعلق بالبلدية¹ على هذه الصلاحيات حيث أنه: "يقوم رئيس المجلس الشعبي البلدي تحت إشراف الوالي بتبليغ وتنفيذ القوانين والتنظيمات على مستوى إقليم البلدية، السهر على النظام والسكينة والنظافة العمومية، والسهر على حسن تنفيذ التدابير الاحتياطية والوقاية والتدخل في حالات الإسعاف والطوارئ.

وفي هذا السياق، ومن باب دعم المنظومة الأمنية للموانئ الواقعة ضمن النطاق الإقليمي للبلدية، أوكل المشرع الجزائري لرئيس المجلس الشعبي البلدي بعض الصلاحيات في مجال

¹ - قانون رقم 10/11، مؤرخ في 20 رجب عام 1432، الموافق لـ 22 يونيو سنة 2011، المتعلق بالبلدية، ج.ر.ع 37، الصادرة بتاريخ 03 يوليو سنة 2011، المعدل والمتمم بالأمر رقم 13/21، مؤرخ في 22 محرم عام 1443، الموافق لـ 31 غشت سنة 2021، ج.ر.ع 67.

الشرطة المينائية ذات الطابع القضائي لا سيما فيما يتعلق بالبحث ومعاينة المخالفات التي تمس بقواعد الضبط المينائي، والتعرف على مرتكبيها.

غير أن هذه الصلاحيات تبقى محصورة في نطاق معين، ولا يجوز أن تمتد لتشمل المهام الحصرية المخولة لضباط وحراس الموانئ في مجال الشرطة المينائية والمتعلقة أساساً بتسيير واستغلال الميناء¹.

وبذلك فإن تدخل رئيس المجلس الشعبي البلدي في هذا المجال لا بد أن يتم في إطار احترام مبدأ الفصل بين الاختصاصات وضمان التنسيق مع الهيئات المختصة بالضبط المينائي الخاص.

3-2- الوالي

يمارس الوالي مهام الضبط الإداري العام استناداً لأحكام المادة 114 من القانون رقم 07/12 المتعلق بالولاية، باعتباره المسؤول الأول على المحافظة على النظام والأمن والسلامة والسكينة العمومية على مستوى اقليمه.

ويضطلع الوالي في هذا الإطار بالإشراف على إعداد وتحيين وتنفيذ مخططات الإسعاف الخاصة بالولاية، والتي تهدف إلى التدخل السريع والمنظم في حالات الطوارئ والكوارث تسخير الأشخاص والممتلكات عند الاقتضاء، وذلك في إطار تطبيق تلك المخططات بما توافق مع الأحكام القانونية المعمول بها، وذلك تطبيقاً لنص المادة 119 من قانون الولاية².

وتكتسي هذه الصلاحيات أهمية خاصة في محيط الموانئ البحرية الواقعة ضمن الإقليم، لا سيما في حالات الأزمات أو التهديدات التي تستوجب تنسيقاً مباشراً مع الهيئات الأمنية والسلطات الأمنية المختصة وذلك بهدف استمرارية سير المرافق العمومية الحيوية وحماية الأرواح والممتلكات.

¹ - المادة 935 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

² - قانون رقم 07/12، مؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433، الموافق لـ 21 أبريل سنة 2012، المتعلق بقانون الولاية، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 29 أبريل سنة 2012، ص 05.

4- شرطة البيئة

تتدخل شرطة البيئة على مستوى الموانئ في إطار اهتمام السلطات العامة بحماية البيئة، وذلك عن طريق فرق من الأعوان المتخصصين في المجال البيئي، ويتمثلون في مفتشين تابعين لوزارة البيئة على مستوى كل ولاية تسند لهم مهمة الاشراف على تنفيذ خطط مكافحة التلوث تحت اشراف مباشر من الوالي، كما يتولون مهام معاينة وتحرير المخالفات المرتبطة بالبيئة البحرية والغلاف الجوي والأرض وباطن الأرض، بما يضمن احترام القوانين البيئية السارية والحفاظ على الموارد الطبيعية من كل تهديد محتمل.

وتجدر الإشارة الى أنه على الرغم من تحديد المهام لشرطة الموانئ الخاصة بحماية البيئة المينائية إلا أن مفتشي البيئة يتمتعون هم أيضا بصلاحيات قانونية لممارسة مهامهم على مستوى الموانئ، غير أن هذا التداخل في الاختصاص يعد ذات طابع عام، وقد يثير إشكالات عملية في الواقع، خصوصا في ظل تعدد المتدخلين المخولين قانونًا ببحث ومعاينة المخالفات البيئية.

ويلاحظ هذا التعدد في ضوء ما نصت عليه المادة 111 من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة¹ والتي تمنح صلاحيات البحث والمعاينة للعديد من الجهات من بينها: ضباط وأعوان الشرطة القضائية المذكورين في المادة 21 وما يليها من ق.إ.ج، مفتشو البيئة، موظفو الأسلاك التقنية للإدارة المكلفة بالبيئة، ضباط وأعوان الحماية المدنية، متصرفو الشؤون البحرية، ضباط الموانئ، أعوان المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ، قادة السفن البحرية الوطنية، مهندسو مصلحة الإشارة البحرية، الأعوان التقنيون بمعهد البحث العلمي والتقني وعلوم البحار، قادة سفن علم البحار التابعة للدولة، أعوان الجمارك.

¹ - قانون رقم 10/03، مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424، الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ع 01، الصادرة بتاريخ 20 يوليو سنة 2003.

هذا التنوع في الجهات المخولة قانوناً قد يؤدي إلى تداخل في المهام، مما يتطلب تنسيقاً فعالاً بين مختلف الفاعلين تفادياً لتداخل الصلاحيات أو تعطيل الإجراءات الرقابية.

5- شرطة الصيد البحري

طبقاً لأحكام القانون رقم 11/01 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات¹، تنحصر صلاحية البحث ومعاينة المخالفات المرتكبة في هذا المجال على جهات محددة وتتمثل في مفتشو الصيد البحري، ضباط الشرطة القضائية، قادة سفن القوات البحرية، أعوان المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ.

حيث تضطلع هذه الجهات بدور أساسي في حماية الموارد البحرية وضمان احترام التشريعات المنظمة للصيد البحري بما يحقق التوازن بين استغلال الثروات البحرية وحماية البيئة البحرية.

6- السلطة الصحية البحرية

وفقاً لأحكام المادة 81 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 لا يسمح الصعود على متن السفينة عند دخولها إلى الميناء ما لم تمنح السلطة الصحية البحرية إشارة حرية التصرف، ويستثنى من هذا الحظر الموظفين والأعوان التابعين للإدارات والهيئات المخولة قانوناً متى اقتضت طبيعة مهامهم ذلك، مع الالتزام الكامل بإجراءات الوقاية والحماية التي تقرها السلطة الصحية البحرية.

فبمجرد وصول السفينة إلى الميناء تتولى السلطة الصحية البحرية بصفتها الجهة المختصة القيام بالصعود على متنها، وذلك بغرض التأكد من الوضعية الصحية للسفينة وطاقمها، وكذا طبيعة البضائع المنقولة ومدى احتمالية تشكيلها خطراً على الصحة العامة داخل الميناء.

¹ - المادة 62 من القانون رقم 11/01، المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422، الموافق لـ 03 يوليو سنة 2001، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر.ع 36، الصادرة بتاريخ 08 يوليو سنة 2001، المتمم بالقانون رقم 14/22، مؤرخ في 13 ذي الحجة عام 1443، الموافق لـ 12 يوليو سنة 2022، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 17 يوليو سنة 2022.

إلى جانب ذلك تمارس الشرطة الصحية صلاحياتها الأساسية من خلال المراقبة الصحية في الموانئ، حيث تسهر على تطبيق تدابير الوقاية من انتشار الأوبئة والأمراض المعدية، كما تقوم بإجراء الرقابة البيطرية بالإضافة إلى متابعة حالة البضائع الموجهة إلى الاستهلاك البشري والتي يصرح بأنها قد تكون ناقلة للعدوى¹.

وتجدر الإشارة إلى أن عمل الشرطة الصحية في هذا الخصوص ينبثق من تنظيم وطني يستند إلى المعايير الدولية المعتمدة من قبل منظمة الأمم المتحدة للصحة العالمية، مما يمنحها صلاحية اتخاذ قرار بالموافقة أو الرفض بحرية تنقل سفينة بناء على تقييمها للوضع الصحي أو لمكوناتها.

¹ -Mohamed Ziane, Op.cit, p 112.

الفرع الثاني

مختلف المتدخلين في ضبط أمن وسلامة المنشآت المينائية

إلى جانب الشرطة المينائية تعمل هيئات أخرى على تنظيم ومراقبة مختلف الأنشطة المينائية، وتتمثل في لجان الأمن البحري والمينائي ومركز الاعلام (أولا) ومصالح الجمارك (ثانيا).

أولا: لجان الأمن البحري والمينائي ومركز الاعلام

في إطار الحفاظ على النظام العام المينائي تم استحداث لجان أمنية تعنى بحماية الأمن البحري والمينائي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 420/22 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها¹.

1: اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي

في إطار تطوير المنظومة الأمنية داخل الموانئ البحرية وضمان حماية الأشخاص والممتلكات، وضع المشرع الجزائري جملة من القواعد التنظيمية التي تحدد المسؤوليات وتسهل التنسيق بين مختلف الجهات الفاعلة، وتعد اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي إحدى أبرز هذه الأجهزة، حيث تكلف على وجه الخصوص بما يلي:

- إعداد برنامج وطني شامل للأمن البحري والمينائي يخص المنشآت المينائية والسفن التي ترفع الراية الوطنية.

- السهر على توحيد وتنسيق مستويات الأمن المنصوص عليها في المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية مع تلك المعتمدة لدى الأجهزة الأمنية الوطنية.

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 420/22، مؤرخ في 7 جمادى الأولى عام 1444، الموافق لـ 1 ديسمبر سنة 2022، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر سنة 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ع 81، الصادرة بتاريخ 4 ديسمبر سنة 2022.

- اقتراح التشريعات والتنظيمات الكفيلة بضمان وتعزيز أمن السفن والمنشآت المينائية، وتقديمها إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ¹.

تكلف هذه اللجنة على وجه الخصوص برنامج وطني للأمن البحري والمينائي للسفن ذات الولاية الوطنية والمنشآت المينائية، وقد فصلت المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 420/22 تشكيلة هذه اللجنة والتي يرأسها الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أو ممثله وتضم في عضويتها: قائد المصلحة الوطنية لحرس السواحل أو ممثله، قائد الدرك الوطني أو ممثله، ممثل عن وزارة الداخلية، وزارة الطاقة، الأشغال العمومية، البريد وتكنولوجيا الإعلام والاتصال، المدير العام للأمن الداخلي أو ممثله، ممثل الوزير المكلف بالخارجية، المدير العام للجمارك أو ممثله، المدير العام للحماية المدنية أو ممثله، ثلاثة (03) مدراء من الإدارة المركزية للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، الرئيس المدير العام للشركة الجزائرية للنقل البحري، الرئيس المدير العام لمجتمع الخدمات المينائية، مدير الديوان الوطني للإشارة البحرية، المدير العام للوكالة الوطنية للذخبات، حيث تعمل هذه اللجنة بصفقتها جهازا تنسيقيا وطنيا بمتابعة التنظيم الدولي في مجال الأمن البحري والمينائي وتكييفه مع التطبيقات الوطنية، وتزويد المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات الخاصة في هذا المجال².

2: اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي

نصت المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190 على ضرورة إنشاء لجنة محلية للأمن البحري والمينائي على مستوى كل ميناء، وذلك لضمان متابعة وتنفيذ السياسات الأمنية المقررة على الصعيد الوطني ضمن النطاق المحلي، وتتاط بالجنة المهام الآتية:

- تنسيق تنفيذ البرنامج الوطني للأمن البحري والمينائي، القيام بتقييم الأخطار والأجهزة الأمنية الموضوعة بشكل دوري، إبداء الرأي في خطة أمن المنشأة المينائية، التأكد من مراعاة التدابير

¹ - المادة 12 من مرسوم تنفيذي رقم 18/190، مصدر سابق.

² - المادة 08 من مصدر نفسه.

الأمنية عند تهيئة الميناء، وإعادة تهيئته، واقتراح كل إجراء من شأنه تعزيز جهاز الأمن الذي تم وضعه في حالة وجود تهديد أو عمل موجّه ضد المنشأة المينائية والسفن داخل الميناء والرصيف وضواحيهما.

وتحدد قائمة الموانئ المعنية بأحكام هذه المادة بموجب قرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

يرأس هذه اللجنة المحلية الوالي المختص إقليميا أو ممثله، وتتشكل من مسؤول السلطة المينائية المعنية، محافظ أمن الميناء المعني، ممثل عن المديرية العامة للأمن الداخلي، عون أمن المنشأة المينائية المعنية، قائد المجموعة الإقليمية لحرس السواحل، رئيس المحطة البحرية الرئيسية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، قائد مجموعة الدرك الوطني المختص إقليميا، رئيس فرقة شرطة الحدود البحرية، مسؤول مصالح الجمارك المختص إقليميا، مسؤول مصالح الحماية المدنية المختص إقليميا، ممثل الوكالة الوطنية للذبذبات، الممثل المحلي للديوان الوطني للإشارة البحرية، مدير الأشغال العمومية للولاية المعنية، مدير النقل للولاية المعنية، مدير الطاقة للولاية المعنية (في موانئ المحروقات فقط).

يتم تعيين أعضاء اللجنة بناء على اقتراح من الهيئات التي ينتمون إليها ضمن قائمة إسمية ويصدر قرار تعيينهم الوالي المختص إقليميا.

كما يمكن أن تستعين اللجنة عند الحاجة، بأي شخص من شأنه أن يساعدها في أشغالها بحكم كفاءته أو نشاطاته المهنية، ويتولى أمانة اللجنة عون أمن المنشأة المينائية¹.

أسند المشرع الجزائري بموجب المادة 26 من المرسوم التنفيذي رقم 18/190 إلى اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي مهمة السهر على تحقيق التوازن بين تسهيل الملاحة البحرية وضمان الأمن البحري والمينائي وذلك وفقا لما نص عليه المرسوم.

¹ - المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 22/420، مصدر سابق.

وتجتمع اللجنة في دورة عادية أربع (4) مرات على الأقل في السنة، كما يمكنها أن تجتمع بصفة غير عادية كلما اقتضت الضرورة أو طرأت مستجدات أمنية تستوجب ذلك، وتلتزم في الخصوص بتقديم تقارير دورية إلى اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي تتضمن حصيلة نشاطها وتوصياتها بما يضمن المتابعة المركزية والتنسيق بين المستويين المحلي والوطني في مجال الأمن البحري والمينائي¹.

3: اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي

نصت عليها المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 420/22، وكانت تسمى قبل التعديل بلجنة العمليات والمتابعة تنشأ على مستوى كل ميناء، وتتشكل من مدير قيادة الميناء المعني، عون أمن المنشأة المينائية المعنية، رئيس فرقة شرطة الحدود البحرية، قائد المجموعة الإقليمية لحرس السواحل أو ممثله، رئيس المحطة البحرية الرئيسية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، رئيس مفتشيه أقسام الجمارك ورئيس وحدة الحماية المدنية.

تتمثل مهام هذه اللجنة خصوصا في السهر على وضع القرارات المتخذة من طرف اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي حيز التنفيذ ومتابعتها، تقديم كل الاقتراحات المتعلقة بتحسين وتطوير الإجراءات الأمنية إلى اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، وكذا تنفيذ التدابير الأمنية المستعجلة لمواجهة أي تهديد للميناء وإعلام رئيس اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، تسيير جميع حالات الأزمة في مجال الأمن والسلامة البحرية والمينائية، إدارة عمليات التدخل في حالة وقوع حادثة أو حادث له علاقة بالأمن والسلامة البحرية والمينائية، وإعداد عروض حال دورية حول النشاطات والتدابير المتخذة وإرسالها إلى رئيس اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي ومسؤول السلطة المينائية².

¹ - المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 340 / 04، مصدر سابق.

² - المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 190/18، مصدر سابق.

4: مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين

تم استحداث مركز الإعلام حول الأمن والسلامة بموجب المادة 32 من المرسوم التنفيذي رقم 190/18، لدى وزير البحرية التجارية والموانئ، يدعى في صلب النص "المركز"، ويزود بجميع الوسائل والتجهيزات الضرورية التي تمكّنه من أداء مهامه على أحسن وجه، ويهدف إلى متابعة الوضعيات المتعلقة بأمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية، ويضطلع على وجه الخصوص بالمهام الآتية¹:

- ضمان اليقظة الدائمة في مجال الأمن والسلامة البحرية والمينائية، ويعد بمثابة نقطة استقبال مركزية لجميع الإخطارات والبلاغات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) لاسيما تلك المتعلقة بتغير مستويات الأمن (المستوى الأول، الثاني والثالث) الخاصة بالموانئ الدولية.

- جمع المعطيات الإحصائية عن الحوادث الأمنية الأمن التي تقع على متن السفن ذات الراية الوطنية وعلى مستوى المنشآت المينائية، قصد إعداد حصيلة عند نهاية كل سنة، بالإضافة إلى استلام تقارير حوادث الأمن الواردة من أعوان الأمن التابعين للشركات البحرية والمنشآت المينائية.

- تحليل تقارير حوادث الأمن وتقديم توصيات الأمن الملائمة مع ضرورة السهر على توفير العملي للعتاد والتجهيزات الموجودة بالمركز قصد التسيير الأمثل لحالات الاستعجال التي لها علاقة بالأمن والسلامة البحرية والمينائية.

- تنسيق الأعمال في مجال الأمن مع أعوان أمن الشركات والسفن والمنشآت المينائية، التنسيق مع أعوان أمن المنشآت المينائية للقيام بالتمارين والتدريبات المتعلقة بالأمن المنصوص عليها في خطة أمن الميناء وذلك بالتشاور مع السلطة الوطنية المختصة.

¹ - المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 190/18، مصدر سابق.

- تحيين قاعدة المعطيات المتعلقة بمعالم الإنذار الخاصة بأمن السفن ذات الراية الوطنية المعنية، مسك قاعدة معطيات خاصة بحوادث الأمن البحري والمينائي وضمان المتابعة الدائمة للتنظيم الوطني والدولي، المشاركة في عمليات تدقيق التقييم للأمن البحري والمينائي التي تقوم به السلطة الوطنية اعلامها عن أمن السفن والمنشآت المينائية في حال حادثة أو حادث أمنيين متعلقين بالأمن والسلامة البحرية والمينائية.

كما يتولى إدارة المركز "رئيس مركز" يسند إليه الاشراف العام على نشاطات المركز وتنسيق أعماله مع أربع (4) رؤساء دراسات، وأربعة إلى ستة مكلفين بالدراسات للبحرية التجارية والموانئ، تعد وظائف رئيس المركز ورؤساء الدراسات من المناصب العليا في الدولة، مما يعكس الأهمية الاستراتيجية التي يكتسيها هذا المركز في منظومة الأمن والسلامة البحرية والمينائية¹.

ثانيا: مصالح الجمارك

تؤدي إدارة الجمارك دورا محوريا في المجال الاقتصادي والجباي، إلى جانب دورها الأمني في حماية الموانئ البحرية من الأنشطة الاجرامية التي من شأنها زعزعة الاستقرار والأمن البحري، وعلى هذا الأساس تعد شرطة الجمارك خط الدفاع الأول عن البلد، إذ توكل إليها مهام التصدي لجرائم التهريب البحري الذي يعتبر من أخطر وأصعب أنواع التهريب، والتي تعد من أخطر أنواع الجرائم العابرة للحدود، نظراً لاستخدام المهربين للقوارب والسفن البحرية لتهريب المواد المحظورة سواء داخل الدولة أو نحو الخارج.

ونظراً لتزايد وتيرة الأنشطة الإجرامية والتي باتت تشكل تهديدا فعليا لأمن الملاحة البحرية وعلى الاستقرار السياسي والاقتصادي للبلاد خاصة في ظل ارتباطها الوثيق بجرائم الإرهاب، الجريمة المنظمة، تبييض الأموال والاتجار غير المشروع بالأسلحة²، وحتى لا تصبح السفن

¹ - المادة 36 من المرسوم التنفيذي رقم 190/18، مصدر سابق.

² - مريم درويش، "التهريب البحري للأسلحة والمخدرات وأثره على استقرار وأمن الدول"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية،

ع 07، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، 2017، ص 332.

أداة لتحقيق هذه الأفعال الإجرامية تضطلع مصالح الجمارك بدور حاسم في حماية المنشآت المينائية والسفن وضمان أمنها من خلال ما يلي:

- مراقبة السفن القادمة والمغادرة عبر الموانئ الوطنية، بالتنسيق مع مصالح شرطة الحدود والهيئات الأمنية الأخرى.

- التفتيش الدقيق للبضائع المحملة والمفرغة بهدف التأكد من مطابقتها للتصريحات الجمركية وكشف أي محاولات تهريب، حيث يحق لأعوان الجمارك المكلفين بتفتيش السفن الراسية أن يطلبوا من مسؤولي هذه السفن فتح الكوات والغرف والخزائن وكذا الطرود محل التفتيش، كما يجوز لهم عند غروب الشمس إغلاق الكوات وختمها، ولا يجوز فتحها بعد ذلك إلا بحضورهم¹.

- مراقبة المسافرين وأمتعتهم والتأكد من هوياتهم سواء عند الدخول أو الخروج، ويتم ذلك باستخدام مختلف الوسائل المتاحة سواء من خلال التفتيش اليدوي أو باللجوء إلى الوسائل التقنية الحديثة، وفي حال الاشتباه بتهديد أمني أو نشاط غير قانوني، يمكن تعزيز عمليات التفتيش باستخدام أعوان بالزي المدني، قصد تأمين مراقبة أكثر دقة وسرية، وذلك كجزء من الإجراءات الوقائية الرامية إلى ضمان أمن المنشآت المينائية وسلامة مرتاديه.

- تطبيق القوانين الجمركية ومباشرة المتابعات القانونية ضد المخالفين، حيث يسهم هذا الدور الفعال في تعزيز الأمن المينائي ومنع استغلال الموانئ كمنصات للممارسة الأنشطة غير المشروعة².

فضلا عن ذلك، تقوم الفرقة البحرية للجمارك بمراقبة مجموعة من الوثائق التي يتوجب على ربان السفينة تقديمها لأعوان الجمارك خلال الفحص الوثائقي للسفينة، وتشمل هذه الوثائق: بيان الحمولة، قائمة طاقم السفينة، التصريح بالعملة الصعبة وغيرها من المستندات الضرورية.

¹ - المادة 45 من القانون رقم 04/17، المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438، الموافق لـ 16 فبراير سنة 2017، المعدل والمتمم للقانون رقم 07/79 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399، الموافق لـ 21 يوليو سنة 1979، المتضمن قانون الجمارك، ج. ر. ع 11، الصادرة بتاريخ 19 فبراير سنة 2017، ص 03.

² - المواد من 41 إلى 43 من القانون رقم 04/17، مصدر سابق.

ولضمان حماية فعالة للسفن والمنشآت المينائية تم إحداث مراكز مراقبة على طول الساحل، مزودة بفرق تدخل ومجهزة بزوارق بحرية وأنظمة اتصال لاسلكي، مما يتيح لها التنقل داخل الحرم الجمركي بسهولة، ويُسهل تبادل المعلومات وتنفيذ عمليات تفتيش السفن بفعالية. كما تساهم الجمارك داخل الحيز المينائي في مراقبة وضبط جرائم التهريب، لا سيما تلك التي تتم باستخدام الحاويات، حيث يقوم المهربون بإخفاء بضائع محظورة ضمن الحمولة المنقولة بطريقة شرعية أو في أسفل الحاوية أو في جوانبها أو عبر تجهيز مخابئ خاصة للتهريب¹. وعلاوة على ذلك، أدى استغلال الحاويات إلى تسهيل دخول وخروج الأشخاص بطريقة غير مشروعة من وإلى إقليم الدولة، نظرا لقدرتها على استيعاب الأشخاص وإخفائهم مما يجعلهم بعيدين عن أنظار السلطات أثناء عمليات التفتيش، وهو ما يشكل تهديدا مباشرا لاستقرار أمن الموانئ خاصة إن كان هؤلاء الأشخاص من العناصر المرتبطة بالجماعات الإرهابية². وعليه فإن تأمين الحاويات تتساوى مع أمن المنشآت المينائية والسفن باعتبارها أحد المكونات الأساسية في قطاع النقل البحري، وتحقق هذه الحماية من خلال الرقابة التي تمارسها إدارة الجمارك على عمليات النقل بالحاويات، بوصفها وسيلة فعالة لمواجهة الأنشطة الاجرامية المرتبطة بواسطة الحاويات.

وتتم هذه الرقابة عبر مساريين أساسيين: عن طريق الفحص الوثائقي والمراقبة المادية للحاوية، ويعتمد في هذا الإطار على وسائل تكنولوجية متطورة مثل: المسح الاشعاعي (السكانير) الذي يساعد على إجراء التفتيش بشكل دقيق وسريع، مما يساهم في تسريع الإجراءات الجمركية مع المتعاملين وتقليل زمن مكوث السفن داخل الموانئ، وبالتالي التقليل من الازدحام وتقادي ما قد يترتب عنه من مخاطر كثيرة على غرار السرقة، الهجرة غير الشرعية، التهريب، إدخال

¹ - ليلي قمار، "دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 02، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2014، ص 77.

² - محمد صباح سعيد، جريمة تهريب المهاجرين، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر، مصر، 2013، ص 228.

الأشخاص أو الأسلحة والمخدرات بصورة غير قانونية، فضلا عن تقادي حوادث الاصطدام داخل المرافق المينائية.

الفرع الثالث

المصلحة الوطنية لحرس السواحل

عملت مختلف الدول على وضع تدابير وآليات قانونية على مستوى تشريعاتها الوطنية لتنظيم إقليمها البحري والحفاظ على سلامته وأمنه من كل ما من شأنه عرقلة استقراره، وذلك بإحداث هيئات وأجهزة متخصصة تتولى حماية مصالحها في البحر من خلال تطبيق القوانين الرامية إلى مكافحة التلوث وإرساء الأمن والسلامة على مستوى سفنها وموانئها لصد كل تهديد داخلي أو خارجي من شأنه زعزعة استقرارها¹.

وقد تبنت بعض الدول نظاما يعتمد على تكليف هيئة أو إدارة واحدة لإدارة هذه المهام كالنظام الأحادي الأمريكي الذي أولى كل الصلاحيات المتعلقة بالأمن البحري لمصلحة حراس السواحل في حين اعتمدت دول أخرى على نظام قائم على تعدد الهيئات المتدخلة، وهو النموذج المتبع في فرنسا ودول أخرى من بينها الجزائر، حيث تبنت الجزائر بعد استقلالها نظام تعدد الهيئات وهو نظام معقد من الصعب على دولة حديثة الاستقلال بكفاءتها المحدودة التحكم فيه، نظرا لغياب التنسيق والتعاون بين مختلف الإدارات المتدخلة في البحر²، وهذا ما جعل السلطات السياسية تركز صلاحياتها ومهام الدولة في البحر في يد سلطة واحدة وهي مصلحة حرس السواحل، وعليه سنتولى دراستها من خلال هذا الفرع وذلك بالتطرق إلى تطور نظامها القانوني (أولا) ثم نتطرق إلى صلاحياتها (ثانيا) ثم نتناول آليات التنسيق بين الهيئات المتدخلة المكلفة بضبط النظام العام المينائي بموجب القرار الوزاري المشترك لسنة 2019 (ثالثا).

¹ - حياة بن عيسى، "مصلحة حراس السواحل ودورها في دعم الأمن البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 3، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ص 187.

² - يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2008/2009، ص 9.

أولاً: تطور النظام القانوني للمصلحة الوطنية لحرس السواحل

شهدت المصلحة الوطنية لحرس السواحل منذ الاستقلال ثلاثة مراحل رئيسية في البنية القاعدية، تمثلت في سنوات 1963، 1973، وآخرها سنة 1996. المرحلة الأولى: ففي سنة 1963 تم تجديد التنظيم البحري الموروث عن الحقبة الاستعمارية، من خلال إحداث ثلاث دوائر بحرية في كل من: وهران، الجزائر العاصمة وعنابة، وقسمت إلى محطات بحرية تتولى تسيير ومراقبة المجال البحري العمومي. زيادة على ذلك، تضمنت المنظمة البحرية مصالح بحرية تابعة للجمارك والدرك البحري، وقد كانت هذه الهياكل مجهزة بإمكانيات مادية وبشرية لتنفيذ مهام الشرطة البحرية والجمارك على المستوى البحري.

المرحلة الثانية: إن تعدد الجهات وتشتت الوسائل وغياب التنسيق الفعال بين مختلف المتدخلين دفع السلطات العمومية إلى إعادة النظر في هذا التنظيم، حيث أقدمت الحكومة سنة 1973 على أحداث تغيير بنيوي عميق تمثل في إلغاء التنظيم البحري السابق وتعويضه بإنشاء المصلحة الوطنية لحرس السواحل¹ وذلك بموجب الأمر رقم 12/73²، وقد استوحى هذا التنظيم الجديد من النموذج الأمريكي لحرس السواحل مع ادخال تعديلات عليها تتماشى مع الخصوصيات الوطنية الجزائرية³، وذلك بهدف توحيد الجهود وتعزيز التخصص في مهام الضبط البحري، وقد أسندت للمصلحة الوطنية لحرس السواحل بصفقتها شرطة بحرية خاصة صلاحيات واسعة في مجال الأمن والرقابة البحرية توضع تحت وصاية وزير الدفاع الوطني⁴،

¹ - عطاء الله غريبي، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، الجزائر، 2017، ص 286.

² - أمر رقم 12/73، مؤرخ في 29 صفر عام 1393، الموافق لـ 03 أبريل سنة 1973، متضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج.ر.ع 28، الصادرة بتاريخ 06 أبريل سنة 1973، ص 422.

³ - Youcef Zerizer, le service national de garde-côtes, quarante-quatre 44 années après, Revue de droit et des activités portuaires, universités d'Oran 2, facultés de droit et de science politique, volume 1, N° 01, 2017, p 6.

⁴ - المادة الأولى من الأمر رقم 12/73، مصدر سابق.

وتتضم في صفوفها مستخدمين مدنيين مماثلين للعسكريين، ما يعكس الطابع الخاص والانضباطي لمهامها الأمنية¹.

أما المرحلة الثالثة فقد شهدت سنة 1996 تحولا جوهريا في الهيكلة القانونية والتنظيمية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل تمثل في مجموعة من الإصلاحات، أبرزها:

- إعادة تأسيس هياكل الشؤون البحرية التابعة للمصلحة الوطنية لحرس الشواطئ من القاعدة إلى القمة وذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 350/96 المتعلق بالإدارة البحرية المحلية²، والتي نص على التنظيم الهيكلي لهذه المصلحة والذي يتكون محليا وجهويا من محطات بحرية رئيسية، محطات ودوائر بحرية، أما على الصعيد المركزي فتتكون من دائرة الشؤون البحرية للمصلحة الوطنية لحرس الشواطئ.

- وضع سلم تنظيمي ووظيفي تسلسلي دقيق لمصالح الشؤون البحرية، عن طريق وضع المحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية تحت وصاية الدوائر البحرية التابعة والتي تخضع بدورها هيكليا لدائرة الشؤون البحرية المركزية والتي تختص بجميع السلطات التنسيقية، التسييرية والرقابية، كما هو منصوص عليه في نص المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 350/96.

- الإعلان الرسمي عن القانون الأساسي الخاص بأفراد المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 437/96 المؤرخ في 01 ديسمبر 1996، والمتضمن إحداث هيئات إدارية للشؤون البحرية³، لا سيما مفتشي الملاحة البحرية وأعوان حراسة الشواطئ،

¹ - المادة 07 من مصدر نفسه.

² - مرسوم تنفيذي رقم 350/96، مؤرخ في 06 جمادى الثانية عام 1417، الموافق لـ 19 أكتوبر سنة 1996، يتعلق بالإدارة البحرية المحلية، ج.ر.ع 62، الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر سنة 1996.

³ - مرسوم رئاسي رقم 437/96، مؤرخ في 20 رجب عام 1417، الموافق لـ 01 ديسمبر سنة 1996، يتضمن إحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعوان حراسة الشواطئ، ج.ر.ع 75، الصادرة بتاريخ 04 ديسمبر سنة 1996.

حيث تم حصر مهمة تنفيذ القوانين والتنظيمات لأفراد القوات البحرية التابعين لسلوك الإداريين ضمن جهاز الشؤون البحرية.

- تعديل قانون الجمارك بمقتضى القانون رقم 10/08 الصادر في 22 أوت 2008 الذي أقر للمصلحة الوطنية لحرس الشواطئ صفة السلطة الوحيدة المخولة قانوناً بممارسة صلاحيات شرطة الجمارك في البحر، ما يعكس توسيع وتكريس في دورها كجهاز ضبط متخصص يتمتع باحتكار قانوني في مجال الضبط الجمركي البحري.

- تم استبدال تسمية الرسمية لمصلحة الوطنية لحرس الشواطئ بتسمية "المصلحة الوطنية لحرس السواحل" وذلك بموجب المادة 02 من المرسوم الرئاسي رقم 01/17¹ وهو تعديل ينسجم مع طبيعة المهام الموكلة لهذا الجهاز، غير أن المرسوم يثير إشكالية مدى دستوريته لأن النظام القانوني للمصلحة الوطنية لحرس السواحل تم تنظيمه بموجب مرسوم رئاسي مستقل، وهذا يشكل تدخل في المجال التشريعي المخصص للبرلمان باعتبار أن المادة 140 من القانون رقم 01/16 المتضمن التعديل الدستوري لسنة 2016 حددت في المطمة 26 منها أن البرلمان يشرع في مجال القواعد العامة المتعلقة بالدفاع الوطني واستعمال السلطات المدنية للقوات المسلحة، وهو ما يفيد بأن أي تعديل يمس الهيكلية أو التسمية أو الصلاحيات لجهاز يخضع لوزارة الدفاع كحرس السواحل يجب أن يتم بموجب قانون صادر عن السلطة التشريعية لا عن طريق مرسوم رئاسي، وبناء عليه فإن المرسوم الرئاسي رقم 01/17 وإن بدا متماشياً من حيث المضمون مع واقع المهام والصلاحيات، إلا أنه يعد تعدياً صريحاً على مجال محصور للسلطة التشريعية، بما يشكل مخالفة لمبدأ الشرعية الدستورية والفصل بين السلطات.

¹ - مرسوم رئاسي رقم 01/17، مؤرخ في 03 ربيع الثاني عام 1438، الموافق لـ 02 يناير سنة 2017، متضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج.ر.ع 01، الصادرة بتاريخ 04 يناير سنة 2017.

ثانيا: صلاحيات المصلحة الوطنية لحرس السواحل

استنادا لنص المادة 10 من المرسوم الرئاسي رقم 01/17 تمارس المصلحة الوطنية لحرس السواحل صلاحياتها الأصلية والمتمثلة أساسا في مهام الشرطة البحرية في الأملاك العمومية البحرية وفي مختلف المناطق من المجال البحري الخاضع للسيادة والقضاء و/أو المسؤولية الوطنية طبقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، وتمارس هذه الصلاحيات في المراقبة الساحلية والبرية بالتعاون مع مصالح الدرك الوطني، والأمن الوطني ومصالح الجمارك، كما تمارس بعض صلاحيات الشرطة المينائية وفقا لأحكام المادة 933 من ق.ب.ج.

1: الاختصاص الإقليمي للمصلحة الوطنية لحرس السواحل

إستنادا لأحكام المادة 10 في فقرتها الثانية من المرسوم الرئاسي رقم 01/17 تشمل صلاحيات المصلحة الوطنية لحرس السواحل كامل الأملاك البحرية العامة، بما في ذلك المياه الإقليمية والداخلية، الموانئ، الشواطئ، مناطق الشحن والتفريغ ورسو السفن. كما تم توسيع صلاحياتها لتشمل المراقبة الساحلية البرية بالتعاون والتنسيق مع مصالح الدرك الوطني والأمن الوطني والجمارك.

أما بالنسبة للجانب البحري، فقد عبر عنه المشرع بعبارة "الأملاك العمومية البحرية" محددا نطاقه ليشمل مختلف المناطق البحرية الخاضعة للسيادة أو القضاء أو للمسؤولية الوطنية، وذلك طبقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها وكذا الاتفاقيات الدولية المصادق عليها، كما تنص المادة 07 من ق.ب.ج على أن الأملاك العمومية البحرية تشمل المياه الداخلية والمياه الإقليمية

بمكوناتها الطبيعية والاصطناعية¹، وتضم هذه الأملاك المياه الإقليمية وما تحتها، والمياه الداخلية الواقعة من الجانب البري لخط الأساس الذي يقاس منه عرض المياه الإقليمية وتشمل

¹ - تنقسم الأملاك البحرية إلى نوعين: أملاك طبيعية وأخرى اصطناعية.

الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تغمرها منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في الظروف الجوية العادية منطقة بحرية يصل عرضها ابتداء من خط انحسار الماء 24 ميلاً بحرياً أو ما يقارب 45 كلم²، في حين يمتد عرض المنطقة المتاخمة إلى 32 ميلاً بحرياً من رأس تنس بولاية الشلف إلى الحدود الغربية، وإلى 52 ميلاً بحرياً من رأس تنس إلى الحدود الشرقية.

أما فيما يخص امتداد اختصاص المصلحة الوطنية لحرس السواحل للمجال البري الساحلي فقد ضبطه المشرع الجزائري بشرطين أساسيين وهما أن يقتصر النشاط على مهام المراقبة فقط، وأن يتم ذلك مع مصلحة أو أكثر من المصالح المختصة كالدرك الوطني، الأمن الوطني، والجمارك الجزائرية، وحتى لا يطرح أي تداخل للمهام بين مختلف هذه الهيئات صدر سنة 2019 قرار وزاري مشترك يحدد كيفية التنسيق بين المصلحة الوطنية لحرس السواحل والمصالح الأخرى¹ المذكورة أعلاه وهو ما سيتم تناوله لاحقاً بالتفصيل.

تتمثل الأملاك البحرية الطبيعية في:

- المياه الداخلية البحرية: وهي المياه التي تقع على امتداد الخط الذي يقاس ابتداء من البحر الإقليمي والمعروف بخط الأساس طبقاً لأحكام المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 181/84 المتضمن تحديد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقاً منها عرض المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الوطنية، ج.ر.ع 86، الصادرة بتاريخ 27 أكتوبر سنة 1984 المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة: ويقصد بالمياه الإقليمية المنطقة الممتدة على حدود 12 ميلاً بحرياً ابتداء من خط الأساس وتضم الخلجان الصغيرة والشواطئ، أما المنطقة المتاخمة هي المنطقة الممتدة على طول 12 ميلاً انطلاقاً من حدود المياه الإقليمية على ألا تتجاوز 24 ميلاً من خط الأساس وهذا حسب المرسوم الرئاسي رقم 344/04، المتضمن إنشاء منطقة متاخمة في المياه الجزائرية، ووفق ما تنص عليه أحكام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث اعتمدت المادة 33 من الاتفاقية لتحديد عرض المنطقة المتاخمة والتي أشارت إلى أقصى حد وهو 24 ميلاً بحرياً، للمزيد من التفاصيل أنظر: نسيم يخلف، "التحديد البحري للمياه الخاضعة للقضاء الوطني الجزائري"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، ع 16، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، جوان 2016، ص 145.

أما فيما يخص الأملاك البحرية الاصطناعية: فتتكون أساساً من الموانئ وما يتبعها من منشآت وتجهيزات ضرورية لحركة الملاحة البحرية، إضافة إلى كل المنشآت التي أقامها الإنسان في البحر، أو على الساحل بهدف تسخير الأملاك البحرية العمومية لخدمة الصالح العام.

¹ - في سنة 2018 صدر قرار عن وزارة الدفاع الوطني مؤرخ في 7 ديسمبر سنة 2017 يحدد المقرات ومناطق الاختصاص والحدود الإقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، ج.ر.ع 04، الصادرة بتاريخ 28 يناير سنة 2018، حيث نصت المادة الأولى منه: "أنه جاء في إطار التنظيم المنصوص عليه في المادة 14 من المرسوم

وبالنسبة لممارسة المصلحة الوطنية لحرس السواحل للاختصاص الجمركي على المستوى المجال البري الساحلي، فإن هذه المهام تقتصر على مراقبة الوثائق لاسيما فيما يخص التصريح العام، التصريح بالحمولة، التصريح بالاحتياطات الموجودة على متن السفينة، التصريح بأمّعة وأغراض الطاقم البحري، قائمة أفراد الطاقم، قائمة المسافرين، بالإضافة إلى صلاحية تفتيش السفن والمنشآت المينائية ومعاينة المخالفات والجنح الجمركية.

2- تمثيل القوة العمومية وتقديم الخدمة العمومية

وهي صلاحيات ذات طابع عسكري، فبموجب أحكام المادتين 04 و 05 من المرسوم الرئاسي رقم 01/17 تمثل م.و.ح.س القوة العمومية للدولة، إذ تتولى الرقابة الدائمة على المجال البحري الوطني وتتصرف نيابة عن كافة الدوائر الوزارية ذات الصلة بالأنشطة البحرية، كما تضطلع بمهام الخدمة العمومية وتشمل: عمليات البحث والإنقاذ في البحر، مساعدة وإنقاذ السفن والبضائع، التدخل لمكافحة التلوث البحري بجميع أشكاله¹، وتتكفل في هذه الحالة بالتدخل في الوقت المناسب وتقديم المساعدة والاسعافات الأولية.

3: صلاحيات المصلحة في مجال الإدارة البحرية

لا يقتصر دور المصلحة الوطنية لحرس السواحل على المهام الأمنية والعسكرية فقط، بل يمتد ليشمل أيضا وظائف إدارية حيوية ضمن ما يعرف بالإدارة البحرية، وذلك من خلال هياكل الإدارة البحرية المحلية المنتشرة على طول الساحل الوطني، وعليه تضطلع المصلحة الوطنية بعدة وظائف بهدف الحفاظ على أمن الأملاك العمومية البحرية، وتشمل هذه المهام تنظيم وضعية رجال البحر، من خلال تسجيلهم وتتبع كفاءاتهم المهنية والصحية، بما يضمن

الرئاسي رقم 01/17، ويهدف إلى تحديد المقرات ومناطق الاختصاص والحدود الإقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، وقد تم إرفاق القرار بملحق للمقرات ومناطق الاختصاص والحدود الإقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، وتتوفر هذه الأخيرة على منشآت ملائمة مفتوحة على مستعملي البحر والجمهور، وحسب الملحق فقد تم تحديد الحدود الإقليمية لـ 14 ولاية وهي: تلمسان، عين تموشنت، وهران، مستغانم، الشلف، تيبازة، الجزائر، بومرداس، تيزي وزو، بجاية، جيجل، سكيكدة، عنابة والطارف".

¹ - المادة 11 فقرة 06 من المرسوم الرئاسي رقم 01/17، مصدر سابق.

جاهزيتهم واحترامهم للضوابط القانونية أثناء مزاوله نشاطهم في البحر، كما تتولى مسك السجل الجزائري لترقيم السفن وهو سجل وطني يمكن من تحديد هوية كل سفينة جزائرية ومتابعة نشاطها، مما يساهم في الحد من الاستعمالات غير القانونية للمجال البحري الوطني، كما تتولى مهمة القيام بزيارات تفقدية وتفتيشية على متن السفن للتأكد من مدى امتثالها لشروط السلامة، وصلاحية الطواقم والمعدات وتطابق حمولتها مع التصريحات الرسمية، وعليه تسهم م.و.ح.س في حماية المجال البحري العمومي من أي تجاوزات.

4: معاينة الجرائم والتحقيق في الحوادث

تمارس م.و.ح.س مهام الضبط القضائي في البحر، حيث تخول لها معاينة الجرائم ومتابعة المخالفين لاسيما في مجال المخالفات الجزائية ذات الصلة بالأمن العام البحري، مخالفات الملاحة البحرية والانتهاكات المرتبطة بالصيد البحري وتربية المائيات، حماية البيئة البحرية والتعدي على المعالم والمواقع الأثرية، النشاطات المنجمية المرتبطة بالمحروقات في المجال البحري، وجمع المعلومات ذات الأهمية البحرية¹. وعليه تلتزم المصلحة بتبليغ نسخة من محاضر المخالفات إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووكيل الجمهورية المختص، وقد حصرت المادة 268 من ق.ب.ج الاختصاص في معاينة هذا النوع من المخالفات لمفتشي الملاحة والأشغال البحرية والأعوان المحلفين التابعين م.و.ح.س.

ثالثا: آليات التنسيق بين الهيئات المتدخلة المكلفة بضبط النظام العام المينائي

تطبيقا لأحكام المادة 10 من المرسوم الرئاسي 01/17 والتي تنص على ضرورة تعاون م.و.ح.س مع كل من مصالح الدرك الوطني والأمن الوطني والجمارك في المراقبة الساحلية البرية، والاشكال الذي كان يطرحه هذا النص هو عدم تحديده لآليات هذا التعاون وطرق تنفيذه، ولتقادي هذا التداخل في الصلاحيات بين مختلف المصالح المتدخلة في تنفيذ مهام

¹ - المادة 11 فقرة 03 من مصدر نفسه.

الشرطة المينائية صدر القرار الوزاري المشترك في سنة 2019 والذي جاء ليضبط كيفية التنسيق بين م.و.ح.س ومصالح الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني، والمديرية العامة للجمارك¹.

ويتم التنسيق عن طريق تبادل المعلومات والقيام بدورات برية مشتركة، وعند الاقتضاء عن طريق وضع نقاط متنقلة للحراسة والمراقبة على مستوى المنطقة الساحلية البرية، مع ضرورة تبادل المعلومات بالأولوية وبجميع الوسائل المناسبة لاسيما إذا تعلق هذه المعلومات بالأعمال التخريبية والاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية، والأنشطة الاجرامية المنظمة وغير المشروعة، والمخططات التي تستهدف الاعتداء على المنشآت البحرية أو البرية انطلاقا من أي من الجهتين وكذا الاستعمال غير الشرعي للمناطق البحرية والبرية كطرق مواصلات²، بالإضافة إلى:

مكافحة الهجرة غير الشرعية وتحضيراتها عبر البحر، رصد عمليات الرسو أو الإبحار غير الشرعي للأشخاص أو السلع بالقرب من شواطئ البحر، ضبط عمليات الشحن والتفريغ غير الشرعي للمنتجات ووسائل الصيد المحظورة، حماية الأملاك العمومية البحرية الطبيعية من الاستغلال العشوائي خاصة الاستخراج غير الشرعي للرمال والحصى والمواد المعدنية، التعامل مع الحطام البحري الجانح إلى الساحل، كشف وتتبع مصادر التلوث البحري القادم من اليابسة، الحفاظ على النظام العام في المناطق البحرية الساحلية المخصصة للاستجمام، خاصة فيما يخص استعمال القوارب والآليات البحرية والوسائل الأخرى المحظورة³.

من خلال استقراء مختلف النصوص القانونية يتضح أن صلاحيات المصلحة الوطنية لحرس السواحل تهيمن على تسيير الشؤون البحرية بصفة احتكارية، حيث أن المرسوم الرئاسي رقم

¹ - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1440، الموافق لـ 17 يوليو سنة 2019، يحدد كفايات التنسيق بين المصلحة الوطنية لحرس السواحل ومصالح الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني والمديرية العامة للجمارك في مجال المراقبة الساحلية البرية، ج.ر.ع 69، الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر سنة 2019.

² - المادة 06 من مصدر نفسه.

³ - المادة 07 من مصدر نفسه.

01/17 عهد إليها مهام جميع الضبطية الإدارية البحرية والشرطة القضائية في نطاق اختصاصها، بغض النظر عن الصلاحيات المنوطة بقيادة السفن البحرية وسفن الدولة الأخرى، وهو ما يفهم أن الجزائر انتهجت نظام أحادية التدخل في المجال البحري والذي انتهجته أغلبية دول العالم.

ومع ذلك، يبقى التساؤل المطروح حول مدى فعالية الآليات التنسيقية وكيفية تطبيقها على أرض الواقع أم أنها تبقى مجرد آليات شكلية أمام هيمنة إحدى الهيئات وسيطرتها على مختلف مهام الضبط المينائي¹.

ونتيجة لهذا الوضع يرى البعض أن م.و.ح.س يفترض أن تكون الممثل الوحيد للدولة الجزائرية في البحر، وذلك من خلال سحب كل الصلاحيات ذات الطابع البحري من الهيئات الأخرى مثل: الدرك الوطني والجمارك وتوحيد المهام لضمان فعالية أكبر ولتفادي تداخل الصلاحيات.² شهدت مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل تطوراً ملحوظاً، حيث انتقلت من كونها شرطة بحرية تمارس وظائفها في مختلف المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الوطنية أي المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة إلى اعتبارها إدارة بحرية بامتياز تتمتع بصلاحيات واسعة في مجال الضبط البحري والمينائي.

¹ - خاصة المصلحة الوطنية لحرس السواحل.

² - Youcef Zerizer , Op-cite, p10.

المبحث الثاني

التدابير القانونية المتخذة لضمان سلامة المنشآت المينائية

احتلت مسائل الأمن والسلامة البحريين مركز الصدارة لدى المنظمة البحرية الدولية نظرًا لما يشكله قطاع النقل البحري من ركيزة أساسية في حركة التجارة الخارجية، وقد شهد هذا القطاع تطورًا كبيرًا أدى إلى تحسين الأداء، كما أدى إلى بروز تحديات جديدة أثرت بشكل كبير على مردودته، ونظرًا لتزايد الحوادث البحرية وتنامي التهديدات والأعمال غير المشروعة التي تستهدف سلامة الملاحاة والمنشآت المينائية والأشخاص العاملين بها، منح المشرع الجزائري للسلطة المينائية مجموعة من المهام الأمنية لحماية الأملاك العمومية المينائية (المطلب الأول) كما بادر إلى دعم هذه الجهود من خلال وضع نصوص جزائية تهدف إلى حماية أمن وسلامة الأملاك العمومية المينائية من أي اعتداء أو تهديد (المطلب الثاني).

المطلب الأول

المهام الأمنية للسلطة المينائية لحماية الأملاك العمومية المينائية

تعد الموانئ من الركائز الأساسية في منظومة السلامة البحرية، حيث تلعب دورًا محوريًا في الوقاية من الحوادث البحرية والتقليل من آثارها، لا تقتصر وظيفتها على استقبال السفن وتفريغ البضائع بل تشمل كذلك مهامًا تنظيمية ورقابية تتعلق بحماية السلامة البحرية داخل المنشآت المينائية، وعليه سنتناول في هذا المطلب دور السلطة المينائية في ضبط مختلف النشاطات والخدمات المينائية (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى تدابير السلامة الخاصة بحماية الأرواح داخل الموانئ البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

دور السلطة المينائية في ضبط مختلف النشاطات والخدمات المينائية

تتولى السلطة المينائية مجموعة من المهام المتعلقة بتنظيم وضبط كل النشاطات والخدمات المينائية، وتتمثل أساساً في:

أولاً: تنظيم العبور والتوقف داخل الموانئ

يعد تنظيم العبور والتوقف داخل الموانئ أحد الجوانب الجوهرية في الحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية لما ينطوي عليه من ضبط لحركة السفن، وتقادي الحوادث، حيث تقوم السلطة المينائية بوضع لوائح داخلية تنظم دخول السفن إلى الميناء، وتوقيت التوقف، الأماكن المخصصة للرسو، وإجراءات المغادرة، حيث يتطلب المحافظة على دور الموانئ تسهيل تنقل الأشخاص والبضائع، والحماية من التهديدات والكوارث وتنظيم الحركة الملاحية والبحرية داخل الحدود المينائية، إلى جانب ضمان متطلبات المتعاملين وحاجاتهم في التزود بالمواد الضرورية كالوقود والمياه العذبة وغيرها من الخدمات المقدمة على مستوى الموانئ.

1: الدخول إلى المنشآت المينائية

يخضع دخول الأشخاص والعربات إلى الموانئ لترخيص كتابي مسبق تسلمه المصالح المختصة طبقاً للتنظيم المعمول به في هذا المجال، وفي هذا الخصوص تحدد السلطة المينائية فترات وساعات فتح وغلق الأبواب المستعملة من طرف السيارات والمشاة، وتضمن على نفقاتها عملية الفتح والغلق، كما تضمن مدخل دائم على الأقل في كل ميناء في الليل والنهار بما فيها أيام الجمعة وأيام العطل، مع تخصيص بعض الأبواب للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لتتولى فتحها وغلقها، حيث تتولى على نفقتها وتحت مسؤوليتها جميع عمليات فتح وغلق هذه الأبواب¹.

¹ - المواد من 116 إلى 118 من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

أما بالنسبة للدخول إلى منشآت بناء وتصليح السفن، فيخضع لقواعد إضافية تراعي التطابق في مقاييس ومواصفات الأمن والسلامة والمحافظة على البيئة، نذكر منها¹:

- الترتيب العادي للسفن مع تقديم السفن التي يخشى على حمولتها الفساد أو أن تغرق أو تشكل خطراً على المنشآت المينائية والمباني الأخرى، والسفن التي تتطلب طبيعة الأشغال أو حالات الاستعجال منحها الأولوية، وكذا السفن التابعة للدولة أو المخصصة لخدمتها ولا تقوم بعمليات تدخل في إطار صلاحيات القوة العمومية.

- حصر أشغال بناء السفن وترميمها وهدمها في نقاط معينة ومناسبة لطبيعة الأشغال، وتعليق القيام بتحريك السفن أو وضعها في الماء بالتصريح مسبق من طرف المصالح التابعة السلطة المينائية، كما تنفذ جميع مناورات السفن للاقترب من منشآت التجفيف والدخول والخروج منها من طرف طاقم السفينة وتحت أوامر ومسؤولية الربان مع ثبوت حق السلطة المينائية في توقيف تنفيذ المناورات التي تشكل خطراً على الأجهزة والمنشآت المينائية.

- يحدد النظام الخاص بكل ميناء حسب مقتضيات الأشغال والمصلحة العامة، احترام شروط وكيفيات تنفيذ الأشغال لاسيما الإجراءات والاحتياطات الواجب اتخاذها وكذا ساعات العمل والأجال، كما يلزم بعض ملاك السفن بالقيام بتوصيليات دون انقطاع مع ضرورة ابلاغهم قبل أربع وعشرين (24) ساعة على الأقل.

2: عبور ومكوث الأشخاص والبضائع في الموانئ

يجب على السلطة المينائية أن تنشأ وتهيأ في المحطات البحرية كل المرافق والمنشآت الضرورية لاستقبال الركاب وسياراتهم وأمتعتهم وضمان عبورهم وأمنهم، وأن تسهر على

¹ - عطاء الله غريبي، مرجع سابق، ص 204، وأنظر كذلك المواد من 124 إلى 126 من المصدر السابق.

صيانة وسلامة هذه المنشآت وكذا على السير الحسن للعمليات المنجزة بها، كالإلزام بغلق المحطات البحرية خارج أوقات العمل¹.

كما تتشاور السلطة المينائية مع المصالح الأخرى العاملة في الميناء لإعداد مخططات حركة السيارات وعربات السكة الحديدية وتحديد طرق المرور العمومي، وحالات أولوية قانون المرور عند غياب تقييدات في النظام الخاص للموانئ وذلك وفق المقاييس المعمول بها، حيث لا يرخص المرور والتوقف على الممرات والسطوح الترابية والأرصفة إلا للآليات والسيارات التي تتطلب ضرورات الاستغلال أو الأشغال وجودها خلال وقت الضرورة، كما يمنع التوقف في غير الأماكن المخصصة كالأماكن القريبة من آليات المناولة ومستودعات البضائع الخطرة وأماكن التزود بالماء والطاقة، وبقرب ورشات الأشغال والسفن العاملة، وبجانب حبال السفينة خلال ارشادها، إضافة إلى حظر شغل الممرات ومناطق التوقف المجهزة بالسكة الحديدية على غير العربات المخصصة لهذا النوع من العمليات².

أما عمليات عبور البضائع³ فتخضع للطلب المسبق للمعني وترخيص السلطة المينائية ورقابة أعوانها المؤهلين وفق النظام الخاص للميناء، إضافة إلى حق السلطة المينائية في تحديد المدة القصوى لمكوث البضائع والتعامل المناسب مع البضائع الخطرة والبضائع التي تأخر أصحابها في استلامها (سحبها إلى مناطق أخرى أو إتلافها... إلخ)⁴.

¹ - المواد من 14 إلى 17 من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المواد من 119 إلى 123 من مصدر نفسه.

³ - استنادا إلى نص المادة 18 من نفس المرسوم أعلاه، يعني عبور البضاعة انتقالها من وسيلة نقل بحري إلى وسيلة نقل بري أو العكس سواء مكثت أو لم تمكث على السطوح الترابية أو في المخازن والمباني والمنشآت المتخصصة أو تم تفريغها مباشرة بواسطة نقل بري أو شحنها مباشرة على السفينة، كما تتضمن عمليات العبور كذلك عمليات نقل البضائع من سفينة إلى أخرى والتي تتم في الحدود الإدارية للميناء.

⁴ - المواد من 18 إلى 22 من مصدر نفسه.

3: الإشراف على الحركة الملاحية للسفن

يختص بتنظيم حركة الملاحة في الموانئ ضباط الموانئ التابعين للسلطة المينائية، حيث تعد هذه الأخيرة المخططات المتحركة في قواعد الحركة الملاحية المينائية، وتضبطها في قواعد صريحة وواضحة، ومن أبرز هذه الضوابط:

- إخضاع جميع حركات السفن في الموانئ والرحب وممرات الدخول للتشوير البحري وقواعد الملاحة المعمول بها، كرفع رايات التشوير البحري عند الدخول والمغادرة ورفع راية جنسية السفينة والراية الجزائرية، ووجود ربان السفينة أو نائبه على جسر القيادة خلال أي عملية، كالإرساء، الاعتدال في السرعة بالقدر الذي لا يضر بتكوينات الميناء وما يوجد به من أشخاص وسفن، والامتناع عن تشغيل أي أجهزة صوتية أو سمعية لا تميز عن أجهزة التشوير البحري، أو إطلاق صفارات إلا في حالات الاحتياج للقطر أو الإرشاد¹.
- فرض رقابة صحية على السفن قبل السماح لها بالدخول، فلا يسمح بالصعود على متنها لغير أعضاء الهيئات المؤهلة وأعاون السلطة البحرية، إلا بعد تلقي إشارة حرية التصرف من السلطة الصحية البحرية وعزل الحالات المتأكد أو المشكوك في إصابتها².
- تقييد حصول السفينة على مركز في الرصيف أو رقم إرساء، بشرط إشعار السلطة المينائية بذلك قبل ثمان وأربعين (48) ساعة من الوصول، مع تأكيد محتوى الإشعار بعد أربع وعشرين (24) ساعة، وكذا إجبارية استظهار تصريح الدخول المتضمن لرقم الإرساء مع إعلام قائد السفينة التي تحمل أو تفرغ مواد خطرة بقائمة هذه المواد.
- اعداد تصريح المغادرة بنفس الإجراءات التي تم بها تصريح الوصول، ووجوب تسليم قائد السفينة أو المجهز أو وكيله للسلطة المينائية إشارة بانطلاق السفينة ثلاث (03) ساعات قبل موعد الخروج.

¹ - المواد من 64 إلى 68 من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المادتين 81 - 82 من مصدر نفسه.

- يحق للسلطة المينائية أن تقرر منع دخول أي سفينة للميناء، أو تأمرها بتغيير مكانها أو الخروج من الميناء، أو تعلق دخول السفن المشكوك فيها على موافقة لجنة تفتيش مينائية، أسباب تتعلق بأمن الميناء أو حسن استغلاله، وفي حال عدم الامتثال الطوعي لأمر السلطة المينائية يمكنها القيام بذلك بنفسها عن طريق أعوان عون الميناء، مع تحميل المجهز تكاليف العملية¹، كما يحق للسلطة المينائية إلزام السفينة بمغادرة مكانها على الرصيف في حال عدم إفلاح السفينة في إتمام مهمات الشحن والتفريغ رغم آجال التفريغ الممنوحة لها، وكذا إذا أنهت السفينة مهامها قبل الآجال².

ثانيا: سلامة الأنشطة والخدمات المينائية، وتتمثل في سلامة النشاطات الآتية:

1: سلامة مهام شحن السفن وتفريغها

تحرص السلطة المينائية على سلامة مهام شحن وتفريغ السفن من خلال التأكيد على ضرورة التزام السفن بنظام التوقيت المستمر بما يضمن مباشرة هذه العمليات فور الإرساء ودون انقطاع، كما تلتزم باستخدام معدات مناولة تتوافق مع المعايير التقنية والأمنية المطلوبة، بالإضافة إلى معالجة ما قد ينجر عن ذلك من آثار كتنظيف الأجزاء المتضررة وترتيب البضائع المبعثرة وصيانة تجهيزات المناولة.

ولا تقتصر الموانئ على استخدام المعدات التي توفرها السفن فحسب، بل يقع على عاتقها توفير أفضل الوسائل والتجهيزات المتاحة، كما تقوم بتحديد طرق تخصيص هذه المعدات وكيفيات العمل بها، مع منحها أولوية على غيرها من الوسائل التي توفرها الشركات البحرية³.

2: إحترام قواعد إيداع وتستيف وسحب البضائع

يحدد النظام الخاص بكل ميناء كيفية تخصيص المستودعات والمساحات الأرضية داخل الميناء، وذلك في إطار استخدامات محددة تتعلق بإيداع البضائع العابرة بالميناء وسحبها، ومع

¹ - المادتين 76 - 77 من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المادة 85 من مصدر نفسه.

³ - المواد من 23 إلى 29 ومن 44 إلى 48، من مصدر نفسه.

ذلك يجب أن تتم هذه العمليات وفق شروط العمل الخاصة بطبيعة البضاعة وقواعد الأمن والرص والرزم والحمولة حيث يخضع السحب لنفس المتطلبات مع ضرورة تقديم مبررات قانونية تثبت أحقية المعني بالأمر.

كما تتولى السلطة المينائية التأكد من احترام علامات الطرود وتوضيب الحمولات بطريقة آمنة، وتفرض غلق المخازن والمستودعات خارج أوقات العمل، مع ضمان إمكانية الوصول إليها من قبل أعوان الجمارك وأعوان الرقابة والأمن عند الحاجة¹.

3: التعامل مع المواد الخطرة و/ أو المعدية

عرف المشرع الجزائري المواد أو البضائع الخطرة بموجب المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 452/03² على أنها: "كل منتج أو بضاعة من شأنها أن تشكل خطراً أو تلحق ضرراً بصحة السكان والبيئة أو تسبب في تلف الممتلكات والمنشآت القاعدية".

وفي هذا الإطار، ألزم المشرع ربابنة السفينة التي تحمل على متنها بضائع خطرة أو سامة أو ملوثة بالإخطار الفوري عن أي حادث يقع في البحر، وذلك تنفيذاً لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 327 /08 الذي يحدد إجراءات الإخطار المتعلقة بوجود هذه المواد الخطرة على متن السفينة³.

كما صنفها إلى تسعة أصناف استناداً إلى نص المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 175/19 وذلك على النحو الآتي⁴:

¹ - المواد من 30 إلى 38 والمواد من 44 إلى 48، من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - مرسوم تنفيذي رقم 452/03، مؤرخ في 7 شوال عام 1424، الموافق لـ 1 ديسمبر سنة 2003، يحدد الشروط الخاصة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج.ر.ع 75، الصادرة بتاريخ 07 ديسمبر سنة 2003.

³ - مرسوم تنفيذي رقم 327/08، مؤرخ في 02 شوال عام 1429، الموافق لـ 21 أكتوبر سنة 2008، يتضمن الزامية ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر.ع 61، الصادرة بتاريخ 2 نوفمبر سنة 2008.

⁴ - مرسوم تنفيذي رقم 157/19، مؤرخ في 24 شعبان عام 1440، الموافق لـ 30 أبريل سنة 2019، يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحراً وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ، ج.ر.ع 32، الصادرة بتاريخ 15 مايو سنة 2019.

-الصنف الأول: المواد والأشياء المتفجرة: وتعني أي مادة (أو مزيج مواد) صلبة أو سائلة قابلة في أن تولد في حد ذاتها نتيجة تفاعل كيميائي غازات لها درجة حرارة وضغط وسرعة وتنتج عنها أضرار بالمنطقة المحيطة وتندرج تحت هذا التعريف الألعاب النارية حتى لو لم تتولد عنها غازات.

- الصنف الثاني: الغازات: يدل على مادة في درجة حرارة 50° مئوية:

1: يفوق ضغطها البخاري 300 كيلو باسكال، أو

2: تكون في حالة غازية تماما في درجة حرارة 20° مئوية في ضغط عادي.

- الصنف الثالث: السوائل القابلة للاشتعال: تدل على السوائل أو مزيج السوائل أو السوائل التي تحتوي على مواد صلبة في هيئة محلول أو معلقة على غرار طلاءات ودهان وطلاء اللك وغيرها، باستثناء المواد المصنفة في موضع آخر بسبب خصائصها الخطرة الأخرى)، تفرز أبخرة قابلة للاشتعال في درجة حرارة تقل عن 61° مئوية أو تعادلها في حيز اختبار مغلق أي 6.65° مئوية وتدعى هذه الدرجة بـ "نقطة الوميض".

- الصنف الرابع: المواد الصلبة القابلة للاشتعال والمواد التي تشتعل تلقائيا والمواد التي تصدر غازات قابلة للاشتعال عند احتكاكها بالماء.

- الصنف الخامس: المواد المحرقة وفوق أكسدية العضوية: تدل المواد المحرقة على مادة وإن لم تكن هي نفسها قابلة للاحتراق قد تسبب أو تسهم عموما عن طريق إطلاق الأكسجين في احتراق مواد أخرى، أما المواد فوق الأكسدية العضوية: فتدل على مواد عضوية تحتوي على التركيب الثنائي التكافؤ "أ-أ-"، وقد تعتبر مشتقات لفوق أكسيد الهيدروجين، استبدلت فيها مجموعات عضوية بذرة أو بذرتي هيدروجين، والمواد فوق الأكسدية العضوية هي مواد غير مستقرة حراريا قد يحدث لها تحلل ذاتي التسارع طارد للحرارة.

- الصنف السادس: المواد السامة والمواد المعدية: تدل المواد السامة على مواد قد تتسبب إما في الوفاة أو في اضطرابات خطيرة أو يمكن أن تضر بصحة الانسان عند ابتلاعها أو استنشاقها

أو احتكاكها بالجلد، أما المواد المعدية فتدل على مواد تعرف أو يعتقد أنها تحتوي على عوامل ممرضة، وتعرف المواد الممرضة على أنها كائنات مجهرية يعاد تركيبها (الهيئات، أو التغيرات الإحيائية)، يعرف عنها أو يعتقد بأنها تسبب أمراضا معدية عند الحيوان أو الانسان.

- الصنف السابع: المواد المشعة: وتشير إلى مواد تحتوي على نويدات مشعة طبيعية أو اصطناعية يقتضي نشاطها أو تركيزها مراقبة حماية الإشعاعات.

- الصنف الثامن: المواد القارضة: تدل على المواد التي تسبب بفعالها الكيماوي أضرارا جسيمة للأنسجة الحية أو في حالة تسربها قد تلحق أضرارا أو تدميرا للبضائع الأخرى أو لآليات النقل.

- الصنف التاسع: المواد والأشياء الخطرة المتنوعة: وتدل على مواد وأشياء غير مذكورة في الأصناف الأخرى، غير أن التجربة بينت بشأنها أو قد تبين أنها تتطوي على خصائص خطيرة.

يتم التعامل في الموانئ مع المواد الخطرة و/ أو المعدية سواء من ناحية التصنيف أو تحديد طرق ووسائل نقلها ومناولتها لقواعد صارمة نظمتها اتفاقية (SOLAS 7478) المعدلة في ما يعرف بمدونة المواد الخطيرة (code IMDG) كما لم يغفل المشرع الجزائري التعامل مع المواد الخطيرة و أو المعدية في الموانئ، كالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 25 نوفمبر سنة 2015 الذي يصنف قائمة المواد الخطرة¹، بالإضافة إلى المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

أما بالنسبة لإجراءات طرق مناولة البضائع الخطرة ووسائل تنظيمها في الموانئ البحرية فلا يسمح بدخول هذه المواد إلى الموانئ إلا بناء على تصريح كتابي مسبق يقدمه المجهز أو ممثله إلى السلطة المينائية وذلك قبل 72 ساعة على الأقل من موعد وصول السفينة ويعاد تأكيد هذا التصريح قبل 24 ساعة من موعد وصول السفينة للرحب، كما يخضع نقلها في

¹- قرار وزاري مشترك صادر عن وزارة الطاقة ووزارة الصناعة والمناجم، المؤرخ في 13 صفر عام 1437، الموافق لـ 25 نوفمبر سنة 2015، يحدد قائمة المنتجات الكيميائية الخطيرة وتصنيفها، ج.ر.ع 07، الصادرة بتاريخ 7 فبراير سنة 2016، ص24، وكذلك المواد من 111 إلى 115 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

الموانئ للتصريح الكتابي المسبق أيضا، مع احتفاظ السلطة المينائية بحق التأكد من صحة المعلومات الواردة في التصريح ومن توفر كافة الشروط والضمانات الأمنية اللازمة¹.

وخلال عمليات المناولة ينبغي تخصيص ممرات لتحرك المركبات المستخدمة في نقل المواد الخطرة وتزويدها بإشارات تحذيرية ووسائل أمنية مناسبة، كما يتحمل المجهز التكاليف المتعلقة بإقامة " حاجز نار " إذا تطلب الأمر ذلك، ويمنع تواجد أي شخص غير معني بالمناولة في موقع العمل، على أن يحدد نطاق تحرك الأشخاص الضروري تواجدهم في حدود لا تتجاوز 25 مترا من أطراف السفينة وذلك إلى حين انتهاء العملية وزوال الخطر وهذا ما أكدته المادتين 114 و 115 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02.

كما يجوز للسلطة المينائية فرض قيود على عمليات سحب أو إيداع المواد الخطرة بناء على كفاءة المستخدمين وطبيعة الوسائل المستعملة وكذا الظروف الأمنية المحيطة بما في ذلك: تعليق العمل في الظروف السيئة وتحديد الوسائل المعتمدة في الشحن والتفريغ مع فرض استمرارية عمل السفينة دون انقطاع ومنح أولوية الإرساء لسفن معينة في حالات استثنائية². كما يشترط تهيئة منشآت متخصصة لإيداع البضائع الخطرة مثل " حظائر المواد سريعة الالتهاب " إما داخل المناطق المينائية أو في مواقع خرجها عند الاقتضاء، كما يجب أن تتم عملية إيداع البضائع الخطرة وفقا لمعايير دقيقة تشمل احترام جدول فصل المواد والتقيد بالكميات القصوى المرخص بها واتباع إجراءات السلامة المنصوص عليها في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG CODE)³.

¹ - المادة 113 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المواد 39-40-47 و48، من مصدر نفسه.

³ - المادتين 22-23 من مرسوم تنفيذي رقم 157/19، مصدر سابق.

4: تنظيم الأعمال الحرفية والرياضية

يحظر القيام بأعمال مهنية أو ترفيهية في غير مواضعها وأوقاتها القانونية إلا بعد الحصول على ترخيص من السلطة المينائية، كتصليح السفن أو تجريب صلاحيتها في غير الأماكن المخصصة لذلك، أو ممارسة نشاطات رياضية أو علمية في المياه المينائية كالغوص والصيد والمسابقة وغيرها من الأنشطة¹.

ثالثاً: حماية المحيط المينائي من التلوث

تتولى السلطة المينائية مسؤولية الحفاظ على البيئة داخل المحيط المينائي، وذلك من خلال التأكد من احترام القواعد البيئية وإدراجها ضمن شروط في عقود استغلال المرافق المينائية، كما تشارك في دراسة التأثير البيئي عند التخطيط لمشاريع إنشاء وتجهيز البنيات التحتية المينائية، وتحرص على مراعاة تلك العوامل أثناء تنفيذ أو إسناد الأشغال المرتبطة بالبنيات المينائية كتهيئة الطرق والسكك الحديدية وشبكات الكهرباء والماء ومتطلبات النقل البحري والصيد والنزهة²، ومن بين أبرز مسؤوليات السلطة المينائية في هذا الإطار:

- فرض احترام قواعد المحافظة على الأملاك العمومية المينائية: وذلك بمنع عمليات الشحن والتفريغ التي من شأنها إتلاف المرفق المينائي كالمباني ورؤوس الأرصفة والسكك الحديدية والطرق والمنشآت الجوفية³.

- الحفاظ على نظافة الأعماق والمساحات المائية: من خلال حظر رمي أو إلقاء نفايات وملوثات في المحيط المينائي بما في ذلك المواد الخطرة أو المحروقات أو أي مواد مضرّة

¹ - عطاء الله غريبي، مرجع سابق، ص 211، وأنظر كذلك المواد 69-71 و72 من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المادة 6 من مرسوم تنفيذي رقم 199/99، مصدر سابق.

³ - المادتين 03-04 من مرسوم تنفيذي رقم 264/14، مؤرخ في 27 ذي القعدة عام 1435، الموافق لـ 22 سبتمبر سنة 2014، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج.ر.ع 58، الصادرة بتاريخ 01 أكتوبر سنة 2014.

بالصحة و/ أو البيئة، كما يمنع شحن أو تفريغ أو نقل المواد القابلة للتفتت أو الهشة دون إقامة أحواض ملائمة إلا بموجب إعفاء من السلطة المختصة¹.

- إلزام ملاك أو مجهزي السفن أو الآلات العائمة التي تشكل خطرًا أكيدا على البيئة والسفن المجاورة والمنشآت المينائية بالقيام بإصلاحها أو إزالتها بعد توجيه إذار من قبل السلطة المينائية، ويشمل ذلك إعادة ترميم السفن المعطوبة أو سحبها أو إزالة الحطام البحري². كما يلزم القانون السلطة المينائية أن تقوم بإذار أي شخص تسبب أو من المحتمل أن يتسبب في الحاق الضرر بالمحيط المينائي، مع تحميله مسؤولية إبلاغ هيئة الميناء بالضرر المتسبب فيه، مع الالتزام بتصليحه وفق أوامر هيئة الميناء، وفي حالة عجزه أو امتناعه عن ذلك تتولى السلطة المينائية عملية الإصلاح على نفقته الخاصة دون أن يؤثر ذلك على العقوبات والمتابعات القضائية المتخذة ضده³.

رابعاً: الوقاية من الكوارث ومكافحتها على مستوى الموانئ

تتحمل السلطة المينائية مسؤولية الوقاية من الكوارث التي قد تحدث في الموانئ ومكافحتها وذلك وفقاً لمخططات الطوارئ المعتمدة بكل ميناء، بينما تبقى المصالح الأخرى كفرق الإنقاذ التابعة للحماية المدنية والمؤسسات العمومية والخاصة ومستخدمي الملاحة والمناولة في حالة جاهزية للتدخل وتقديم الدعم وكل حسب مسؤولياته وتحت إشراف من رؤسائهم المباشرين. أما بالنسبة للكوارث الواقعة في حدود الأملاك العمومية المينائية والبعيدة عن السفن والآلات العائمة أو تلك الواقعة على متن السفن الراسية في الميناء، فتتخذ الإجراءات الأولية للمكافحة والتدخل من طرف المستخدمين المؤهلين التابعين للسلطة المينائية في انتظار وصول فرق الإنقاذ والتدخل التابعة لمصالح الحماية المدنية التي تتولى لاحقاً إدارة هذه العمليات⁴، أما في

¹ - المادة 210 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

² - المادة 61 من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

³ - المادة 26-55 و57 من مصدر نفسه.

⁴ - المادة 110، مصدر نفسه.

حالة الطوارئ على متن السفن يتحمل الربان المسؤولية المباشرة للتصدي للكوارث، حيث يشرف على قيادة وتسيير عملية المكافحة، وإبلاغ المصالح المؤهلة التابعة السلطة المينائية بالإجراءات المتخذة وبكل المستجدات، وتلتزم فرق الإنقاذ بمساعدة ربان السفينة واستعمال كل الوسائل المادية والبشرية التي بحوزتها، غير أن ربان السفينة يبقى هو المسؤول الوحيد عن أي قرار يتعلق باستخدام وسائل قد تشكل خطراً على السفينة أو على ما يحيط بها. يخول لمسؤول المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية التدخل مباشرة على متن السفينة واتخاذ كل الإجراءات الضرورية لحماية السفن والمنشآت المينائية بما في ذلك منع استعمال الوسائل التي قد تعرضها للخطر.¹

ومن جهة أخرى يلزم القانون السلطة المينائية اتخاذ مجموعة من الإجراءات والتدابير للوقاية من الكوارث من خلال:

- تنظيم إيداع البضائع والعتاد وكافة الوسائل والتجهيزات في أماكن يسهل الوصول إليها بسرعة عند وقوع أي حادث، مع تجهيز البنايات بوسائل مكافحة الحرائق والكوارث والتأكد من جاهزيتها من خلال صيانتها ومعاينتها بشكل دوري على الأقل مرة واحدة في السنة.²
- ضبط استعمال النار داخل الميناء، حيث تمنع عمليات التدخين في الأماكن الحساسة مثل: أنبار السفن عند دخولها الميناء وكذا على الجسور خاصة عند فتح كوى الأنبار أو الخزانات أو عند وجود بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار، كما يمنع أيضاً التدخين داخل المخازن أو على السطوح الترابية التي تخزن فيها البضائع الخطرة وبصفة عامة على جميع الأماكن المعلنة كمناطق ممنوعة، كما يمنع على وجه الخصوص:
- استعمال النار داخل المستودعات وعلى الأرصفة أو السطوح الترابية القريبة بأقل من خمس وعشرين (25) متراً من رؤوس الأرصفة أو مخازن البضائع.

¹ - المادة 109 من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المادتين 98-99، مصدر نفسه.

- القيام بأعمال بواسطة نار أو لهب والتي تتطلب استعمال مواقد الجمر والمحروقات بالمازوت وغيرها إلا بموجب ترخيص مسبق من طرف السلطة المينائية والتي تحدد بدورها التدابير الوقائية الواجب اتباعها.¹

كما تتخذ السلطة المينائية إجراءات خاصة للتعامل مع المواد الخطرة من أبرزها: فرض الاعلام المسبق ببيانات الشحنة الخطرة وتشوير المناطق المخصصة وتحذير من سكب أو تسرب هذه المواد، تهيئة أماكن التخزين والشحن والتفريغ بعيداً عن حركة المرور، مع تزويدها بوسائل الحماية ومعدات الطوارئ في تلك المناطق، بالإضافة إلى إعداد خطة طوارئ شاملة للتدخل في حال حدوث أي حادث متعلق بهذه المواد الخطرة.²

الفرع الثاني

تدابير السلامة الخاصة بحماية الأرواح داخل الموانئ البحرية

تقتضي حماية الأرواح البشرية داخل الموانئ البحرية وضع تدابير وقائية صارمة تهدف إلى الحد من المخاطر المرتبطة بالنشاطات المينائية، والتي قد تقضي إلى حوادث جسيمة، حيث يعد العمال المتواجدين على الرصيف من الفئات الأكثر عرضة لهذه المخاطر، نظراً لقربهم من مناطق رسو السفن وعمليات شحن وتفريغ البضائع، مما يبرر تخصيص حماية قانونية خاصة لهم من خلال إلزام الهيئات المينائية باتخاذ إجراءات وقائية لضمان سلامتهم غير أن هذا الحظر لا يقتصر على العمال فقط، بل يمتد أيضاً إلى أشخاص آخرين غير العاملين بالميناء دون دراية كافية بطبيعة المخاطر المحتملة أو بقواعد السلامة الواجب اتباعها، وتزداد حدة هذا التهديد بسبب افتقارهم إلى الوعي والإرشاد، مما يجعلهم أكثر عرضة للحوادث داخل الميناء، وعليه سنتناول في هذا الفرع تدابير السلامة لحماية العمال

¹ - المواد من 102 إلى 105، من مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مصدر سابق.

² - المواد من 210 إلى 221 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

داخل الميناء البحري (أولاً) ثم نتطرق إلى تدابير السلامة لحماية الأشخاص غير العاملين بالميناء (ثانياً).

أولاً: تدابير السلامة لحماية العمال داخل الميناء البحري

إن مبدأ سلامة الأرواح في البحر لا يقتصر فقط على تزويد السفن والموانئ بما تحتاجه من وسائل تقنية وتوفير المستخدمين المؤهلين، بل يتعدى ذلك إلى ضرورة توفير الرعاية الصحية الملائمة على متنها، وتشمل هذه العناية مختلف الفئات المتواجدة داخل الموانئ سواء تعلق الأمر بأطقم السفن ومستخدمي الموانئ وزوارها أو حتى بعض أفراد عائلاتهم في بعض الحالات¹، وعليه وجب التفريق بين متطلبات الصحة العامة والتي تهدف إلى الوقاية من الأوبئة والحفاظ على النظافة وسلامة المحيط والمتطلبات الخاصة التي تُعنى بتوفير الخدمات الطبية والتأمين الصحي للعمال بشكل مباشر، خاصة أولئك المعرضين للمخاطر اليومية في محيط العمل المينائي.

1: المتطلبات المتعلقة بالصحة العامة في البيئة المينائية

تتأثر الصحة العامة داخل الموانئ والسفن بعدة عوامل ناتجة عن طبيعة الأنشطة المينائية، واحتكاك الأشخاص المتواجدين بها والتعامل مع مواد متنوعة قد تشكل خطراً صحياً مباشراً أو غير مباشر، ومن هذا المنطلق ينصب تتدخل قواعد الأمن والسلامة البحرية لضمان حماية الأفراد والبيئة، من خلال وضع إجراءات تهدف إلى المحافظة على السكينة والصحة والسلامة داخل المنشآت المينائية والبيئة البحرية.²

1-1- الحفاظ على صحة وسلامة المتواجدين على متن السفن والموانئ: ويتم ذلك من خلال اتخاذ مجموعة من التدابير الوقائية من بينها:

¹ - عطاء الله غريبي ، مرجع سابق، ص 247.

² - أنظر مدونات المنظمة البحرية الدولية (OMI) خاصة: مدونة الممارسة الخاصة بشحن الحمولة الصلبة الضخمة، مدونة سلامة نقل الحبوب، مدونة سلامة تحميل وتفريغ الناقلات الضخمة، مدونة إنشاء وتجهيز السفن المخصصة لنقل المواد الكيميائية الخطرة بكميات كبيرة، مدونة البضائع الخطرة.

1-1-1: مكافحة الأمراض والعدوى الناتجة عن التفاعل البشري، وخاصة في الأماكن المحصورة بالحمولة ومحطات صرف النفايات ومراكز التجمع كالمقاهي والمطاعم، حيث تعد هذه الأماكن بيئة خصبة لانتقال الأمراض لذا يقع على عاتق الجهات المسؤولة داخل الميناء أو على السفينة تقييم المخاطر المحتملة ووضع خطط أمنية لمواجهتها والتي تشمل على سبيل المثال: الفصل بين حركة الأشخاص والمركبات، تحديد مواقع المخاطر بوسائل بصرية واضحة، اعتماد خطط الطوارئ، تطبيق الحجر الصحي عند الضرورة، فرض تدابير النظافة العامة.

1-1-2: ضمان الهدوء والسكينة داخل المرافق البحرية: يشكل الحفاظ على السكينة العامة داخل الموانئ البحرية والسفن جزءا لا يتجزأ من متطلبات الصحة العامة، وتشمل هذه المتطلبات على وجه الخصوص:

- الحد من الضوضاء من خلال منع استعمال المنبهات الصوتية بشكل غير ضروري، تنظيم حركة السفن ضمن ممرات بحرية محددة لتقادي التصادم، التزام ربان السفينة أو من ينوب عنه بضمان النظام والأمن على متن السفينة ويتخذ كافة التدابير الضرورية لتأمين سلامة الرحلة كتوقيف المشتبه فيهم مؤقتا، ومعاقبة المخالفين، التخلص من الحمولات غير المرخص لها¹، أما على مستوى الموانئ تتحمل السلطة المينائية مسؤولية الحفاظ على النظافة والصحة العامة وتوفير شروط الأمن والسلامة والوقاية من الكوارث والاستجابة السريعة لها، تنسيق النشاطات الخدمائية والتجارية وتنظيم حركة البضائع ومكوئها، وتحويلها أو التصرف فيها حسب ما تقتضيه الظروف.²

1-2: حماية المحيط المينائي من الأمراض والتلوث: تعد النفايات والمخلفات الناتجة عن أنشطة السفن مصدراً رئيسياً للتلوث داخل البيئة البحرية، لا سيما في المحيط المينائي الذي

¹ - المواد من 453 إلى 458 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

² - المواد من 927 إلى 932، وخاصة المادة 911 من مصدر نفسه.

يشهد كثافة في الحركة والنشاط البحري، ومن أجل الحد من هذه الملوثات التي قد تشكل خطرًا على الصحة العامة تم اعتماد مجموعة من التدابير الوقائية، من أبرزها:

1-2-1: تنظيم تصريف مياه الصرف الصحي: يمنع تصريف مياه الصرف الصحي غير المعالجة في البحر إلا ضمن شروط صارمة، حيث يشترط أن يتم الطرح على مسافة لا تقل عن 7.5 كم من اليابسة إذا كانت المياه معالجة ومعقمة، وعلى مسافة لا تقل عن 22.3 كم إذا كانت غير معالجة، كما يجب أن يتم الطرح على شكل دفعات متقطعة مع ضرورة أن تكون سرعة السفينة أثناء التصريف لا تقل عن 4 عقد بحرية، وذلك لضمان تشتت النفايات وعدم تركيزها في منطقة معينة¹.

1-2-2: تنظيم التخلص من النفايات الصلبة: حيث يحظر من التخلص من النفايات الصلبة غير القابلة للسحق على غرار القارورات والأكياس البلاستيكية وشباك الصيد وغيرها في البحر إلا ضمن شروط محددة:

- على مسافة لا تقل عن 22.3 كم من اليابسة، وعلى مسافة لا تقل عن 5.6 كم إذا تم سحقها، أما في المناطق الخاصة فيسمح فقط التخلص من النفايات المسحوقة على مسافة لا تقل عن 22.3 كم من اليابسة².

1-2-3: القيود المفروضة على انبعاثات أكسيد الكبريت (SOx) والنيتروجين (NOx) من السفن: ففي إطار الجهود الرامية إلى الحد من التلوث الهوائي الناتج عن الملاحة البحرية، تم اعتماد تدابير صارمة لتقليل انبعاثات الغازات الضارة من عوادم السفن لا سيما أكسيد

¹- تخضع لهذه الشروط كل السفن ذات حمولة 200 طن فما فوق، وكذلك السفن التي تنقل 10 أشخاص فأكثر، أنظر الملحق 4 من اتفاقية MARPOL73/78.

²- أشار الملحق الخامس من اتفاقية MARPOL73/78 على أنه: "تنتج النفايات الصلبة عن مختلف الأنشطة اليومية للطواقم والركاب مثلك استخدام المواد الغذائية ومواد التنظيف وأدوات الحلاقة وغيرها من الاستعمالات الروتينية وتشمل هذه الأحكام جميع السفن بغض النظر عن مواصفاتها، ويضاف إلى ذلك وجوب تزود السفن ذات حمولة 400 طن فما فوق وكذا السفن التي تحمل أكثر من 15 راكبا، بإعداد خطة لإدارة النفايات تشمل جمعها ومعالجتها بالإضافة إلى سجل لطرح النفايات يبين نوعها، كميتها، وتاريخ التخلص منها، ويتم إعدادهما حسب النماذج المعتمدة من طرف المنظمة البحرية الدولية (OMI).

الكبريت (SOx) والنتروجين (NOx) لما لها من تأثير سلبي مباشر على صحة الانسان والبيئة.

بالنسبة لانبعاثات أكسيد الكبريت: تم فرض حدود قصوى على نسبة الكبريت المسموح بها في زيت الوقود المستخدم من قبل السفن: ففي بعض المناطق البحرية تم تحديد الحد الأقصى لمحتوى الكبريت بنسبة 3.5% ابتداء من أول يناير 2012، على أن يتم تخفيضه تدريجياً إلى نسبة 0.5% بداية من أول يناير 2020، وفي مناطق بحرية أخرى (تصنف كمناطق لمراقبة الانبعاثات) تم تحديد نسبة الكبريت في الوقود بنسبة 1% اعتباراً من أول يناير 2015. أما بخصوص انبعاثات أكسيد النتروجين: فتم إلزام السفن بتجهيز محركاتها بأنظمة تنقية لعوادم الغازات والمعروفة بأنظمة تنظيف الغاز العادم لضمان تقليل مستويات الانبعاثات إلى الحدود المقبولة بيئياً، كما يحظر إطلاق المواد المستنفذة لطبقة الأوزون بشكل متعمد، خاصة في أنظمة التبريد والتكييف على متن السفن مع السماح المؤقت باستخدام الهيدروفلوروكربون (المستعمل في المبردات وتصنيع العطور) إلى غاية 01 يناير 2020 باعتباره أقل ضرر نسبياً مقارنة بالمواد الأخرى.

1-2-4: الالتزام بتفريغ النفايات في مرافق استقبال الموانئ: كإجراء مواز تم إلزام السفن بتفريغ كافة النفايات البحرية الناتجة عن التشغيل، بما في ذلك مياه الصرف الصحي ومياه الصابورات والنفايات الصلبة، في المرافق والمستقبلات الخاصة المتوفرة على مستوى الموانئ، وفي المقابل تقع على عاتق السلطات المينائية تطوير أنظمة فعالة لإدارة هذه الخدمات، بما يضمن مكافحة التلوث والحفاظ على الصحة العامة داخل الموانئ البحرية¹.

¹ - تنطبق أحكام أكسيد النيتروجين على السفن المسيرة بمحركات الوقود ذات قوة 130 كيلو واط فما فوق، ويستثنى منها محركات سفن الطوارئ ومركبات الإنقاذ، مع ربط القدر المسموح به بتحديد سرعة المحرك في الدقيقة على النحو التالي:

- إذا كانت سرعة المحرك أقل من 130 دورة في الدقيقة: يسمح بـ 17 غرام لكل كيلو واط/ ساعة.
- إذا كانت سرعة المحرك بين 130 و 2000 دورة في الدقيقة: يسمح بـ 0.2 غرام لكل كيلو واط/ ساعة.
- إذا كانت سرعة المحرك أكثر من 2000 دورة في الدقيقة: يسمح بـ 9.8 غرام لكل كيلو واط/ ساعة.

أنظر الملحق السادس (المادة 13 و 14) من اتفاقية MARPOL 73/78.

2: المتطلبات الصحية الخاصة

تتركز هذه المتطلبات على توفير الرعاية الصحية للبحارة والعاملين في الموانئ، وضمان الظروف الصحية الملائمة بمحيط العمل، وتستند هذه المتطلبات إلى مجموعة من الأحكام الدولية والوطنية، ويمكن تلخيص أبرزها في العناصر الآتية:

- 1-2: صحة العامل البحري: أولت التشريعات اهتماماً كبيراً بصحة العاملين في البحر أثناء أدائهم لمهامهم، وشملت هذه الحماية الجوانب الآتية:
 - يمنع على البحار الإفراط في استهلاك المشروبات الكحولية.
 - الالتزام بالحدود المسموح بها في استخدام العقاقير المهدئة¹.
 - احترام فترات الراحة وتقادي إرهاق الطاقم البحري.
 - تقليص ساعات العمل الإضافية.
 - ضمان توفير غذاء صحي وكاف للبحارة، مع تموينهم دون مقابل مع تمكينهم من شراء مستلزمات إضافية للاستعمال الشخصي.
 - توفير اللباس الصحي المناسب لمتطلبات العمل.
 - تجهيز السفينة بمراق سكن مناسبة بالبحارة.
 - توفير الوسائل الطبية الضرورية على متن السفينة، وتدريب الطاقم على الإسعافات الأولية، أو توفير طبيب أو أكثر بحسب ما تقتضيه القوانين².

¹- قرار وزاري مؤرخ في 21 شعبان عام 1406، الموافق لـ 30 أبريل سنة 1986، متعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، وما تشتمل عليه، ج.ر.ع 37، الصادرة بتاريخ 10 سبتمبر سنة 1986= كما تجدر الإشارة إلى أن بعض المواد المخدرة والمؤثرات العقلية قد يكون لها استعمالات مشروعة تقتضيها الضرورة مثل: استخدامها في البحث العلمي أو في معالجة بعض الحالات المرضية الخاصة، وبناء على ذلك فرض المشرع أحكاماً صارمة تنظم وجود الأدوية على متن السفن، في حال استلزم الأمر توفيرها، ومن بين هذه الأحكام ضرورة حفظها داخل صيدلية السفينة في مكان مؤمن، وعدم استعمالها إلا تحت إشراف مباشر من ربان وطبيب السفينة إن وجد، مع الالتزام بكافة التدابير التنظيمية ذات الصلة، ضماناً لحسن استعمالها ولتقادي أي انحراف عن غايتها المشروعة.

²-أنظر في أحكام الباب الثامن من اتفاقية (STCW) المتعلقة بأعمال النوبة والباب السادس منها المتعلق بوظائف الطوارئ، بالإضافة إلى ما تضمنته اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (MLC) لاسيما الباب الثالث والرابع منها والتي تحدد

2-2: استفادة عمال البحر وعائلاتهم من المزايا الصحية: تسهم المزايا الصحية في تحسين الوضع المادي والاجتماعي لعمال البحر وعائلاتهم ، حيث يتحمل رب العمل بتغطية جميع العلاجات الطبية الضرورية للمستخدم وأسرته خلال فترة الخدمة، وتشمل هذه المزايا أيضا التأمين على الحياة والتعويض على فقدان العامل لكفاءته المهنية، وضياح أو تلف أمتعته المتعلقة بحوادث العمل والأمراض المهنية، وفي حال إصابة العامل بجرح أو مرض أثناء تأدية مهامه فإنه يحتفظ بكامل أجره، إضافة إلى مصاريف الجنازة والدفن والتعويض في حالة الوفاة، إلى جانب تعويضات إضافية تصرف لذوي الحقوق وتسفيد عائلات المستخدمين من خدمات طبية واجتماعية متكاملة، مما تضمن كرامة العامل وأمن أسرته.¹

2-3: المشاركة في تنفيذ الالتزامات الصحية: يتطلب التطبيق الفعال للمتطلبات الصحية في إطار النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين تعاون جميع أطراف علاقة العمل، حيث يلتزم رب العمل بتوفير الحماية الصحية والرعاية الطبية للعامل وأسرته كالعلاج والسكن والملابس والغذاء وغيرها، وفي المقابل يقع على عاتق العامل احترام الأنظمة والتدابير الصحية المعتمدة، وتقادي تعريض حياته أو حياة الآخرين للخطر ويشمل ذلك الحرص على أمن المؤسسة وصيانة التجهيزات والوسائل، بالإضافة إلى التزامه بإبلاغ الهيئة المستخدمة خلال الأجل القانونية عن بأي طارئ صحي قد يهدد سلامته، كما تتحمل الإدارة البحرية المختصة مسؤولية

المعايير الدنيا لظروف العمل والإقامة والتغذية الخاصة بالبحارة على متن السفن، بالإضافة إلى نصوص ق.ب.ج خاصة المواد 428، ومن 433 إلى 445، التي تناولت التزامات ربانة السفن في هذا الإطار، بالإضافة إلى المواد من 2 إلى 9 من القرار الوزاري المشترك الصادر عن وزارة النقل ووزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات، المؤرخ في 14 محرم عام 1437، الموافق لـ 28 أكتوبر سنة 2015، والمتعلق بتركيبة الجراية الغذائية اليومية التي تقدم لرجال البحر وكذا نظام مراقبة المؤن والأرزاق والماء وجميع المحلات والتجهيزات المخصصة لتخزين ومعالجة المواد الغذائية والمطابخ والمنشآت المستعملة لتقديم وجبات الطعام على متن السفن، ج.ر.ع 65، الصادرة بتاريخ 06 ديسمبر 2015، ص 17.

¹ - المواد من 428 إلى 432 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

الرقابة من خلال ممارسة صلاحياتها لضمان امتثال جميع الأطراف للشروط الصحية المنصوص عليها في نص المادة 405 من ق.ب.ج.¹.

ثانياً: تدابير السلامة لحماية الأشخاص غير العاملين بالميناء

يعد الميناء البحري نقطة اتصال حيوية بين العالم الداخلي والخارجي في إطار عمليات النقل البحري ويستقطب بشكل دائم العديد من الأشخاص الذين لا تربطهم علاقة عمل مباشرة بالميناء، على غرار أطعم السفن الأجنبية، الزوار والمسافرين، ونظرًا لاحتمال تعرضهم لمخاطر مختلفة أثناء تواجدهم داخل الفضاء المينائي يصبح من الضروري اتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامتهم وصحتهم طوال فترة تواجدهم داخل الميناء.

1: حماية الأطعم البحرية للسفن الأجنبية

يقصد بالأطعم البحرية كل الأشخاص المبحرين على متن السفينة والمقيدين في دفتر الطاقم، ويشمل ذلك كل من الربان، المهندسين البحريين، الضباط، طاقم الاتصالات، طبيب السفينة وعمال الخدمة العامة، وبما أن البحارة الأجانب العاملين على متن السفن الأجنبية قد يكونون عرضة لمخاطر مختلفة أثناء تواجدهم في الميناء البحري، فإن مسؤولية حمايتهم تقع على عاتق الميناء المستضيف، وبناء على ذلك يجب على السلطات المينائية توفير الرعاية الصحية اللازمة لهؤلاء البحارة الأجانب مجاناً خلال فترة رسو السفينة، مع التأكيد على أن الحماية لا تقتصر على العلاج فقط بل تشمل أيضاً اتخاذ كافة التدابير الوقائية اللازمة، فلهم الحق في زيارة طبيب مؤهل، كما لهم الحق في الوصول إلى العيادات الخارجية أو تلقي العلاج في المستشفيات عند الضرورة.

¹ - وللتفصيل أكثر أنظر المواد من 415 إلى 425 ومن 433 إلى 448 من مصدر نفسه، بالإضافة إلى الملحق 1 من الباب الرابع المعنون ب: الحماية الصحية والرعاية الطبية والرفاهية والضمان الاجتماعي، من اتفاقية العمل البحري (MLC/2006).

كما يتعين على السلطة المينائية اتخاذ كافة التدابير التي تسمح لهم بتسهيل الاتصال بقناصل دولهم الذين يحملون جنسيتها أو المقيمين بها وتلتزم الدولة بدورها اتخاذ التدابير الضرورية اللازمة لضمان سلامة البحارة داخل اقليمها وخاصة داخل موانئها.

2: حماية الزوار والمسافرين داخل الميناء

تعتبر الموانئ البحرية مناطق حساسة ذات أهمية استراتيجية على المستويين الدولي والوطني، كونها محورا رئيسيا لحركة نقل وتداول البضائع سواء في إطار التصدير أو الاستيراد، كما أنها تشكل نقطة عبور خارج أراضي الدولة بالنسبة للأشخاص لذلك يجب أن يقتصر دخولهم على أصحاب المصلحة والمصرح لهم من طرف إدارة الميناء وفق ضوابط وقيود تشمل تقديم وثائق الهوية أو تذكرة السفر وإخضاعهم للتفتيش الشخصي وكذا تفتيش أمتعتهم عند الضرورة.

وفيما يخص المسافرين هناك ضوابط وشروط تهدف إلى حماية الركاب في المحطات البحرية على مستوى المنشآت المينائية، وقد أوجب المشرع عدم صعود الركاب إلى السفينة أو النزول منها إلا في المحطات البحرية أو المباني المخصصة لهذا الغرض، حيث تسهر السلطة المينائية على توفير كل المرافق الضرورية لاستقبال المسافرين وكل ما يحملونه من أمتعة ومركبات، كما تسهر على ضمان سلامة هذه المنشآت والسير الحسن للعمليات المنجزة بها. أما بالنسبة للزوار فتلتزم السلطة المينائية باتخاذ تدابير وقائية لضمان سلامتهم، من خلال تنظيم حركة الدخول والخروج وفصل المسارات المخصصة للمشاة عن تلك المخصصة للشاحنات والمركبات، مع تسييج أو عزل المناطق ذات الوصول المقيد وهذا لضمان سلامة كل الأشخاص والمنشأة المينائية على حد سواء.

المطلب الثاني

الحماية الجزائية لأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن

تجسدت الحماية الجزائية لأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن ضمن النظام القانوني التقليدي الفرنسي، حيث أقر المشرع عقوبات جزائية ضد كل من يرتكب أفعالا تؤدي إلى إتلاف أي عنصر من عناصر الأموال العامة بما في ذلك المنشآت المينائية والسفن، وقد اعتمد المشرع الفرنسي في ذلك على مبدأ افتراض الخطأ، ما يعني أن مرتكب الفعل لا يعفى من المسؤولية الجنائية بمجرد ادعاء غياب النية أو انعدام الخطأ حيث لا يعفى منها إلا في حالة القوة القاهرة، وتشمل العقوبة الجنائية في هذا الإطار غرامة مالية تفرض على الفاعل وتحمل تكاليف إصلاح الضرر وإعادة المال العام المتضرر إلى حالته الأصلية قبل وقوع الفعل عليه¹.

المشرع الجزائري على غرار التشريعات المقارنة أفرد الباب السابع من القانون البحري للأحكام الجزائية، حيث عالج من خلاله مختلف الجرائم الماسة بالأماكن العمومية المينائية، كما أنه أسند مهمة البحث والتحري عن المخالفات التي تمس بأمن وسلامة الأماكن العمومية البحرية إلى جهاز الشرطة البحرية، ومنح لضباط الميناء صلاحيات واسعة لاتخاذ كافة التدابير اللازمة الكفيلة بحماية هذه الأماكن والمنشآت القائمة عليها وضمان الحفاظ عليها، وعليه سنتطرق في هذا المطلب صور الحماية الجزائية لحماية الأماكن العمومية المينائية والتي أقرها المشرع الجزائري في مختلف النصوص القانونية الخاصة (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى الجرائم الماسة بأمن وسلامة الأماكن العمومية المينائية المنصوص عليها في القانون البحري رقم 05/98 (الفرع الثاني).

¹ - فتوح عبد الله الشاذلي، علم الإجرام العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 85.

الفرع الأول

صور الحماية الجزائرية لحماية الأملاك العمومية المينائية

تعد الأملاك العمومية المينائية المجال الذي يربط بين اليابسة والبحر، لذلك حرص المشرع الجزائري على منحها حماية خاصة لاسيما من الناحية الجزائرية إذ خصص لها كتابًا خاصا في القانون البحري متضمنا الأحكام الجزائرية الناتجة عن مخالفة أحكام الملاحة البحرية والمينائية، وتعززت هذه الإجراءات بتنفيذ تدابير المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، وعليه سنتناول في هذا الفرع صور الحماية الجزائرية التي أقرها المشرع الجزائري لحماية الأملاك العمومية المينائية في نصوص خاصة ومتفرقة، وسنتطرق في هذا الخصوص إلى أبرزها:

أولا: الحماية الجزائرية للأملاك العمومية المينائية بموجب القانون البحري رقم

05/98

أقر المشرع الجزائري أحكاما جزائية لحماية الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية المينائية بموجب الفصل الأول من الباب السابع من ق.ب.ج، أين حدد الأفعال المعاقب عليها جزائيا والتي من شأنها المساس بأمن وسلامة الأملاك العمومية المينائية وهو ما سيتم التفصيل فيه بشكل دقيق في الفرع الثاني.

ثانيا: الحماية الجزائرية للأملاك العمومية المينائية وفقا للقواعد العامة في قانون

العقوبات

تركز أغلب التشريعات في مجال الحماية الجزائرية للأملاك العمومية على الملك الأكثر عرضة لاستعمال الجمهور، فكلما كان الملك العمومي متاحاً للجمهور كلما ازدادت درجة الحماية القانونية المقررة له، وهو ما يتطابق مع الأملاك العمومية البحرية المينائية بكل مشتملاتها.

استناداً إلى نص المادة 66 فقرة 2 من القانون رقم 30/90 فإن القواعد العامة لحماية الأملاك العمومية الوطنية تستمد من "القواعد الجزائية العامة المتعلقة بالمساس بالأملاك وبمخالفات الطرق والقواعد الخاصة بالمحافظة"، كما نصت المادة 136 على أنه: "يعاقب على كل أنواع المساس بالأملاك العمومية الوطنية كما يحددها هذا القانون طبقاً لقانون العقوبات"، من خلال استقراء نص المادتين يلاحظ أن المشرع لم يحدد بصورة صريحة الجرائم التي تمس بالأملاك الوطنية ولا العقوبات المقررة لها، بل اكتفى بالإحالة إلى قواعد قانون العقوبات، باعتباره يشكل مصدراً أساسياً لهذه الحماية، وعليه سنتطرق إلى القواعد العامة المقررة لحماية الأملاك العمومية البحرية.

بالرجوع إلى قانون العقوبات نجده يجرم عدّة أفعال ويرصد لكل فعل فعل منها عقوبات حسب طبيعته وخطورته، إلا أن هذه العقوبات التي تناولت تجريم أعمال التعدي على الأملاك العمومية لم يتم تجميعها في باب واحد بل جاءت متناثرة في أبواب الكتابين الثالث والرابع من قانون العقوبات.

ومن أهم النصوص القانونية التي تناولت تجريم أفعال التعدي على الأملاك العمومية بالتخريب العمدي الواقع على الأملاك العمومية، سواء تعلق الأمر بالمباني أو المساكن أو البواخر أو الطائرات أو غيرها من الممتلكات العامة، أين جرمها المشرع ورتب على ارتكابها جزاءات تتراوح بين السجن المؤقت والسجن المؤبد، وقد تصل إلى عقوبة الإعدام في الحالات المشدّدة، لاسيما إذا تم الاعتداء أو شرع فيه باستعمال ألغام أو أية مواد متفجرة، وتسبب في هدم وتخريب طرق عمومية أو مباني أو سدود أو خزانات أو جسور أو منشآت صناعية أو حديدية أو منشآت الموانئ أو الطيران أو بناية ذات منفعة عامة¹، وقد تصل

¹ - المادة 400 من قانون العقوبات، وأنظر كذلك حنان ميساوي، آليات حماية الأملاك الوطنية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2014/2015، ص 357.

العقوبة للإعدام في حق العصابات التي تقوم باغتصاب ونهب وتقسيم الأملاك العمومية بموجب المادة 86 من ق.ع: " يعاقب بالإعدام كل من يرأس عصابات مسلحة أو يتولى فيها مهمة أو قيادة ما وذلك بقصد إخلال بأمن الدولة بارتكاب إحدى الجنايات المنصوص عليها في المادتين 77 و 84 أو بقصد اغتصاب أو نهب أو تقسيم الأملاك العمومية والخصوصية أو بقصد مهاجمة أو مقاومة القوة العمومية التي تعمل ضد مرتكبي هذه الجرائم".

يتضح من ذلك أن المشرع شدد العقوبة على كل معتدي على الأملاك العمومية سواء كانت مخصصة لاستعمال الجمهور مباشرة أو موجهة لخدمتهم عن طريق مرفق عام، وذلك بهدف حماية هذه الأملاك نظرًا لأهميتها الاقتصادية الحيوية وحرصا على تمكينها من أداء الغرض الذي خصصت له، كما أن التحديد المشار إليه في نص المادة 400 السالف ذكرها ليست حصريا، إذ يمكن تصور صورًا أخرى ماسة بالعقارات ذات النفع العام يمون من شأنها تعطيله والاضرار بالمصلحة العامة، كأن يؤدي تخريب الطرق العمومية المؤدية إلى الشواطئ إلى تعطيل حرية المصطافين في استعمالها، كما أن تخريب المنشآت المينائية يمكن أن ينعكس سلبًا على حركة التجارة والنقل البحري.

وقد خص المشرع جرائم التخريب بقسم خاص تحت عنوان "التدنيس والتخريب" والذي يشمل الأفعال الماسة بالأملاك العمومية البحرية، ويلاحظ أن جرائم التخريب التي تطال هذه الأملاك العمومية تصنف ضمن الجنايات نظرًا لجسامة الضرر الذي يصيبها، بسبب الاعتداء عليها بالوسائل التي حددها المشرع والتي تتعلق باستعمال ألغام أو مواد متفجرة، ولم يقتصر التجريم على الفعل المادي للتخريب فحسب، بل جرم المشرع أيضا مجرد التهديد أفعال من شأنها تخريب الأملاك العمومية الوطنية، والتي تشمل المباني، الجسور، السدود،

الخزانات، الطرق والمنشآت الموانئ والمنشآت الصناعية، وهذا نظراً لأهمية هذه الأملاك والدور الحيوي الذي تؤديه في خدمة الجمهور سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة¹.

ومن بين الجرائم التي خصها المشرع الجزائري بنص خاص جريمة حرق الأملاك العمومية لما تمثله من خطورة بالغة على المال العام والمصلحة الوطنية كما صنفه ضمن الجنايات وذلك بموجب المادة 396 مكرر من ق.ع والتي نصت على أنه: "تطبق عقوبة السجن المؤبد إذا كانت الجرائم المذكورة في المادتين 395 و396 تتعلق بأملاك الدولة أو الجماعات المحلية أو المؤسسات أو الهيئات الخاضعون للقانون العام"، هذا فضلاً على أن المادة 395 في فقرتها 3 من ذات القانون قررت عقوبة السجن المؤبد لكل من أقدم على إضرام النار عمدًا في مركبات أو طائرات أو عربات سكة حديد ليس بها أشخاص، كما أن اتصال عمل حرق الأملاك العمومية يعد ظرفاً مشدداً وبالتالي حددت عقوبة السجن المؤبد وهذا حسب نص المادة 396 مكرر من نفس القانون.

ثالثاً: الحماية الجزائية للأملاك العمومية المينائية بموجب قانون الصيد البحري وتربية المائيات

تعتبر كل الموارد البيولوجية من أسماك ورخويات والمرجان والنباتات وكل جسم عضوي آخر يشكل الماء وسط حياته الدائم أو الغالب، ملكاً وطنياً ومن ثمة فإن تحديد شروط وكيفيات الحفاظ عليها والوصول عليها واستغلالها واستعمالها وتسييرها يعد من صلاحية السلطة المكلفة بالصيد البحري، وتسير وفقاً لأحكام القانون رقم 11/01 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات المعدل والمتمم²، كما يلعب الحيز المكاني دور كبير في تحديد

¹ - حنان ميساوي، مرجع سابق، ص 347.

² - قانون رقم 11/01، مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422، الموافق لـ 3 يوليو سنة 2001، يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر.ع 36، الصادرة بتاريخ 8 يوليو سنة 2001، المتمم بالقانون رقم 14/22، مؤرخ في 13 ذي الحجة عام 1443، الموافق لـ 12 يوليو سنة 2022، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 17 يوليو سنة 2022.

مناطق الصيد البحري وتربية المائيات كونها تعد من الأملاك العمومية البحرية، فهي الوعاء الذي تتم فيه ممارسة النشاطات المتعلقة بالصيد البحري والاستزراع السمكي المحددة من طرف الدولة، فبالإضافة إلى القواعد التنظيمية التي احتواها القانون رقم 11/01، فقد تضمن قواعد أخرى ذات طابع جزائي، يهدف من ورائها المشرع إلى إضفاء الحماية القانونية لنشاط الصيد البحري، عن طريق تقرير عقوبات رادعة، سواء كانت عقوبات سالبة للحرية أو عقوبات مالية (غرامات) أو الاثنين معا، مع الأمر بحجز المنتج المصطاد وآلات وعتاد الصيد وسفينة الصيد في بعض الحالات.

حيث أقر المشرع عقوبات جزائية من جرائع عدم احترام الشروط والإجراءات القانونية لممارسة نشاطات الصيد البحري، وصنّها إلى مخالفات وجنح أبرزها¹:

- ممارسة الصيد البحري دون تسجيل لدى السلطة المكلفة بالصيد البحري، حيث يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى ستة أشهر و/أو بغرامة مالية من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

- ممارسة الصيد العلمي في المياه الخاضعة للقضاء الوطني من سفينة تحمل راية أجنبية دون الرخصة المنصوص عليها في المادة 24 من القانون رقم 11/15 يدان الرّبان بموجب المادة 79 مكرر 01 بغرامة من 5.000.000 دج إلى 10.000.000 دج.

- عدم إحترام شروط إنشاء قواعد استغلال مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية، خرقاً لمقتضيات المادتين 40 و41، ويعاقب على هذه المخالفة بموجب المادة 81 بغرامة مالية من 200.000 دج إلى 500.000 دج، أما المادة 82 فتعاقب بالحبس من ثلاث

¹ - سامية عباس، "دور الحماية الجزائية للصيد البحري في ترقية الاقتصاد الوطني"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 5، ع 1، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، مارس 2020، ص ص 468-469.

سنوات إلى خمس سنوات و/أو بغرامة من 500.000 دج إلى 2.000.000 دج في الحالات الآتية:

- الحيازة عمدا على متن سفينة الصيد أو استعمال مواد كيميائية أو متفجرة أو طعومًا سامة تؤدي إلى إضعاف أو تسكير أو إصابة المواد البيولوجية والأوساط المائية بعدوى.

- الحيازة العمدية أو نقل أو مسافنة أو إنزال أو عرض للبيع منتجات مصطادة بواسطة المواد المذكورة في الفقرة السابقة.

- استعمال مواد متفجرة في ممارسة الصيد البحري، يحكم كذلك على هذا الجرم زيادة على العقوبة المقررة في هذه المادة، بمصادرة السفينة وحجز عتاد الصيد البحري وسحب دفتر الملاحية البحرية من ربان السفينة وشطبه من سجل رجال البحر.

- ممارسة الصيد البحري في حالة تقييده أو منعه من السلطة المعنية، خرقا لأحكام المادة 55 يعاقب عليها بالحبس من ستة أشهر إلى سنة و/أو بغرامة مالية من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج.

- قنص منتجات الصيد البحري التي لم تبلغ الحجم التجاري أو المحظورة صيدها أو حيازتها أو نقلها أو عرضها للبيع أو إيداعها أو معالجتها خرقا لأحكام المادة 53، يعاقب على هذه الأفعال بالحبس من ثلاث أشهر ستة أشهر و/أو بغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

- مسافنة منتجات الصيد البحري في البحر دون تحقق حالة القوة القاهرة، يعاقب عليها بالحبس من ثلاث إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 5.000.000 دج.

- ممارسة سفينة أجنبية الصيد بصفة غير قانونية في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، يتم تفتيش السفينة وتساق إلى ميناء جزائري وتحجز من طرف العون المحرر للمحضر، كما

تحجز المنتجات ومعدات الصيد الموجودة على متن السفينة ثم يقدم الملف إلى وكيل الجمهورية للتصرف فيه وفقا للقانون، ويعاقب الشخص أو الأشخاص الموجودون على متنها الذين تثبت إدانتهم بالجرم بغرامة من 5.000.000 دج إلى 8.000.000 دج¹.

- ممارسة صيد المرجان بدون امتياز، خرقا لأحكام المادة 36 يعاقب عليها بالحبس من ستة أشهر إلى سنة وبغرامة مالية من 10.000.000 دج إلى 20.000.000 دج.

- تصدير المرجان الخام أو شبه المصنع، خرقا للمادة 36 مكرر 1 يعاقب عليها بالحبس من ثلاث سنوات إلى خمس سنوات وبغرامة من 10.000.000 دج إلى 20.000.000 دج².

- حيازة مرجان خام أو شبه مصنع ونقله دون سند مبرر لحيازته والتتبع الخاص به، خرقا لأحكام المادة 36 مكرر 1 يعاقب على هذا الفعل بالحبس من ثلاث سنوات إلى خمس سنوات وبغرامة من 10.000.000 دج إلى 20.000.000 دج مع مصادرة المنتج³.

رابعا: الحماية الجزائية للأملاك العمومية المينائية بموجب قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

تهدف السياسة البيئية في جوهريها إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من مختلف أشكال التلوث، ولا سبيل في تحقيق ذلك إلا بتدعيمها بنصوص تشريعية وتنظيمية فعالة تركز مبادئ حماية البيئة البحرية، وفي هذا الإطار جاء القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ليشتمل أحكاما خاصة بحماية البيئة البحرية ويخصص لها جزاءات متنوعة، على غرار صب أو غمر أو ترميد داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي والذي من شأنه الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية

¹ - المواد 94 - 97 و 98 من قانون رقم 11/01، مصدر سابق.

² - المادة 102 مكرر 3 من مصدر نفسه.

³ - المادة 102 مكرر 4 من مصدر نفسه.

البحرية وعرقلة الأنشطة البحرية وإفساد نوعية المياه البحرية أو تقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر، حيث يعاقب فاعله بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين¹، كما يجب على ربان السفينة الجزائرية أو قائد الطائرة الجزائرية تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر أو الصب في أقرب الآجال تحت طائلة غرامة مالية تتراوح من 50.000 دج إلى 200.000 دج، أما في حال ارتكبت هذه المخالفات بأمر من مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو الآلية فيعاقب بالعقوبات السالفة الذكر على أن يضاعف الحد الأقصى لهذه العقوبات، كما يعاقب بغرامة مالية من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالأنظمة في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه ونتج عنه تدفع مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري²، أو إذا رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان فيعاقب بالحبس لمدة سنتين وبغرامة مالية قدرها 500.000 دج³.

يلاحظ أن المشرع أولى حماية خاصة بحماية البيئة البحرية من خلال تخصيص أحكام قانونية صريحة تهدف إلى حمايتها والحفاظ عليها من مختلف أشكال التلوث، كما رتب عقوبات سالبة للحرية على بعض الأفعال التي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية أو المساس بالأنظمة البحرية.

خامسا: الحماية الجزائرية للأماكن العمومية المينائية بموجب قانون تسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها

يشكل رمي النفايات في الوسط البحري أحد أبرز أشكال التعدي الحديث على الأماكن العمومية البحرية والمينائية، لما له من آثار مباشرة على البيئة الساحلية والموارد البحرية

¹ - المادتين 53 و 90 من القانون رقم 10/03، مصدر سابق.

² - المواد 91-92 و 97 من مصدر نفسه.

³ - المادة 100 من مصدر نفسه.

وسلامة الشواطئ، مما استوجب تدخل المشرع ضمن إطار الحماية الجزائية للحد من هذه الانتهاكات، وقد تم تكريس هذه الحماية بموجب القانون رقم 19/01 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها¹، وعلى الرغم من شمولية هذا النص لم يشير صراحة إلى النفايات البحرية كصنف قائم بذاته، مما شكل فراغاً في التجريم المتعلق بالمحيط البحري.

وقد تم تدارك هذا الفراغ بموجب القانون رقم 02/25 الذي عدّل وتم القانون رقم 19/01 وأدرج ضمن تعريف النفايات "النفايات البحرية" باعتبارها كل ما يتم طرحه أو تصريفه أو رميه في الوسط البحري والساحلي مهما كان حجمها، سواء من السفن أو المنشآت الساحلية أو غيرها²، ويعد هذا التعديل خطوة مهمة نحو تفعيل الحماية الجزائية للأماكن البحرية والمينائية، كونه يعكس توجهها تشريعياً نحو تخصيص الأفعال الماسة بها، وعدم الإكتفاء بالتجريم العام المتعلق بالنفايات، وقد أسند المشرع للشرطة المكلفة بحماية البيئة بالبحث ومعاينة المخالفات في محاضر طبقاً للقواعد المنصوص عليها في ق.ا.ج.ج، حيث يعاقب بغرامة مالية تتراوح ما بين 2.000 دج إلى 10.000 دج كل شخص قام برمي أو بإهمال النفايات المنزلية أو ما شابهها أو رفض استعمال نظام جمع النفايات وفرزها الموضوع تحت تصرفه من طرف الهيئات المعنية، وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 80.000 دج كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس نشاطاً صناعياً أو تجارياً أو حرفياً أو أي نشاط آخر ارتكب نفس الأفعال المذكورة أعلاه ونفس العقوبة بالنسبة لكل من قام بإيداع أو رمي النفايات الهامدة في أي موقع غير مخصص لهذا الغرض لاسيما الطريق العمومي وتضاعف الغرامة في حالة العود، ويعاقب كل من قام بخلط النفايات الخاصة والخطرة مع النفايات الأخرى بعقوبة سالبة للحرية تتراوح ما بين ستة أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 300.000 دج إلى 1.200.000 دج، كما يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج كل من قام بإيداع النفايات

¹ - قانون رقم 19/01، مؤرخ في 27 رمضان عام 1422، الموافق لـ 12 ديسمبر سنة 2001، يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج.ر.ع 77، الصادرة بتاريخ 15 ديسمبر 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم 02/25، مؤرخ في 21 شعبان عام 1446، الموافق لـ 20 فبراير سنة 2025، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 23 فبراير سنة 2025.

² - المادة 2 من قانون رقم 02/25، مؤرخ في 21 شعبان عام 1446، الموافق لـ 20 فبراير سنة 2025، يعدل ويتمم القانون رقم 19/01، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 23 فبراير سنة 2025.

الخاصة الخطرة أو رميها أو طمرها أو غمرها أو إهمالها في مواقع غير مخصصة لهذا الغرض¹.

الفرع الثاني

الجرائم الماسة بأمن وسلامة الأملاك العمومية المينائية

تعتبر الأملاك العمومية المينائية من الأملاك الحساسة والاستراتيجية في الاقتصاد الوطني بالنسبة لكافة دول العالم، ولهذا تعمل كل التشريعات على حمايتها من كل الأشكال المتعلقة بالإتلاف أو عدم احترام أنظمة الاستعمال، حيث يعاقب المشرع الجزائري على الأفعال المادية التي ترتكب الماسة بها وتتطابق مع نص التجريم والتي تكون ماديات الجريمة، ومن المسلّمات أن القانون لا يعاقب على النوايا مادامت محبوسة في نفس الجاني ودون أن يعبر عنها بفعل مادي ظاهر وملموس وينتج أثره في العالم الخارجي، وتخضع الجرائم الواقعة على الأملاك العمومية المينائية وتهدد أمنها وسلامتها لذات الاعتبارات المقررة في جرائم الضرر، من حيث وجود سلوك إجرامي يترتب عليه نتيجة معينة وعلاقة سببية².

أولاً: مخالفة قواعد المرور داخل الأملاك المينائية

يعاقب على المخالفات المخلة بقواعد المرور وتوقف السيارات داخل حدود الأملاك المينائية طبقاً للتشريع الخاص المعمول به³، حيث تقوم هذه المخالفات على قيام الشخص المخالف بأحد الأفعال المادية التي يعاقب عليها قانون حركة السير⁴ على النحو الآتي:

1- المخالفات من الدرجة الأولى: ويعاقب عليها القانون بغرامة مالية ترتفع مقدارها حسب طبيعة ونوع المخالفة.

¹ - المادة 12 من القانون رقم 02/25، مصدر سابق.

² - طيب إبراهيم ويس، "شروط انعقاد المسؤولية الجزائية عن جرائم المساس بسلامة الملاحة البحرية والمينائية"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 8، ع 3، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، الجزائر، 2021، ص 854.

³ - المادة 945 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

⁴ - أمر رقم 03/09، مؤرخ في 29 رجب عام 1430، الموافق لـ 22 يوليو سنة 2009، يعدل ويتم القانون رقم 04/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج.ر.ع 45، الصادرة بتاريخ 29 يوليو سنة 2009.

المخالفات المعاقب عليها بغرامة مالية مقدرة من 2.000 دج إلى 25.00 دج هي:

- مخالفة المتعلقة بالإضاءة، إشارات المرور داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق السيارة ورخصة السائق لدخول الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال نظام أو معدات مركبة غير سليمة داخل الحصن المينائي¹.

وترتفع قيمة الغرامة المالية من 2.000 دج إلى 3.000 دج، وتشمل المخالفات الآتية:

- مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة الصوت داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحركة على المسارات وحافة الرصيف المينائي المخصصة لمركبات النقل العمومي ومركبات أخرى مسموح لها بالحركة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتطبيق الإشارات المناسبة من قبل أي سائق له رخصة القيادة تحت الاختبار داخل الحصن المينائي.

2- المخالفات من الدرجة الثالثة والمعاقب عليها بغرامة مالية مقدرة من 2.000 دج إلى 4.000 دج وتشمل:

- مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزامات أو الممنوعات التي تشمل المرور على معابر السكك الحديدية المتواجدة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحركة، الوقوف أو توقف السيارات دون الحاجة على الرصيف داخل الحصن المينائي.

¹ - طيب إبراهيم ويس، " الجرائم الماسة بأمن والسلامة المينائية"، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد 06، ع 01، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، الجزائر، سبتمبر 2020، ص 105.

- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام الإضاءة وإشارات أجهزة السيارات والوقوف أو التوقف الخطر داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات المتحركة أو بالوقوف أو توقف المركبات غير اللائق والذي يعرقل حركة المرور داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالامتثال لقواعد حسن السلوك في السياقة داخل الحصن المينائي¹.
- المخالفات المعاقب عليها بغرامة مالية مقدرة من 4.000 دج إلى 6.000 دج وتشمل:
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارات الآمرة بالوقوف التام داخل الحصن المينائي.
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف في مناطق الطريق التي يجتازها طريق السكك الحديدية بالنسبة للعربات غير المسموح لها بالسير داخل الحصن المينائي.
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم العربات، تجهيز أدوات الإضاءة والإشارات على متن العربة داخل الحصن المينائي.
 - استعمال الأنوار العالية المبهرة للبصر أو المصابيح الكاشفة على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها داخل الحصن المينائي.
 - عدم الالتزام بالجانب الأيمن من نهر الطريق على مستوى الميناء المعد للسير.
 - عدم اتباع قائد المركبة لإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة المينائية الخاصة بتنظيم السير.
 - مخالفة مركبات النقل لشروط وزن الحمولة أو ارتفاعها أو عرضها أو طولها خاصة مركبات نقل الحاويات.
 - استعمال أجهزة التنبيه على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها داخل الحصن المينائي.

¹ - طبيب إبراهيم ويس، مرجع سابق، ص ص 106-107.

ثانيا-مخالفة دخول المنطقة المينائية دون رخصة

ففي حال دخول المنطقة العمومية للميناء دون الحصول على رخصة أو وثيقة تبريرية صادرة عن الجهات المختصة، حيث يعاقب عليها بغرامة مالية من 1.000 إلى 2.000 دج، وقد ترفع قيمة الغرامة إلى 5.000 دج في حالة تم الدخول من طرق غير مرخص بها، بينما قد تصل العقوبة إلى الحبس من شهرين إلى سنة وبغرامة مالية تتراوح من 2.000 إلى 5.000 دج أو بإحدى العقوبتين فقط كل من يدخل إلى المنطقة المحجوزة في الميناء دون رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من طرف المصالح المختصة¹، كما يعاقب كل ربان أو رايس أو صاحب سفينة سواء كانت تعمل في التجارة أو الصيد البحري أو النزهة أو الخدمات يرفض الامتثال للأوامر الصادرة من الأعوان المختصين في ربح الميناء وممرات الدخول والأحواض بغرامة مالية ترتبط قيمتها بحمولة السفينة، وعلى هذا الأساس كلما زادت حمولة السفينة كلما ارتفعت قيمة الغرامة².

ثالثا-مخالفة تلويث البيئة المينائية

عالج المشرع الجزائري هذه المخالفة في نصوص المواد من 941 إلى 946 من ق.ب.ج حيث جرم مختلف أشكال التلوث داخل الميناء وفرض العقوبات الآتية:

- غرامة مالية تتراوح بين 1.000 دج إلى 5.000 دج في حالة إلقاء أتربة أو نفايات أو أوساخ أو مواد رسوبية تجارية أو صناعية أو أية مادة أخرى في الموانئ والأماكن الملحقة بها أو يودعها على الأرصفة والسطوح الترابية المينائية.

- ترفع الغرامة من 5.000 دج إلى 25.000 دج في حالة إلقاء هذه المواد في مياه الميناء أما إذا كانت هذه المواد كيميائية أو نفايات سامة أو مواد مفسدة للبيئة البحرية فإن العقوبة

¹ - المادتين 939 - 940 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

² - استنادا لأحكام المادة 948 من المصدر السابق ترفع قيمة الغرامة من 5.000 دج إلى 10.000 دج بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن 50 طنا خاما.

ومن 10.000 دج إلى 20.000 دج، للسفن التي تبلغ حمولتها من 50 إلى 250 طنا خاما.

ومن 20.000 دج إلى 40.000 دج، للسفن التي تبلغ حمولتها من 251 إلى 1.000 طنا خاما.

ومن 40.000 دج إلى 80.000 دج، للسفن التي تفوق حمولتها 1.000 طنا خاما، وهذا

تكون بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية تتراوح من 5.000 دج إلى 40.000 دج أو بإحدى العقوبتين.

رابعاً-المخالفات المتعلقة بالاستغلال غير القانوني للمباني التابعة للملك العمومي المينائي

منح المشرع الجزائري للسلطة المينائية صلاحية تنظيم وتسيير الأملاك المينائية، وفي المقابل كلف السلطة الإدارية بحماية هذه الأملاك من أي تعدي سواء كان من الإدارة أو من الأفراد، وعليه فرض المشرع ضوابط على الإدارة تحول دون تصرفها بصورة غير شرعية فيها وتمنعها من ذلك، وتتمثل في قاعدة عدم جواز التصرف فيها ورتب البطلان على مخالفتها وجعل الأملاك المينائية غير قابلة للاكتساب بالتقادم ولا للحجز عليها، كما تعد الإجراءات التي تباشرها السلطات المختصة من أجل ضبط حدود الأملاك العمومية المينائية هي الأخرى من الآليات التي توفر الحماية لها، وذلك من خلال مد الحدود إلى القدر الذي يحقق المصلحة العامة على حساب الملكية الخاصة، وذلك بإتباع الأساليب الجبرية كنزع الملكية الخاصة من أجل المنفعة العامة، مع ضرورة التعويض العادل والمسبق، وتحت رقابة القضاء الذي يملك حق إلغاء القرارات الإدارية غير المشروعة¹.

يعاقب المشرع الجزائري على شغل الأملاك المينائية بدون وجه حق بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية تتراوح من 2.000 دج إلى 5.000 دج أو بإحدى العقوبتين مع الاحتفاظ بتعويض الضرر الملحق على كل من يشغل الأملاك العمومية للميناء ويتمادى في ذلك بصفة غير قانونية رغم إنذاره بمغادرة الأماكن²، أما في حالة البناء دون ترخيص داخل الأملاك المينائية فتتص المادة 943 على عقوبة الحبس وتتراوح من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية تتراوح من 5.000 دج إلى 20.000 دج، مع الاحتفاظ بتعويض الخسائر الملحقة وتسديد المصاريف التي أنفقت لترميم البناية، وأخيراً جريمة الإتلاف العمدي

¹ - أحمد النوعي، النظام القانوني للأملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه

علوم في الحقوق تخصص قانون عقاري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر،

2018/2017، ص 167.

² - المادة 942 من القانون البحري رقم 05/98.

أو غير العمدي للأملاك المينائية المنصوص عليها في المادة 944 من ق.ب.ج والتي أحيلت العقوبة لأحكام قانون العقوبات ويخضع مرتكبوها للعقوبات المنصوص عليها فيه، وذلك بحسب طبيعة ودرجة الضرر الحاصل.

خامسا-مخالفة عدم التصرف في الحطام البحري أو السفن القديمة

يلزم ملاك السفن القديمة أو المركبات التي توجد في حالة غير لائقة للملاحة بضرورة هدمها وإزالة حطامها خلال الآجال المحددة بعد توجيه الإنذارات من طرف ضباط ومفتشي الموانئ تحت طائلة التعرض للمصادرة أو لغرامة مالية من 5.000 دج إلى 20.000 دج وإذا لم يمثل مالك السفينة أو المركبة بالإجراءات المذكورة أعلاه، يجوز للسلطة المينائية أن تتخذ تلقائيا كل التدابير اللازمة لتحطيم السفينة أو المركبة التي تعرضت للمصادرة أو إبعاد حطامها وذلك على حساب وتحت مسؤولية مالكيها¹.

سادسا-مخالفة إلقاء الصابورة في الموانئ دون ترخيص

تحتاج أي سفينة عندما تفرغ حمولتها إلى التزود بمياه توازن تعادل وزن الشحنة المفرغة وبالمقابل لكي تتمكن السفينة من الشحن الآمن لا بد أن تفرغ قدرًا من تلك المياه يعادل وزن الحمولة المشحونة، بحيث تتم أغلب عمليات استبدال مياه التوازن أو مياه الصابورة بالموانئ كونها المكان المجهز عادة بالمحطات المتوفرة على المتطلبات البيئية والصحية خلال عمليات التزود بمياه الصبورة أو التخلص منها خارج المحطات المختصة وبخلاف الضوابط القانونية، الأمر الذي يتسبب لاحقا في مشاكل بيئية واقتصادية وصحية خطيرة، حيث يؤدي التصريف العشوائي لمياه الصابورة ورسوبيات السفن إلى نقل الأنواع البحرية التي تحملها مياه الصابورة إلى غير بيئتها الأصلية لتغزو كائنات البيئة المضيفة وتناسها في البقاء وتوطين العضويات المؤدية، والإضرار بالصحة العامة وتلويث البيئة البحرية وإهدار الإمكانات الاقتصادية².

¹ - المادة 947 من مصدر نفسه.

² - عطاء الله غريبي، "اتفاقية ضبط وإدارة مياه الصابورة BWM/2004 ومصلحة الجزائر في المصادقة عليها"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 06، ع 02، جامعة عمار ثلجي الأغواط، الجزائر، 2022، ص 1808.

حيث يعاقب كل ربان يلقي بالصابورة أو في الموانئ والأحواض أو الممرات دون الحصول على ترخيص من السلطات المينائية بغرامة مالية تتراوح من 20.000 دج إلى 45.000 دج وتشمل العقوبة أيضا من يقوم بهذا الفعل ليلا دون رخصة من ضباط الموانئ¹.

سابعا -مخالفة عدم التبليغ عن الحوادث البحرية والمينائية

اعتبر المشرع الجزائري عدم التبليغ عن وقوع حادث بحري جريمة يعاقب عليها القانون، لا يخفى أن هذا المعيار صعب التطبيق من الناحية العملية، إذ يتطلب من الربان أن يكون فقط عالما بالنصوص القانونية ليجد الربان نفسه محاصرا ومطوقا بقاعدة أخرى أقل ما يمكن قوله عنها هو أنها أشد بأسا وصعوبة ومفاد هذه القاعدة هو التبليغ خلال الآجال القانونية²، حيث ألزم المشرع الجزائري كل ربان أو صاحب سفينة أو مركبة بحرية تعرضت لخطر الغرق أو تسببت في حادث أدى إلى إغراق أو إزاحة أو تحطيم إنارة عائمة أو عوامة أو طافية موجودة في المياه المينائية بوجوب التبليغ عن هذه الحادثة بأسرع الوسائل المتوفرة لديه وأن يصرح بذلك خلال مدة أقصاها أربع وعشرون (24) ساعة إلى أول ميناء يدخل إليه، ويقدم هذا التصريح في الجزائر إلى السلطة المينائية وفي الخارج إلى الممثلة القنصلية الجزائرية الأقرب من ميناء الوصول، أما في حالة غياب التصريح وفضلا عن تصليح الضرر الملحق بالمنشأة يعاقب مرتكب المخالفة بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، وفي حالة وقوع الجريمة غير المبلغ عنها في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج مياه الميناء فإن العقوبة تتراوح من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج، وهذا ما أكدته المادة 951 من ق.ب.ج.

ثامنا -مخالفة الإلتلاف العمدي للإنارة المينائية

يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج، مع الاحتفاظ بتعويض الضرر الملحق كل شخص يحطم أو يتلف عمداً إنارة عائمة أو

1 - المادة 949 من القانون البحري رقم 05/98.

2 - طيب إبراهيم ويس، مرجع سابق، ص 111.

عوامة طافية موجودة في المياه المينائية، وتضاعف العقوبة في حالة ارتكاب المخالفة في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج المياه المينائية¹.

تاسعا-مخالفة نقل المواد سريعة الانفجار أو الخطيرة دون علامات

يومية يتم نقل آلاف الحاويات التي تحمل مواد خطرة على متن سفن الحاويات، والعديد من هذه الأحمال تمثل خطراً محتملاً على الأملاك المينائية، لذلك فمن الضروري إجراء تحديد دقيق للبضائع المنقولة من أجل تكييفها خاصة تلك المتعلقة بالتعبئة والتغليف والتحميل والرص بسبب خصائصها الفيزيائية والكيميائية المتفجرة، السامة أو القابلة للاشتعال²، والمشرع الجزائري رتب عقوبات جزائية تتراوح ما بين الحبس من شهرين إلى خمس سنوات و بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 400.000 دج، مع الاحتفاظ بتعويض الأضرار الملحقة، كل شخص ينزل أو يحمل على متن باخرة تجارية تمارس الملاحة البحرية، أو يرسل أو يساعد على إرسال، عن طريق البر مواد قابلة للانفجار أو الحريق، دون التصريح بها للجهات المختصة التابعة للسلطة المينائية أو يقوم بتخزين مواد خطيرة في الموانئ دون أن يضع مسبقاً علامات ظاهرة على التغليف مطابقة للتصنيف، وبصفة عامة كل مخالفة للقواعد والشروط التي تسير مناولة البضائع الخطيرة في الموانئ، و في حالة العود يعاقب المخالف بالإقصاء مدى الحياة من العمل على متن سفينة تجارية أو للصيد البحري إذا كان المتسبب ربان السفينة أو مالكها أو له علاقة مباشرة بالمهنة كما تشمل العقوبة كل من تواطأ من قريب أو من بعيد في السماح بإركاب واستعمال هذه المتفجرات³.

¹ - المادة 952 من القانون البحري رقم 05/98.

² - شيهاب عينونة، "القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر"، مجلة القانون المجتمع والسلطة، المجلد 12، ع 02، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2023، ص 258.

³ - المادة 953 من القانون البحري رقم 05/98.

الفصل الثاني

التدابير القانونية الخاصة بأمن وسلامة السفن

تعتبر السفينة¹ البحرية الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والعنصر المحوري في منظومة النقل البحري، إذ تشكل المحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري باعتباره مجموعة القواعد القانونية المنظمة للروابط القائمة بين الأفراد والهيئات الخاصة في مجال الملاحة البحرية²، فقواعد القانون البحري منذ نشأتها تدور حول وسيلة وغاية واحدة، فالوسيلة هي السفينة أما الغاية هي ضمان إتمام الرحلة البحرية بسلام وعليه فإن تطور قواعد القانون البحري مرتبط بالتطور الذي يطرأ على هذين العنصرين الرئيسيين.

فالسفينة تعتبر مركز اهتمام وانشغال المجتمع الدولي وذلك من خلال سعيها وراء بحث وخلق العديد من القواعد الكفيلة بضمان سلامتها وأمنها وكذا العمل على تطويرها وصيانتها بما يتناسب مع ما خصصت له وطبيعة البيئة التي تعمل بها.

وعليه نخصص هذا الفصل لدراسة التدابير الأمنية المطبقة على السفن (المبحث الأول) وتدابير السلامة المتخذة لمواجهة المخاطر البحرية (المبحث الثاني).

¹ - عرفت المادة 13 من ق.ب.ج السفينة على أنها: "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، كما تم تعريفها من قبل لجنة القانون الدولي للسفينة لسنة 1954 على أنها: "كل آلية قابلة للتحرك بذاتها بما لديها من تجهيز وطاقم في المجالات البحرية ما عدا الفضاء الجوي، قصد انجاز خدمات الصناعة المستخدمة في إطارها"، وفي المقابل عرفت اتفاقية MARPOL لسنة 1973 في مادتها الثانية بأنها: "أي سفينة تجوب البحر من أي نوع كان، وكذلك أي مركب كان باستثناء المنشآت والأجهزة المخصصة لاستكشاف البحر واستثمار موارد قيعان البحر" MARPOL: Marine Pollution.

² - ورد تعريف الملاحة البحرية في الفصل الثالث من الكتاب الأول من ق.ب.ج، حيث نصت م 161 على ما يلي: "تعد ملاحة بحرية تلك التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحدد في المادة 13 من هذا القانون"

المبحث الأول

التدابير الأمنية المطبقة على السفن

تشكل السفينة كيانا مستقلا بذاته أثناء وجودها في عرض البحر، حيث تحمل على متنها ركابا تتوجب حمايتهم من المخاطر المحتملة بالإضافة إلى شحنات تمثل ثروات اقتصادية يجب حمايتها، لهذا يجب التحقق من القواعد والشروط اللازمة لضمان سلامتها وسلامة الأشخاص المتواجدين على متنها وسلامة الرحلة البحرية ككل وهذا ما سعت إليه المنظمات الدولية والتشريعات الوطنية لكفالاته، وذلك بوضع تدابير قانونية تضمن هذا الهدف من خلال الوقاية من أسباب الحوادث والأخطار البحرية والحيلولة دون وقوعها، وفي حال وقوعها كيف يكون الاستعداد لمواجهتها واحتوائها وتقليل الخسائر التي قد تنتج عنها بأقل درجة ممكنة، وهذا ما أكد عليه قانون إدارة السلامة الدولية (ISM)، بإضافة إلى التعديل الذي أدخل على اتفاقية "SOLAS" من خلال ادراج الفصل التاسع لسنة 1994 وهو فصل جديد تعود أصوله إلى ثمانينات القرن الماضي حيث جاء نتيجة القلق الدولي المتزايد بشأن الوضع المتدني لمعايير السلامة في مجال الملاحة البحرية، وقد بدأت هذه المساعي بإصدار الجمعية العامة للمنظمة البحرية سنة 1987 القرار رقم 15 (A-595) تناشد من خلاله لجنة السلامة البحرية على وضع ضوابط ادارية لسفن الركاب، ليستكمل المسار لاحقا من خلال تبني الضوابط الخاصة بسلامة تشغيل السفن ومنع التلوث والتي تبنتها الجمعية العامة (IMO) سنة 1989 بموجب القرار رقم 16 (A-741) والقرار رقم 17 (A-680) حتى وصل إلى شكله الحالي الذي صدر بموجب القرار رقم 18 (A-741) سنة 1993، يهدف من وراءه إلى ضمان أعلى درجات السلامة في البحر من خلال منع وقوع الحوادث وتقليل الإصابات والخسائر البشرية والحفاظ على البيئة البحرية من الأضرار المحتملة.¹

وعليه سنتناول في هذا المبحث الاجراءات الوقائية الخاصة بالسفن (المطلب الأول) ثم نتطرق إلى التدابير القانونية لضمان سلامة السفن (المطلب الثاني).

¹ - Saliha Ouhadj, la mise en œuvre de L'ISM code par les compagnies maritimes, mémoire pour l'obtention du D.E.S de droit maritime des transports, facultés de droit et des sciences politiques d'AIX Marseille, 1999, p 23.

المطلب الأول

الاجراءات الوقائية الخاصة بالسفن

يعد أمن السفينة نتاجا لمنظومة من التدابير الوقائية التي تهدف أساسا إلى حماية وسائل النقل البحري والمنشآت المينائية والسفن بالدرجة الأولى من مختلف التهديدات والأعمال غير المشروعة التي قد تعرض سلامتها للخطر، وتكتسب هذه التدابير أهمية خاصة بالنظر إلى طبيعة المخاطر التي قد تمس بأمن السفن الخاصة بنقل الأشخاص والبضائع مما يستدعي وضع نظام أمني محكم يضمن حمايتها.

وعلى هذا الأساس يسعى المشرع إلى حماية هذا النشاط الحساس من خلال فرض مجموعة من التدابير الأمنية الصارمة والدقيقة التي تحيط بالسفينة منذ لحظة دخولها الخدمة وخلال تنقلها بين الموانئ، فتفرض مختلف التشريعات على السفن الزامية اتخاذ مجموعة من الإجراءات لدى السلطات المختصة المعنية وتتمثل أساسا في تسجيل السفينة (الفرع الأول) والزامية الحصول على الشهادات الأمنية للسفن (الفرع الثاني) ثم نتطرق إلى الأنظمة الأمنية الواجب توافرها على متن السفن (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تسجيل السفينة

يعد تسجيل السفن من الاجراءات الأمنية الإلزامية التي تدخل ضمن اختصاص السلطة الإدارية البحرية، وقد اجتمعت مختلف التشريعات البحرية على ضرورة تسجيل السفن لدى مكتب التسجيل المختص، وهو ما أكد عليه المشرع الجزائري في نص المادة 34 من ق.ب.ج حيث جاء فيها أنه: " يجب قيد السفينة الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة".

ويستخلص من نص المادة أن إجراء التسجيل إلزامي ولا بد من إجرائه قبل إبحار السفينة محمولا بالراية الجزائرية بغض النظر عن نوع الملاحة التي تمارسها، ويقتصر هذا الاجراء على السفن الجزائرية دون الأجنبية، حيث قررت المادتين 503 و 511 من ق.ب.ج عقوبة لكل من يرفع في البحر علما جزائريا على متن سفينة غير مقيمة في دفتر الترقيم الوطني على أن يتم هذا التسجيل طبقا لإجراءات معينة.

يهدف تسجيل السفن إلى إحصائها وتحديد جنسيتها حتى يسمح للدولة بممارسة الرقابة عليها، كما يتضمن سجل السفن مجموعة من البيانات الجوهرية تتعلق بكل سفينة على نحو يحدد ذاتيتها ويؤشر على كل ما يرد من تصرفات¹، وهو ما أشارت إليه المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حيث أقرت بالإلزامية توافر رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي ترفع علمها مع إلزام دولة العلم على ممارسة ولايتها ورقابتها بشكل فعلي على السفن التي ترفع رايتها²، كما يتعين على كل السفن الامتثال لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية (ISPS) والتي صادقت عليها الجزائر واعتبرتها تشريعا نافذا يطبق على السفن والمرافق المينائية وقد أكدّ هذا الالتزام من خلال المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 140/18 والتي نصت على وجوب التقيد بأحكام المدونة الدولية (ISPS)، وبالتالي فإن

¹ - سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2015، ص 30.

² - مرسوم رئاسي رقم 53/96، مؤرخ في 02 رمضان عام 1416، الموافق لـ 22 يناير سنة 1996، المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر.ع 06، الصادرة في 24 يناير سنة 1996.

جميع السفن ملزمة بتطبيق مقتضياتها اعتبارا من تاريخ دخولها حيز التنفيذ أي ابتداء من 01 جويلية 2004.

أولا - إجراءات التسجيل

يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب من مالك السفينة يقدم إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة، ويرفق هذا الطلب بتصريح يتضمن مجموعة من الوثائق حددتها المادة 35 من ق.ب.ج وتشمل الوثائق الآتية:

1- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.

2 - تاريخ ومكان بناء السفينة واسم الجهة المنشئة.

3- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك أسماء الشركاء إن وجدوا مع تبيان محل إقامتهم أو مقرهم ونسبة أو مقدار حصصهم في ملكية السفينة.

4 - سند ملكية السفينة والسند الذي يثبت منح حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها.

5 - التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وحدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.

6 - نوع التنازل عن الحقوق المتعلقة بالسفينة أو بجزء منها.

7 - سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.

ويرفق مع طلب التسجيل كافة المستندات والوثائق التي تثبت ملكية السفينة وجنستها الجزائرية بما في ذلك شهادة رسمية تثبت شطب السفينة من سجل السفن الأجنبية التي كانت تابعة له، كما تحتفظ السلطة الإدارية البحرية المختصة بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو بنسخ رسمية منها، وفي هذا الصدد يتم تخصيص صفحة أو أكثر لكل سفينة ضمن دفتر التسجيل لتقييد جميع البيانات المتعلقة بها، مما يجعل نظام تسجيل السفن نظاما عينيا يعنى مباشرة

بالسفينة ذاتها محل التسجيل ويمكن من خلال هذه الصفحة التعرف على هوية السفينة وكل التصرفات القانونية والمالية المرتبطة بها.¹

كما يلزم القانون بضرورة تقييد أي تعديل يطرأ على البيانات المسجلة لضمان تطابق سجل السفينة مع وضعها الفعلي، وبالتالي يجب على مالك السفينة أو ربانها أو تجهزها إبلاغ مصلحة الموانئ المختصة أو مكتب التسجيل فوراً بأي تغيير يطرأ على البيانات الواردة في سجل السفن ويؤشر بهذا التغيير في السجل وشهادة التسجيل.

ويشترط تقديمها فوراً إذا كانت السفينة راسية في ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها إلى إحدى الموانئ حتى يتولى المكتب الذي تم فيه التسجيل بتبليغ هذا التغيير من أجل إثباته في سجل السفن.

تعد شهادة تسجيل السفينة لدى الجهة الإدارية البحرية المختصة الوثيقة الأساسية التي تثبت جنسية السفينة، بل تتعدى ذلك لتكون سنداً رسمياً على ملكية السفينة وسجلاً يثبت حالتها القانونية، ولا يعد تسجيل السفن مجرد إجراء إداري شكلي يهدف لمراقبة نشاط السفن وإنما هو وسيلة قانونية فعالة لإشهار التصرفات القانونية التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية، ويترتب على حق التسجيل أثر قانوني مهم يتمثل في نفاذ هذه التصرفات في مواجهة الغير بشرط أن يتم تسجيلها بناء على طلب من ذوي الشأن في سجل السفينة المحفوظ في مكتب التسجيل المختص، كما أن أولوية الحقوق المقيدة في هذا السجل تحدد وفقاً لتاريخ القيد.²

ثانياً: آثار تسجيل السفينة

يرتب تسجيل السفن لدى الجهات الإدارية البحرية المختصة مجموعة من الآثار القانونية تتمثل في:

¹ - محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010، ص 33.

² - مرجع نفسه، ص 34-35.

1 - اثبات الجنسية الوطنية للسفينة: تعد شهادة التسجيل الوثيقة القانونية الأساسية لإثبات جنسية السفينة، إذ لا تمنح هذه الشهادة إلا بعد تحقق الإدارة المختصة من استيفاء السفينة لجميع الشروط المنصوص عليها في القانون لاكتساب الجنسية الجزائرية.

2 - الحق في الملاحة البحرية تحت علم الدولة: يخول تسجيل السفينة الحق في الإبحار تحت علم الدولة التي تم التسجيل فيها والاستفادة من الحماية التي توفرها الدولة لسفنها، فضلاً عن التمتع بكافة الامتيازات المقررة للسفن الوطنية سواء في الملاحة أو في المعاملات الدولية.

3 - تحديد هوية السفينة ووضعها القانوني: تعتبر شهادة التسجيل بمثابة بطاقة هوية للسفينة، حيث تتضمن كافة البيانات التي تحدد شخصيتها القانونية مثل: اسم السفينة، حمولتها، أوصافها الفنية واسم مالكها وعنوانه وميناء التسجيل وغيرها من المعلومات الضرورية التي تمكن من التعرف على السفينة وتحديدتها بشكل دقيق.

ثالثاً: إجراء الإخطار

يتعين على جميع السفن الالتزام بالمدونة الدولية (ISPS) التي دخلت حيز التنفيذ اعتباراً من 01 يوليو 2004، والحصول على شهادة الأمن الدولية للسفن (ISSC)، ولضمان تطبيق هذه الإجراءات يجب على ربان أو مالك سفينة أن طلب إذن مسبق للدخول للميناء، وذلك من خلال تقديم المعلومات المطلوبة إلى سلطة الميناء أو ضابط الأمن المفوض رسمياً من قبل الحكومة المعنية قبل الوصول بمدة لا تقل عن 48 ساعة والمحددة بموجب الفصل الحادي عشر من الجزء الثاني من اتفاقية سولاس الخاصة بالتدابير الأمنية لتعزيز الأمن البحري، إضافة إلى ما ورد في الفصل الجديد المتعلق بالأحكام التنفيذية للمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية بما في ذلك أي تعديلات لاحقة.

ولتسهيل عملية الإخطار، يتوجب على ربان السفينة أو وكيلها استخدام النموذج الموحد لتقرير ما قبل الوصول، وتتص المدونة الدولية (ISPS) على أن عدم تقديم المعلومات الكاملة والدقيقة يعد سبباً كافياً لرفض منح السفينة إذن الدخول إلى الميناء، كما أنه لا يحق لمالك السفينة أو ربانها المطالبة بأي تعويض عن الأضرار الناتجة عن هذا الرفض¹.

وفي حال كان مستوى الأمن على متن السفينة على من مستوى الأمن المعتمد في الميناء أو المرفق المينائي المقصود، سواء عند الرسو على الأرصفة أو على مستوى رمي المخطاف أو

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 330.

أي منطقة أخرى من الميناء، وعليه يكون مالك السفينة أو ربانها مسؤولاً عن التكاليف التي قد يتكبدها الميناء لتطبيق التدابير الأمنية الإضافية المطلوبة¹.

كما يتعين على السفينة الإبلاغ عن أي إجراءات أمنية خاصة أو إضافية اتخذتها في أي ميناء من الموانئ السابقة والتي حددت فيها تعامل بين السفينة والشاطئ وذلك عن آخر عشر موانئ توقفت بها، وتلتزم السفينة قبل دخولها الميناء أو خلال تواجدها ضمن حدوده بالامتثال لمتطلبات الأمن البحري الذي حددته حكومة الدولة المختصة في حال كان مستوى الأمن المفروض في الميناء أعلى من مستوى الأمن المعتمد على متن السفينة.

ويقوم ربان السفينة عند دخولها الميناء بالتأكد من الالتزام بكافة متطلبات الفصل (2 - XI) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) بما يمكنه من تقييم الوضع الأمني بدقة واتخاذ القرارات المناسبة استناداً إلى خبرته وتخصصه المهني وذلك لضمان الحفاظ على أمن السفينة وطاقمها.

وفي حال توصل ربان السفينة أو ضابط أمنها إلى وجود مؤشرات على تصاعد مستوى التهديد الأمني، سواء نتيجة وقوع حادث أمني فعلي أو احتمالية حدوثه فإنه يتوجب عليه فوراً إخطار ضابط أمن المرفق المينائي بطلب الانتقال من المستوى الأمني الثاني إلى المستوى الأمني الثالث وذلك وفقاً لما تقتضيه المدونة الدولية (ISPS)².

¹ - Chicken Pierre, Terrorisme et droit maritime, master II, droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences, d'AIX, Marseille III, faculté de droit, CDMT, 2007-2008, p 36.

² - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 330.

الفرع الثاني

الزامية الحصول على الشهادات الأمنية للسفن

لا يسمح لأي سفينة بمغادرة الميناء دون حيازتها لمجموعة من الأوراق والوثائق القانونية الخاصة بها، حيث تعد هذه الوثائق ضرورية حتى وهي راسية على مستوى الموانئ، وقد أكد المشرع الجزائري على هذا الأمر من خلال إلزامية توفر السفينة عند تجهيزها على وثائق تسمح للربان بإبراز هويتها ووضعيتها القانونية على الصعيدين الوطني والدولي، ومن بين هذه الوثائق الشهادات الأمنية الخاصة بالسفن والتي تمنح لها حسب نوع الملاحة البحرية التي تمارسها، كما تساهم هذه الوثائق في تحديد الوضعية القانونية للسفينة في مواجهة جميع الأطراف المتعاملة معها سواء كانت الدولة العلم، أو طاقم السفينة أو الجهات الأخرى مثل: الشاحنين أو المسافرين، ما يساهم في تعزيز الشفافية وضمان الامتثال للمعايير الأمنية المعتمدة دولياً.

أولاً: شهادات الملاحة البحرية

ألزم المشرع الجزائري بموجب المادة 189 من ق.ب.ج كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية بضرورة حيازتها لشهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة، وعلى هذا الأساس لا يمكن تصور أي عملية إبحار دون توفر السفينة على هذه الشهادات والتي تعد أساسية لإثبات أهليتها القانونية للملاحة، وتختلف هذه الشهادات باختلاف نوع الملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة وتتمثل في:

1: شهادة الجنسية

تعتبر شهادة الجنسية رابطة قانونية بين الشخص والدولة الذي ينتمي إليها، فهي لا تمنح عادة إلا للشخص الطبيعي أو المعنوي فلا تمنح للأموال، إلا أن جلّ التشريعات أقرت منح الجنسية للسفينة نظراً لأهميتها الاقتصادية والتجارية على اعتبار أنها مال منقول ينتقل من دولة إلى أخرى بل وحتى تواجدتها في أعالي البحار حيث لا سيادة عليها، وعلى هذا الأساس

فهي تحتاج إلى حمل جنسية دولة معينة تحدد حقوقها وواجباتها وتمنحها الحماية التي تحتاجها وكذا لتسهيل تحديد القانون الواجب التطبيق عليها في حال وقوع أي حادث أو نزاع، وبناء على ذلك تلتزم السفن برفع راية الدولة التي تمنحها جنسيتها، وفي حال لم تكن لها جنسية دولة ما اعتبرت سفينة قرصنة¹.

ويشترط لرفع العلم الوطني أن تكون السفينة قد حصلت على الجنسية الجزائرية، وهو ما لا يتحقق إلا بتوافر مجموعة من الشروط التي نص عليها المشرع البحري الجزائري في م 28 وهي:

- 1-1- شرط الملكية الوطنية: يركز هذا الشرط على أن تكون السفينة مملوكة ملكية كاملة لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، وفي هذه الحالة الأخيرة يجب أن يكون الملاك من ذوي الجنسية الجزائرية وفقا لما يلي:
 - بالنسبة لشركات الأشخاص: الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
 - بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة: المالكون لأغلبية الحصص.
 - بالنسبة لشركات المساهمة: الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال.
 - بالنسبة للجمعيات: المسكرون وكافة الأعضاء المنخرطين.

وتجدر الإشارة أن بعض الدول قد تتجاوز هذا الشرط لأسباب اقتصادية فتمنح جنسيتها ورايتها لسفن يملكها الأجانب، لكن يجب عليها في هذه الحالة فرض رقابة صارمة عليها لضمان عدم تعارض استخدامها مع المصالح الوطنية².

¹ - محمود شحات، مرجع سابق، ص 27.

² - محمد فريد العريني ومحمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2005، ص 78.

1-2 - شرط الطاقم الوطني: أشارت الفقرة 06 من المادة 28 من ق.ب.ج على أنه: "ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر"¹.

ويهدف هذا الشرط إلى تعزيز سيادة الدولة على سفنها، إذ أن الطاقم هو من يتولى قيادة السفينة وإدارتها خلال الرحلة البحرية التي غالبا ما تتم خارج نطاق سلطة الدولة المباشرة²، كما يهدف أيضا إلى حماية سوق العمل الوطني بمنح الأفضلية للبحارة الجزائريين ومنع منافسة العمال الأجانب في هذا المجال.

من خلال قراءة المادة 28 من ق.ب.ج يتضح أن المشرع الجزائري اعتمد في منح جنسية السفن على معيارين أساسيين هما: الملكية الوطنية والطاقم الوطني، وذلك تطبيقا لما جاء في القرار المؤرخ في 17 مايو سنة 1980 المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر³، فقد نصت م الأولى منه على أن: "تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة الجنسية تسمى " الجزارة" التي تمنحها صفة الباخرة الجزائرية وتخولها رفع العلم الوطني والاستفادة من الحقوق المترتبة عن ذلك".

وتجدر الإشارة إلى أن التشريعات الدولية اختلفت في تحديد المعيار أو الضابط الذي تمنح على أساسه الجنسية لسفنها، فمثلا: اعتمد المشرع المصري على معيار الملكية الوطنية حيث تنص المادة 05 من القانون المصري البحري الجديد على أنه: " تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو معنوي يحمل

¹ - أشارت المادة 413 من القانون البحري رقم 05/98 إلى أنه: " ينبغي أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

² - محمد فريد العريني ومحمد سيد الفقي، مرجع سابق، ص 80.

³ - قرار مؤرخ في 03 رجب عام 1400، الموافق لـ 17 مايو سنة 1980، المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر، ج.ر.ع 22، الصادرة بتاريخ 27 مايو سنة 1980، ص 901.

الجنسية المصرية، وفي حال كانت مملوكة على الشيوع يشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة للمصريين".

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي فقد اشترط في الأصل أن تكون السفينة مبنية في فرنسا، لكنه أجاز منح الجنسية للسفن المبنية بالخارج بشرط دفع رسوم الاستيراد المفروضة، أما بالنسبة للطاقم فقد ترك تحديد النسبة لوزير التجارة البحرية¹.

وفيما يتعلق بإثبات الجنسية الجزائرية، تمنح شهادة الجنسية وفقا لنص م 03 من القرار المتعلق بتسليم وثيقة الجزارة والمادة 29 من ق.ب.ج من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفينة، وتتضمن هذه الشهادة معلومات مفصلة عن السفينة مثل: اسمها، نوعها، مواصفاتها واسم المالك والمجهز ومكان تسجيلها، بالإضافة إلى كافة المعلومات الواردة في سجل قيد السفينة.

ورغم أن العلم الذي ترفعه السفينة يعد قرينة على جنسيتها، إلا أن هذا لا يعد دليلا كافيا، فقد ترفع السفينة علما لا يكون لها الحق في رفعه، غير أنه قد يؤذن لها برفع علم غير الذي تخوله إياها جنسيتها، وبالتالي فإن إثبات جنسية سفينة يكون بالسند الذي تصدره السلطة الإدارية البحرية المختصة في الدولة التي تتبعها هذه الأخيرة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية.

وعليه فإن شهادة التسجيل الجزائرية الصادرة عن مصلحة الموانئ بعد التأكد من استيفاء الشروط القانونية تعد سندا ذا قوة ثبوتية أمام الغير لإثبات اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية.

2: دفتر البحارة

ويقصد به: "شهادة الملاحه المسلمة للسفن العاملة في مال الملاحه البحرية والمتكون طاقمها من رجال البحر"²، وهذا لتمكين السلطة المينائية المعنية من الإحاطة الكاملة بهوية

¹ - حياة بن عيسى، "جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 04، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ص ص 38-39.

² - المادة 191 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

أفراد طاقم السفينة وجنسياتهم وصفاتهم ووظائفهم وذلك من أجل تقاضي أي تجاوزات محتملة تتعلق بتقل الأشخاص على متن السفن، وبناء على أحكام المادة 162 من ق.ب.ج فإن السفن التي يلزم تجهيزها بدفتر البحارة تشمل: سفن الملاحة التجارية، سفن الملاحة المساعدة، سفن الصيد البحري، كما تمتد هذه الالتزامات إلى سفن النزهة بشرط وجود رجال البحر على متنها وهذا ما ورد في المادة 192 من ق.ب.ج، وعليه يعتبر دفتر البحارة أداة قانونية وتنظيمية تهدف إلى إحكام الرقابة على الطواقم البحرية.

2-1- دفتر السفينة (دفتر اليومية): يعد دفتر السفينة وثيقة رسمية تلزم السفينة بالاحتفاظ بها خلال رحلتها البحرية، ويراعى عند تنظيمه ترقيم صفحاته والتأشير عليها من قبل السلطة الإدارية البحرية مرة كل ستة أشهر، ويتضمن كافة المعلومات المتعلقة بالسفينة وحمولتها والحوادث الطارئة التي تقع أثناء الرحلة، بالإضافة إلى تسجيل المخالفات المرتكبة من طرف الضباط أو البحارة أو الركاب مع بيان الجزاءات المقررة بشأنهم، كما يجب على الربان بصفته المسؤول عن مسك الدفتر أن يدون فيه: المقررات المتخذة أثناء الرحلة البحرية، بيان حالة البحر اليومية، المسارات البحرية التي سلكتها السفينة وتفاصيل العمليات التجارية التي أريت على متنها.¹

2-2- شهادة أو رخصة المرور: أشارت إليها المادة 193 من ق.ب.ج وهي: "شهادة ملاحية تمنح للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية والمخصصة لخدمة مصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية التابعة للقوات البحرية الوطنية"، مع الإشارة أن السفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة والتي لا تضم طاقم مأجور فإنها تزود ببطاقة مرور فردية أو جماعية بحسب الحالة.

2-3- يوميات الماكينة والراديو: أشارت المادة 204 من ق.ب.ج إلى وجوب الاحتفاظ بيومية الماكينة، والتي ترقم ويؤشر عليها من قبل السلطة البحرية المختصة ويسجل فيها: كمية الوقود

¹ - المادة 202-203 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

المأخوذة عند انطلاق الرحلة، الاستهلاك اليومي لجهاز الدفع وكل البيانات المتعلقة بتشغيل الماكينة وخدمتها، ونفس الشيء لترقيم يومية الراديو التي يمسكها ضابط البرق اللاسلكي أو من ينوب عنه، وترقم وتؤشر من قبل السلطة الإدارية البحرية ويجب أن تتضمن: كافة البلاغات اللاسلكية والبرقية الصادرة والواردة وكذلك كل المعلومات الخاصة بتشغيل محطة الراديو وخدماتها.

إضافة إلى الشهادة الصحية والتي تثبت الحالة الصحية للسفينة في البلد القادمة منه والوضع الصحي على متنها بغرض الوقاية من انتشار الأمراض الخطيرة والمعدية وقد نصت اتفاقية العمل البحري (ILO) في المعيار A-1-2 على ضرورة حيازة البحار لشهادة طبية تثبت لياقته الصحية قبل مباشرة العمل على متن السفينة وذلك لضمان قدرته على أداء واجباته في البحر.

يمكن دمج جميع الوثائق المذكورة ضمن شهادات وتراخيص السلامة البحرية التي أشارت إليها المادة 246 من ق.ب.ج، والتي تهدف إلى ضمان سلامة السفينة وطاقمها والحفاظ على النظام العام داخل المال البحري الوطني.

2-4-شهادات السلامة: عملاً بأحكام المادة 246 من ق.ب.ج تلزم كل سفينة طبقاً للشروط التي ستحدد بموجب قرار وزاري صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالحصول على رخص وشهادات السلامة لا سيما فيما يتعلق بسلامة السفن المخصصة لنقل المسافرين، وسلامة بناء السفن، بالإضافة إلى أجهزة ومعدات التجهيز بما في ذلك أجهزة الاتصالات البرقية اللاسلكية والهاتفية بالنسبة لسفن الحمولة.

وقد أكدت الاتفاقية الدولية (SOLAS) على وجوب توفر هذه الشهادات مع ضرورة التأكد من مطابقتها لمتطلبات المعاهدة سواء بالنسبة لسفن الركاب بعد خضوعها الفحوصات اللازمة، أو لسفن البضائع ومعداتهما، كما ينبغي أن تكون هذه الشهادات صحيحة وسليمة وخالية من أي تزوير أو تلاعب في البيانات، ويحمل الربان أو أفراد الطاقم المسؤولية القانونية في حال

تقديم بيانات خاطئة أو وثائق مزورة، وللحد من انتشار الشهادات المزورة أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية (IMO) في دورتها (21) القرار رقم A.892 المعنون بـ: " الممارسات غير المشروعة - إصدار شهادات الأهلية"، وهو ما تبناه أيضا المشرع الجزائري بموجب المادة 528 من ق.ب.ج، على ألا تتعدى مدة صلاحية شهادات السلامة سنة واحدة لرخصة الملاحة، سنتان لشهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة، وسنة واحدة لكل من شهادة سلامة السفن المخصصة لنقل المسافرين وشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة وشهادة سلامة أجهزة الاتصالات الهاتفية اللاسلكية وشهادة سلامة أجهزة الاتصالات البرقية اللاسلكية. ولا يجوز أن تتجاوز مدة صلاحية شهادة الاعفاء عن مدة الشهادة المتعلقة بها، بحيث تنقضي مدة صلاحية شهادات السلامة بمجرد تخلف أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها¹.

ويرجع الهدف من الزامية الحصول على شهادات الملاحة البحرية إلى²:

- السماح للسفينة التي تستوفي الشروط القانونية بممارسة نشاط الملاحة البحرية المحدد لها.
- التعرف بهوية السفينة ومالكها وافراد طاقمها وتحديد نوع وصنف الملاحة التي تزاولها.
- التحقق من شروط استخدام الطاقم والتي يجب أن ترفق بالوثائق تحت طائلة البطلان خصوصا فيما يخص السفن المنصوص عليها في نص المادة 192 من ق.ب.ج.
- إمكانية التحقق من نوع ومدة الخدمات التي يؤديها الطاقم على متن السفينة بما في ذلك تواريخ التفريغ والتحميل وكذلك تحديد المهام الفعلية التي يقوم بها كل بحار على حدة، ويتعين أن تدرج هذه البيانات بدقة من قبل السلطة الإدارية البحرية.
- وتكتسي البيانات الواردة في شهادة الملاحة قوة الاثبات أمام الجهات القضائية، إذ تعتبر مرجعية رسمية لتحديد الوضعيات القانونية والمهنية للبحارة.

¹ - المادتين 248-249 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

² - المادة 195 من مصدر نفسه.

زيادة على هذه الشهادات يتعين على السفن أن تحمل على متنها الوثائق والشهادات الرسمية الآتية:

- شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة.
- شهادة الأمن، خاصة بالنسبة للسفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا.
- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة بموجب التشريعات البحرية.
- دفتر السفينة (دفتر اليومية).
- يوميات ماكينة الراديو.
- الوثائق الجمركية والصحية.
- كافة الوثائق الأخرى المقررة بموجب التنظيمات البحرية المعمول بها.

وفقا لأحكام المادة 594 من ق.ب.ج يعد الربان هو المسؤول المباشر عن مسك وتنظيم هذه الوثائق البحرية، ويتعين عليه التأكد من جميع الوثائق المطلوبة والمتعلقة بالسفينة وطاقمها والمسافرين والحمولة الموجودة على متنها طيلة الرحلة البحرية.

كما ألزم المشرع الربان بالتحقق من أن دفتر السفينة ويوميات الماكينة والراديو وجميع الوثائق الأخرى ذات الطابع الرسمي ممسوكة بطريقة نظامية ومطابقة لأحكام القانون البحري والتنظيمات المعمول بها ذات الصلة¹.

ثانيا: الشهادة الدولية لأمن السفن

تمنح الشهادة الدولية لأمن السفن للسفن الخاضعة لمتطلبات الأمن البحري وفقا للمدونة الدولية (ISPS) بعد اخضاعها لإجراءات الفحص والتدقيق المنصوص عليها في المادة 19 من الفصل «A» من هذا القانون وذلك وفقا للفصل الثاني (XI-2) من اتفاقية (SOLAS) بالإضافة إلى مدة وشروط إصدار الشهادات ونهايتها.

¹ - المادة 595 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

1-الفحوصات التي تجرى على السفن: وتتمثل فيما يلي¹:

1-1: الفحص الأولي: يجرى هذا الفحص قبل دخول السفينة في الخدمة البحرية وقبل اصدار شهادة الأمن الدولية ويتضمن: تدقيق شامل لنظام أمن السفينة، فحص المعدات الأمنية المقررة وفقا للفصل الثاني (XI-2) من اتفاقية SOLAS، تقييم خطة أمن السفينة المعتمدة، التأكد من النظام الأمني وجميع الأجهزة والمعدات المرتبطة به في حالة جيدة وصالحة لأداء المهام الأمنية المنوطة بالسفينة.

1-2: الفحص التجديدي: يجرى على فترات تحددها السلطة المختصة، على ألا تتجاوز 05 سنوات، يهدف إلى استمرارية مطابقة السفينة للمتطلبات الأمنية.

1-3: الفحص البيني: ويجرى مرة واحدة على الأقل في الفترة الواقعة بين نهاية السنة الثانية وبداية السنة الثالثة من تاريخ إصدار الشهادة، ويهدف إلى التحقق من استمرارية كفاءة النظام الأمني ويشترط تدوين نتائج هذا الفحص على الشهادة.

1-4: الفحوص الإضافية: يجوز للسلطة المختصة أن تقرر اجراء أي فحص أو التقييم أو معاينة ترى بأنها ضرورية لتعزيز أمن السفينة.

تجرى عمليات الفحص من قبل موظفي الإدارة المختصة ويجوز تفويضها إلى هيئة تصنيف أمنية معتمدة من قبلها ومعترف بها، ويجب أن تشمل إجراءات الفحص ما يلي²:

- التعهد باتخاذ الترتيبات اللازمة لضمان معاينة السفن وإصدار الشهادات الأمنية ووثائقها.

¹ - محمد ياسر منصور، أمن وسلامة السفن مسؤولية مشتركة بين الدول والشركات، متاح على الموقع الالكتروني:

www.okaz.com.sa/new/.../com2009_1105313675.htm ، تاريخ الاضطلاع: 2024/10/22، على

الساعة 22:10.

² - قرار رقم "01" تعليمات تطبيق أحكام الأمن البحري على السفن طبقا لأحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار والمدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، 2004، متاح على الموقع الالكتروني:

www.questas.com/jor/index.php?mod=law& action. ، تاريخ الاضطلاع: 2024/10/22، على الساعة 23:30.

- التأكد من المحافظة على النظام الأمني للسفينة وجميع تجهيزاته بعد الفحص وفقا لأحكام المدونة الدولية (ISPS) والخطة الأمن المعتمدة.

- منع إدخال أي تعديل على النظام الأمني أو معداته أمنية أو الخطة المعتمدة لأمن السفينة دون موافقة مسبقة من السلطة المختصة.

2: مدة صلاحية الشهادة الدولية لأمن السفن

تمنح الشهادات الدولية لأمن السفينة لفترة لا تتجاوز خمس سنوات ويتم إصدارها بعد عملية الفحص التجديدي وقبل ثلاثة أشهر على الأقل من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة السابقة، وفي حالة استكمال عملية الفحص التجديدي وتعذر إصدار أو تسليم الشهادة الجديدة لسفينة في الوقت المناسب يجوز للسلطة أو الهيئة المعتمدة أن تصادق على الشهادة الحالية وتعتبر هذه المصادقة صالحة لمدة إضافية لا تتجاوز 05 سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الأصلية.

يجوز للسلطة المينائية المختصة وفقاً للضوابط القانونية تمديد صلاحية الشهادة الدولية لأمن السفينة في حال كانت السفينة وقت انتهاء تاريخ صلاحية الشهادة غير موجودة في الميناء المقرر إجراء المعاينة فيه، ويمنح هذا التمديد حصرياً بغرض السماح للسفينة باستكمال رحلتها إلى الميناء المحدد لإجراء المعاينة بشرط التأكد من أن هذا التمديد لا يؤثر على أمن السفينة.

وبمجرد وصول السفينة إلى الميناء المقصود لا يجوز لها مغادرته استناداً إلى التمديد الممنوح ما لم يتم الحصول على شهادة جديدة بعد استكمال المعاينة التجديدية وتسري صلاحية الشهادة الجديدة لمدة لا يتجاوز مدة خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة السابقة التي مددت.

كما يمكن للسلطة التي أصدرت الشهادة أن تمنح تمديداً إضافياً لمدة لا تتعدى شهراً واحداً بعد تاريخ انتهاء صلاحيتها المبين في الشهادة، وذلك بالنسبة للسفن العاملة في رحلات قصيرة والتي لم تستنفذ من تمديد بموجب الأحكام السابقة، ويتم ذلك بعد إتمام عملية الفحص التجديدي

خلال هذه الفترة، حيث تسري صلاحية الشهادة الجديدة من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الأصلية قبل التمديد، كما يخضع الفحص التجديدي والبيني لمجموعة من الشروط قبل الفترة المحددة فيما يلي:

- يجوز تعديل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة بالتأشير عليها، بحيث لا يتعدى ثلاث سنوات من تاريخ استكمال الفحص البيني.

- يجوز الإبقاء على تاريخ انتهاء الصلاحية دون تغيير شريطة إجراء فحص واحدة أو أكثر خلال المدة المتبقية، مع الالتزام بالفترات الفاصلة المحددة قانوناً بين كل فحص.

3: شروط اصدار الشهادة الدولية وفقا لقانون ISPS

نصت المادة 19فقرة 4- 1 من المدونة الدولية ISPS على أنه لا يجوز إصدار الشهادة الدولية لأمن السفينة إلا بعد أن تتحقق السلطة المختصة من امتثال السفينة لكافة متطلبات الفصل «A» من المدونة وذلك اعتباراً من 1 جويلية 2004¹، وبالتالي يتعين عليها التحقق أن تقييم أمن السفينة قد تم بطريقة فعالة، وأن تكون نسخة من خطة أمن السفينة متوافقة مع أحكام الفصل XI-2 من اتفاقية SOLAS ومع متطلبات المدونة ISPS، كما يجب أن تكون الخطة قد خضعت للفحص والموافقة وتم تطبيقها فعلياً على متن السفينة، كما يجب أن تكون السفينة مزودة بنظام إنذار أمني مطابق لأحكام المادة (XI – 2/6) من اتفاقية SOLAS إن كان مثل هذا النظام ضرورياً.

يجوز اصدار شهادة دولية مؤقتة لأمن السفينة من قبل الإدارة المختصة أو هيئة تصنيف أمنية معترف بها ومفوضة بالتصرف باسمها، وتكون صالحة لمدة 6 أشهر، أو إلى غاية اصدار شهادة الأمن الدولية النهائية، وعليه يمكن للحكومات المتعاقدة قبل قبول الشهادة المؤقتة التأكد من استيفاء السفينة لجميع الشروط والمتطلبات المنصوص عليها في المدونة ISPS².

¹ - code ISPS «A» paragraphe 19.3.5, p 29.

² - code ISPS « A » paragraphe 19.4.1, p 30.

ولكي تحظى السفينة باستقبال آمن ونظيف في موانئ الدول المتعاقدة معها ضمن اتفاقية المدونة الدولية (ISPS CODE) يتوجب عليها أن تحمل الشهادة الدولية لأمن السفينة والتي تثبت امتثالها لمتطلبات قانون أمن المنشآت المينائية والسفن، أما في حالة زيارة موانئ لا تخضع لقانون ISPS فإنها تتعرض لمخاطر أمنية محتملة، إذ تعتبر تلك الزيارة غير آمنة وغير مطابقة للمعايير الأمنية المعتمدة، في هذه الحالة يلتزم ضابط باتخاذ تدابير أمنية استثنائية مثل: الاتفاق مع سلطات الميناء المستضيف على إجراءات أمنية بديلة، أو تطهير السفينة لاحقاً فور مغادرتها الميناء غير الآمن، مع ضرورة الحفاظ على سرية خطة أمن السفينة والتقييمات الأمنية ذات الصلة وعدم كشف محتواها لأي جهة غير مخولة.

4: انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لأمن السفن: تنتهي صلاحية الشهادة الدولية لأمن السفن في الحالات الآتية:

- في حالة عدم استكمال عمليات الفحص أو التدقيق المطلوبة خلال فترات زمنية محدّدة قانوناً، أو في حالة عدم المصادقة على الشهادة ضمن الآجال القانونية، انتقال مسؤولية إدارتها أو تشغيلها إلى شركة جديدة، أو تغيير علم السفينة وانتقالها إلى دولة أخرى.

وفي حالة انتقال إدارة السفينة إلى شركة أخرى تلتزم الشركة السابقة بإرسال نسخ عن كل المعلومات والبيانات المتعلقة بالشهادة الدولية لأمن السفينة والتي من شأنها تمكين الشركة الجديدة من استكمال عمليات الفحص التجديدي بشكل سليم وفقاً لمتطلبات المدونة الدولية (ISPS CODE).¹

أما في حالة تسجيل السفينة تحت علم دولة متعاقدة أخرى، تلتزم الحكومة المتعاقدة السابقة التي كانت قد منحها الآن لرفع علمها بنقل كافة البيانات الأمنية ذات الصلة إلى الدولة الجديدة ويشمل ذلك: نسخة من شهادة الأمن الدولية لأمن السفينة، ميع التقارير ونتائج الفحص

¹ - Code ISPS partie « A » paragraphe 19.3.5, p29.

والتدقيق المرتبطة بالشهادة، بالإضافة إلى كل المستندات الأمنية الأخرى التي تم إصدارها أو اعتمادها أثناء فترة تسجيلها.

وفي هذه الحالة تمنح الشهادة الدولية المؤقتة لأمن السفينة وفقا لأحكام المادة 19-4 من الفصل «A» من قانون ISPS وذلك إلى حين إصدار الشهادة النهائية المشار إليها في نص المادة 19-2 من نفس القانون، على أن تتم إجراءات الإصدار إما من قبل الإدارة المختصة مباشرة أو من خلال تنظيم أمني معترف به ومفوض من طرفها.

كما تجدر الإشارة إلى أن هناك سفن غير خاضعة لقانون ISPS وبتالي كيف يتم التعامل معها في الموانئ النظيفة المؤمنة.

توجد أنواع من السفن لا يشملها تطبيق قانون ISPS مثل: زوارق الإرشاد أو سفن التزويد بالوقود أو المراكب الشراعية أو السفن التي يقل حجمها عن 500 طن أجمالي " تحت القياس الصحيح "، وعلى الرغم من أن الدخول إلى المرافق المينائية المؤمنة يتطلب وجود شهادة ISSC إلا أن بعض هذه السفن قد تضطر إلى دخول للميناء لأغراض خدمية أو لوجستية، وفي هذه الحالة يتعين على ضابط أمن الميناء اعداد اتفاق أمني خاص مع هذه السفن، بما يتماشى مع خطة أمن المرفق المينائي.

أما بالنسبة للسفن الصغيرة غير الخاضعة للمدونة يمكن استخدام استمارات أمنية مخصصة لتوثيق الترتيبات الأمنية بشرط ألا يشكل هذا الاتفاق ثغرة أو منفذ لدخول غير المشروع للمرافق المينائية الخاصة بالسفن النظيفة والمؤمنة أي الخاضعة لقانون ISPS.

الفرع الثالث

الأنظمة الأمنية الواجب توافرها على متن السفن

تعتبر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من الوسائل الناجعة لتعزيز أمن المناطق البحرية والسفن، ومع تطور وسائل الاتصال وتنظيم شبكات الربط أصبحت السفن حتى وهي في عرض البحر على اتصال بمحطات برية وكذلك مع السفن المحيطة بها في مسافات محددة خاصة في حالة الطوارئ والاستغاثة، ومن بين الأنظمة الحديثة التي تم اعتمادها في هذا السياق نجد نظام "INMARSAT" الذي يستخدم لتأمين الاتصالات البحرية على نطاق عالمي، وإلى جانب أنظمة الاتصال توجد أنظمة أمنية متخصصة يجب أن تتوفر على متن السفن وتصنف هذه الأنظمة إلى: أنظمة الإنذار الأمني والتي تهدف أساساً إلى تنبيه طاقم السفينة والسلطات المختصة بالميناء بوجود خطر معين داهم يهدد أمن السفينة (أولاً) كما يتعين على السفن أن تكون مجهزة بنوع آخر من أنظمة الأمن والتي تعتبر مصدر معلومات رجعية تستخدم لتسجيل البيانات والبلاغات المتعلقة بالحالة الأمنية للسفينة مثل تحركاتها ونقاط تواصلها والظروف التي تواجهها خلال الرحلة البحرية يطلق عليها بأنظمة الإبلاغ الأمني (ثانياً).

أولاً: أنظمة الإنذار الأمني للسفن

تشمل أنظمة الإنذار الأمني المعتمدة على السفن في ثلاثة أنظمة رئيسية وهي: نظام التعريف الآلي ونظام الإنذار الأمني للسفينة ونظام التعارف والتتبع بعيد المدى والتي سوف يتم التفصيل فيها وشرحها كما يلي:

1: نظام التعريف الآلي: Automatic Identification System (AIS)

ظهر هذا النظام نتيجة للتطور في تقنيات الاتصالات والمعلومات بهدف تقادي حوادث اصطدام السفن وتمكين الأطراف من الحصول على معلومات دقيقة تشمل: موقع السفينة،

اتجاهها، سرعتها، وقت الوصول المتوقع، نوع الحمولة وغيرها من البيانات الملاحية، ويعتمد هذا النظام على ترددات لاسلكية عالية (VHF) لإرسال واستقبال الرسائل بين السفن ويرتبط بشكل تكاملي مع:

نظام تحديد الموقع العالمي (GPS) ونظام الاتصالات اللاسلكية (VHF)، وجهاز حاسوب مخصص لمعالجة البيانات وإرسال التنبيهات.

يسمح هذا النظام بإجراء حسابات ملاحية دقيقة ويعد من الدعامات الأساسية لأمن وسلامة الملاحة البحرية، كما يعمل على موائمة البيانات المرسل والمستلمة وتحقيق الصلة مع الشبكة العالمية للنظام بهدف تتبع السفن وإطلاق نداءات الإنذار عند الاقتراب الحرج بين سفينتين¹، وقد أقرت اتفاقية SOLAS هذا النظام وطبقته عالمياً على جميع السفن، كما ألزم قانون ISPS جميع السفن بتطبيقه ضماناً لأمنها وسلامتها.

2: نظام الإنذار الأمني للسفينة: Ship Security Alert System (SSAS)

تم تصميم هذا النظام بهدف إرسال تحذيرات أمنية سرية من السفينة إلى السلطات المختصة على اليابسة التي خصصتها الإدارة البحرية لاستقبال مثل هذه الإنذارات في حال التعرض لتهديدات مثل: القرصنة، الإرهاب البحري والاعتداءات المسلحة، حيث يرسل النظام إنذارات تحتوي على موقع السفينة بدقة دون أي يحدث إنذارات مرئية أو مسموعة على متنها ما يتيح التعامل مع الخطر بسرية تامة، كما يشترط أن تحتوي السفينة على زرّين على الأقل لتفعيل الإنذار، وأن يكون جميع أفراد الطاقم على دراية تامة بمكان وجود أحد هذه الأزرار على الأقل، وعلى هذا الأساس يجب أن تزود جميع السفن بهذا النظام الأمني وفقاً لأحكام المدونة الدولية ISPS.

¹ - صيحي الغزي، نظام التعريف الآلي والحفاظ على الأرواح والبيئة وفض النزاعات، متاح على الموقع الإلكتروني: www.alnoor.de/article.asp?id=66702، تاريخ الاضطلاع 2024/04/16، على الساعة 22:45.

3: نظام التعارف والتتبع بعيد المدى : Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)

يستخدم هذا النظام لتزويد الجهات المختصة بمعلومات دقيقة عن السفينة على فترات منتظمة بهدف: تعزيز الأمن البحري وحماية البيئة البحرية، ودعم عمليات البحث والإنقاذ، حيث تقوم السفينة بإرسال تقارير آلية تشمل: هوية السفينة، موقعها الجغرافي (خط الطول وخط العرض)، التاريخ والتوقيت، ويرسل هذا التقرير عادة أربع مرات في اليوم وقد بدأ تطبيق النظام رسمياً في يناير سنة 2008 وتم تطبيقه على أرض الواقع في 31 ديسمبر 2008.

يزود هذا النظام الدول المتعاقدة بمجموعة من المعلومات الأساسية في الحالات الآتية:

- تتبع السفن المسجلة التي ترفع علم الدولة مهما كان موقعها الجغرافي.
 - مراقبة السفن المتجهة إلى موانئ الدول المتعاقدة.
 - متابعة السفن المتواجدة في مناطق تجرى فيها عمليات المساعدة والإنقاذ¹.
- وفي الأخير يمكن القول أن هذا النظام يعد أداة فعالة لتمكين الدول من تقييم المخاطر الأمنية المرتبطة بالسفن، واتخاذ التدابير اللازمة في الوقت المناسب.

ثانياً: أنظمة الإبلاغ الأمني للسفن

تستخدم أنظمة الإبلاغ الأمني بهدف تنظيم حركة دخول وخروج السفن من وإلى المياه الإقليمية وتعزيز الرقابة عليه، إضافة إلى رفع مستوى السلامة وحماية البيئة البحرية، وتتمثل هذه الأنظمة في ثلاث أدوات تقنية أساسية وهي:

¹ - رضا فاروق حسن، الإرهاب وتأمين نقل الأشخاص بحراً، مراقبة حركة البضائع والأشخاص وتأمينها من الأخطار الإرهابية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية 6-8 جوان 2011، الرياض، ص 02، متاح على الموقع الإلكتروني: www.nauss.edu.sa/ar/colleges_and_centers/training_colleges/training_activities/seminars/002/act، تاريخ الاضطلاع 2024/04/16، على الساعة 23:30.

1: نظام الإبلاغ الملاحي: Vessel Traffic System(VTS) ويشمل هذا النظام على العناصر الآتية:

- كل الاخطارات المسبقة التي تقدمها السفن قبل دخولها إلى الموانئ.
 - نظام التعارف الآلي (AIS) والذي يطبق إلزاميا على جميع سفن الركاب بغض النظر عن حمولتها.
 - أنظمة تحديد خط السير ومتابعة شحنات البضائع الخطرة المنقولة على متن السفن.
 - الإبلاغ المسبق عن البضائع الملوثة أو المسببة للتلوث التي تحملها السفن.
 - تبادل المعلومات البحرية بين الدول لضمان المتابعة المشتركة لحركة السفن.
 - تعزيز التعاون الدولي في تطوير أنظمة الاتصال الأوتوماتيكية بين الموانئ والسفن.¹
- ويشمل هذا النظام على جميع المسطحات المائية الواقعة تحت رقابة سلطة الميناء، ويلزم السفن بتبادل المعلومات مع الشاطئ بشكل منتظم، مما يسمح بالحصول على صورة دقيقة للحركة البحرية ويسهم في تحسين آليات المراقبة وتبسيط الإجراءات الإدارية المرتبطة بدخول وخروج السفن.²

2-الرادار البحري: Rado Detection and Ranging

ويستخدم كأداة استطلاع ومراقبة أمنية عالية الدقة، ويثبت على المرتفعات الساحلية أو زوارق الدوريات البحرية والعربات المتنقلة على طول الشريط الساحلي، ويعد من أكثر الوسائل فعالية في مجال المراقبة على سطح البحر، حيث يمكن من رصد الأهداف المشبوهة فور دخولها النطاق البحري الخاضع للمراقبة، كما يستخدم في:

اكتشاف التهديدات المختلفة جوا أو بحرا، مراقبة جميع أنواع السفن، بالإضافة إلى الكشف عن عمليات التهريب أو التحركات غير المشروعة، كما يتميز هذا النظام بقدرته على تغيير

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 335.

² - مرجع نفسه، ص 335.

الترددات بسرعة لمواجهة الإجراءات الالكترونية المضادة بالإضافة إلى الكشف عن عمليات التشوين¹.

3- نظام التموضع العالمي: (GPS) Global Positioning System

يعتبر هذا النظام من التقنيات الحديثة التي أحدثت تحولاً كبيراً في مجال النقل البحري وخاصة في نقل الحاويات، ويتيح هذا النظام المعلومات التالية بسرعة ودقة عالية:

- تحديد الموضع والمسار والسرعة عبر الأقمار الصناعية، توفير معلومات ملاحية دقيقة عن الوقت والموقع في جميع الأحوال الجوية ورسم الخرائط، كما يستخدم في تشغيل الأنظمة الآلية داخل الموانئ بما في ذلك تتبع مسار الحاويات مما أسهم في تخفيض عدد الحاويات المفقودة وتقليل من التكاليف ورفع كفاءة النقل اللوجستي.²

المطلب الثاني

التدابير القانونية المتخذة لضمان سلامة السفن

تعد التدابير القانونية المتخذة لضمان سلامة السفن من الركائز الأساسية التي تعتمد عليها التشريعات البحرية الوطنية والاتفاقيات الدولية للحفاظ على الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية، تهدف إلى تنظيم سير الملاحة البحرية ومنع وقوع الحوادث أو الحد من أثارها عند وقوعها، وذلك من خلال وضع قواعد صارمة تتعلق بتصميم السفن وبناءها وتجهيزها وتشغيلها، بالإضافة إلى تأهيل الطاقم البحري وتحديد مسؤولياته، كما تعتبر اتفاقية (SOLAS) وقانون إدارة السلامة الدولية (ISM CODE) من أبرز الأطر القانونية التي أقرت مجموعة من التدابير القانونية لضمان السلامة في البحر، حيث تفرض على السفن التقيد بمجموعة من الإجراءات الفنية والتشغيلية لضمان صلاحيتها للملاحة وقدرتها على مواجهة المخاطر المحتملة سواء تعلقت بالأحوال الجوية أو بالحوادث التقنية أو حتى

¹ - حياة حوباد، "الأمن المعلوماتي في قطاع النقل البحري (الأمن السيبرالي)" في: السلامة والأمن البحريين في الجزائر، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 02، الجزائر، ص 83.

² - مرجع نفسه، ص 83.

بالتهديدات الأمنية، وعليه نخصص هذا المطلب لدراسة أهم القواعد القانونية التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية لتحقيق السلامة البحرية (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى صلاحية السفينة للملاحة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أهم القواعد القانونية التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية لتحقيق السلامة البحرية

أولت مختلف التشريعات البحرية اهتماما بالغا بتعزيز منظومة السلامة، لا سيما فيما يتعلق بسلامة السفن والرحلات البحرية، من خلال فرض التزامات قانونية صارمة على الربان والطاقم لضمان أمن وسلامة الرحلة البحرية، وفي هذا السياق أبرمت عدة اتفاقيات دولية متعلقة بسلامة السفن العاملة في مجال النقل البحري الدولي، حيث تمتد متطلبات السلامة من مرحلة ما قبل الإبحار على غاية وصول السفينة بسلام إلى وجهتها.

ولا تقتصر السلامة البحرية على سلامة السفن فقط، بل تشمل أيضا سلامة الملاحة التي خصصت لها اتفاقية "SOLAS" فصلا مستقلا، بالإضافة إلى سلامة البضائع والأشخاص المتواجدين على متن السفن بل تمتد أيضا لتشمل السلامة المالية للمؤسسات البحرية، وبهذا المعنى تندرج تحت السلامة البحرية فروع متعددة منها: السلامة الملاحية، السلامة التجارية وسلامة السفن، وعليه سنتناول مراقبة السفن (أولا) ثم نتطرق إلى سلامة الملاحة البحرية (ثانيا).

أولا: مراقبة السفن

والرقابة المقصودة هنا تتعلق بالجانب التقني للسفينة ولهذه الرقابة أهمية كبيرة لأنه بدونها يتعذر التأكد من صلاحية السفينة للملاحة البحرية، حيث تعد معيارا على قدرتها في مواجهة المخاطر البحرية، وأداة لضمان استيفائها للشروط التجارية والمعايير الدولية المتعلقة بالأمن والسلامة.

1: رقابة دولة العلم

تمارس هذه الرقابة من طرف الدولة التي ترفع السفينة علمها وذلك وفقا لما تنص عليه الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها، ومنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في مونتي غوبي Montage Bay بجمايكا في 10 ديسمبر سنة 1982 والتي تحمل دولة العلم مسؤولية فحص السفن ومنحها الشهادات اللازمة للملاحة.

كما تولت المنظمة الدولية البحرية (IMO) دعم هذا الجانب من خلال اصدار عدة اتفاقيات دولية حددت المعايير التقنية لبناء السفن وتجهيزها، بهدف الوقاية من المخاطر التي تتعرض لها السفن بالرغم من اختلاف تخصصاتها ومن أبرز هذه الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر:

- الاتفاقية الدولية الخاصة بخطوط الحمولات لسنة 1966 المعدلة ببرتوكول 1988 (Load Line Convention) والتي تحدد الحد الأقصى لغاطس السفينة والمناطق البحرية المسموح بالإبحار فيها.

- الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار "كولراق" COLREG، والتي تعنى بقواعد الملاحة وتقادي الاصطدام.

- الاتفاقية الدولية حول شروط تكوين رجال البحر وتسليم الشهادات لسنة 1978 STCW.

- الاتفاقية الدولية الخاصة بحماية الأرواح في البحار "SOLAS" والمعدلة بالبروتوكولين لسنة 1978 و1988 والتي تعد المرجع الأساسي في قواعد السلامة البحرية.

خضعت هذه الاتفاقيات الدولية لعدة تعديلات وقد ساهمت جميعها في تطوير منظومة القواعد الخاصة بتعزيز السلامة البحرية وعلى سبيل المثال حددت اتفاقية خطوط الحمولات لسنة 1966 الحد الأقصى المسموح به لغاطس السفينة (Franc-bord) إضافة إلى تحديد المناطق البحرية التي تمارس فيها الملاحة، أما بالنسبة لاتفاقية SOLAS فقد تضمنت قواعد دقيقة

تتعلق بتصميم وبناء السفن، خصوصا تلك الرامية إلى منع تسرب المياه إليها والحفاظ على توازنها واستقرارها خلال الإبحار بما يضمن سلامة الأرواح وحماية البضائع على متنها. وبالرجوع إلى ق.ب.ج نجده هو الآخر تضمن مجموعة من الأحكام المتعلقة بمراقبة السفن تهدف كلها إلى تحقيق السلامة البحرية، وقد استمدت معظمها من الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، وقد تم تنظيمها في نصوص المواد من 223 إلى غاية 270 منه، لتشكل إطارا تشريعيًا يعكس التزامات الدولة في هذا المجال ويكرس المعايير الدولية المعتمدة في مراقبة السفينة وضمان سلامتها.

2- رقابة شركات التصنيف

يقوم تصنيف السفن على منحها درجة فنية متعارف عليها في الأوساط البحرية، مثل الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة وهكذا...، وذلك استنادا إلى مجموعة من المعايير كمتانة السفينة، عمرها، نوع الوقود المستعمل في تشغيلها، وتعتبر هذه الدرجة مؤشرا على قيمة السفينة ليس من الناحية المالية بل من حيث مستوى الثقة التي يمكن منحها لها، حيث تقوم بتصنيف السفن شركات متخصصة تتمتع بسمعة ومصداقية عالية في هذا المجال¹. تلعب شركات التصنيف دورا محوريا في تعزيز السلامة البحرية، خاصة في الحالات التي لا تمتلك فيها الدول الإمكانيات أو الكفاءات التقنية اللازمة لممارسة الرقابة على السفن، وقد سبقت هذه الشركات في وضع وتطوير المعايير التقنية وأسهمت بشكل فعال في تنظيم هذا المجال قبل تدخل الدول والمنظمات الدولية².

حيث وجهت لها انتقادات أضعفت من ثقتها بسبب أهدافها التجارية وهيمنة الدول المالكة للسفن على قراراتها، إلا أن هذا الشك قد تراخ تدريجيا بعد اكتسابها ثقة دولية واسعة ونتيجة لذلك

¹ - وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران ألسانيا، الجزائر، 2012/2011، ص 55.

² - Ibrahim Latrech, classification des navires, la sécurité en question, thèse soutenue en 2004 à Perpignan, France, thèse Fr. consulté le 5/06/2015.

أصبحت العديد من الدول تعتمد عليها بصفقتها مفوضا تقنيا لإجراء عمليات المراقبة ومنح الشهادات الفنية طبقا للاتفاقيات البحرية الدولية¹.

وتعتبر شركة Lloyd's Register of Shipping البريطانية أقدم شركات التصنيف البحري، حيث تم تأسيسها في أواخر القرن الثامن عشر (18) في لندن، كما ظهرت بعدها شركات أخرى² انضمت كلها إلى الاتحاد الدولي لشركات التصنيف البحري IACS (International Association of Classification Societies)، الذي يسعى إلى رفع جودة الخدمات المقدمة من طرف أعضائه من خلال اعتماد معايير دقيقة تتعلق بالخبرة، الكفاءة والجودة، إلى جانب سعيه لتوحيد قواعد وأساليب عمل هذه الشركات ومحاربة كل أنواع المنافسة غير المشروعة سواء بين الأعضاء أو بين هذه الأخيرة أو بين شركات أخرى غير المنظمة للاتحاد والتي قد تسعى للهيمنة على السوق بما يضر بالمصالح الاقتصادية لشركات التصنيف المعتمدة.

ويفرض الاتحاد على أعضائه التزامات صارمة في مجال السلامة البحرية لا سيما عند تفتيش السفن، ومن أبرز الشروط الواجب توافرها في الشركات المنضمة³:

- الاستقلالية: وهو شرط يتعلق بالجانب الأخلاقي يرتبط بسمعة هذه الشركات وعليه ينبغي أن تمارس أعمال التفتيش والتقييم دون أي تأثير خارجي من ملاك أو بناء السفن أو الأطراف المرتبطة بتجهيزها وتشغيلها، فالمنافسة بين الشركات يجب أن تقوم على جودة الخدمات.

¹ - محمد الصغير دحماني، "فعالية القواعد الخاصة بالسلامة البحرية" في: السلامة والأمن البحريين في الجزائر، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 02، الجزائر، ص 42.

² - من أبرز شركات التصنيف نذكر: الشركة الفرنسية Bureau veritas التي تأسست سنة 1828 ويقع مقرها حاليا في باريس، والشركة الأمريكية American Bureau of shipping تم انشاؤها سنة 1862، والشركة Det النرويجية Norske Registro التي تم تأسيسها في سنة 1862، والشركة الألمانية Germanischer Lloyd والاطالية Registro Italiano Navale، واليابانية Nippon Kaiji Kyokai والهولندية Dutch Register (Der Norske veritas) والصينية China Classification Society والكورية Korean Register of shipping والروسية Russian maritime register of shipping. أنظر في:

François le Borgne, la légitimité de L'état du port de contrôler la navigabilité de navires, Mémoire présente à la faculté des études supérieures en vue de L'obtention du grade de maitre en droit des affaires, université de Montréal, 2003, pp 37- 38.

³ - محمد الصغير دحماني، مرجع سابق، ص 44.

- الخبرة: يجب أن تثبت الشركات خبرة واسعة في تصميم، بناء وتقييم السفن التجارية بما يعكس قدرة فنية عالية وممارسة طويلة في هذا المجال.

- الكفاءة: تقضي عمليات التفتيش تكويناً علمياً وتقنياً عالياً في عدة مجالات على غرار دراسة المواد الأولية المستعملة، تقييم التصاميم، وفحص البناء كما يجب أن تكون القواعد التي تعتمد عليها الشركات معلنة ومتجددة باستمرار لتتماشى مع آخر المستجدات والتطورات التكنولوجية.

وتتمثل مهمة هذه الشركات في منح درجة تصنيف للسفينة والتي تحدد بناءً على حالتها الهيكلية، عمرها ومدى توفرها على شروط السلامة البحرية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية، وتكتسي هذه الدرجة أهمية بالغة إذ تعبر عن الثقة التي يمكن منحها للسفينة وليس عن قيمتها المالية، على هذا الأساس فإن المتعاملون الاقتصاديون غالباً ما يرفضون التعامل مع سفينة لم تخضع لتصنيف معترف به.

ومن جهة أخرى، لا تؤمن شركات التأمين السفن التي لم تخضع لتقييم وتصنيف من طرف شركات معتمدة، ما يدفعها إلى طلب تقارير تصنيف قبل الإقدام على تغطيتها، ومع مرور الوقت وبعدما أثبتت شركات التصنيف كفاءتها أصبحت الدول وأصحاب السفن يفوضونها رسمياً لمراقبة تطبيق معايير السلامة البحرية وحماية البيئة وإصدار الشهادات اللازمة.¹

كما تلتزم السفن بالخضوع لمعاينات دورية من طرف خبراء التصنيف بهدف تقييم مطابقتها لمعايير الأمان وتحديث درجتها التصنيفية وفقاً لحالتها التقنية والبحرية.

ويعبر عن درجة السفينة باستخدام أرقام وحروف ورموز حسب تقدير كل شركة، وتبرز أهمية الحصول على شهادة تثبت درجة السفينة في عدة جوانب أهمها:

- تعد هذه الشهادة مؤشراً على صلاحية السفينة للملاحة، غير أنها لا تعتبر دليلاً قطعياً إذ يمكن الطعن فيها من قبل أي طرف يثبت خلاف ذلك.

- تؤثر درجة السفينة بشكل مباشر على أجور النقل، إذ كلما ارتفعت درجة التصنيف زادت الثقة في قدرة السفينة على مواجهة المخاطر البحرية، وبالتالي زاد الإحساس بالأمان بالنسبة للركاب والبضائع.

¹ - محمد الصغير دحمانى، مرجع سابق، ص ص 43-44.

- تسهم الشهادة في كسب ثقة شركات التأمين، فالسفن الحاصلة على درجات عالية لا تجد صعوبة في الحصول على تغطية تأمينية ضد الأخطار البحرية.
- انخفاض أقساط التأمين على السفينة نظرا لانخفاض نسبة المخاطر البحرية التي قد تتعرض إليها¹.

وقد أبدى المشرع الجزائري اهتماما واضحا بجودة الأسطول الوطني، حيث أشار في عدة مواد إلى أهمية درجة السفينة، حيث نصت المادة 200 في فقرتها الأولى من ق.ب.ج على وجوب أن تحمل السفينة على متنها "شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة"، وهي ما يعادل درجة السفينة وقد أوكلت مهمة إصدار هذه الشهادة إلى أحد أكبر الشركات العالمية المتخصصة وهي " شركة Vérital " وذلك بموجب قرار صادر عن وزارة النقل بتاريخ 01 جوان 1989.

كما نصت المادة 244 من نفس القانون صراحة على إمكانية الاستعانة بشركات التصنيف في تفتيش ومعاينة السفن التي ترفع العلم الجزائري وذلك في حدود الاختصاصات المحددة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهذا بالاستناد إلى القرار الوزاري الخاص باعتماد تلك الشركات بالإضافة إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 149/02، والمرسوم التنفيذي رقم 418/04 اللذين ينظمان مجال اعتماد ومهام شركات التصنيف في الجزائر.

ثانيا- سلامة الملاحة البحرية

لم يقتصر دور المنظمة البحرية الدولية (IMO) على سلامة السفن فقط، بل أولت أيضا أهمية كبيرة لسلامة الملاحة البحرية، ويظهر هذا الاهتمام من خلال إقرارها لمجموعة من القواعد والإجراءات التي تهدف إلى تعزيز السلامة في البحر مثل: اتفاقية "سولاس" و "كولراق" بالإضافة إلى تنظيمها لشروط شهادات الكفاءة البحرية الخاصة بالعاملين في القطاع البحري.² ورغم التشابه الكبير بين الجوانب القانونية المتعلقة بسلامة السفينة وسلامة الملاحة إلا أن هذه الأخيرة تتميز بخصوصيات تستدعي إخضاعها لقواعد رقابة خاصة تختلف من حيث الطبيعة والتطبيق عن تلك المفروضة على السفن ذاتها.

¹ - وناسة بوخميس، مرجع سابق، ص ص 56-57.

² -Philippe Delebecque, droit maritime, 13 édition, Paris Dalloz, 2014, N°266, p179.

وقد قامت التشريعات الدولية والوطنية بوضع ضوابط دقيقة لتنظيم حركة الملاحة البحرية ولعل أبرزها " قواعد منع التصادم في البحر " المعروفة باتفاقية " كولرالق " الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر 1972، وهي شبيهة بقانون المرور البحري الخاص بكل دولة، حيث تتضمن أحكاما تتعلق بالرؤية والإشارات الضوئية الليلية والمناورات الوقائية لتفادي التصادم، وتطبق هذه القواعد إلى جانب الأنظمة الخاصة بالملاحة الداخلية.

وبالرجوع إلى ق.ب.ج نجده أورد فصلا خاصا لسلامة الملاحة البحرية يمتد من المادة 161 إلى غاية 272 حيث تناول فيها تنظيم مختلف جوانب السلامة البحرية وشمل ذلك تحديد مناطق الملاحة البحرية¹ إضافة إلى جميع الأحكام المرتبطة بالسلامة البحرية على متن السفن مثل: الشهادات والوثائق الواجب توافرها وأيضا تحديد الحد الأدنى من عدد البحارة الذي يجب أن يكونوا على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة²، كما أورد أحكاما مرتبطة بمكافحة التلوث البحري بما يتماشى مع حماية البيئة البحرية في أعالي البحار أو المياه الإقليمية أو المنطقة المجاورة أو داخل الموانئ.

أما بالنسبة لتعريف الملاحة البحرية فقد ورد في المادة 161 من ق.ب.ج أنها تمارس بواسطة السفن المذكورة في نص المادة 13 من نفس القانون، إلا أن هذا التعريف لا يوضح بشكل دقيق مفهوم الملاحة البحرية، إذ يبدو عاما وغير كاف، كما أشار المشرع إلى الملاحة التي

¹ - فيما يخص مناطق الملاحة البحرية بمختلف أنواعها، فقد قام المشرع البحري الجزائري بتحديد هذا بدقة في نص المادتين 163، 164 من ق.ب.ج، كما فصل هذه المناطق بوضوح في نص المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 02/143، المؤرخ في 03 صفر عام 1423، الموافق لـ 16 أبريل سنة 2002، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج.ر.ع 29، الصادرة بتاريخ 24 أبريل سنة 2002، كما أشارت المادة 162 من ق.ب.ج إلى أنواع الملاحة البحرية وتشمل: الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين، الملاحة المساعدة وتشمل عمليات الرشد والقطر والاسعاف والإنقاذ والصنديل البحري والجرف والسبر بالإضافة إلى أنشطة البحث العلمي في البحر، ملاحة الصيد البحري الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصفة عامة، ملاحة النزهة بقصد الترفيه، ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والمرافئ بواسطة السفن المخصصة لخدمة عمومية فقط، باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ، وهنا يجدر التنبيه إلى الخطأ المادي الوارد في النص المتعلق بالاستثناء المنصوص عليه والذي يخص السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية وليس السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية، إذ وردت الصياغة الصحيحة في النسخة الفرنسية على النحو التالي:

“...à l'exclusion des navires de guerre de la marine nationale et de garde-côtes”.

² - مرسوم تنفيذي رقم 02/02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422، الموافق لـ 06 يناير سنة 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي توق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج.ر.ع 01، الصادرة بتاريخ 6 يناير سنة 2002.

تتم في المياه الداخلية على نحو يوحى بانفصالها عن الملاحة البحرية رغم أن هذا التمييز بين الملاحتين لا يقوم على اختلاف جوهري من حيث الحيز الجغرافي، وعند الرجوع إلى المادة 7 في فقرتها الثالثة من نفس القانون نجدها أوردت تعريف المياه الداخلية بأنها تلك الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية، وتشمل الخلجان الصغيرة والشواطئ، مناطق المد الأعلى خلال السنة في ظروف جوية عادية وأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات البحرية وكل الأماكن المخصصة عادة لرسو السفن والشحن والتفريغ والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي¹، إلا أن هذا التعريف لا يوضح بدقة التمييز الجغرافي بين الملاحة البحرية والداخلية، ما يستدعي إلى الرجوع إلى الظروف التي فيها هذا القانون خصوصاً أنه اقتبس في معظمه من التشريع الفرنسي الذي ينظم الملاحة الداخلية بشكل منفصل نظراً لتوفر الأنهار والبحيرات الواسعة في فرنسا.² كما أورد المشرع الجزائري أحكاماً خاصة بسلامة السفن باعتبارها جزء لا يتجزأ من سلامة الملاحة البحرية سواء من حيث بنائها وقيادتها أو تفتيشها³، بما يتماشى مع المتطلبات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية خاصة اتفاقية " SOLAS " التي صادقت عليها الجزائر وبناء عليها صدر المرسوم التنفيذي رقم 200/07⁴، المؤرخ في 23 جوان 2007، الذي يحدد فئات السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش المطبقة عليها.

ويمكن القول أنه لتحقيق سلامة الملاحة يتطلب من الدول اتخاذ كل إجراءات خاصة في المناطق الساحلية القريبة من سيادتها تهدف إلى تنظيم وتتبع حركة السفن ومراقبة ظروف الإبحار والبضائع المنقولة، ولا تعد هذه الإجراءات عائقاً وإنما وسيلة لتسيير حركة الملاحة

¹ - وهو تعريف موافق لما ورد في نص المادة 8 من اتفاقية قانون البحار والتي جاء فيها: "...تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة..."

² - وناسة بوخميس، مرجع سابق، ص 20.

³ - مرسوم تنفيذي رقم 149/02، مؤرخ في 26 صفر عام 1423، الموافق لـ 09 ماي سنة 2002، متضمن تحديد قواعد تفتيش السفن، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 29 صفر عام 1423، الموافق لـ 12 ماي سنة 2002.

⁴ - مرسوم تنفيذي رقم 200/07، مؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1428، الموافق لـ 23 يونيو سنة 2007، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها، ج.ر.ع 42، الصادرة بتاريخ 24 يونيو سنة 2007.

وضمان أمنها، وهو ما تؤكد المساعدات التي تقدمها الدول للسفن عند تعرضها لصعوبات أو مخاطر أثناء تواجدها في هذه المنطقة.¹

وفي هذا الإطار تقوم السلطة المينائية بتكليف أشخاص مؤهلين بمهام محددة تتعلق بالسفن التي توشك على الدخول إلى الميناء أو تلك المتواجدة فيه، حيث تخضع كل السفن المتواجدة داخل المياه الإقليمية أو الميناء إلى رقابة ضابط رقابة الدولة على الميناء، الذي تم تفويضه من قبل السلطة المختصة للتأكد من مدى التزام السفن بأحكام الاتفاقية والمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية على النحو التالي:

- التأكد من صلاحية الشهادة الدولية لأمن السفن، والمعاينات الدورية، وصلاحية الشهادة المؤقتة إن وجدت.

- التأكد من وجود خطة أمنية للسفينة مصادق عليها من طرف دولة العلم مع الزامية احتوائها على رقم تعريف السفينة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO).

- التأكد من وجود ضابط أمن السفينة المكلف بمسؤولية تنفيذ الخطة الأمنية.

- تقييم جاهزية الطاقم في حالة إطلاق إنذار أمني.

- التحقق من وجود الأجهزة والمعدات الأمنية المطلوبة السفينة بموجب اتفاقية SOLAS والمدونة الدولية ISPS.

- على السفن وقبل دخولها إلى المياه الإقليمية اثبات الإجراءات الأمنية المتخذة أثناء دخولها لموانئ دول غير طرف في الاتفاقية، بالإضافة إلى تقديم سجل يتضمن ملخصاً لأسماء الموانئ التي وصلت إليها السفينة خلال عشر رحلات سابقة.

- يحق لضابط الرقابة اجراء تفتيش دقيق على السفن، قبل دخولها الميناء، إذا توفرت لديه معطيات أو معلومات أمنية تستدعي ذلك.

¹ - Philippe Delebecque, Op.cite, p181.

- في حال تعطل بعض المعدات الأمنية على السفينة، وعدم إمكانية إصلاحها في الميناء، أو استبدالها يمكن السماح للسفينة بالإبحار إلى الميناء التالي الذي ستصل إليه لاستكمال الإصلاح فيه.¹

كما يجوز للشخص المعين من قبل السلطة المينائية أن يصدر تعليمات مباشرة للسفينة سواء بالقيام أو الامتناع عن القيام بأي عمل من الأعمال التي من شأنها المساس بالأمن أو السلامة أو إذا اقتنع بوجود أحد الظروف الآتية:

- عدم توفر رصيف ملائم لاستقبال السفينة في الميناء.

- وجود عوائق أمام الملاحة في منطقة مراقبة الحركة، مثل: تلوث المنطقة أو وجود خطر وشيك قد يحدث.

- إبحار السفينة بطريقة غير آمنة أو وجود أعطال في أجهزة الملاحة أو الاتصالات اللاسلكية أو غياب الخرائط والجداول والمطبوعات الملاحية اللازمة.

- وجود سفينة أخرى قريبة تواجه صعوبات ظاهرة أو تشكل تهديدا بالتلوث أو تعرض الأرواح والممتلكات للخطر.

- ازدحام في حركة الملاحة بشكل غير مقبول مما يؤدي إلى مخاطر على سلامة الملاحة والبيئة مما يؤدي بالإضرار بكفاءة عمليات الميناء.

وبناء على ذلك يتمتع ضابط رقابة الدولة على الميناء بالصلاحية إصدار تصاريح الحركة لدخول السفينة أو مغادرتها أو تنقلها داخل الميناء أو في أي منطقة منه، بالإضافة إلى إلزام ربان السفينة أو المرشد البحري أو الطاقم المسؤول عن مراقبة السطح بتقديم معلومات محددة تتعلق بالسفينة ووضعها الملاحي وتوجيه أوامر السفينة في أوقات محدد تتضمن:

- مغادرة الحوض أو الرصيف أو مرافق مينائي آخر.

- مغادرة منطقة معينة داخل الميناء أو الامتناع عن دخولها.

¹- تم تحديث قواعد وتعليمات بالموانئ بدول المجلس المتعاون لدول الخليج العربية، برنامج العمل مكتب الرياض، المملكة العربية السعودية، 13 أكتوبر سنة 2004، ص 87.

- التوجه إلى موقع معين أو البقاء فيه وفقا للتعليمات الصادرة.

الفرع الثاني

صلاحية السفينة للملاحة

تعد صلاحية السفينة للملاحة أحد العوامل الأساسية لضمان نجاح الرحلة البحرية والحد من المخاطر أو الحوادث التي قد تواجهها أثناء الإبحار، وتحقق ذلك من خلال التأكد من سلامة السفينة للملاحة البحرية وقدرتها الفنية والهيكلية للسير في البحر مع الالتزام التام بالمواصفات والمعايير الدولية المعتمدة.

وتقتضي صلاحية السفينة للملاحة أن تكون معدة بشكل يراعي الأصول التقنية في تصميمها وبناءها وأن تكون مجهزة بالأدوات والمعدات اللازمة لمواجهة مختلف الظروف البحرية الطارئة، وعليه يجب مراعاة الجانب الفني والطاخم العنابر وأجهزة الشحن والتفريغ ومراقبة الجانب الصحي للسفينة والتفتيش ومعاينة السفن.

أولاً: الجانب الفني

ويرتبط أساساً بسلامة السفينة وكفاءتها التشغيلية ويشمل ذلك الماكينات الرئيسية وأجهزة التوجيه ومعدات السلامة والإنقاذ، بالإضافة إلى تجهيزات مكافحة الحرائق، ويشترط أن تكون هذه المكونات جميعها متوفرة وبجالة جيدة وتعمل بكفاءة تامة لضمان سلامة الإبحار، كما يجب تزويد السفينة بكميات كافية من الوقود والمياه العذبة فضلاً عن حيازتها لجميع الشهادات والوثائق القانونية التي تتيح لها الإبحار بأمان وفقاً لما نصت عليه المنظمة البحرية الدولية (IMO)، كما أصبحت المدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM CODE) تلزم الشركات الملاحية باتباع أنظمة فعالة لإدارة السلامة ومنع التلوث سنة 1998 بموجب الاتفاقية الدولية (SOLAS) لا سيما فيما يتعلق بناقلات النفط وناقلات المواد الخطرة والغاز وسفن الركاب، وسفن الشحن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طنة فأكثر، وهذا ما أكدته القرار رقم 21 (A880) الصادر عن الجمعية العامة في 21 نوفمبر 1999، على ضرورة اعتماد معايير الأداء والمواصفات التقنية وتحديثها بشكل دوري وقد أنيطت مسؤولية ذلك للجنة السلامة

البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية التابعين للمنظمة البحرية الدولية (IMO) لضمان مواكبة تلك المعايير للتطورات التقنية الحديثة في قطاع النقل البحري.¹

ثانياً: الطاقم

يعتبر الطاقم البحري² الركيزة الأساسية لعمل السفينة، إذ لا يمكن تصور أن تجوب السفينة البحار مالم تتولى تسييرها وقيادتها مجموعة من الأفراد المؤهلين، ونظراً لحساسية هذه المهمة الحساسة أولى المشرع الجزائري اهتماماً خاصاً بتنظيم أوضاع رجال البحر وذلك من خلال أحكام المواد من 401 إلى 414 من ق.ب.ج، حيث أكد على وجوب تسجيل جميع أفراد الطاقم أو كل من يعمل في خدمة السفينة في دفتر الطاقم من طرف الإدارة البحرية المختصة، مع التأكيد على ضرورة استيفاء شروط الصحة والكفاءة المهنية لضمان سلامة الرحلة، كما أضافت المادة 410 من ق.ب.ج على ضرورة أن تكون السفينة مجهزة بطاقم كفء وبعدد كاف من أجل لتأدية المهام الموكلة إليه والمتمثلة أساساً في:

- ضمان سلامة الأرواح البشرية في البحر .
- الالتزام بشروط الأمن والصحة والعمل على متن السفينة.
- احترام المدة القانونية للعمل وبصفة عامة، ضمان التنفيذ السليم للرحلة البحرية.

¹ - الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة والخمسون، البحار والمحيطات A/55/61 ، مارس 2000، ص 17.

² - عرفت المادة 384 من القانون البحري رقم 05/98 الطاقم بأنه: " كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم، كما عرفت الرابان على أنه قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة." كما عرفه مرسوم تنفيذي رقم 102/05، المؤرخ في 15 صفر سنة 1426، الموافق لـ 26 مارس سنة 2005، المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري والصيد البحري، ج.ر.ع 22، الصادرة بتاريخ 27 مارس سنة 2005، ص 3، والذي نص على مصطلح جديد وهو "النوتي" في نص المادة الثالثة منه، حيث عرفه بأنه: "مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالملاحة واستغلال سفن النقل البحري" وجاء بمفهوم آخر للطاقم في الفقرة "ز" من نفس المادة أعلاه تحت تسمية "المستخدم الملاح": وهو كل شخص مقيد في سجل رجال البحر ويعمل في خدمة السفينة.

كما حددت المادة 411 من ق.ب.ج عناصر الطاقم وهم: الربان، الضباط والبحارة الآخرين، والأشخاص العاملين في خدمة السفينة، كما يعد المرشد البحري جزءا من الطاقم خلال طوال فترة وجوده على متن السفينة.

ويقسم طاقم السفينة عادة إلى ثلاث فئات رئيسية وهم: المستخدمون على السطح، وأفراد تشغيل الماكينات، والعاملون في الخدمات العامة.

وقد أسندت مهمة تحديد وسائل العمل وقواعد أهلية الطاقم، والشروط الخاصة بالعمل على متن السفينة بموجب قرار صادر من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وذلك حسب نوع كل سفينة ووزن حمولتها وطبيعة الملاحة المخصصة لها.

كما اشترطت المادة 413 من ق.ب.ج أن يتكون أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، مع إمكانية ترخيص نسبة معينة من البحارة الأجانب ضمن الطاقم أو منح ترخيص لبحار أجنبي بالإبحار على متن سفينة جزائرية ويحدد ذلك بموجب قرار صادر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

حدد المرسوم التنفيذي رقم 02/02، القواعد المنظمة للعدد الأدنى من البحارة اللازم تواجدهم على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة لضمان سلامتها وأمنها، ووفقا لنص المادة الثانية منه فإن هذا العدد يحدد في الشهادة العدد الأدنى لضمان الأمن التي تصدرها الإدارة البحرية المختصة¹، وهو ما أشارت إليه الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية بجنيف عام 1976²، ويتم ذلك وفقا للمعايير الآتية³:

¹ - السلطة الإدارية البحرية المختصة وفقا للمادة 384 من ق.ب.ج، هي:

- على المستوى المركزي: الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

- على المستوى المحلي: الدائرة البحرية والمحطة البحرية الرئيسية.

- في الخارج: السلطات القنصلية أو الدبلوماسية الجزائرية.

² - مرسوم رئاسي رقم 134/06، مؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1427، الموافق لـ 10 أبريل سنة 2006، يتضمن التصديق على الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية، ج.ر.ع 23، الصادرة بتاريخ 12 أبريل سنة 2006، ص 04.

³ - المادة 04 من مرسوم تنفيذي رقم 02/02، مصدر سابق.

- نوع السفن (سفن الركاب، سفن البضائع العامة، نقلات المواد الكيميائية والمحروقات).
- نوع الملاحة الممارسة (قرب السواحل، الملاحة المحدودة وغير المحدودة).
- حمولة الاجمالية للسفينة، وصنف السفينة (آلية أو تقليدية).

ومن جهة أخرى نصت المادة 591 من ق.ب.ج على التزام الربان خلال الرحلة بالحفاظ على السفينة في حالة صالحة للملاحة وضمان أمن الأشخاص والحمولة على متنها، كما يلزم الربان بقيادة السفينة وفق قواعد وأصول مبادئ فن الملاحة ومراعاة الأعراف البحرية الدولية المعمول بها، بالإضافة إلى التشريعات الوطنية ذات الصلة بالمياه الإقليمية الجزائرية، ويساعده في ذلك الضابط الأول على اعتبار أنه النائب الأول المسؤول عن ضباط الملاحة البحرية ومتابعة أعمال الشحن والتفريغ.

كما يشترط في الربان ونائبه أن يكونا على دراية تامة بجميع المعلومات التي تؤثر على سلامة السفينة¹، إذ عليهما تحديد الموقع وتخطيط مسار الرحلة في جميع الظروف بالرصد الفلكي، واستخدام تقنيات الملاحة الحديثة والمساعدات الالكترونية للسفن، مع الاضطلاع الجيد على القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر، والالمام بالمبادئ الأساسية لبناء السفن واتزانها وهيكلها، والأسماء الصحيحة لأجزائها وذلك عن طريق تحديد مسؤوليات المهندسين المتخصصين كل حسب مجاله، والالمام بكيفية شحن وتفريغ البضائع خاصة البضائع الخطرة، مع تطبيق القواعد السارية الخاصة بسلامة الناقلات ، والقيام بتمارين وتدريبات لمواجهة الحرائق وحالات الطوارئ والاحاطة بقواعد القانون البحري الدولي.²

ثالثا: العنابر وأجهزة الشحن والتفريغ

ينبغي أن تكون عنابر السفينة نظيفة ومهيأة لشحن البضائع المنققة عليها، مع اتخاذ كافة الاحتياطات والإجراءات اللازمة لحمايتها من التلف أثناء الرحلة البحرية مثل: تزويد العنابر بممرات التهوية وخطوط للتبريد عند الضرورة.³

¹ - كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 17.

² - بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص ص

43-42.

³ - محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 84.

وقد نصت اتفاقية (SOLAS) على ضرورة اخضاع السفن لفحوصات دورية قبل بدء التشغيل، على أن تتم هذه الفحوصات مرة واحدة كل 12 شهرًا، مع إمكانية إجراء فحوصات إضافية عند الحاجة، وتشمل هذه الفحوصات أيضا المعدات الخاصة بإنقاذ الأرواح والمعدات الأخرى المتعلقة بسلامة السفن والتي يجب فحصها مرة كل 24 شهرًا حسب اتفاقية (SOLAS).¹ وتشمل عمليات الفحص الكشف على قوارب النجاة وأحزمة وأطواق الانقاذ ومعدات غرفة القيادة الخاصة بمواجهة مخاطر الملاحة البحرية وطاقيات الحريق، وذلك للتأكد من صلاحيتها وجاهزيتها للاستخدام عند الحاجة.²

ويجب أن تكون كل سفينة معدة للملاحة البحرية من خلال تجهيزها تجهيزا مناسباً وصالحاً للاستخدام الذي خصصت له وذلك حسب ما ورد في المادة 222 من ق.ب.ج، ولا يسمح باستخدام السفينة في الملاحة البحرية ما لم تتوفر فيها شروط السلامة المقررة خاصة في الجوانب الآتية:³

- بنية السفينة وتجهيزاتها وألاتها، بما في ذلك معدات الإشارات ومكافحة الحرائق.
 - قدرتها على الطفو والثبات والامتثال لخطوط الشحن.
 - توفر العدد الكافي من أفراد الطاقم المؤهلين، واستيفاء باقي الشروط المتعلقة بسلامة الملاحة وحماية الأرواح في البحار.
- كما أكدت المادة 226 من ق.ب.ج على ضرورة تطبيق المعايير الخاصة ببناء وتجهيز السفن من قبل شركات التصنيف المعتمدة، وذلك لضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية. ألزمت المادة 589 من ق.ب.ج ربان السفينة قبل بدء أي رحلة بحرية بتأكد من أن السفينة في حالة فنية ومجهزة بشكل كاف، وتضم طاقم مناسباً وممونة بشكل يسمح بنقل الحمولة وحفظها بأمان طوال الرحلة.

نظم المشرع في المادة 479 ق.ب.ج العقوبات المقررة بحق الربان الذي يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة غير صالحة للملاحة، وغير مجهزة بالشكل الكافي وغير معدة أو

¹ - محمد وسيم غالي، القانون البحري ومعاملات السفن: معاهدة سولاس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، مصر، ص 340.

² - محمد فريد العريني وهاني دويدار، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 482.

³ - المادة 223 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

ممنونة، حيث يعاقب بغرامة مالية تتراوح بين 50.000 دج إلى 300.000 دج، وتطبق نفس العقوبة لكل جهاز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة، ويعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج إذا كان الفعل المذكور في الفقرة أعلاه يعرض السفينة أو سفناً أخرى، أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية للخطر، وفي حال ترتب عن هذا الإهمال إصابة جسيمة أدت إلى عجز دائم أو مؤقت فإن الفاعل يتعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 264 من ق.ع، كما قد تصل العقوبة إلى السجن من خمس إلى عشرة سنوات إذا تسبب هذا الإهمال إلى ضياع السفينة أو إلى إصابات تسببت في عجز دائم، أما في حالة الوفاة فتشدد العقوبة لتصل إلى السجن المؤبد.

رابعاً: مراقبة الجانب الصحي للسفينة

يحظى الجانب الصحي للركاب والطاقم بأهمية خاصة نظراً لطول فترات الرحلة البحرية وما يترتب عنها من بقاء الأفراد لفترات ممتدة في عرض البحر، الأمر الذي يستدعي ضرورة تنظيم خدمة طبية وصحية فعالة على متن السفن، ويعكس هذا الاهتمام الانشغال الدولي بسلامة الأرواح والممتلكات في البحر، حيث أصبح من الضروري ضمان توفر الرعاية الصحية على السفن العاملة في الرحلات الدولية، وتشير القواعد العامة في قانون العمل على الزام رب العمل بتوفير كل الخدمات الصحية الواجبة للطاقم¹، وينسجم هذا مع ما ورد في المادة 429 من ق.ب.ج التي حملت الجهاز مسؤولية توفير العلاجات الطبية الضرورية للبحار، سواء أثناء الرحلة البحرية أو خلال فترة مكوثه في ميناء أجنبي وذلك وفقاً للتنظيم المعمول به.

لا تقتصر المسؤولية الصحية على البحارة فقط بصفتهم أطرافاً في عقد العمل البحري بل تمتد لتشمل جميع الركاب على متن السفينة، وعليه يجب تجهيز كل السفن بالمعدات والأدوات الطبية المناسبة بما يتماشى مع طبيعة الرحلة البحرية وعدد الأشخاص المرخص لها بحملهم، وقد سبق لنا الإشارة عن الشهادات والوثائق التي يجب أن تحملها السفينة ومن بينها الشهادة الصحية، التي تعد وثيقة أساسية تؤكد استيفاء السفينة لجميع الشروط والمعايير الصحية المطلوبة، وتخضع هذه الشهادة لتفتيش ومراجعة من قبل لجان الرقابة المختصة، كما قد تطلبها جهات دولية مختصة في أي وقت للتحقق من سلامة السفينة والأشخاص الموجودين

¹ - علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2012، ص 276.

على متنها والوقاية من انتقال عن طريق السفن، وفي حال عدم توفر هذه الشهادة يحق للإدارة البحرية المختصة صلاحية إيقاف الرحلة أو منع السفينة الأجنبية من الرسو في الميناء، فقد تواجه السفينة أثناء الرحلة حالات طارئة كظهور وباء بين الأشخاص ما يثير المخاوف من انتشار العدوى إذ سمح لهم بالنزول من السفينة عند وصولها، وفي مثل هذه الحالات يفرض العرف الدولي على السفينة رفع علم أصفر على سواربها وهو رمز دولي يشير إلى وجود حالة صحية طارئة مع ضرورة إبلاغ السلطات المختصة عبر الاتصال اللاسلكي، ويتعين على الربان في هذه الحالة عدم السماح لأي شخص بمغادرة السفينة على حين اتخاذ الإجراءات المناسبة، وتملك السلطات فرض إجراءات الحجر الصحي، وتوفير الرعاية الطبية اللازمة للأشخاص المصابين بهدف الحد من انتشار العدوى كما حدث مؤخراً خلال تفشي وباء كوفيد19، مما أدى إلى تجند كل الموانئ والمطارات بكل الوسائل المتاحة للسيطرة على الوضع الصحي ومنع تفاقمه.

من هنا يظهر أن نوعية البضائع التي تحملها السفن قد يكون لها أثر سلبي على الصحة لما قد تسببه طبيعة هذه البضائع كالمواد الخطرة والحيوانات الحية من الأمراض والأوبئة، مما يستلزم أخذ الحيطة والالتزام بكافة التدابير الاحترازية اللازمة لضمان سلامة الأرواح والبيئة البحرية.

خامساً: التفتيش ومعاينة السفن

يعد التفتيش والرقابة على السفن من الآليات التي أرستها المنظمة البحرية الدولية، حيث تم من خلالها منح سلطات الموانئ صلاحية تفتيش السفن سواء كانت وطنية أو أجنبية للتحقق من مدى التزامها بمعايير السلامة والصلاحية للملاحة، ويشمل ذلك مراقبة تجهيزات السفينة حجمها وكفاءة الطاقم وغيرها من الجوانب الفنية والإدارية، وفي حال تبين وجود مخالفات تؤثر على السلامة أو الأمن البحري يجوز للسلطات المختصة احتجاز السفينة المخالفة إلى حين استيفائها للشروط والمعايير المطلوبة¹.

¹ - ملخص الدورة التدريبية، رقابة دولة الميناء على السفن، متاح على الموقع الإلكتروني: www.persga.com، تاريخ الاضطلاع عليه 2024/09/23، على الساعة 19.00.

حيث يعتبر تفتيش السفن من أهم الإجراءات التي تضمن سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات، وتتمتع الدولة بسلطات رقابية واسعة على السفن سواء كانت وطنية أو أجنبية بهدف التأكد من صلاحيتها للإبحار وتفادي المخاطر المحتملة خلال الرحلة البحرية، فضلا عن الحد من الأضرار التي قد تلحق بالبيئة البحرية أو بالأشخاص على متنها.

وانطلاقاً من أهمية هذا الدور حرصت العديد من الدول على أطر قانونية تنظم عملية التفتيش السفن وذلك من خلال صياغة اتفاقيات دولية أبرزها اتفاقية السلامة في البحار (SOLAS) لسنة 1974، والاتفاقية الدولية لخطوط التحميل¹، إلى جانب توقيع مذكرات التفاهم لتكريس التعاون في هذا المجال من بينها مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط والتي تعد الجزائر طرفاً فيها²، وبذلك يعد تفتيش السفن أداة فعالة لضمان سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والبيئة البحرية من التهديدات المحتملة.

الحديث عن صلاحية السفينة وضرورة حيازتها للوثائق والشهادات المطلوبة يستوجب التحقق من ذلك من طرف السلطات البحرية المختصة، ويتم ذلك من خلال عمليات التفتيش والرقابة التي تخضع لها السفن سواء كانت وطنية أو أجنبية، وتعد هذه العمليات وسيلة أساسية لضمان أمن وسلامة الرحلة البحرية وحماية الأشخاص والممتلكات على متن السفينة، وهو ما أكدته المادة 235 من ق.ب.ج، ولتحقيق انسجام التشريع الوطني مع الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والصحة وظروف العمل والسكن على متن السفن، تم إنشاء لجنة مركزية للسلامة تكلف أساساً بالموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة، التصديق على أجهزة الأمن ومعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي، الفصل في الطعون المرفوعة ضد قرارات اللجان المحلية للتفتيش، وإجراء تحقيقات إدارية وتقنية في حال وقوع حوادث بحرية³.

¹ - الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966، المعدلة ببرتوكول في سنة 1988، الموقعة بتاريخ 5 أبريل سنة 1966، المعتمدة بلندن، دخلت حيز التنفيذ في 21 أوت سنة 1968.

² - مرسوم رئاسي رقم 58/2000، مؤرخ في 07 ذي الحجة عام 1420، الموافق لـ 13 مارس سنة 2000، المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، ج.ر.ع 13، الصادرة بتاريخ 15 مارس سنة 2000.

³ - المادة 237 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

كما حدد القرار الصادر في 7 ماي 2003 تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها¹، والذي ألغى بدوره القرار الصادر في 15 يوليو 1982، وتتمركز هذه اللجان على مستوى كل منطقة بحرية، إلا أنه يمكنها الانعقاد في أي ميناء تتواجد به السفينة محل المعاينة عند الضرورة، ويخضع عملها لقواعد تنظيمية أما بالنسبة لقراراتها فتخضع لموافقة اللجنة المركزية للسلامة، وذلك من أجل ضمان عدم وجود أي تلاعب في البيانات المدونة على وثائق السفينة، والتأكد من مطابقة السفينة لمتطلبات السلامة والصلاحية للملاحة التي خصصت لها وفقا للمعايير والاتفاقيات الدولية المعمول بها.

تخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها في كل ما يتعلق بصلاحياتها الفنية وتنظيم العمل على متنها، وسلامة تجهيزاتها ومحركاتها وذلك بالتحقق من توفرها على الوثائق والشهادات والتراخيص المطلوبة، وفقا لنص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02²، والتي نصت على أنه: "تخضع السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري لمعاينات وعمليات التفتيش تشمل:

- المعاينات الأولية و/أو معاينة الوضع في الخدمة.

- المعاينة السنوية، الوسيطة، الدورية، التجديد، الإضافية، وتفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة.

وتشمل المعاينة الأولية على فحصا شاملا يتضمن تجارب على البنية والماكينات ومعدات التجهيز من أجل التأكد من مدى مطابقتها لأحكام السلامة وهو ما أشارت إليه المادة 04 من المرسوم التنفيذي.

وفي هذا الإطار يمكن للسلطات البحرية أن تستعين بشركات تصنيف السفن المعتمدة للمساهمة في عمليات التفتيش التي تقوم بها اللجان المحلية وذلك في حدود المهام المحددة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والخاص بالاعتراف بهذه الشركات³.

¹ - قرار مؤرخ في 05 ربيع الأول عام 1424، الموافق لـ 7 مايو سنة 2003، يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، ج.ر.ع 36، الصادرة بتاريخ 08 يونيو سنة 2003.

² - مرسوم تنفيذي رقم 149/02، مؤرخ في 26 صفر عام 1423، الموافق لـ 9 ماي سنة 2002، يحدد قواعد تفتيش السفن، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 12 ماي سنة 2002، ص 12.

³ - المادة 244 من القانون البحري رقم 05/98، وكذلك المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02، المصدر السابق.

تجرى المعاينات المنصوص عليها في المواد 5، 6، 7 و 8 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02 من قبل الهيئات الإدارية البحرية المختصة إقليمياً، وذلك في إطار الصلاحيات المقررة لها بموجب المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 1350/96.

وتتطابق الأحكام المتعلقة بهذه المعاينات مع تلك المقررة في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وقد ألزمت المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02 الربان أو مالك السفينة في حال تعرضها لحادث من شأنه التأثير على سلامتها أو سلامة معداتنا وتجهيزاتها بإبلاغ الإدارة البحرية المختصة أو المفتش المعني أو الهيئة المعترف بها المكلفة بمنح الشهادات في أسرع وقت ممكن.

إضافة إلى ذلك تفرض القوانين الدولية والوطنية ضرورة مراعاة خطوط الشحن، وذلك وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966 المعدلة ببرتوكول² 1988، وتهدف هذه الاتفاقية إلى توحيد المعايير الفنية التي بمقتضاها يتم تعيين حدود تحميل شحن السفن خلال رحلاتها البحرية، بما يضمن سلامة الأرواح والممتلكات في البحر.

وتتضمن الاتفاقية مجموعة من الملحقات الفنية التي تحدد الأسس التي يتم على أساسها تعيين خط الشحن المناسب لكل سفينة وهذا بالنظر إلى نوعها وطرارها وحجمها وحمولتها، كما تقرر مسؤولية الدولة التي تحمل السفينة علمها عن مراقبة مدى احترام السفن المسجلة لديها لهذه الأحكام، بحيث لا يجوز لأي سفينة القيام برحلة دولية إلا إذا حصلت بعد المعاينة على شهادة دولية لخط الشحن.

ولا يقتصر الأمر على التحقق من عدم تجاوز منسوب المياه لخط الشحن المقرر عند الانتهاء من تحميل السفينة، بل تمتد أيضاً إلى التأكد من مطابقة خط الشحن المحدد بالسفينة لما هو مذكور في الشهادة الرسمية، بالإضافة إلى مراقبة أي خلل قد يظهر خلال الرحلة يمكن أن يؤدي إلى تجاوز خط الشحن،³ كما منحت الاتفاقية للدول الحق في مراقبة السفن العاملة في موانئها لضمان سلامة رحلاتها البحرية، وقد التزمت جميع الدول الأطراف بتنفيذ هذه الأحكام، باعتبار شهادة خط الشحن من الوثائق الإلزامية التي يجب أن تحملها على السفن، وقد أشار

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 350/96، مؤرخ في 6 جمادي الثانية عام 1417، الموافق لـ 19 أكتوبر سنة 1996، يتعلق بالإدارة البحرية المحلية، ج.ر.ع 62، الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر سنة 1996، ص 4.

² - Saliha Ouhadj, Op. Cite, p 16.

³ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 98.

إليها المشرع الجزائري ضمن الوثائق المدرجة في ملحق السفينة وفقا لما ورد في المرسوم التنفيذي رقم 149/02.

تشمل عمليات المعاينة والتفتيش السفن الأجنبية أيضا وذلك بالتأكد من مدى التزامها بأحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، حيث أشارت اللائحة 5-2 من اتفاقية العمل البحري الدولي (ILO) إلى مسؤولية دولة الميناء في تمكين جميع الدول من أداء التزاماتها بموجب هذه الاتفاقية، خاصة فيما يتعلق بالتعاون الدولي لضمان تنفيذ معايير الاتفاقية على السفن الأجنبية، حيث جاءت اللائحة 5-2-1 تحت عنوان: "التفتيش في الموانئ" على أن¹:

- كل سفينة ترسو في ميناء تابع لدولة عضو في مسار نشاطها العادي أو نتيجة سبب مرتبط بتشغيلها أن تخضع للتفتيش بغرض التأكد من التزامها بمتطلبات الاتفاقية، بما في ذلك حقوق البحارة المتعلقة بظروف العمل والمعيشة على متن السفينة، والتأكد استيفائها لكافة الشروط المنصوص عليها في الاتفاقية.

وقد كرس المشرع الجزائري نفس المبدأ في نص المادة 262 في فقرتها الثانية من ق.ب.ج حيث نصت على أنه: "في حالة ما إذا تعلق الأمر بسفينة أجنبية، يتم إعلام قنصل البلد الذي

¹ - اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (Maritime Labour Convention- MLC)، تعد من أهم الاتفاقيات الدولية الصادرة عن منظمة العمل الدولية، وقد تم وصفها بأنها "لائحة حقوق البحارة العالمية" لأنها وضعت إطارًا موحدًا يحمي حقوق البحارة ويضمن ظروف عمل آمنة على متن السفن، تم اعتمادها من قبل منظمة العمل الدولية (OIT/ILO) في سنة 2006، ودخلت حيز التنفيذ في 20 أغسطس سنة 2013 وتهدف إلى ضمان العمل اللائق للبحارة وتوفير معايير موحدة دوليا تغطي معظم جوانب ظروف عملهم، وتطبق على جميع السفن التجارية باستثناء السفن الحربية وسفن الصيد التقليدية وتلتزم الدول الأعضاء بتطبيق أحكامها على السفن التي ترفع علمها كما تشجع الدول على التعاون الدولي للامتثال، كما تجدر الإشارة إلى أن معظم الدول صادقت على هذه الاتفاقية لكن الجزائر لم تصادق عليها بعد رغم أهميتها في حماية البحارة الجزائريين وضمان المنافسة العادلة في السوق البحرية الدولية، فتعد هذه الاتفاقية المرجع الدولي الأساسي لضمان حقوق البحارة حيث توحد المعايير المتعلقة بشروط العمل والتوظيف والإقامة والرعاية الصحية والاجتماعية وتفرض التزامات صارمة على الدول للامتثال على متن السفن التي ترفع علمها، وعدم مصادقة الدولة الجزائرية على هذه الاتفاقية يعتبر فراغا تشريعا يؤثر سلبا على تنافسية الأسطول البحري الجزائري ويحد من جاذبية القطاع أمام المستثمرين الأجانب، خاصة في ظل التوجه نحو فتح السوق أمام الخواص، كما أن غياب هذه المصادقة يضعف الضمانات القانونية والاجتماعية للبحارة الجزائريين ولا ينسجم مع التزامات الجزائر في إطار منظمة العمل الدولية، ولذلك فإن عملية تحرير قطاع النقل البحري يجب أن يواكبه اصلاح تشريعي متكامل يشمل المصادقة على اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 وتكييف النصوص القانونية ذات الصلة مع مقتضياتها بما يضمن تحقيق التوازن بين تشجيع الاستثمار الخاص وحماية اليد العاملة البحرية الوطنية وفق المعايير الدولية المعترف بها.

سجلت فيه السفينة بهذا الإجراء، ويجوز له بناء على طلبه إخضاع السفينة للتفتيش من طرف لجنة محلية مختصة قصد تسليمها بصفة مؤقتة شهادة السلامة المطابقة من طرف السلطة الإدارية البحرية.

وفي السياق ذاته نص المرسوم التنفيذي رقم 149/02 تحت عنوان "رقابة الدولة في على السفن الأجنبية" على أن عمليات التفتيش التي تجري في الموانئ الجزائرية تشمل المعاينة الفعلية للسفينة بهدف التأكد من صلاحية الشهادات والوثائق الرسمية الأخرى إلى جانب فحص حالة السفينة وتجهيزاتها وطاقمها وكذلك ظروف المعيشة والعمل على متنها¹.

كما حددت المادة 15 من نفس المرسوم السفن التي تحظى بأولية في الرقابة والتفتيش وتشمل السفن التي ترسو لأول مرة في الميناء أو في أحد ملحقاته، التي ترسو بعد غياب دام اثني عشر (12) شهرا عن الميناء أو ملحقاته والتي تنقل بضائع خطرة أو ملوثة ولم تقم بإبلاغ السلطة البحرية بكافة المعلومات المتعلقة بمواصفات السفينة وتحركاتها وكل ما يتعلق بالبضائع الخطرة أو الملوثة التي تنقلها، بالإضافة إلى السفن التي تم توقيفها خلال السنة (6) أشهر السابقة لأسباب أمنية تتعلق بالتصنيف، ويتم هذه الإجراءات بما يتماشى مع أحكام الاتفاقيات البحرية الدولية التي صادقت عليها الجزائر، وذلك تعزيزا لأمن الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية من المخاطر المحتملة.²

كما تجدر الإشارة أنه يوجد بعض فئات السفن تستثنى من الخضوع لعمليات الرقابة والتفتيش سواء بموجب القوانين الوطنية أو الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وتشمل هذه الاستثناءات السفن الحربية والسفن الحربية المساعدة والسفن البدائية الصنع، سفن الصيد، ويخوت النزهة التي لا تمارس أي نشاط تجاري.³

¹ - المادة 13 من مرسوم تنفيذي رقم 149/02، مصدر سابق.

² - المادة 16 من مصدر نفسه.

³ - المادة 3 من مرسوم تنفيذي رقم 88/88، مؤرخ في 9 رمضان عام 1408، الموافق لـ 26 أبريل سنة 1988، متضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978، الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، ج.ر.ع 17، الصادرة بتاريخ 27 أبريل سنة 1988.

أ- السفن الحربية

تتمتع السفن الحربية¹ بحصانة كاملة ضد جميع أشكال الرقابة والتفتيش وذلك استناداً على المبادئ القانونية للدولة لا سيما ما نصت عليه م 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والتي أكدت صراحة أن السفن الحربية التابعة لدولة أجنبية تحتفظ بحصانتها أثناء وجودها في المياه الإقليمية لدولة أخرى، بالإضافة إلى ذلك يتوافق هذا المبدأ مع ما تضمنه مشروع لجنة القانون الدولي بشأن حصانة الدولة وممتلكاتها من الولاية القضائية²، مما يترتب عنه اعفاء السفن الحربية من إجراءات الرقابة والتفتيش والحجز أو التوقيف، أية دعوى مدنية قد تقام ضدها أمام محاكم الدولة الساحلية وأية إجراءات جنائية، بما في ذلك التفتيش أو التوقيف أو التحقيق أو القبض على مرتكبي الجرائم الواقعة على متنها.³

ومع ذلك تظل السفينة الحربية ملزمة أثناء مرورها بالمياه الإقليمية لدولة ما احترام القوانين واللوائح المحلية، لا سيما تلك المتعلقة بنظام الملاحة والنقل والصحة العامة،⁴ كما يجب أن تلتزم بقواعد المرور البريء، وأن لا تبشر أية أفعال قد تسر بأنها مريب غير ودية أو عدائية، وي حال مخالفتها لذلك تملك الدولة الساحلية الحق في مطالبة السفينة الحربية بمغادرة مياهها فوراً، وتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن الأضرار التي قد تلحق بالدولة الساحلية نتيجة هذا الاخلال.⁵

¹ أشارت المادة 2 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 على تعريف السفينة الحربية بأنها: "السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما، وتكون مزودة بالإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها، ويكون على متنها قائد معين من قبل الدولة واسمه مسجل في خدمة الدولة ضمن قائمة ضباط أسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري المعمول به في الدولة".

² سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة 1، الجزائر، 2015، ص 50.

³ مرجع نفسه، ص ص 51-52.

⁴ إبراهيم العناني، قانون البحار - المبادئ العامة للملاحة البحرية الصيد البحري، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985، ص 113.

⁵ المادة 30 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 نصت على أنه: "إذا لم تتمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور عبر البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي على الفور".

كما أوضحت المادة 32 من اتفاقية مونتري غوبي لسنة 1982، أن الحصانة لا تقتصر على السفن الحربية فحسب، بل تمتد أيضا إلى السفن الحكومية الأخرى المخصصة لأغراض غير تجارية، مثل السفن المستخدمة في مد الكابلات البحرية أو تلك التي تقوم بمهام حكومية بحثية أو خدماتية.¹

كما تستثنى السفن التجارية التي تبحر ضمن قوافل محمية من سفن حربية محايدة شريطة توفر الشروط الآتية:

- إذا كانت متجه إلى ميناء محايد.
 - أن تبحر ضمن قافلة تحت حماية سفينة حربية محايدة تشترك معها في الجنسية.
 - أن تضمن دولة علم السفينة الحربية المحايدة أن السفينة التجارية لا تنقل بضاعة محظورة أو تمارس أنشطة مخالفة للقانون الدولي.
- وقد أكدت المادة 05 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966 على هذه الاستثناءات والتي تشمل: "السفن الحربية، السفن الجديدة التي لا يقل طولها عن 24 مترا، والسفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 150 طنا مسجلا".²

ب- السفن الخشبية:

تعرف الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) هذه السفن بأنها سفن بدائية الصنع وتنتشر بكثرة في الموانئ لا سيما التجارية منها الواقعة على سواحل الدول، وبحسب تقارير الإدارة البحرية بمنطقة الدراسة "الهيئة العامة للشؤون البحرية" فإن بعض هذه السفن مسجلة رسميا لدى الهيئة يفرض عليها تطبيق بعض إجراءات السلامة بحسب حجمها ونوعها وفقا للائحة داخلية غير معتمدة المعدة من طرف مفتشي السلامة.

ونظرا لعدم خضوع السفن الخشبية لأحكام اتفاقية سولاس، فإن العديد من الإدارات البحرية كالإدارة البحرية اليمنية تستثنى من عمليات التفتيش البحري لعدم وجود لائحة وطنية معتمدة تنظم هذه السفن، ومع ذلك وفي حال حصول حادث بحري أو تم الاشتباه أن هذه السفينة تهدد

¹ - سماح بلوط، مرجع سابق، ص ص 21-22.

² - المادة 5 في فقرتها أ، ب، ج من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966.

الملاحة والسلامة البحرية، فإنه يجوز إخضاعها للتفتيش الفوري،¹ كما تستثنى من عمليات التفتيش بعض الفئات الأخرى منها: سفن الشحن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 500 طنة، سفن الركاب التي تقل حمولتها الاجمالية عن 500 طنة، سفن الصيد، السفن المساعدة التي تقل حمولتها الاجمالية عن 500 طنة، السفن التي لا تحتوي على وسيلة الدفع الميكانيكي وسفن النزهة.²

المبحث الثاني

تدابير السلامة المتخذة لمواجهة المخاطر البحرية

رغم ما شهده العالم تطور صناعي وتكنولوجي متسارع، إلا أن استخدام الانسان للسفن في مختلف الأنشطة والقطاعات تحت ضغط الحاجات المتزايدة للمجتمعات، جعل السفن عرضة للمخاطر والحوادث البحرية أثناء رحلتها البحرية، وتتشأ هذه الحوادث إما نتيجة عوامل طبيعية أو بفعل الانسان، ونظرا لأن هذه الأخطار تقع في عرض البحر وتؤثر بشكل مباشر على السفن وركابها ومحتوياتها بات من الضروري تدخل المشرع البحري لوضع مجموعة من الإجراءات والتدابير الوقائية لمواجهة الأخطار البحرية الواقعة والتقليل من أثارها المحتملة سواء بالنسبة للبيئة البحرية أو لسلامة الأرواح والممتلكات، وعليه سنتناول أنواع المخاطر البحرية (المطلب الأول) نم نتطرق إلى الإجراءات الوقائية لمواجهة المخاطر البحرية (المطلب الثاني).

¹ - نبيل عبد الله سالم بن عيفان، عمليات الأسطول البحري والسلامة البحرية، مذكرة ماجستير، تخصص تكنولوجيا النقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2020، ص 47.

² - المادة 03 من مرسوم تنفيذي رقم 200/07، مصدر سابق.

المطلب الأول

أنواع المخاطر البحرية

شهدت الملاحة البحرية العديد من المخاطر البحرية التي شكلت تهديدا مباشرا لحياة الانسان وألحقت خسائر فادحة في الأموال والممتلكات، وتسببت في أضرار جسيمة للبيئة البحرية، ما دفع المهتمين بقطاع النقل البحري للوقوف على أهم أسبابها وتصنيف أنواعها والعمل على وضع استراتيجيات فعالة لمواجهةها والحد من أثارها، وتتمثل أهم المخاطر البحرية التي قد تتعرض لها البيئة البحرية بشكل عام والسفينة أثناء رحلاتها في عرض البحر بشكل خاص، وعلى هذا الأساس يمكن حصر أبرز أنواع المخاطر البحرية في التلوث البحري (الفرع الأول) والتصادم البحري (الفرع الثاني) والقرصنة البحرية والالكترونية (الفرع الثالث).

الفرع الأول

التلوث البحري

بعد التطور التكنولوجي والصناعي الذي شهده العالم في الآونة الأخيرة برزت مشكلة تلوث البيئة البحرية إلى الوجود، وقد تسببت في حدوث أخطار جسيمة أثرت سلبا على صحة الإنسان والحيوان والنبات مما أثار حالة من القلق في أوساط المجتمع الدولي، وتتبع خطورة هذه المشكلة من الأهمية الكبيرة التي تكتسبها البيئة البحرية لما تحتويه من ثروات بيولوجية وطاقوية ومعدنية، فضلا عن كونها من أهم طرق التواصل بين الدول ونظرا لهذه الأهمية شكلت قضية التلوث البحري محورا لعدد كبير من الأبحاث والدراسات في العالم، وعقدت لأجلها الكثير من المؤتمرات واللقاءات الدولية بهدف مناقشة بيل معالجتها ووضع إطار قانوني وتنظيمي لمجابهتها.¹

وقد تجلّى ذلك في الاتفاقيات الدولية التي سعت إلى توحيد الجهود لحماية البيئة البحرية

¹ - عواطف فارح وأميمة بومحدا، "القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 16، ع 01، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، جوان 2023، ص 95.

مثل: اتفاقية جنيف واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتي غوباي) لسنة 1982¹، بالإضافة إلى الاتفاقيات الخاصة بمكافحة التلوث البحري بالنفط والذي يعد من أخطر الملوثات البحرية نظرًا لحجمه وتأثيره، كما شملت هذه الاتفاقيات ملوثات أخرى مثل: المواد الكيميائية والنفايات الصلبة ورواكد صابورات السفن وغيرها، مما عزز من ترسيخ مبدأ مكافحة التلوث البحري كقاعدة قانونية إلزامية تتكامل مع جهود التوحيد في مجالات السلامة والأمن البحريين.

أولاً- تعريف التلوث البحري

تعددت التعاريف المتعلقة بالتلوث البحري وتباينت بين ما ورد في الاتفاقيات الدولية وما قدمته الآراء الفقهية، ومن أبرز هذه التعريفات ما نصت عليه اتفاقية برشلونة لسنة 1976 في المادة 192 حيث عرفت التلوث البحري بأنه: " كل تدخل بشري سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أشكال من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثار ضارة كإلحاق الضرر بالمواد الحية البحرية، أو تشكيل خطر على صحة الانسان، أو إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك أو التسبب في تدهور نوعية البحر والانتقاص من إمكانية الاستفادة منها "، كما عرفته اتفاقية MARPOL 73/78 بأنه: " حدث يتضمن تصريفًا فعليًا أو محتملاً لمادة ضارة في البحر أو أي تسرب لهذه المادة "2، وقد شهدت الاتفاقية آخر تعديل في أوث 2012 ودخل حيز التنفيذ سنة 2013 حيث تضمن تشديداً للضوابط المتعلقة بانبعاثات الكبريت وأكسيد النيتروجين الناتج عن السفن.

أما منظمة التعاون والتنمية (OCDE) فقد عرته بأنه: " تدخل الانسان بشكل مباشر أو غير مباشر بإدخال مواد طاقوية في البيئة مما يترتب عنه آثارا ضارة قد تعرض صحة الانسان

¹ - خصصت اتفاقية مونتي غوباي لسنة 1982 لموضوع مكافحة التلوث البحري حيزا هاما ضمن أحكامها، حيث أقرت مجموعة من المبادئ والقواعد القانونية التي تلزم الدول بحماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث سواء الناتجة عن السفن أو الأنشطة البرية أو استغلال أعماق البحر، كما أكدت على ضرورة التعاون الإقليمي والدولي وتبادل المعلومات وتطوير القدرات التقنية لمواجهة حالات التلوث مع تحميل الدول المسؤولية الدولية في حال الاخلال بهذه الالتزامات.

² - مرسوم رقم 108/88، مؤرخ في 05 شوال عام 1408، الموافق لـ 31 ماي سنة 1988، المتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج.ر.ع 22، الصادرة بتاريخ 01 جوان سنة 1988، ص 875.

للخطر، أو تؤثر سلبا على المواد البيولوجية والأنظمة البيئية بشكل يعيق الاستخدام المشروع للبيئة¹.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نلاحظ أنه لم يضع تعريفا صريحا للتلوث البحري، غير أنه تناول حماية البيئة البحرية في نص المادة 52 من القانون رقم 10/03² والتي جاء فيها أنه: "مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للسيادة الجزائرية كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العامة والأنظمة البيئية البحرية.

- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة وتربية الأحياء المائية والصيد البحري.

- الإضرار بنوعية المياه البحرية من حيث استعمالها.

- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية، والمساس بقدراتهما السياحية. من خلال التعريفات السابقة يتبين بوضوح أن الإنسان هو المتسبب الرئيسي في تلوث البيئة البحرية سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، وذلك نتيجة استغلاله غير العقلاني للمواد البحرية دون مراعاة العواقب السلبية لهذا السلوك على صحته وعلى الأنشطة البحرية، وقد ساهم تجاهل الإنسان لهذه المشكلة لمدة طويلة إلى تفاقمها بحيث أصبحت تفوق قدرات الدولة الواحدة على مواجهتها مهما بلغت امكانياتها، مما يستلزم تعاون مشترك بين الدول لمجابهة هذه الظاهرة.

وقد تجلّى هذا في العديد من المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي اهتمت بتنظيم البيئة البحرية والعمل على حمايتها من التلوث، وفي هذا الإطار قامت المنظمة البحرية (IMO) بوضع معايير دولية تهدف إلى ضمان التشغيل الآمن للسفن وحماية البيئة من التلوث وذلك من خلال تبني أنظمة إدارة الجودة الدولية وعلى رأسها نظام إدارة البيئة والمحافظة عليها من التلوث وفق المواصفة (ISO 14001) والالتزام بتنفيذ شروط معاهدة منع التلوث البحري MARPOL، حيث يهدف هذا النظام إلى نشر الوعي البيئي والوقاية من التلوث وتقليل آثاره السلبية على المجتمع، بالإضافة إلى تحسين أداء المصانع والسفن ورفع كفاءتها مما يساهم في تخفيض

1- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة من التلوث في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 02.

2- قانون رقم 03 - 10، مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424، الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ع 43، الصادرة بتاريخ 20 يوليو سنة 2003، ص 06.

التكاليف الاقتصادية، والعمل على تحقيق أهداف بيئية دقيقة من خلال مبدأ الرقابة على التلوث أثناء تشغيل السفن وفقا لمتطلبات المواصفة الدولية للتقييس لسنة 1996 والحصول على شهادة ISO مع الالتزام بتنفيذ التشريعات الوطنية الخاصة بمنع التلوث البحري، كما تعتبر الوقاية من التلوث البحري كذلك من المتطلبات الأساسية للقانون الدولي لسلامة الملاحة البحرية ومنع التلوث وذلك في إطار مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM CODE) التي تؤكد على ضرورة الالتزام بتطبيق معايير السلامة البيئية في العمليات البحرية¹.

أولت الجزائر أهمية خاصة لمعالجة ظاهرة التلوث البحري نظرا لموقعها الجغرافي المطل على البحر الأبيض المتوسط الذي يعتبر شريان الحياة التجارية والصناعية وممر رئيسي لنقل النفط، ما يجعله منطقة شديدة الحساسية بيئيا، وتزداد خطورة الوضع بالنظر إلى أن مياه هذا البحر لا تتجدد إلا مرة واحدة كل ثمانين سنة²، ما يعزز من هشاشة التوازن البيئي فيه.

وفي هذا الإطار انضمت الجزائر إلى العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تهدف إلى الوقاية من التلوث البحري ومكافحته من بينها التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث الناتج عن السفن ومجابهة حالات الطوارئ الخاصة بتلوث البحر الأبيض المتوسط³، كما انضمت إلى الاتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث تسببت أو يحتمل أن تتسبب في تلوث زيتي المنعقدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن سنة 1973⁴، بالإضافة إلى ذلك شاركت في الاتفاق الإقليمي المبرم بين الجزائر والمغرب وتونس المتضمن وضع مخطط استعجالي شبه إقليمي للاستعداد

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص ص 272-273.

² - Mohamed Kahloula, la protection juridique du milieu maritime en droit Algérien et la nécessité d'une coopération inter Maghrébine, Revue juridique et économique, N° 1, 1995, p 5.

³ - مرسوم رئاسي رقم 71/05 مؤرخ في 04 محرم عام 1426، الموافق لـ 13 فبراير سنة 2005، المتضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، المحرر في فاليتا (مالطة) يوم 25 يناير سنة 2002، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 13 فبراير سنة 2005، ص 03.

⁴ - مرسوم رئاسي رقم 246/11 مؤرخ في 08 شعبان عام 1432 الموافق لـ 10 يونيو سنة 2011، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المنعقدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1973، ج.ر.ع 45، الصادرة بتاريخ 14 غشت سنة 2011، ص 03.

والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب البحر الأبيض المتوسط¹، وهذا الاهتمام على اعتبار أن البحر الأبيض المتوسط ممر حيوي لنقل الزيوت والمحروقات، وبالتالي يواجه خطرا دائما بالتعرض للتلوث، مما يحتم على الدول الساحلية بذل جهود مستمرة لتنظيم عمليات النقل البحري والاستعداد لمواجهة حوادث التلوث البحري بجميع أشكاله وعلى مختلف المستويات، وعلى هذا الأساس يعتبر التلوث البحري جريمة بيئية خطيرة تستوجب اتخاذ كل الوسائل لمكافحتها ومعاقبة المسؤولين عنها كونها نتيجة حتمية للحوادث البحرية مثل: التصادم والغرق والحرائق وغيرها من الحوادث التي تهدد البيئة البحرية.

ثانيا-قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث

انطلاقا من أحكام المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 279/94 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوث في البحر يمكن استخلاص القواعد الأساسية لحماية البيئة البحرية من التلوث حيث نصت على أنه: "...يحدد هذا المرسوم تنظيم مكافحة التلوث البحري الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي تسبب أو قد يتسبب في إفراغ كميات كبيرة في البحر من المحروقات أو المنتجات أو المواد الأخرى التي من شأنها أن تشكل خطرا جسيما أو تلحق أضرارا بالوسط البحري أو بأعماقه أو بسواحله وبالمصالح المرتبطة بذلك"².

1- قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي

يعد النفط من أخطر الملوثات التي تهدد البيئة البحرية في العصر الحديث نظرا لتأثيره على الكائنات البحرية، فعند تسربه إلى سطح البحر يكون طبقة زيتية سوداء تعمل على حجب الأكسجين والضوء عن الأسماك وبقية الكائنات البحرية الأخرى مما يؤدي إلى اختناقها وهلاكها

¹ - مرسوم رئاسي رقم 302/06، مؤرخ في 9 شعبان عام 1427، الموافق لـ 02 سبتمبر سنة 2006، المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهورية التونسية المتضمن المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي بين الجزائر والمغرب وتونس للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط، ج.ر.ع 63، الصادرة بتاريخ 08 أكتوبر سنة 2006، الموقع بالجزائر في 20 يونيو سنة 2005، ص 04.

² - مرسوم تنفيذي رقم 279/94، مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415، الموافق لـ 17 سبتمبر سنة 1994، لمتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج.ر.ع 59، الصادرة بتاريخ 21 سبتمبر سنة 1994، ص

نتيجة عدم قدرتها على التنفس، ورغم تعدد الأسباب المؤدية إلى تلوث البحار بالنفط إلا أن أغلبها يكون بسبب أنشطة السفن وناقلات البترول، بما في ذلك عمليات تنظيف خزانات البترول باستخدام مياه البحر، ولمواجهة هذا النوع من التلوث منحت اتفاقية بروكسل الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي صلاحيات للدول الساحلية تخولها اتخاذ تدابير وقائية في أعالي البحار وذلك عندما يكون التلوث النفطي يمتد أثره إلى سواحلها مما يؤدي إلى تهديد أمنها البيئي.

كما أولت اتفاقية لندن لعام 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالمواد النفطية (الهيدروكربونات) أهمية كبيرة لهذه الإشكالية قبل أن تستبدل باتفاقية لندن لسنة 1973 والتي تعد أكثر شمولاً حيث تحظر بشكل صريح تفريغ أو إلقاء أي مواد بترولية في البحر، وقد تم بوجوبها فرض تعديلات تقنية على ناقلات النفط ابتداء من سنة 1993، من بينها إلزامها بالتزود بهيكل مزدوج أو على الأقل بجسر وسطي وصهاريج جانبية فارغة وذلك لتقليل مخاطر التسرب في حال وقوع حادث، كما تم اعتماد طريقة الضمة والتي تقوم على جمع مياه غسل الناقلات النفطية ثم إعادة استخدامها وتعبئة الزيت فوق الشحنة الجديدة بدل تصريفها مباشرة في البحر.¹ ومن بين الحوادث التي أبرزت خطورة هذا النوع من التلوث نذكر حادثة الناقله

"أماكوكا ديز" سنة 1978 والتي جنحت بالقرب من سواحل "بورتسال" غرب فرنسا وتسببت في كامل حمولتها النفطية مما أدى إلى تلوث أكثر من 3000 كلم من الساحل الفرنسي، وعلى إثر هذه الكارثة أنشأ المركز الفرنسي للبترول (TFP) بنك معلومات خاصة بالحوادث النفطية ويعرف باسم TANKER (1951-1999) حيث يقوم بتجميع كافة البيانات المتعلقة بحوادث السفن والناقلات للمواد البترولية، من حيث تاريخ حدوثها ومدتها، أسبابها ومكان حدوثها والخسائر المترتبة عنها، وقد أحصى البنك إلى غاية 31 ديسمبر 1998 إلى وقوع 1467 حادثاً نفطياً.²

2- قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق

يقصد بالتلوث الناجم عن الإغراق ذلك النوع من التلوث الذي ينتج عن تصريف أو دفن النفايات الخطرة في البيئة البحرية ذات الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية ذات

¹ - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 91.

² - Alain Bertrand, transport maritime et pollutions accidentelle par pétrole, fait et chiffres (1951-1999), édition technique, Paris cedex, 15, France, 2000, p p 24- 77.

التأثير الضار على النظام البيئي البحري، ويختلف حجم الأضرار الذي تسببها المواد المغرقة تبعاً لطبيعتها، نوعها وكميتها إذ قد تؤدي إلى تدهور جودة المياه البحرية بل وقد تصل آثارها إلى القضاء على مظاهر الحياة البحرية في منطقة الإغراق، ونظراً لخطورة هذا النوع من التلوث لا سيما أنه يتضمن مواد سامة وضارة وأحياناً مشعة، فقد تولى المجتمع الدولي مسؤولية تنظيمه من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى تقييد حرية الدول فيما يخص سفنها الخاضعة لنظامها القانوني بصياغتها لمجموعة من القواعد تلزم من خلالها الدول بوضع شروط فنية دقيقة لبناء السفن وتحديد مواقع الصهاريج وأبعادها وكذا تجهيز السفن بالمعدات اللازمة لمنع الإغراق، بالإضافة إلى الرقابة على عمليات التخلص من النفايات البحرية وفقاً للمعايير البيئية الدولية.

ومن أبرز الاتفاقيات الدولية التي تم إبرامها في هذا الخصوص نجد اتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بأعالي البحار والتي تلزم الدول باتخاذ جميع التدابير الضرورية لمنع تلوث البحار لا سيما من خلال الإغراق العمدي للنفايات المشعة وغيرها من المواد الضارة، كما يشار إلى اتفاقيتي أوسلو لسنة 1972 ولندن لسنة 1973 المتعلقتين بمحاربة التلوث الناتج عن الإغراق بواسطة السفن والطائرات، حيث وضعتا إطاراً قانونياً يقيد تصريف النفايات في البحار ويلزم الدول الأطراف بمراقبة أنشطة الإغراق واتخاذ تدابير وقائية لحماية البيئة البحرية.

3- قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن النفايات التي تطرحها

السفن

وفقاً لما نصت عليه المادة 03 من القانون رقم 19/01 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها تعرف النفايات بأنها: "كل البقايا الناتجة عن عمليات الإنتاج أو التحويل أو الاستعمال أو بصفة عامة كل مادة أو منتج وكل منقول يقوم المالك أو الحائز بالتخلص منه أو يعتزم التخلص منه، أو يكون ملزماً بالتخلص منه أو بإزالته"، أما بالنسبة للنفايات التي تطرحها السفن فإنها تشمل مجموعة متنوعة من الفضلات من بينها: بقايا الطعام ومياه الصرف الصحي الناتجة عن المرافق الطبية، والمياه المتسربة من أحواض الغسيل والاستحمام والبوالع الموجودة

في هذه المباني، ومياه الصرف من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية، وغيرها من الفضلات السائلة والصلبة الناتجة عن تشغيل السفن.

وفي هذا الإطار، تم إبرام اتفاقية دولية لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن عمليات التصريف التي تقوم بها السفن والطائرات، وقد كانت الجزائر من بين الدول المصادقة عليها¹، كما تناولته اتفاقية MARPOL 73/78 حيث أنها لم تقتصر أحكامها على مكافحة التلوث النفطي الناتج عن السفن بما في ذلك والنفايات والمخلفات التي تطرح في البحر، وتشكل هذه المخلفات خطرا جسيما على البيئة البحرية ما لم يتم معالجتها، سحقها وتطهيرها قبل تصريفها.

وعلى الرغم من أن كميات هذه النفايات قد تبدو ضئيلة بالنسبة للسفينة الواحدة إلا أن الارتفاع الكبير في عدد السفن وحركة النقل البحري للبضائع والأشخاص يؤدي إلى تضاعف هذه المخلفات والنفايات زيادة كبيرة ومستمر مما يلحق أضرار بالغة بالبيئة البحرية، وهذا وفقا لما نصت عليه اتفاقية منع التلوث الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لسنة 1972 والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1975²، حيث وضعت هذه الاتفاقية إطارا دوليا ينظم عملية التخلص من النفايات في البحار ويحدد قواعد وشروط التصريف الآمن بما يضمن حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

بالرجوع إلى التشريع الجزائري نلاحظ أن القانون البحري تضمن مجموعة من التدابير القانونية الرامية إلى مكافحة التلوث البحري، حيث نص على عدة آليات وإجراءات تهدف إلى حماية البيئة البحرية من الأخطار الناجمة عن الأنشطة البحرية وبشكل خاص تلك المتعلقة بالسفن، ومن أبرز هذه التدابير:

- تحميل مالك السفينة المسؤولية المطلقة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الذي تسببت فيه تلك السفينة وذلك بغض النظر عن الخطأ أو التقصير وهذا استنادا للمواد من 117 إلى 149 من ق.ب.ج والتي تحدد الإطار القانوني للمسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية الناتجة عن التلوث البحري.

¹ - مرسوم رقم 02/81، مؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1401، الموافق لـ 17 يناير سنة 1981، المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976، ج.ر.ع 03، الصادرة بتاريخ 20 يناير سنة 1981.

² - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 276.

ويعد هذا التوجه من المشرع تكريسا لمبدأ "الملوث الدافع" حيث يهدف إلى ضمان تعويض المتضررين وحماية البيئة البحرية من الانتهاكات التي قد تلحق بها بسبب تصرفات ملاك السفن أو المشغلين.

الفرع الثاني

التصادم البحري

يعد الخطر البحري من أبرز السمات الملازمة للرحلة البحرية، حيث تتعرض السفن أثناء إبحارها إلى مخاطر متعددة ناجمة إما عن الظروف الجوية أو عن الأخطاء البشرية والتي تقضي في كثير من الأحيان إلى وقوع الحوادث البحرية، ويأتي في مقدمة هاته الحوادث التصادم البحري وهذا أمر طبيعي لا مفر منه وهو الأكثر وقوعا في البحر، إذ يمثل إحدى أهم التحديات التي تواجه سلامة الملاحة البحرية وأخطرها، نظرا لكثرة حركة السفن خاصة في المياه الساحلية والمضائق والمناطق الملاحية الضيقة مما يزيد من احتمالات وقوع التصادم، والتي غالبا ما ينتج عنها أضرار بالغة تلحق بالسفن المتصادمة والبضائع المنقولة فضلا عن الأذى الذي يصيب الأشخاص الموجودين على متنها، كما لا تقتصر آثار التصادم البحري على الأضرار المادية والبشرية فحسب بل تمتد أيضا إلى البيئة البحرية خاصة في الحالات التي ينجم فيها عن التصادم تسرب للمواد البترولية أو الكيميائية السامة المنقولة بحرا مما يحدث تلوثا خطيرا يهدد البيئة البحرية.¹

أولا-تعريف التصادم البحري

نظراً لما يشكله التصادم البحري من خطر كبير على سلامة الملاحة البحرية وعلى الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية فقد كان محل اهتمام واسع من قبل المجتمع الدولي مما أدى إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية التي تناولته من مختلف جوانبه القانونية، ومن بين أهم هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية بروكسل Bruxelles لسنة 1910 الخاصة بتوحيد

¹ - سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بالكايد، تلمسان، الجزائر، 2018/2019، ص 12.

بعض قواعد القانون البحري المتعلقة بالتصادم والتي نصت في المادة الأولى على ما يلي¹: " يقصد بالتصادم البحري، التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب مخصص للملاحة الداخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم".

انطلاقاً من هذا التعريف نستنتج أن الاتفاقية لم تأخذ بعين الاعتبار بمكان وقوع التصادم أي المياه الإقليمية أو الدولية أو الداخلية التي وقع فيها التصادم، وإنما أخذت بوصف المنشأة المتصادمة فحسب، ووفقاً لهذا المفهوم يجب أن يكون التصادم بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية، وعلى هذا الأساس يخرج عن نطاق تطبيق أحكام هذه الاتفاقية التصادم الذي يحدث بين مراكب الملاحة الداخلية فيما بينها.

ما يستشف كذلك من وراء قراءة نص الاتفاقية أن العنصر الحاسم في تحديد التصادم البحري هو صفة المنشأة، حيث يكفي أن تكون إحدى الوسيلتين على الأقل "سفينة بحرية"، بل يمكن أن يتحقق حتى في غياب التلامس المادي إذا كان السبب في الحادث مناورة خطيرة أو مخالفة لقواعد الملاحة الدولية أو الوطنية من إحدى السفينتين.

وفي المقابل، لا يعتبر ارتطام السفينة بأجسام عائمة لا تصنف كالسفن مثل العوامات أو الأرصفة العائمة، الجسور أو الصنادل تصادمًا بحرياً إلا إذا كانت هذه الأجسام في الأصل

¹ - يرجع تاريخ اعداد هذه الاتفاقية إلى سنة 1897، أين عقدت اللجنة البحرية الدولية أول مؤتمر لها قامت فيه بدراسة أحكام التصادم البحري والإنقاذ بين الدول، ليتم الاعداد لهذين المشروعين في عدة مؤتمرات بدءاً بمؤتمر Anvers سنة 1898، مروراً بمؤتمر لندن 1898، ثم باريس 1900، هامبورغ 1902، أمستردام 1904، إلى أن عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل بمبادرة من الحكومة البلجيكية من أجل التوصل لتوحيد أحكام التصادم والإنقاذ البحريين، وبعد عدة دورات تم التوقيع على اتفاقيتي بروكسل والمتعلقتين بالتصادم والإنقاذ البحريين في 23/09/1910 وقد قامت كل من: فرنسا، إنجلترا، ألمانيا، إيطاليا، الدنمارك، النرويج، السويد، المكسيك اليابان، الأرجنتين، الولايات المتحدة الأمريكية، وروسيا بالتوقيع عليهما.

أنظر في: جمال بن عصمان، التوحيد الدولي في مجال التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، ع الأول، جامعة أبو بكر بالقائد، تلمسان، الجزائر، 2014، ص ص3-4.

أما بخصوص الدول العربية، فلم تصادق على الاتفاقية إلا مصر وليبيا يمكن لأن أغلبها كان تحت وطأة الاستعمار مثل الجزائر، وبمصادقة الدول المستعمرة لا يكون هناك داعي لإعادة التوقيع، أنظر في: زيان عبد القادر، التوحيد في أحكام التصادم البحري - دراسة في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2010/2009، ص 81.

سفنا مؤقتا ولا تزال تحمل على متنها طاقم، إذ تعتبر في هذه الحالة سفنا قائمة قانونا وليست حطاما.¹

يلاحظ من خلال نص اتفاقية بروكسل لسنة 1910 أن مفهوم التصادم البحري لا يقتصر على الارتطام المادي المباشر بين منشأتين بحريتين، إذ لا يشترط في وقوع التصادم حصول تلامس فعلي بين السفينتين بل يعد متحققا حتى في الحالات التي ينتج فيها الحادث عن مناورة خطيرة أو مخالفة لقواعد الملاحة الدولية أو الوطنية من طرف إحدى السفينتين²، ما يعكس تبني الاتفاقية لمفهوم موسع للتصادم يقوم على السبب لا على الشكل المادي فقط.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد خصص الفصل الرابع من الباب الأول المتضمن الحوادث البحرية في القسم الأول من التشريع البحري لأحكام التصادم البحري تحت عنوان " تصادم السفن في البحار"، حيث عرفته المادة 273 من ق.ب.ج على أنه: " يعد تصادم سفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم"، من خلال استقراء هذا النص يتضح أن المشرع الجزائري إن كان ظاهريا أنه تبنى صراحة مضمون المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 من حيث عدم اشتراط مكان وقوع التصادم، حيث لا يفرق بين المياه البحرية أو الداخلية، إلا أنه حسم الأمر حول مفهوم التصادم ومكانه، ووسع في توضيح المقصود منه بأنه "ارتطام مادي" أو "اصطدام بين السفن" في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، ما يدل على أن عبارتي ارتطام واصطدام ليس لهما نفس المعنى، وأن قصد المشرع مختلف في العبارتين.

وبتالي يمكن القول أن المشرع الجزائري قد فرق ضمنيا بين مفهوم الاصطدام والارتطام في سياق الحوادث البحرية، حيث يبدو أن الاصطدام يقصد به الحادث الذي يقع بين سفينتين،

¹ - أمير محمد محمود طه، التحكيم في حوادث المنازعات البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017، ص

² - طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2007، ص 185.

أو بين سفينة ومركب مخصص للملاحة الداخلية شرط أن تكون هذه المنشآت في حالة حركة أثناء ممارستها للملاحة سواء كانت في المياه الداخلية أو في أعالي البحار، لأن المشرع الجزائري لم يعتد هو الآخر بمكان وقوع الاصطدام، أما بالنسبة للارتطام ويسمى بالفرنسية COLLISION وهو ذلك الاحتكاك والتلامس المادي بين سفينة ومنشأة بحرية ثابتة أو جسم ثابت غير متحرك، ويبدو أن هذا التمييز هو ما دفع بالمشرع الجزائري إلى استخدام مصطلحين مختلفين في المادة 273 من ق.ب.ج إلى ثم التأكيد على هذا التوجه في الفقرة الثانية من المادة 274 والتي صراحة على أنه: "يعد من قبيل التصادم أيضا كل ارتطام مادي يقع بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة محددة في الأملاك العمومية البحرية".¹

بمعنى أن المشرع الجزائري لم يستبعد من نطاق التصادم البحري الحالات التي يحدث فيها الارتطام بين السفينة وأجسام ثابتة مثل: الصخور أو الأرصفة، الجسور أو حتى العوامات غير المصنفة كسفن²، على خلاف اتفاقية بروكسل لسنة 1910 التي اشترطت صراحة في مادتها الأولى أن يكون التصادم بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية، وبالتالي يخرج من نطاق تطبيق هذه الاتفاقية التصادم البحري الذي يقع بين السفن والمنشآت والأجسام الثابتة. وهو نفس الاتجاه الذي مشى فيه المشرع المصري حيث عرف التصادم البحري بموجب المادة 292 الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية الجديدة رقم 08 لسنة 1990 بأنه: " في حالة

¹ - حدّدت هذه الأملاك في القانون رقم 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990، المتضمن الأملاك الوطنية، والمعدل بالقانون رقم 08-14 المؤرخ في 20 جويلية سنة 2008، ج.ر.ع 43، الصادرة بتاريخ 03 أوت سنة 2008، في نص المادتين 15 و16 منه.

² - أضاف المشرع الجزائري في نص م 274 من ق.ب.ج توسيعا لمفهوم المنشآت العائمة التي تخضع لأحكام التصادم البحري مع الإشارة أن نص المادة أعلاه تعد ترجمة حرفية للفقرة الثانية من المادة الأولى من القانون الفرنسي رقم 545 لسنة 1967 حيث جاء فيها:

« Tous engins flottants, a l'exception de ceux qui sont à marrés a post fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mers soit aux navires des mers, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa 1 du même article »

In : Jean – Pierre (B), Droit maritime, éd Dalloz, 2010, p491.

وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية تسوى التعويضات التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها وفقا لأحكام هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم وفيما عدا العائمت المقيمة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال"، ويعد هذا النص ترجمة حرفية لنص المادة الأولى من التشريع الفرنسي رقم 545 الملغى لسنة 1967 المتعلقة بحوادث البحر Relative aux évènement de mer ، و الذي تبني بدوره نفس التعريف الذي جاءت به المادة الأولى من اتفاقية بروكسل، وقد واصل قانون النقل الفرنسي الحالي هذا التوجه في المادة 5131 من قسم إصلاح الحوادث البحرية والتي تنص على مايلي:

« En cas d'abordage survenu entre navire de mer ou entre navire de mer et bateau de navigation intérieure, les indemnités dues en raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément au disposition 3 suivante, sans qu'il ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit »¹.

ويلاحظ أن أغلي التشريعات البحرية العربية قد تبنت نفس التعريف أو مقارنة مشابهة له، ومنه:

- في المادة 236 من قانون التجارة البحرية الأردني، المادة 236 من القانون البحري الليبي، المادة 223 من القانون البحري الكويتي، والمادة 318 من القانون البحري الاماراتي². كل هذه التشريعات تؤكد على أن التصادم البحري لا يرتبط بمكان وقوعه، بل يرتبط بصفة المنشأتين المتصادمتين، في حين يظهر توجه مغاير نسبيا في القانون الجزائري الذي وسع

¹ - René Rodière, Du pontavice (E), Droit maritime, 12ème éd, Dalloz, 1997, p p 432-433.

فقد كان التصادم البحري منظما في القانون التجاري الفرنسي والذي اتبع بالمرسوم التشريعي للتجارة لسنة 1681، وعدل هو الآخر بالقانون الصادر في 12/08/1912، والمرسوم المؤرخ في 12/03/1913، والقانون الصادر في 15/07/1915، كلها جاءت مؤيدة ما تم النص عليه في اتفاقية Bruxelles لسنة 1910، ثم صدر القانون 545 الصادر في 07/07/1967 المتعلقة بحوادث البحر، حيث قام بالجمع بين نصوص قانون 1915 واتفاقية بروكسل، والمتمم بالمرسوم رقم 69 المؤرخ في 19/01/1968، إلى غاية صدور القانون النقل الفرنسي والذي تناول الحوادث البحرية في الباب الثالث تحت عنوان: Réparation des accidents de navigation، وهو القانون المعتمد إلى غاية يومنا هذا، أنظر في: Delebecque(PH): Droit maritime, 13ème éd, Dalloz, Paris, 2014, p676.

² - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 73.

من نطاق التصادم ليشمل الارتطام مع الأجسام الثابتة، ما يعد إضافة مهمة تراعي خصوصيات الملاحة في المياه الوطنية، لا سيما في المناطق الساحلية والموانئ.

ثانيا- شروط التصادم البحري

إذا كان من المقرر أن التصادم البحري هو ذلك التصادم أو الارتطام المادي الذي يحصل بصفة مباشرة أو غير مباشرة بين منشأتين بحريتين أو أكثر، على أن تكون إحداهما على الأقل سفينة، ويترتب على هذا التصادم ضرر يصيب منشأة بحرية أخرى سواء على مستوى الهيكل أو الحمولة أو الأشخاص على متنها.

وقد ربط المشرع الجزائري قيام التصادم البحري بوجود مخالفة لقواعد الملاحة أو خطأ في المناورة، دون أن يقيد ذلك بمكان وقوع الحادث سواء في المياه الإقليمية أو الدولية، وعلى هذا الأساس لا يمكن تطبيق هذا الوصف إلا بتوفر شرطين أساسيين وهما:

الشرط الأول - حصول فعل الاصطدام أو الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر احداهما سفينة

يتطلب هذا الشرط أن يقع الحادث بين منشأتين بحريتين مع ضرورة أن تكون إحداهما على الأقل سفينة، وقد كرست هذا المفهوم اتفاقية بروكسل لسنة 1910 في المادة 13 والتي جاء فيها: "تطبق أحكام هذه المعاهدة على تعويض الخسائر التي تسببت فيها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على متنها، نتيجة قيام السفينة بحركة مناورة أو اغفالها لمناورة لازمة أو مخالفتها للوائح حتى وإن لم يقع تصادم مادي بينهما".

من خلال قراءة النص يظهر أنه لا يشترط حصول تلامس مادي مباشر بين المنشأتين، بل يكفي أن تقوم إحداهما بمناورة خاطئة أو مخالفة لقواعد السير في البحر تؤدي إلى إلحاق الضرر بسفينة أخرى أو بمن على متنها، وهو ما يعرف بالتصادم غير المباشر.

الشرط الثاني: تحقق ارتطام مادي بين منشأتين

رغم ما سبق لا يزال الارتطام المادي الفعلي بين المنشآت البحرية شرطا أساسيا في أغلب التشريعات لتكثيف الواقعة على أنها تصادم بحري، ويقصد بذلك أن يحصل تلامس أو احتكاك مادي بين السفينة ومنشأة بحرية أخرى، بحيث يكون السبب المباشر في وقوع الضرر.

وقد استقر القضاء لفترة طويلة على اشتراط الارتطام المادي لاعتبار الحادث تصادماً فمثلاً لا يعد من قبيل التصادم الضرر الناتج عن الأمواج العنيفة التي تتسبب فيها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن يحصل ارتطام مباشر.¹

مثال عن ذلك: إذا أبحرت سفينة بسرعة عالية في الضباب دون إطلاق إشارات الإنذار الصوتية المعتادة مما تسبب في مفاجئة سفينة أخرى كانت تسير في الاتجاه المعاكس فتقوم هذه الأخيرة بمناورة حادة لتفادي الاصطدام الأمر الذي يلحق بها أضراراً نتيجة هذه المناورة ففي مثل هذه الحالة يعتبر الحادث تصادماً غير مباشر وتطبق عليه نفس القواعد الخاصة بالتصادم البحري.

ثالثاً - صور الخطأ في التصادم البحري

يعد الخطأ المرتكب من طرف منشأة بحرية أحد الأسباب الجوهرية لوقوع التصادم سواء كان الخطأ صادراً عن منشأة بحرية أو أكثر مسببة ضرراً للسفينة المصدومة، وتختلف النتائج تبعاً لما كان عليه الخطأ فردي أو مشترك، وقد اعتمدت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 في هذا السياق مصطلح " خطأ السفينة " وهو نفس التعبير الذي ذاته الذي تبناه القانون الفرنسي الجديد إلى جانب معظم التشريعات البحرية العربية، ويقصد بـ "خطأ السفينة" جميع الأخطاء الصادرة عن الأشخاص المسؤولين عن تشغيلها أو صيانتها بما في ذلك الربان، الطاقم أو المشغلين التقنيين سواء كانت هذه الأخطاء متعلقة بالملاحة المناورة أو التقييد بالقواعد الفنية للسلامة، وفي هذا الإطار يمكن التمييز بين عدة صور للخطأ البحري الذي يؤدي إلى التصادم، من أبرزها:

1- الخطأ في السرعة البحرية: رغم أن السفينة حرة في استعمال ماكيناتها بأقصى قوة لها، إلا أن هذه الحرية ترد عليها بعض القيود تضمنتها اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 في القاعدة 06 فقرة (أ) من القسم (ب) والمتعلقة بقواعد القيادة والسير Règles de barre et de route، وتعد السرعة الزائدة في ظروف الملاحة غير الملائمة بسبب الضباب أو ضعف الرؤية أو عند الاقتراب من الميناء شكلاً من أشكال الإهمال البحري، وقد عرفت القاعدة رقم 06 مفهوم السرعة الآمنة Safe speed باعتبارها السرعة التي تتيح

¹ - محمود شحات، مرجع سابق، ص 73.

للسفينة التصرف بفعالية لتفادي خطر التصادم في الوقت المناسب مع مراعاة بعض الاعتبارات الخاصة أهمها:

1-1-العوامل الواجب مراعاتها لجميع السفن

- حالة الرؤية في البحر (خصوصا في الضباب أو الظلام).
- كثافة حركة الملاحة بما يشمل مجموعات من سفن الصيد أو سفن أخرى في المنطقة.
- قدرة السفينة على المناورة، لا سيما فيما يتعلق بمسافة التوقف اللازمة أو القدرة على تغيير الاتجاه.

- ظروف الرياح، حالة البحر، والتيارات المائية.

1-2-العوامل الإضافية بالنسبة للسفن المزودة بالرادار

- كفاءة وحدود جهاز الرادار المستخدم.
- تأثير الأحوال الجوية على دقة الرادار ومدى كشفه.
- احتمالية فشل الرادار في رصد أجسام صغيرة مثل: القوارب، الثلوج، أو الحطام العائم.¹
- وتأسيسا على ما سبق، فإن عدم التزام السفينة بالسرعة الآمنة في الظروف المشار إليها يعد خطأً يرتب مسؤولياتها في حالة وقوع تصادم، حتى في غياب ارتطام مادي مباشر.
- كما يتضح في حادثة التصادم البحري التي وقعت بتاريخ 21 يوليو 1978 بين السفينتين C. Apollo ضد Sanshin Victory فقد كشفت التحقيقات التي أجريت بشأن الحادث أن كلا السفينتين قد أخفقتا في الالتزام بقواعد الملاحة البحرية المنصوص عليها في اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم البحري حيث تبين ما يلي:

أ - **الاخلال بشرط السرعة الآمنة:** لم تلتزم أي من السفينتين بالسرعة الآمنة المنصوص عليها 06 والتي تهدف أساسا إلى تمكين السفينة من الوقوف في التوقف أو المناورة في الوقت المناسب وعلى مسافة كافية، تفاديا لخطر التصادم.

ب- **الامتناع عن اتخاذ تدابير تفادي التصادم:** تقاعست السفينتان عن اتخاذ الإجراءات اللازمة لتفادي التصادم سواء عن طريق إيقاف المحركات أو تغيير خط السير بشكل جوهري وذلك في مخالفة صريحة للقاعدة رقم 08 التي تفرض على السفن اتخاذ خطوات حاسمة لتجنب الحوادث عندما يكون خطر التصادم قائما.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص ص 64-65.

ج- المخالفة أثناء ضعف الرؤية: لم تراعي السفينتان القاعدة رقم 19 المتعلقة بالملاحة في ظروف الرؤية المحدودة، والتي تلزم السفن بالسير بسرعة آمنة وبدرجة عالية من الحذر بما يتناسب مع الرؤية المتاحة وظروف البحر المحيطة.

بناء على هذه الاخلاطات قضت المحكمة الأدميرالية بلندن بمسؤولية كل من السفينتين بالتساوي واعتبارهما مذنبتين لتقصيرهما في تطبيق القواعد الدولية بمنع التصادم البحري مما يؤكد أن الخطأ المشترك في مثل هذه الحالات يؤدي إلى تقاسم المسؤولية عن الأضرار الناتجة.¹

2- عدم مراعاة قواعد السير البحرية: RIPAM²

تعد قواعد السير في البحار من الضوابط الأساسية التي يجب على السفن احترامها والامتثال لها لتفادي خطر التصادم، وقد وردت هذه القواعد في الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار

¹ - المرجع السابق، ص 90.

² - Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer.

منذ بداية الملاحة البحرية وظهور السفن، نشأت الحاجة إلى قواعد تنظم سيرها وتمنع وقوع الحوادث خاصة في ظل إمكانية وجود أكثر من سفينة في آن واحد داخل نفس الميناء إحداها في طريق الدخول والأخرى في طريق الخروج، الأمر الذي يفرض وجود تنظيم دقيق لحركتهما، وقد ظهرت في هذا السياق وضعت قواعد محلية وعادات خاصة بك ميناء، إلى جانب عادات وأعراف عامة تم اعتمادها في أعالي البحار حيث استقرت عليها الدول عبر الممارسة الطويلة، أما على الصعيد الدولي تم توقيع أول اتفاقية لسلامة الأرواح في البحار في لندن سنة 1914 ، عقبها اتفاقية ثانية سنة 1929 وقد ألحقت بكل منهما قواعد خاصة لمنع التصادم في البحار، وفي إطار السعي لتحديث هذه القواعد وتوحيدها دعا الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية IMO الدول الأعضاء إلى المشاركة في مؤتمر دولي عقد في الفترة الممتدة من 04 إلى 20 أكتوبر 1972 لمناقشة مشروع اتفاقية جديدة لمنع التصادم في البحار، دخلت حيز النفاذ في جويلية 1988، وقد أسفر هذا المؤتمر عن اعتماد اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار (CORLEG 72) التي دخلت حيز النفاذ في 10 جويلية 1977، وتتميز هذه الاتفاقية بكونها أول نص دولي مستقل يتناول موضوع منع التصادم في البحار بشكل شامل خلافا لما كان عليه سابقا، حيث كانت هذه القواعد ملحقه باتفاقيات أخرى مثل: اتفاقية سلامة الأرواح في البحار، حيث تضمنت 38 قاعدة موزعة على 05 أجزاء تغطي مختلف الجوانب المرتبطة بقواعد الملاحة، الرؤية، الإشارات، المناورات وسلوك السفن في ظروف مختلفة، دخولها حيز النفاذ شهدت عدة تعديلات لمواكبة التطورات التقنية وتغيرات الملاحة البحرية في السنوات: 1981، 1987، 1989، 1993، 2001، 2003 مما يعكس ديناميكية هذا النص القانوني وأهميته في تعزيز السلامة البحرية على المستوى الدولي.

أنظر في: زينب فؤاد كامل أو الذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري - دراسة مقارنة، رسالة جامعية مقدمة لنيل لدرجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2010، ص ص 128-129.

لسنة 1972 والتي تضمنت مجموعة من الأحكام المتعلقة بتنظيم حركة السفن وتحديد مسؤولياتها أثناء الإبحار.

2-1- المرور على خطوط سير متعكسة: نصت القاعدة 14 من اتفاقية RIPAM على أنه: "عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آليا على خطوط سير عكسية يترتب عن ذلك خطر وقوع التصادم، فيجب على كل سفينة تغيير مسارها نحو اليمين بحيث تمر كل منهما على الجانب الأيسر للسفينة الأخرى"، حيث يهدف هذا التوجيه إلى فرض مبدأ عام يلزم السفن باتخاذ مناورات متقابلة ومنظمة عند المواجهة، بما يضمن مروراً آمناً بين الطرفين دون تقاطع خطير.

2-2- تقاطع المسارات البحرية: تناولت القاعدة 15 من نفس الاتفاقية الحالات التي تتقاطع فيها خطوط سير السفن، حيث تنص على أنه: "عندما تتقاطع سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم، فإن السفينة التي ترى الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق وتتجنب اعتراض خط سير السفينة الأخرى"، وتعرف هذه القاعدة بـ "قاعدة اليمين" وتطبق كذلك على سفن الصيد وعلى التصادمات التي تقع في الموانئ إذا لم توجد قاعدة محلية تتناقض معها.¹

2-3- الحركة في المسارات المتوازية: في الحالات التي تبحر فيها السفن على خطوط متوازية دون تقاطع أو تداخل، لا يطبق شرط تغيير المسار إلى اليمين طالما حافظت كل سفينة على اتجاهها دون انحراف يهدد سلامة الأخرى.

2-4- المرور في القنوات والممرات الضيقة: تطرقت القاعدة رقم 09 في الفقرة الأولى إلى كيفية حركة السفن في القنوات أو الممرات الضيقة حيث نصت على أنه: "يجب على كل سفينة تمر في قناة أو ممر ملاحي ضيق أن تبحر بالقرب من الحد الخارجي للممر الملاحي على جانبها الأيمن كلما كان ذلك ممكناً وأماناً من الناحية العملية".

3- استخدام الإشارات في المناورات: خصصت القواعد من 32 إلى 37 من اتفاقية RIPAM لسنة 1972 أحكاماً تفصيلية حول الإشارات الصوتية والضوئية والتي تعد أداة تواصل حيوية

¹ - أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ في القانون البحري الجديد والقانون الفرنسي الخاص، المكتبة القانونية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997، ص 63.

بين السفن، خاصة عند حدوث ظروف جوية صعبة كالأمطار أو الضباب حيث تتعذر الرؤية وتزداد احتمالات التصادم، وعندما تكون السفن على مرأى من بعضها البعض تستخدم إشارات صوتية لتوضيح نوايا المناورات وفقا لما يلي:

3-1- صفارة واحدة قصيرة: تعني أن السفينة تنوي تغيير مسارها إلى اليمين.

3-2- صفارتان قصيرتان: تدل على نية تغيير المسار إلى اليسار.

3-3- ثلاث صفارات قصيرة: تشير إلى أن السفينة تقوم بتشغيل محركاتها إلى الخلف.

وعندما تنعدم الرؤية بسبب الضباب أو العوامل الجوية تُلزم القواعد السفن باستخدام أجهزة لإصدار إشارات صوتية¹ مخصصة تبين وضع السفينة سواء كانت: سائرة، متوقفة أو في حالة خطر، أما إذا رغبت سفينة في تجاوز أخرى داخل ممر ملاحي ضيق سواء من اليمين أو اليسار، يتعين عليها إصدار إشارات صوتية خاصة تنبه السفينة المقدمة بمناورتها حسب ما نصت عليه القواعد الدولية، كما تستخدم هذه الإشارات أيضا لتحذير السفن المجاورة في حال كان هناك شك في امتثالها للقوانين أو قيامها بمناورات خاطئة قد تعرض غيرها للخطر.²

4- الأنوار والأشكال: تضمنت الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 مجموعة من القواعد التي تنظم استعمال الأنوار والأشكال من قبل السفن، وذلك بهدف تسهيل التعرف على وضعيتها ومنع وقوع التصادمات خاصة خلال فترات ضلوع أو انعدام الرؤية، حيث تلتزم

¹ - تختلف هذه الإشارات ما إذا كان الأمر يتعلق بالقيام بالمناورات في مناطق ضيقة أو مزدحمة أو إبداء إشارات التنبيه عند انعدام الرؤية، وتختلف هذه الإشارات باختلاف الوضعية التي تكون عليها السفينة سواء كانت متوقفة أو متحركة، سفينة قاطرة أو مقطورة أو مرشدة، حيث تضمنت القاعدة 32 من الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 على أنواع الإشارات الصوتية المستخدمة وهي كالآتي:

- الصفارة Whistle وهي جهاز يستخدم لإصدار الإشارات الصوتية.

- الصفارة القصيرة Blast Short وهي إشارة صوتية تدوم نحو ثانية واحدة تقريبا.

- الصفارة الطويلة Blast Prolonged وهي إشارة صوتية تستمر من أربع إلى ستة ثواني.

وتستخدم هذه الإشارات أيضا في إطار قواعد التجاوز، والتنبيه، والتحذير وخاصة في الظروف التي تكون فيها الرؤية المحدودة كوجود ضباب أو هطول أمطار كثيفة، حيث تعجز السفن عن تمييز مواقع بعضها البعض بصريا، لذلك تعد هذه الإشارات ضرورية لضمان سلامة الملاحة وتقادي حالات التصادم.

² - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 12.

السفن بموجب هذه الأحكام بإظهار أنوار محددة على الصاري، الجوانب والمؤخرة، وفقا لطبيعة السفينة وظروفها وتشمل هذه الأنوار: السفن الآلية المبحرة والسفن الآلية القائمة بعملية القطر والسفن أو العائمات المقطورة والسفن الشراعية أثناء الإبحار، السفن المسيرة بالمجاديف، سفن الصيد، السفن ذات القدرة المحدودة على المناورة، السفن المقيدة بغاطسها، سفن الإرشاد، السفن الراسية والسفن الجانحة والطائرات المائية وهو ما أشارت إليه القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار من القاعدة 20 إلى القاعدة 31.

من خلال استقراء هذه القواعد الأنوار يتضح أن نوع الأنوار وعددها وموقع تثبيتها يختلف بحسب:

- طبيعة السفينة: آلية أو شراعية، قاطرة أو مقطورة.
 - وضعية السفينة: مبحرة، راسية، جانحة، محدودة القدرة على المناورة.
 - الظروف الجوية: رؤية واضحة أو محدودة.
- ويشترط إظهار هذه الأنوار ليلا من غروب الشمس إلى شروقها، بينما تستخدم الأشكال نهارا لتمييز نفس الوضعيات، كما تختلف ألوان الأنوار وقوتها ومدى رؤيتها تبعا لنوع السفينة والموقف الملاحي الذي تمر به.
- ويكتسي تطبيق هذه القواعد أهمية خاصة أثناء الظروف المناخية السيئة كوجود الضباب أو الأمطار الغزيرة، حيث تعد رؤية السفن بالعين المجردة أمرا صعبا أو مستحيلا وبالتالي تصبح الأنوار والأشكال الوسيلة الأساسية لتفادي حوادث التصادم وضمان سلامة الماحة البحرية.¹

¹ - حددت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 ضمن أحكامها أنواع الأنوار الملاحية التي يتعين على السفن إظهارها وذلك بهدف ضمان السلامة البحرية وتفايدي حوادث التصادم، حيث بلغ عددها 21 نوعا من أبرزها:

- نور الصاري Masthead light: وهو نور أبيض يوضع فوق خط منتصف السفينة يمتد ضوءه من مقدمتها إلى مؤخرتها على امتداد المحور الطولي للسفينة. =
- = أنوار الجانبين Sidelights: وهو نور أخضر يثبت على الجانب الأيمن ونور أحمر يثبت على الجانب الأيسر، ويظهر كل منهما ضوءا مستمرا ضمن زاوية محددة تساعد في تحديد اتجاه سير السفينة.
- نور المؤخرة Sternlight: وهو نور أبيض اللون يركب في مؤخرة السفينة مظهرها ضوءا مستمرا.

كما يجوز تشغيل الأنوار قبل غروب الشمس إلى شروقها إذا اقتضت ظروف ملاحية استثنائية كوجود ضباب كثيف أو ظروف جوية تقلل من مدى الرؤية، ويترتب على خرق هذه القواعد وقوع حوادث بحرية خطيرة خاصة حوادث التصادم، وقد يتمثل هذا الاخلال في عدة صور من بينها: عدم إظهار الأنوار إطلاقاً، أو إظهارها بشكل غير كاف أو واضح، أو إضاءة الأنوار لا تتطابق مع ما نصت عليه القواعد الدولية أو أن تكون قوة الإضاءة ضعيفة أو تم تشغيلها بطريقة خاطئة مما يفقدها الغرض المرجو منها في التنبيه وتحذير السفن الأخرى.

ومن جانب آخر، أجازت القاعدة 13 من القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1960 للسفن الحربية استعمال أنوار مغايرة للأنوار التقليدية المفروضة على باقي السفن، وقد تم تأكيد هذا التوجه في القاعدة الأولى الفقرة "ج" من اتفاقية 1972 المعدلة حيث سمحت لكل دولة أن تضع قواعد خاصة تنظم استخدام أنوار وأشكال الإشارة وكذلك الإشارات الصوتية بالنسبة للسفن الحربية والسفن المبحرة في قوافل وسفن الصيد أثناء عملياتها الخاصة،¹ ويشترط في هذه القواعد الخاصة أن تضمن نفس مستوى السلامة الذي تتيحه القواعد العامة وألا تسبب لبساً أو خلطاً عند التعامل مع السفن الأخرى في الممرات الملاحية المشتركة.

رابعاً - الاستثناءات الواردة على القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار

على الرغم من الالتزام الصارم بتنفيذ القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 فقد نصت القاعدة رقم 38 في الفقرة "هـ" على استثناء حول السفن التي كانت قيد البناء أو تم بناؤها وفقاً لمتطلبات سابقة قبل دخول القواعد حيز النفاذ، فقد أجازت القاعدة خلال فترة انتقالية

- نور القطر Towing light وهو لون أصفر يستخدم في عمليات القطر وله نفس خواص نور المؤخرة من حيث الاتجاه والاستمرارية.

- نور كامل الاستدارة All-round light وهو نور يظهر ضوءاً مستمراً بزاوية 360 درجة، يستخدم غالباً للسفن ذات الوضعيات الخاصة مثل السفن غير القادرة على المناورة أو المقيدة بغاطسها.

- نور ومضي Falshing light وهو نور يومض على فترات منتظمة وبمعدل لا يقل عن 120 ومضة في الدقيقة أو أكثر، ويستخدم عادة في لأغراض التحذير والتنبيه في الحالات الخاصة أو الخطرة.

¹ - عز الدين فراح، "التصادم البحري"، مجلة المفكر، ع. الحادي عشر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، ص 172.

عدم الزام هذه السفن بالتقييد الفوري ببعض المتطلبات التقنية لا سيما فيما يتعلق ب: مدى رؤية الأنوار الملاحية المنصوص عليها في القاعدة 22 ومواصفات الألوان وموقع تثبيتها، ويشترط ألا يتجاوز هذا الإعفاء أربع سنوات من تاريخ سريان هذه الاتفاقية، وبعدها يجب أن تتقيد هذه السفن بكافة المتطلبات الجديدة كما ينبغي الإشارة أن هذه القواعد ذات طابع فني وتقني غالبا ما تتطلب الاستعانة بالخبراء في حال نشوء نزاع أو تحديد المسؤولية عند مخالفتها¹.

1- عدم احترام القوانين والتنظيمات المحلية لمنع التصادم البحري: إلى جانب القواعد الدولية تخضع السفن أيضا إلى تشريعات وطنية وتنظيمية تهدف إلى تنظيم الملاحة البحرية وضمان السلامة في المياه الإقليمية وتشمل:

1-1- القوانين: وهي النصوص التي تصدر عن السلطة التشريعية أو التنفيذية وتنظم مختلف الأنشطة البحرية بما في ذلك سلامة السفن ونقل الأشخاص.

1-2- اللوائح التنظيمية: وهي قرارات إدارية تتضمن قواعد عامة ومجردة وملزمة لجميع الأفراد الذين تتوفر فيهم شروط تطبيقها، تصدر عادة من الهيئات المختصة مثل: وزارات النقل أو البحرية التجارية وتشمل شروط الملاحة الآمنة ومواصفات التجهيزات وغيرها²، هذا وقد نصت المادة 277 في فقرتها الثانية من ق.ب.ج على أنه: "تعد السفينة بصفة خاصة مسؤولة عن الأخطاء الناتجة عن تجهيزاتها أو عدتها، أو تلك المرتكبة أثناء القيادة الملاحية أو تنفيذ المناورات، أو عن عدم مراعاة الأنظمة المتعلقة بالوقاية من تصادم السفن في البحار أو بتدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة المعمول بها أو الممارسات البحرية السليمة"، كما أوضحت المادة 276 من ق.ب.ج أن تحديد هذه القواعد تتم من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

¹ - سعاد حسان، مرجع سابق، ص 96.

² - يعقوب يوسف عبد الرحمان، التصادم البحري وفقا للقانون الاماراتي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2006، ص

غير أن المتصفح في القوانين والتنظيمات المحلية الجزائرية لا نجد أية نصوص أو قرارات محددة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تتعلق بالقواعد الواجب مراعاتها من أجل تقادي تصادم السفن في البحار، ويرجع ذلك إلى تبني الجزائر للاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 والتي تم نشرها واعتمادها من طرف المنظمة البحرية الدولية (IMO) وتعد ملزمة لجميع السفن في البحر لمنع التصادم، وبالتالي لم يكن هناك داعي لسن قواعد محلية موازية، حيث يكفي بتطبيق النصوص الدولية المعتمدة باعتبارها شاملة وموحدة لمختلف حالات الملاحة والتصادم في البحر.¹

2- الأخطاء الناتجة عن إهمال المسؤولين عن السفينة: إلى جانب خرق القواعد الدولية لمنع التصادم، يعد الإهمال في تنفيذ تلك القواعد من قبل المسؤولين عن السفينة أحد الأسباب الرئيسية لحوادث التصادم البحري، ويمثل هذا الإهمال الصورة الثانية للخطأ والمتمثل في عدم أخذ الحيطة والحذر اللازمين لتقادي الحوادث رغم علم الطاقم بوجود خطر وشيك. وتقر الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 بهذا المفهوم حيث نصت القاعدة الثانية منها صراحة على أنه: " يعفي الربان أو مالك السفينة أو طاقمها من أي إهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة سواء كانت تلك الاحتياطات منصوص عليها ضمن القواعد أو تفرضها الخبرة البحرية أو تملئها الظروف الخاصة".²

فلا يكفي مجرد التقييد الحرفي بالقواعد الدولية بل يجب اتخاذ التدابير الضرورية لتجنب وقوع التصادم، حتى وإن لو لم تكن هذه التدابير منصوص عليها صراحة طالما أن الهدف منها تحقيق السلامة، ومن أمثلة على صور الإهمال: السير بسرعة عالية تؤدي إلى تشكل أمواج تضر بالسفن المجاورة، الإخفاق في تشغيل الأجهزة الملاحية أو الرادارات بالشكل الصحيح، نقص الكفاءة والتدريب لدى أفراد الطاقم، التقصير في التموين اللازم (وقود، زيوت..)، ضعف الصيانة الوقائية أو التدخل المتأخر في حالات الطوارئ.

¹ - سعاد حسان، مرجع سابق، ص 97.

² - مرجع نفسه، ص 98.

2-1- إهمال الربان وأفراد الطاقم: بحسب المادتين 580، 581 من ق.ب.ج يقع على عاتق الربان مهمة قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، كما تتطلب منه الأعراف والتقاليد البحرية القيام بالعديد من الالتزامات أهمها: البقاء على متن السفينة طيلة الرحلة البحرية ومراقبة خط سير السفينة والتأكد من أنها في حالة صالحة للملاحة، استخدام وسائل المراقبة الحديثة مثل الرادار، الامام التام بوضعية السفينة التقنية وضمان جاهزيتها وفقا لما تنص عليه المادة 589 من ق.ب.ج، كما تنص المادة 592 على أن الربان هو المسؤول الوحيد عن حركات الملاحة مما يضع على عاتقه التزاما مباشرا في حال وقوع أي خطأ يفضي إلى التصادم.

أما أفراد الطاقم فيخضعون لأوامر الربان ويعملون تحت سلطته وبتالي فإن إهمال صادر عنهم ينسب من الناحية القانونية إلى المجهز لا إلى الربان نفسه، باعتبار أن الطاقم يشكل جزءا من البنية التشغيلية التي يديرها المجهز ويفترض أن يشرف على تأهيلهم وتدريبهم ومن بين صور إهمال الربان: اتخاذ مناورات خاطئة وغير محسوبة، نقص الخبرة أو سوء التقدير في التعامل مع الظروف البحرية، عدم الالتزام بالأعراف واللوائح المحلية المعمول بها.¹

2-2 - إهمال المجهز: رغم أن الخطأ في حوادث التصادم غالبا ما يرجع إلى الربان إلا أن المسؤولية لا يقتصر عما يصدر عنه من إهمال، بل تمتد أيضا إلى مالك السفينة أو المجهز باعتباره المسؤول عن تشغيلها واستغلالها لحسابه الخاص ومن تم يقع عليه عبء صيانة السفينة وتجهيزها بالمعدات اللازمة وضمان صلاحيتها للإبحار بالإضافة إلى تزويدها بطاقم مؤهل وذو كفاءة وهو ما أشارت إليه صراحة المادة 574 من ق.ب.ج حيث ينتج عن إهمال المجهز تعرضه للمسؤولية، كعدم صيانة المعدات أو السماح بإبحار السفينة في حالة غير صالحة للملاحة إما بصفته المالك أو مستأجر للسفينة استنادا لنص المادة 572 من ق.ب.ج. وبتالي فإن إهمال المجهز قد يؤدي إلى عجز السفينة عن تفادي المخاطر البحرية، مما يجعله مسؤولا قانونيا عن الأضرار الناجمة عن التصادم، كما تمتد المسؤولية لتشمل أيضا أعمال وكلائه في البر والبحر ممن يساعدونه في إدارة السفينة أو السفن وذلك وفقا لأحكام القانون

¹ - زينب فؤاد كامل أبو الذهب، مرجع سابق، ص 144.

العام، ماعدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من ق.ب.ج وهو ما أكدته المادة 577 من ق.ب.ج.

3 - إهمال المرشد: قد تتسبب المسؤولية عن التصادم أيضا إلى المرشد البحري لا سيما في الحالات التي ينجم فيها الحادث عن إهماله في أداء مهامه، ومع ذلك فإن مسؤولية السفينة تبقى قائمة حتى في الإرشاد الإجباري، إذا يبقى الربان مسؤولا عن قيادة السفينة ومراقبة توجيهها رغم الاستعانة بالمرشد فوظيفة المرشد البحري تقتصر على تقديم المساعدة الفنية والإرشاد الملاحي ولا تعفي الربان من واجبه في اتخاذ الحيلة والحذر والتمسك بالمسؤولية الكاملة عن قيادة السفينة خلال كامل فترة الارشاد¹.

بينما يحمل القانون البحري المصري الربان وحده مسؤولية الخطأ سواء تعلق الأمر بمخالفة قواعد منع التصادم أو عن الإهمال، إلا أن معظم التشريعات البحرية الأخرى بما فيها اتفاقية بروكسل لسنة 1972 فقد أرجعت الخطأ إلى السفينة ذاتها سواء كان باعتبارها وحدة معنوية، ويشمل هذا الخطأ ما يصدر عن الربان أو الطاقم أو المجهز أو المالك أو أي شخص آخر له علاقة بها بشكل مباشر، ويستند هذا التوجه إلى أن الأخطاء البحرية غالبا ما يرتكبها الأشخاص وعلى هذا الأساس ينبغي أن يجهز الربان والطاقم بالتكوين والمهارات اللازمة التي تخول لهم القدرة على اتخاذ القرارات الصحيحة وتجنب المخاطر في مختلف الظروف البحرية.²

¹ - ومثال ذلك ما حدث لسفينة Herald of free Enterprise والتي انطلقت من ميناء Zeebrugge ببلجيكا في 06/03/1987، حيث تعرضت لحادث مأساوي إثر اصطدامها بحاجز رملي نتيجة خطأ من مساعد الربان تمثل في عدم غلقه لأبواب السفينة قبل الإبحار مما تسبب في تدفق كميات كبيرة من المياه إلى داخلها، وقد أدى ذلك إلى اختلال توازن السفينة وانحرافها بشكل حاد، ما أسفر عن سقوط الربان وغيابه عن الوعي تاركا السفينة دون قيادة في لحظة حرجة، وقد خلص التقرير النهائي للتحقيق إلى أن الحادث يعد من أسوأ الكوارث الطبيعية في التاريخ البريطاني بعد كارثة التايتانيك ويبين أن = السبب الرئيسي يعود إلى الإهمال البشري محملا المسؤولية للشركة المالكة للسفينة، والذي صدر بحقها حكم بالتعويض عن الأضرار الجسيمة والخسائر التي لحقت بالركاب والممتلكات.

² - أحمد حسني، مرجع سابق، ص 67.

خامسا: دعوى التصادم البحري

عند دراسة الحوادث البحرية الناتجة عن التصادم البحري يلاحظ أن أغلبية هذه الحوادث تقع بين سفن تابعة لدول مختلفة، مما يطرح إشكالية تنازع الاختصاص القضائي بالنظر إلى اختلاف الأنظمة القانونية التي تخضع لها كل سفينة بحسب جنسيتها ولكل دولة قواعدها الخاصة المتعلقة بالاختصاص بالنظر في دعاوى التصادم البحري وهو ما يعزز من الطابع الدولي لهذا النوع من المنازعات، ويؤدي بالضرورة إلى صعوبة تحديد الجهة القضائية المختصة.¹

وأمام سكوت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 عن حل هذا الاشكال المتعلق بالاختصاص المدني أو الجنائي الناتج عن منازعات التصادم البحري، برزت الحاجة إلى وضع إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1952 التي وضعت قواعد موحدة للاختصاص القضائي المدني في مجال التصادم البحري، وتطبق هذه الاتفاقية على الدول الأطراف فيها بشرط أن يكون أحد أطراف التصادم أجنبيا، أي لا يحمل جنسية الدولة التي تنظر في هذا النزاع أما إذا وقع التصادم بين سفن تابعة لنفس الدولة فإن الاختصاص يخضع حينها للقانون الوطني دون تطبيق أحكام هذه الاتفاقية.²

¹ - سيد أحمد بن ددوش وجمال واعلي، "أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و1952"، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد الثامن، ع. الأول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، سعيده، الجزائر، ماي 2021، ص 837.

² - تم ابرام اتفاقية بروكسل في 10 مايو سنة 1956 بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني في قضايا التصادم البحري، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64 - 172 المؤرخ في 27 محرم عام 1384، الموافق لـ 08 يونيو سنة 1964، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 07 يونيو 1964.

ويرجع الفضل في ابرام هذه الاتفاقية إلى التداعيات القانونية التي أثارها قضية لوتس Lotus الشهيرة، والتي تعود وقائعها إلى ليلة 03 أوت 1926 حينما وقع تصادم في أعالي البحار بين الباخرة الفرنسية Lotus والسفينة التركية الشراعية = Bozkourt، التي كانت محملة بالفحم ما أسفر عن وقوع عدد كبير من الضحايا من الجنسية التركية، وعند رسو السفينة الفرنسية في أحد الموانئ التركية قامت السلطات التركية بإلقاء القبض على ربانها المسمى ريمون وربان السفينة التركية حسن بك وإحالتهم إلى القضاء التركي، والذي أصدر حكما بسجنهما، وقد أثار هذا التصرف اعتراضا من الحكومة الفرنسية ما

كثيرا ما تشهد الموانئ البحرية حوادث التصادم ويرجع ذلك إلى عدة عوامل أبرزها: الطبيعة الجغرافية للميناء، ضعف قدرته لاستيعاب السفن ما يؤدي إلى حالة من الاكتظاظ تعيق حركة الملاحة وتزيد من احتمالية وقوع الحوادث.

ومن الأمثلة الواقعية على ذلك القضية التي فصلت فيها المحكمة العليا الجزائرية بين مؤسسة ميناء الجزائر ومجهز السفينة "نوفاكورا شبينغ"، حيث أنه بتاريخ ليلة 24 جانفي 2003 وأثناء دخول السفينة إلى ميناء الجزائر اصطدمت هذه الأخيرة بالرصيف رقم 05 متسببة في أضرار ثابتة بموجب محضر خبرة منجز من طرف خبير مختص.

وعلى إثر ذلك، قامت مؤسسة ميناء الجزائر برفع دعوى قضائية ضد مجهز السفينة بتاريخ 25 فيفري 2006 للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن الحادث، غير أن محكمة سيدي محمد (القسم التجاري) قضت بعدم قبول الدعوى شكلا لتقدمها وذلك بناء على نص م 289 من ق.ب.ج، والتي تحدد أجل سنتين لرفع دعوى التعويض ابتداء من تاريخ وقوع الحادث.

وعلى إثر ذلك قامت مؤسسة ميناء الجزائر بالطعن بالاستئناف أمام مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2007/08/04، مدعية أن مضمون المادة 289 تتعلق بالناقل البحري فقط ولا تشمل مجهز السفينة، كما أن موضوع النزاع لا يرتبط بخسائر الحمولة وإنما بالأضرار التي لحقت بالبنية التحتية للميناء، وبالتالي تطالب بإلغاء الحكم الابتدائي وبإلزام مجهز السفينة بدفع مبلغ يقدر بـ 265.365 دج تعويضا عن الأضرار، إضافة إلى تعويض قدره 100.000 دج.

إلا أن مجلس قضاء الجزائر رد موضحا ما يلي:

أدى إلى إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية، أنظر في: مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2012، ص 100.

وقد ثار خلاف فقهي حول هذه المسألة بين نظريتان قانونيتان: النظرية الفرنسية التي تنطلق من مبدأ السيادة الإقليمية وترى أنه لا يجوز لأي دولة الحق في محاكمة أجنبي عن جريمة وقعت خارج حدودها لغياب الصلة الإقليمية التي تبرر الاختصاص القضائي، وفي المقابل تبنت النظرية التركية مبدأ الاختصاص الجنائي الشامل والذي يجيز للدولة أن تحاكم أجنبيا عن جرائم ارتكبتها خارج حدودها لا سيما إذا كانت الضحية من رعاياها، ولقد أيدت محكمة العدل الدولية النظرية التركية وقضت بصحة المحاكمة في تركيا، أنظر في: أحمد حسني، مرجع سابق، ص 86.

أن الحادث وقع بتاريخ 25 جانفي 2003 والدعوى الأصلية رفعت بتاريخ 25 فيفيري 2006 مما يعني أن المدة القانونية لرفعها قد انقضت وبالتالي فالدعوى متقدمة على عكس ما تحتج به المستأنفة من استبعاد مقتضيات المادة الخاصة بالمجهاز، حيث أكد أن المادة 289 تشمل جميع دعاوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن الاصطدام سواء كانت موجهة ضد الناقل أو الجهاز أو غيرهما من المسؤولين عن الحادث، ولا تقتصر على دعاوى الخسائر المرتبطة بالحمولة الملزم بنقلها الناقل فقط والتي تنظمها مادة قانونية أخرى تتعلق بتقادم مسؤولية النقل وهي المادة 743 من ق.ب.ج.

وبناء عليه أصدر المجلس قراره رقم 07 / 04541 بتاريخ 02/12/2007 الذي قضى فيه بتأييد الحكم الابتدائي.

وعلى هذا الأساس قامت مؤسسة ميناء الجزائر بالطعن بالنقض أمام المحكمة العليا متمسكة مجددا بعدن انطباق المادة 289 من ق.ب.ج على دعاوها ضد جهاز السفينة غير أن المحكمة العليا رفضت الطعن وأكدت على سلامة تطبيق قضاة الموضوع للقانون موضحة في قرارها أن:

"حيث أنه في دعوى الحال، فإن الأضرار الناتجة عن الاصطدام بمفهوم المادة 274 الفقرة 2 من القانون البحري وتحكم تبعات المسؤولية عنه لأحكام المادة 287 وما يليها من نفس القانون التي لا تفرق بين المسؤولين عن الحادث ولم تمنح مركزا قانونيا خاصا لجهاز السفينة، وعليه فالوجه المثار غير مؤسس."

الفرع الثالث

القرصنة البحرية والقرصنة الالكترونية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية الخطيرة التي تشكل تهديدا حقيقيا لأمن واستقرار المجتمع الدولي، وعلى الرغم من أن ظاهرة القرصنة ليست حديثة إذ تعود جذورها إلى عصور ما قبل الميلاد إلا أن وتيرتها عرفت تصاعدا ملحوظا خاصة في أواخر القرن العشرين، مما جعلها تعود إلى الواجهة كأحد التحديات الأمنية الأكثر تعقيدا في البحار، وقد تركزت نشاطاتها في العقدين الأخيرين بشكل خاص في عدة مناطق بحرية حساسة أبرزها السواحل الصومالية وخليج عدن (البحر الأحمر) وعلى امتداد الساحل الشرقي لإفريقيا وفي المياه الإقليمية النيجرية وغرب إفريقيا غينيا، بالإضافة إلى مناطق جنوب آسيا مثل: إندونيسيا، ماليزيا، الفلبين، سنغافورة.

فالقرصنة الحديثة لم تعد تقتصر على الهجمات التقليدية باستخدام السلاح للاستيلاء على السفن ونهب حمولتها، بل أصبحت تشمل مجموعة من الأنشطة الإجرامية المنظمة التي تهدد حقوق الانسان وتضر بالاقتصاد العالمي مثل: اختطاف أطعم السفن لطلب الفدية، التعدي على ناقلات النفط العملاقة والهجوم على اليخوت السياحية مما يخلف أثارا مادية ومعنوية تؤثر بشكل مباشر على أمن وسلامة طواقم السفن وركابها، وتعيق حركة الملاحة البحرية مما يؤدي إلى زعزعة استقرار التجارة الدولية لا سيما في المناطق ذات الأهمية الاستراتيجية.¹ بالإضافة إلى ظاهرة القرصنة الالكترونية التي تستهدف الأنظمة الرقمية للسفن والموانئ، وتعتمد على اختراق أنظمة الملاحة والتحكم أو البيانات التجارية الحساسة وهو ما يشكل جيلا جديدا من التهديدات البحرية التي تتطلب معالجة أمنية وقانونية متكاملة على المستوى الدولي، وعليه نخصص هذا الفرع لدراسة القرصنة البحرية (أولا) والقرصنة الالكترونية (ثانيا).

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 229.

أولاً: تعريف القرصنة البحرية

لم تستقر التعاريف التشريعية ولا الفقهية ولا الاتفاقيات الدولية على إعطاء تعريف موحد للقرصنة البحرية، إلا أن المفهوم العام يشير إلى أنها عمل عدائي إجرامي يرتكب في عرض البحر يستهدف سفينة ما أو طاقمها أو ركابها أو حمولتها مما يؤدي إلى تهديد حياة الأشخاص والممتلكات.

ومع خطورة هذه الظاهرة، برزت الحاجة الملحة لوضع إطار قانوني دولي لمواجهتها، وفي هذا السياق يعتبر مشروع اتفاقية هارفارد لسنة 1932 من أوائل الجهود العلمية في هذا المجال، والتي عرفت بها بأنها: "الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأي دولة، وتتمثل في أعمال العنف أو السلب لغاية خاصة ومن غير دافع مشروع بشرط أن يكون هذا الفعل متصلاً بهجوم يتم عن طريق البحر أو ينطلق منه".¹

ثم تلتها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 كأول اتفاقية دولية تناولت القرصنة البحرية ونظمتها بشكل مفصل، حيث أوردت تعريفها صراحة في المادة 15 على أنها: "أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الحجز غير القانوني للأشخاص، أو السلب الذي يرتكب لأغراض خاصة من قبل الطاقم أو الركاب على سفينة أو طائرة خاصة ويوجه ضد:"²

- سفينة أو طائرة أخرى أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها في أعالي البحار.
- سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في أماكن تقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة.

- المشاركة الطوعية في تشغيل سفينة أو طائرة يعرف عنها أنها تمارس القرصنة.
- التحريض أو التسهيل المتعمد لأي من الأفعال المنصوص عليها أعلاه.

¹ - نادية عمراني، "القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع 06، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 2، الجزائر، 2014، ص 136.

² - مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، ع 4، 2011، ص 05، متاح على الموقع الإلكتروني:

https://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/Seminairs002/act_19122011/Documents/002.pdf

ثم تلتها بعد ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والتي تعد امتدادا للجهود الدولية في مواجهة أعمال القرصنة، حيث خصصت المواد من 101 إلى 107 لمعالجة هذه الظاهرة مبينة صورها المختلفة وسبل مكافحتها، والتي تتنوع ما بين استخدام العنف غير المشروع أو احتجاز السفن أو الأشخاص أو أي عمل من أعمال السلب الذي يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة، فقد نصت المادة 101 على أن أي من الأعمال التالية يشكل قرصنة بحرية¹:

- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو النهب، يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها، ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

- كل عمل يتمثل في المشاركة الطوعية في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بأنها تقوم بأعمال القرصنة.

- كل عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في الفقرتين (أ) و (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابهما.

ومن خلال المقارنة بين هذه المادة ونص المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 يتضح جليا أن صياغة المادة 101 تكاد تكون مطابقة لها، مما يؤكد النهج القانوني الدولي في تحديد مفهوم القرصنة ومكوناتها.

كما أضافت المادة 102 من نفس الاتفاقية بعدا آخر، حيث اعتبرت الأفعال التي ترتكب من قبل سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية في حال تمرد طاقمها واستولى عليها تدخل ضمن أعمال القرصنة، وهو ما يتوافق مع ما نصت عليه المادتين 16 و 17 من اتفاقية جنيف.

¹ - حدة حفاف، جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن الإنساني، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، الجزائر، 2016/2017، ص 20.

بعد دخول اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حيز التنفيذ، جاءت اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية لسنة 1988، لتتوسع في نطاق التجريم، حيث نصت المادة الثالثة منها على مجموعة من الأفعال التي تعد قرصنة بحرية أو أفعالا غير المشروعة ترتكب ضد الملاحة البحرية.

غير أن الملاحظ من قراءة هذه المادة أنها لم تحدد مكان وقوع الجريمة على خلاف ما ورد في نص المادة 15 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 والمادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، مما يدل على توجه جديد لتوسيع الاختصاص وملاحقة هذه الجرائم حتى خارج أعالي البحار بما يشمل الحدود الإقليمية والمياه الداخلية.¹

أما بالنسبة للمشرع الجزائري، فقد تناول مفهوم القرصنة البحرية في المادة 519 من ق.ب.ج على أن أعمال القرصنة تشمل:

- كل فعل غير قانوني يتضمن العنف أو الاستيلاء أو التسبب في خسائر من قبل الطاقم أو الركاب، والموجهة ضد:

- كل سفينة أو الأشخاص أو الأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار.

- كل سفينة أو الأشخاص أو الأملاك الموجودة في منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة.

- كل مشاركة طوعية في استعمال سفينة مع العلم بأنها تستخدم لأغراض القرصنة.

ورغم وجود تفاوت نسبي في هذه التعاريف سواء في الفقه أو الاتفاقيات أو التشريعات الوطنية إلا أنها تتفق في عدة عناصر جوهرية وهي: أن يكون الفعل عنيفا وغير مشروع، وأن يوجه ضد الأشخاص أو الممتلكات، أن يقع في أعالي البحار أو في مناطق لا تخضع للسيادة وأن يهدف إلى تحقيق مكاسب خاصة، وهذا هو المفهوم التقليدي لجريمة القرصنة بشكل عام، غير هذا المفهوم توسع ليشمل جميع الأفعال غير المباشرة مثل: التحريض، والمساعدة والتمويل بل حتى أعمال التمرد داخل السفن.

¹ - إخلاص بن عبيد، "جريمة القرصنة البحرية وآثارها الاقتصادية"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، ع 13، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، الجزائر، جويلية 2018، ص 195.

وقد جسدت هذا التوسع كل من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988 وبروتوكولها المعدل لسنة 2004 حيث أدخلت هذه الأخيرة الأعمال التي تقع في المياه الداخلية للدول ضمن أعمال القرصنة وأطلقت عليها مصطلح " بأعمال السلب والسطو البحري".

كما عرفها الفقيه Pella بأنها: " أفعال يتم ارتكابها بدافع تحقيق مكاسب خاصة، موجهة ضد الأشخاص بدواتهم بهدف سلب أموالهم في مناطق لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ومن شأنها المساس بأمن وسلامة تلك الأماكن".¹

أما الفقيه Dupuy قد عرفها بأنها: " اعتداء يرتكب ضد الأشخاص أو الأموال على متن سفينة موجودة في أعالي البحار أو في أي لا يخضع لسلطة أي دولة".²

2: أركان القرصنة البحرية

تعد جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الخطيرة التي تهدد أمن الملاحة البحرية وسلامة التجارة الدولية، ولا يمكن اعتبار الفعل قرصنة إلا إذا توفرت فيه مجموعة من الأركان القانونية وتتمثل أساسا في:

2-1-الركن الشرعي: ويقصد به ضرورة وجود نص قانوني صريح يجرم الفعل المرتكب ويحدد العقوبة المقررة له وفقا لمبدأ " لا جريمة ولا عقوبة أو تدابير أمن بغير قانون" وهو ما نصت عليه المادة الأولى من ق.ع.ج.³

ونظرا لخطورة وجسامة جريمة القرصنة، فقد اهتمت بتجريمها العديد من النصوص القانونية الوطنية والدولية على غرار اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 والتي تناولت لأول مرة تعريفا قانونيا صريحا للقرصنة، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي كرست أحكاما تفصيلية بشأن مكافحة القرصنة في المواد من 101 إلى 107، واتفاقية روما لقمع

¹ - Pella. V, La répression de la piraterie, Hague recueil, 1926, p 169.

² -D.M Dupuy, Droit international public, dalloz, Paris, 2006, p 782.

³ - أمر رقم 156/66، مؤرخ في 18 صفر عام 1386، الموافق لـ 08 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم، ج.ر.ع 49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو سنة 1966.

الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية لسنة 1988 والمعدلة ببروتوكول لسنة 2005 حيث توسعت في مفهوم القرصنة ليشمل أعمال التهديد، التخريب، التحريض والتمويل. كما تجدر الإشارة إلى أن بعض التشريعات الوطنية القديمة اهتمت كذلك بهذه الجريمة، ومن أبرزها:

-القانون الإنجليزي الصادر سنة 1516 في عهد الملك "هنري الثامن" والذي كان من أوائل القوانين التي تناولت جرائم القرصنة البحرية ومحكمة مرتكبيها أمام محتكم خاصة.

- كما تطرقت بعض الدساتير والأنظمة الداخلية لبعض الدول الأوروبية كإيطاليا إلى تجريم القرصنة بشكل صريح نظرا لما كانت تشكله من تهديد للسفن التجارية والموانئ.

وفي ذات السياق نصت تعليمات لاهاي الصادرة بتاريخ 29 يوليو 1899 في م 47 منها على تجريم أعمال النهب والقرصنة، وهو ما تم التأكيد عليه لاحقا في الاتفاقية الرابعة الصادرة بتاريخ 18 أكتوبر 1907 التي أدرجت قواعد قانونية تقضي بتجريم القرصنة البحرية في أعالي البحار.¹

2-2-الركن المادي: يقوم الركن المادي في جريمة القرصنة البحرية على مجموعة من الأعمال الاجرامية الملموسة والتي تمثل الاعتداء على الأشخاص أو الأموال، ويعد هذا الركن ركنا جوهريا لقيام الجريمة ويتمثل في أعمال العنف والاكراه التي تمارس بواسطة السفينة أو الطائرة بغرض الاستيلاء على ممتلكات أو السيطرة على وسيلة النقل أو التعرض لحياة الأشخاص.²

ومن صور هذه الأفعال: اعتراض سفينة لمسار سفينة أخرى في عرض البحر، وإجبارها على تغيير وجهتها بالقوة أو الاستيلاء على البضائع أو إنزال الركاب بالقوة ثم اغراق السفينة.

¹ - عبد الغفور بوسنة، القرصنة البحرية في البحر العام (البحر العالي) على ضوء قانون البحار الدولي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري-قسنطينة 01، الجزائر، 2021/2020، ص189.

² - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998، ص 183.

ويشترط أن تكون السفينة أو الطائرة أداة الجريمة أو محلاً لها، وهو ما يميز جريمة القرصنة عن غيرها من الجرائم المرتكبة في البحر، وبالتالي لا يعد قرصانا من يقوم مثلاً بقتل شخص أو سرقة على متن السفينة دون أن يكون اعتداء على السفينة ذاتها أو استخدام لها كوسيلة للجريمة، فهذه الأفعال تظل خاضعة لأحكام القانون الجنائي البحري أو الوطني وليس لقانون القرصنة الدولية.

كما يعد الموقع الجغرافي لارتكاب الفعل عاملاً حاسماً، إذ يشترط أن تتم هذه الأفعال في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص أي دولة، أما إذا ارتكبت في المياه الإقليمية لدولة معينة فإنها لا تعد جريمة قرصنة دولية وإنما تدخل في اختصاص تلك الدولة الواقع فيها الجريمة وحدها وفقاً لقوانينها الوطنية.

2-3- الركن المعنوي: (القصد الجنائي): ينصرف الركن المعنوي في جريمة القرصنة البحرية إلى القصد الجنائي العام، وهو ما يتطلب إرادة الجاني إلى ارتكاب الأفعال الإجرامية المكونة للقرصنة مع العلم بطبيعتها غير المشروعة ووعي تام بأنها تهدد أمن وسلامة الملاحة في أعالي البحار.

وقد نصت المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 صراحة على أن أفعال العنف والاكراه المكونة لجريمة القرصنة يجب أن ترتكب لأغراض شخصية بمعنى أن الباعث الأساسي وراء ارتكاب الجريمة هو تحقيق منافع مادية خاصة.

وعلى هذا الأساس تعد جريمة القرصنة من الجرائم العمدية التي يكفي بشأنها بالقصد الجنائي العام ولا يشترط لقيامها وجود نية خاصة أو غرض محدد فطالما ارتكبت الأفعال بقصد الاعتداء على الأشخاص أو الممتلكات في عرض البحر وكان ذلك بوعي وإرادة حرة فإن الجريمة تقوم من الناحية المعنوية، وقد نبه إلى ذلك العديد من الفقهاء من بينهم الدكتور محمد طلعت الغنيمي في كتابه "القانون الدولي للبحار" حيث أكد أن الاشتراط الصارم للنية الخاصة

من شأنه أن يؤدي إلى افلات بعض الجناة من العقاب رغم جسامة أفعالهم وخطورتها على أمن وسلامة الملاحة البحرية وهو ما يتنافى مع غايات القانون الدولي ومقاصده.¹

ومن ثم فإن توافر القصد الجنائي العام (أي الإرادة الحرة والعلم بالفعل غير المشروع) كافٍ قيام الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية دون الحاجة إلى اثبات وجود دافع معين يتجاوز تحقيق المصلحة الخاصة للجاني.

2-4: الركن الدولي: ويعد من العناصر الجوهرية لقيام جريمة القرصنة البحرية فهو الذي يمنحها وصف "الجريمة الدولية" لتوافرها على الركن الدولي، وذلك استناداً إلى طبيعة المصلحة محل الحماية، إذ تعد الجريمة دولية عندما يكون السلوك غير المشروع الذي تتطوي عليه موجهاً ضد مصلحة دولية عامة تستدعي حماية قانونية على المستوى الدولي، وفي هذا السياق فإن المصلحة الدولية الجديرة بالحماية في هذه الجريمة هي أمن وسلامة الملاحة البحرية في أعالي البحار أو في أي مكان لا يخضع لسيادة أي دولة، وعليه فإن القانون الدولي الجنائي يمنح هذه المصلحة حماية خاصة ويضفي على جريمة القرصنة الطابع الدولي مما يبرر خضوع مرتكبيها لاختصاص عالمي، ويتيح لأي دولة اتخاذ الإجراءات اللازمة ضدهم بغض النظر عن جنسية الفاعل أو جنسية السفينة المعتدي عليها.²

3: الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

نظراً لتنامي جريمة القرصنة البحرية وتوسع رقعتها الجغرافية وما تشكله من تهديد مباشر لأمن وسلامة الملاحة البحرية بما في ذلك السفن المحملة بالمساعدات الإنسانية، حيث سعى أعضاء المجتمع الدولي إلى بذل الجهود على المستوى الإقليمي والدولي بهدف الحد من هذه الظاهرة الخطيرة ومكافحتها بمختلف الوسائل القانونية.

3-1: الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية

تعددت الوسائل والآليات التي اعتمدها المجتمع الدولي لمواجهة وقمع جريمة القرصنة

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 187.

² - محمد عبد المنعم عبد الغني، مرجع سابق، ص 148.

البحرية من خلال إرساء قواعد قانونية دولية تنظم هذا النوع من الجرائم وتحدد سبل مكافحتها ومن أبرز هذه الجهود:

3-1-1: دور منظمة الأمم المتحدة

في إطار مسؤولياتها عن حفظ الأمن والسلم الدوليين قامت هيئة الأمم المتحدة بإصدار واعتماد العديد من الاتفاقيات الدولية الهامة التي تناولت موضوع القرصنة البحرية أهمها:

- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 والتي تعد أول اتفاقية دولية تناولت القرصنة البحرية ونظمتها بأحكام تفصيلية وذلك بموجب المواد من 14 إلى 22 منها، حيث أطلقت على جريمة القرصنة البحرية اسم "جريمة لصوص البحر" واقتصرت على تحديد بعض الأفعال التي تدرج تحت وصف القرصنة البحرية دون أن تقدم تعريف جامع مانع لها.

كما أكدت الاتفاقية على ضرورة التعاون الدولي لقمع الجريمة في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج عن نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة، مؤكدة حق كل دولة في ملاحقة مرتكبي جريمة القرصنة وممارسة الاختصاص القضائي العالمي عليهم بوصفهم منتهكين لحرية الملاحة¹.

ثم تلتها بعد ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لتعيد تنظيم أحكام القرصنة البحرية في المواد من 101 إلى 107، حيث تناولت صورا مختلفة من هذه الجريمة مثل: استخدام العنف غير المشروع ضد الأشخاص أو احتجاز السفن أو أي عمل من أعمال السلب الذي يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة، وهو ما تم التطرق إليه سابقا في نص المادة 101، غير أن هذه الاتفاقية لم تحمل أي جديد مقارنة باتفاقية جنيف لسنة 1958، حيث كررت إلى حد كبير نفس الأحكام والمفاهيم دون تقديم معالجة مغايرة أو تطور ملموس في مواجهة القرصنة البحرية.

¹ - أدم محمد أحمد عبد الله، "القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر"، ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، كلية العلوم الاستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع جامعة حسن الأول بالمملكة المغربية، إدارة الشؤون القانونية الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، 2012، ص 05.

ونظرًا لما شاب هاتين الاتفاقيتين من قصور واضح في معالجة الجوانب المعقدة والمتجددة لهذه الجريمة، فقد تم اعتماد اتفاقية روما لسنة 1988 بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي هدت إلى سد هذا الفراغ التشريعي وتوسيع نطاق التجريم.

وفي سياق تعزيز هذه الجهود عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمرًا في سنة 2005 أسفر عن تعديل اتفاقية روما لسنة 1988 حيث أدرجت تعديلات جوهرية تشدد على ضرورة اضطلاع الدول بالتزاماتها القانونية في قمع أعمال القرصنة البحرية من خلال اتخاذ كل التدابير اللازمة للحد من ارتكاب هذه الأفعال الاجرامية، كما تضمنت التعديلات توجيهات ارشادية للدول الأعضاء تساعد على مواءمة تشريعاتها الوطنية مع الأحكام الدولية بما يعزز من فعالية مكافحة القرصنة ويساهم في حماية أمن وسلامة الملاحة البحرية بوجه خاص، والأمن والسلم الدوليين بوجه عام¹.

3-1-2-الجمعية العامة

أبدت الجمعية العامة للأمم المتحدة خلال دورتها 63 وفقًا للقرار رقم 111/63، عن قلقها إزاء مشكلة تزايد حالات القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن، حيث أصدرت بتاريخ 4 ديسمبر سنة 2009 قرارًا شاملًا يتعلق بالمحيطات وقانون البحار، تضمن مجموعة من الأحكام من بينها القرصنة البحرية حث من خلالها الدول الأعضاء على ضرورة اتخاذ القرارات المناسبة لإدراج جريمة القرصنة البحرية ضمن قوانينها الوطنية بما يكفل تعزيز آليات التعاون الدولي ويسهل عمليات توقيف ومحاكمة القراصنة المشتبه فيهم أمام القضاء المختص بما يتوافق وأحكام القانون الدولي².

¹ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي، دار الكتب القانونية، 2006، ص 46.

² - عبد الغفور بوسنة، مرجع سابق، ص 370.

3-1-3- مجلس الأمن الدولي

استنادا إلى أحكام الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة أصدر مجلس الأمن الدولي سلسلة من القرارات الهامة تهدف إلى التصدي لتفاقم جريمة القرصنة البحرية أهمها:

3-1-3-1: القرار رقم 1814 (15 مايو 2008 -الجلسة رقم 5893)

عبر المجلس عن قلقه إزاء تدهور أوضاع حقوق الانسان في الصومال، حيث أكد في البند 11 منه على دعمه للمساهمات التي قدمتها بعض الدول والمنظمات الإقليمية لحماية قوافل المساعدات الانسانية الموجهة للصومال، كما أدان جميع أعمال العنف والتخريب عليها، مشددا على ضرورة بناء مؤسسات داخل الدولة كخطوة أساسية لإنهاء الصراع مع الإشارة إلى فرض حظر الأسلحة واتخاذ تدابير ضد من يعرقلون الحلول السياسية السليمة.¹

3-1-3-2: القرار رقم 1816 (02 يونيو 2008 -الجلسة رقم 5902)

ويعتبر من أهم القرارات الصادرة عن مجلس حيث أجاز للدول ولمدة ستة أشهر بدخول المياه الإقليمية الصومالية لمكافحة أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح بشرط موافقة الحكومة الصومالية الانتقالية، كما سمح باستخدام القوة العسكرية داخل المياه الإقليمية الصومالية وفقا للضوابط القانونية الدولية.²

3-1-3-3: القرار رقم 1838 (07 أكتوبر 2008 -الجلسة رقم 95987)

صدر هذا القرار بالإجماع وقد أثنى في ديباجته على مساهمات بعض الدول والمنظمات في حماية السفن الإنسانية التابعة لبرنامج الأغذية العالمي، كما أشاد بتأسيس الاتحاد الأوروبي لوحدة تنسيق لدعم أنشطة المراقبة والحماية، كما دعا الدول ذات القدرة على تخصيص سفن

¹ - Résolution 1814(2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5893^e séance, le 15 mai 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1814 (2008), p (1-6).
Distr. Générale, le 15 mai 2008, Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RS/1814%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RS/1814%20(2008)).
Visité le 15/12/2023 à 15 : 45.

² - Résolution 1816 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5902^e séance, le 02 juin 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1816 (2008), p (1-4), Distr. Générale le 06 Novembre 2008, Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RS/1816%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RS/1816%20(2008)). Visité le 15/12/2023 à 15 : 55.

حربية وطائرات لمكافحة القرصنة البحرية وفقا للقانون الدولي¹.

3-1-3-4: القرار رقم 1846 (02 ديسمبر 2008)

رحب هذا القرار بمبادرات عدد من الدول منها: روسيا، فرنسا، كندا، المملكة المتحدة، الهند، الولايات المتحدة بالإضافة إلى المنظمات الإقليمية كالاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي، وقد أكد القرار على منح شرعية دولية واسعة للمبادرات العسكرية، حيث دعا إلى بذل كافة التدابير والوسائل الممكنة للتصدي لهذه الجريمة².

3-1-3-5: القرار رقم 1851 (16 ديسمبر 2008-الجلسة رقم 6046)

أعرب فيه مجلس الأمن عن قلقه المستمر والمتزايد بسبب تطور وتنوع أساليب القرصنة البحرية واتساع نطاقها، كما رحب في هذا الخصوص إطلاق الاتحاد الأوروبي لعملية أطنطا لمكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، كما حث على إنشاء آليات دولية لتبادل المعلومات والتنسيق العملي بما يشمل مراكز إقليمية مختصة بمراقبة نشاط القراصنة³.

3-1-3-6: القرار رقم 1853 (19 ديسمبر 2008-الجلسة رقم 6050)

رغم أن هذا القرار لم يتناول موضوع القرصنة البحرية بشكل مباشر، إلا أنه أكد على أهمية تنفيذ القرارات السابقة لا سيما ما تعلق بحظر جميع شحنات الأسلحة والمعدات العسكرية الموجهة إلى الصومال، كما أعاد التأكيد على سيادة الدولة الصومالية ووحدة أراضيها، معتبرا أن اتفاق جيبوتي للسلام هو الإطار الأنسب لتسوية النزاع القائم، كما أكد على التزامه بالسعي نحو تسوية شاملة ودائمة للوضع تقوم على أساس الوضع الاتحادي الانتقالي مشيرا إلى الحاجة الملحة لاتحاد القادة الصوماليين تدابير ملموسة لمواصلة الحوار السياسي معتبرا أن الوضع في الصومال لا يزال يهدد السلم والأمن الدولي في المنطقة، كما شدد القرار على الالتزام

¹ - Résolution 1838 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987^e séance, le 07 Octobre 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/ 1838, p (1-3), Disponible sur le site : <https://undocs.org/fr/S/RES/1838> 20% (2008). Visité le 15 /12/2023, à 15 :58.

² - Résolution 1846 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6026^e séance, le 02 Décembre 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1846 (2008), p (1-5),

Disponible sur le site : <https://undocs.org/fr/S/RES/1846> 20% (2008). Visité le 15 /12/2023, à 15 :59.

³ - Résolution 1851 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6046^e séance, le 16 Décembre 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1846 (2008), p (1-5),

Disponible sur le site : <https://undocs.org/fr/S/RES/1851> 20% (2008). Visité le 15 /12/2023 à 16 : 03.

الصارم بتطبيق حظر الأسلحة سيسهم في تحسين الوضع الأمني العام في البلاد، داعيا إلى استمرار التعاون مع المنظمات الدولية المتخصصة لا سيما فيما يخص الأنشطة المالية والبحرية التي قد تدر عائدات تستخدم في خرق الحظر، إضافة إلى مراقبة وسائل النقل والمرافق الحيوية كالطرق والموانئ والمطارات التي قد تستغل في تلك الانتهاكات.¹

3-1-3-7: القرار رقم 1918 (27 أبريل 1918-الجلسة رقم 6301)

حث من خلاله مجلس الأمن جميع الدول إلى تجريم أنشطة القرصنة البحرية في تشريعاتها الوطنية بما ينسجم مع القانون الدولي، وذلك في إطار التصدي الشامل لهذه الظاهرة المتزايدة، كما أثنى المجلس بالمبادرات التشريعية التي اتخذتها بعض الدول حيث قامت بتعديل قوانينها الداخلية لتجريم جميع عمليات القرصنة البحرية وتسهيل محاكمة القرصنة أمام المحاكم الوطنية، كما أعرب المجلس عن قلقه من حالات الافراج عن المشتبه بهم في ارتكاب أعمال القرصنة دون تقديمهم للعدالة، ما قد يشجع على الافلات من العقاب وحث جميع الدول دون استثناء على تضمين نصوص قانونية صريحة تجرم القرصنة البحرية ولضمان الملاحقة القضائية الفعالة ضد مرتكبي هذه الجرائم وتعزيز التعاون الدولي للقضاء عليها.²

3-1-4-دور المنظمات الدولية المختصة:

ويتمثل هذا الدور في مختلف المبادرات والجهود التي تبذلها المنظمات الدولية الفاعلة على الصعيد الدولي والتي سنتطرق إليها كما يأتي:

3-1-4-1-دور المنظمة الدولية البحرية IMO في مكافحة القرصنة البحرية

تأسست المنظمة الدولية البحرية سنة 1958 بهدف تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات التقنية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح على متن السفن، حيث أبدت اهتماما

¹ - Résolution 1853 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6050^e séance, le 19 Décembre 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1846 (2008), p (1-3),

Disponible sur le site : <https://undocs.org/fr/S/RES/1853> 20% (2008). Visité le 15 /12/2023 à 16 :10.

² - Résolution 1918 (2010) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6301^e séance, le 27 Décembre 2010, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1918 (2010), p (1-3),

Disponible sur le site : <https://undocs.org/fr/S/RES/1918> 20% (2008). Visité le 15 /12/2023 à 16 :13.

ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ سنة 1980، حيث قام مجلس المنظمة بتشكيل مجموعة عمل ضمت ممثلين عن 18 دولة، إلى جانب عدد من الهيئات والمنظمات البحرية الأخرى من بينها الاتحاد العربي للنقل البحري، وقد ناقشت هذه المجموعة مختلف الجوانب المرتبطة بالقرصنة البحرية وتأثيراتها السلبية على حركة النقل البحري العالمي، وأسهمت في دعم قرارات مجلس الأمن لمجابهة أعمال القرصنة كما رفعت مجموعة من التوصيات إلى مجلس المنظمة بشأن سبل المكافحة والوقاية.¹

وفي إطار تعزيز سلامة الملاحة أقرت المنظمة سنة 1974 اتفاقية لحماية الأرواح في البحار (SOLAS)، حيث نصت م 19 منها إلى أنه: "تلتزم السفن التي تبحر في البحر أيا كانت جنسيتها بتوفير الأجهزة الملاحية الضرورية لضمان سلامة الملاحة وحماية الأرواح البشرية وذلك وفقا لكل نوع سفينة ودون أي استثناءات".²

في سنة 1974 أنشأت المنظمة البحرية الدولية لجنة متخصصة تعرف بـ "لجنة السلامة البحرية" أوكلت لها مهمة جمع المعلومات والاحصائيات حول جريمة القرصنة البحرية وتحديد أماكن انتشارها، وقد بدأت اللجنة في تلقي التقارير من الدول الأعضاء ومن ثم إعداد تقارير تحليلية شاملة عن تلك الحوادث، حيث كانت هذه التقارير تصدر في البداية نصف سنوية ثم أصبحت تصدر كل ثلاثة أشهر، إلى أن استقرت لاحقا على اصدار تقارير شهرية.

وفي سنة 1986 تطور عمل اللجنة لتتولى المتابعة المباشرة لتلك التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حث الدول الأعضاء على الإبلاغ الدقيق والفوري عن أي حادث قرصنة، وفي هذا الخصوص تم إصدار منشور رقم (17) A 683

¹ - نبيل نوبس، "دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع 05، جامعة يحي فارس، المدية، الجزائر، جوان 2018، ص 35.

² - أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009، ص

دعت فيه إلى تعزيز آليات التبليغ عن حوادث القرصنة البحرية مع تسخير كل الإمكانيات لمنع وقوع أعمال القرصنة في المياه الإقليمية لكل دولة.¹

ومع تصاعد وتيرة هذه الجريمة في منطقة مضيق ملقا، قامت اللجنة بتشكيل فريق عمل من خبراء الدول الأعضاء والدول المطلة على المضيق، وقد قام الفريق بعدة زيارات ميدانية وخلص إلى مجموعة من التوصيات التي تم رفعها لمجلس المنظمة، وعلى ضوء النتائج الإيجابية التي حققتها هذه المجموعة تم تكليفها لاحقاً بوضع إرشادات وتوجيهات قابلة للتطبيق لمواجهة القرصنة البحرية على الصعيد العالمي.²

وفي نوفمبر 2001 اصدرت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية قرار رقم A.922(22) المتضمن قواعد الممارسة المتعلقة بالتحقيق في جرائم القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن، كما تبنت قرار آخر رقم A.923(22) يهدف إلى وضع تدابير فعالة لمنع تسجيل السفن الوهمية والتي قد تستخدم في أنشطة غير مشروعة تهدد أمن وسلامة الملاحة الدولية.³

3-1-4-3 دور مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور

نظراً لتزايد حوادث القرصنة البحرية في منطقة جنوب شرق آسيا وما نتج عنها من خسائر جسيمة لحقت بالسفن وطاقمها، اقترح المكتب البحري الدولي تأسيس مركز إقليمي في المنطقة لمجابهة هذا التهديد المتنامي، وبعد اجراء سلسلة من المباحثات مع حكومات الدول المعنية وشركات الملاحة الكبرى تم الاتفاق سنة 1992 على انشاء هذا المركز، حيث تم تمويله

¹ - أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص 127.

² - أصدرت مجموعة العمل التابعة للمنظمة البحرية الدولية سنة 1999 مجموعة من التوصيات المهمة، من أبرزها:

- التوصية رقم MCS/CIRC.622 الموجهة للحكومات دعت من خلالها إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من ظاهرة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن، من خلال تبني سياسات وقائية فعالة وتعزيز التعاون الإقليمي والدولي.

- التوصية رقم MCS/CIRC.623 المنقحة والموجهة بشكل خاص لملاك السفن وشركات تشغيلها وربانته السفن وأفراد الطاقم، حيث تضمن توجيهات مفصلة بشأن سبل الوقاية من أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح وآليات التعاون مع تلك الحالات في حال وقوعها، وذلك بهدف ضمان سلامة الأرواح وحماية الممتلكات البحرية، أنظر في : نبيل نويس، مرجع سابق، ص 36.

³ - فؤاد بوقجوة، القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر

بمساهمات من شركات النقل البحري العملاقة وبعض الدول، وافتتح رسميا في أكتوبر سنة 1992، وقد جاء تأسيسه نتيجة للتعاون الوثيق بين المكتب البحري الدولي وغرفة التجارة الدولية ويتبع إداريا للمكتب البحري الدولي في لندن، ويضطلع المركز بعدة مهام رئيسية من بينها:

أ- استقبال البلاغات الفورية حول حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقة بحرية، ومن ثم اصدار إنذارات عاجلة للسفن القريبة من موقع الحادث لاتخاذ تدابير الحماية اللازمة كما يقوم المركز بإبلاغ السلطات المختصة في الدولة الأقرب إلى مكان الحادث لتمكينها من التدخل الفوري وضبط الجناة واستعادة السفينة أو الممتلكات في حال تم الاستيلاء عليها، ومن الأمثلة البارزة في هذا الخصوص: حادثة اختطاف السفينة البنمية Alondra Rainbow M/V بتاريخ 22 أكتوبر سنة 1999 أثناء إبحارها من ميناء Tanjung باندونيسيا إلى ميناء Maikhe في اليابان¹.

ب-المساهمة في التحقيقات الخاصة بحوادث القرصنة وذلك من خلال ارسال فرق من الخبراء والمختصين إلى موقع الحادث لتقديم الدعم الفني والمشورة للسلطات المعنية، ومساعدتها في عمليات التحري والضبط.

¹ - حيث كانت السفينة محملة بشحنة مكونة من 700 لوح من الألمنيوم، وعلى متنها طاقم مكون من 17 فرد، وبتاريخ 28 أكتوبر 1999 قام ريان السفينة بإرسال بلاغ إلى مركز مكافحة القرصنة البحرية في كوالالمبور يفيد بتعرض السفينة لهجوم من قبل قراصنة، وفي اليوم التالي 29 أكتوبر 1999 أقدم القراصنة على إلقاء أفراد طاقم السفينة في البحر، إلا أنهم تمكنوا من النجاة بعدما تم انقاذهم من طرف عدد من سفن الصيد المارة بالمنطقة، عقب ذلك قام ريان السفينة بإبلاغ المركز مجددا بتفاصيل الحادثة والذي فبادر المكتب فورا إلى بث رسائل إنذار إلى جميع السفن في المنطقة تتضمن وصفا دقيقا للسفينة المختطفة، كما تم الإعلان عن مكافأة مالية قدرها 200 ألف دولار أمريكي لأي جهة تقدم معلومات تؤدي إلى العثور على السفينة أو تحديد موقعها، وبتاريخ 03 نوفمبر 1999 تلقت إدارة المركز بلاغا من سفينة كويتية يفيد بوجود سفينة تحمل نفس المواصفات للسفينة Alondra Rainbow M/V ولكن تحت اسم مختلف Mega Rama وكانت تحمل علم Belize، وبتاريخ 16 نوفمبر 1999 تمكنت السلطات من استعادة السفينة والقبض على 16 قرصانا تورطوا في العملية. وللاضطلاع على المزيد من المعلومات حول الحادثة أنظر في:

Jay and Abby anker, Piracy and maritime violence: a continuing threat to maritime industry, Essay published by the international maritime Bureau, Hong Kong, 6 November 2002, p 4-5.

ج- إصدار تقارير دورية حول حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن، ويتم بث هذه التقارير عبر الأقمار الصناعية عن طريق خدمة شبكة السلامة البحرية وهي خدة مخصصة لتعزيز أمن وسلامة السفن في عرض البحر، ويمكن لأي سفينة الاستفادة من هذه الخدمة بالتواصل مباشرة مع المركز للحصول على أحدث المعلومات.

3-2- الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

سعت العديد من الدول سواء بشكل منفرد أو ضمن تكتلات إقليمية إلى اتخاذ تدابير فعالة للحد من عمليات القرصنة البحرية والقضاء عليها، ومن أبرز تلك المبادرات:

3-2-1- الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح

بادرت دول جنوب شرق آسيا الآسيوية المعروفة باسم مجموعة ASEAN¹ اختصاراً لكلمة The Association of South East Asian Nations والتي تضم 10 دول بالاشتراك مع كل من الصين، اليابان، كوريا الجنوبية، سريلانكا، بنغلادش، حيث أبرمت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة الأخرى التي تهدد سلامة الملاحة البحرية في منطقة آسيا وذلك بتاريخ 11 نوفمبر 2004، ودخلت حيز التنفيذ في 04 سبتمبر 2006.

¹ - تأسست رابطة دول جنوب شرقي آسيا ASEAN بتاريخ 8 أغسطس 1967 في بانوك عاصمة تايلند بموجب اتفاق بين 05 دول وهي: إندونيسيا، ماليزيا، الفلبين، سنغافورة وتايلند، شهدت الرابطة توسعا تدريجيا بانضمام بروناي في يناير 1984 وتلتها الفيتنام في 1995، ولاوس وميانمار في 1997، ثم عقبها كمبوديا سنة 1999 ليكتمل بذلك عدد أعضائها إلى 10 دول، وفي فبراير سنة 1976 عقدت الرابطة ASEAN أول قمة إقليمية لها في منتجع جزيرة بالي بإندونيسيا، حيث وقع القادة المشاركون أثناء اللقاء على اتفاقية الوئام والتعاون في شرق آسيا، والاعلان عن معاهدة ASEAN، وتطبيقاً لهذه الاتفاقات عملت هذه الدول على تدعيم تعاونها في المجالات السياسية، الاقتصادية والعسكرية، كما تبنت استراتيجيات عملية لتحقيق التنمية السريعة في اقتصادها، كما اتفق قاداتها كذلك في سنة 2003 على تأسيس مجموعة ASEAN استناداً إلى عدة مرتكزات أمنية، اقتصادية، اجتماعية وثقافية، وفي سنة 2005 قررت الرابطة الشروع في وضع ميثاق ASEAN بهدف التمهيد لتأسيس كيان إقليمي موحد على غرار التجمعات الدولية الكبرى وذلك على أمل تحقيق هدف طويل الأمد لتعزيز التكامل بين دول جنوب شرق آسيا.

متاح على الموقع الإلكتروني: http://www.asean.org/about_ASEAN.html

تاريخ الاضطلاع: 2023/6/01، على الساعة: 14.03.

The Law of the sea, Responses to -) AALCO(- Asian African Legal Consultative Organization – N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, Prepared by: AALCO Secreariat ,piracy, International legal challenges 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi-110 021, INDIA, 2012, p 19.

وبموجب هذا الاتفاق تم انشاء المركز الإقليمي لتبادل المعلومات Recaap ISC ويقع مقره في سنغافورة، ويهدف إلى تعزيز التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة من أجل منع وقمع أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن، ويتم هذا التعاون من خلال التواصل المباشر مع المركز أو عبر التنسيق بينه وبين الدول الأطراف.¹

كما تعتبر هذه الاتفاقية نموذجاً ناجحاً للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال غير المشروعة خاصة في منطقة شمال شرق آسيا، حيث تمثل مرجعاً هاماً في مجال تبادل المعلومات والالذار المبكر بشأن الحوادث.² بالإضافة إلى الاتفاقيات الجماعية قامت عدة دول آسيوية باتخاذ مبادرات فردية في سبيل مواجهة القرصنة البحرية ومن أبرزها:

-اليابان: حيث تعد من أوائل الدول التي دعت إلى ضرورة التصدي لظاهرة القرصنة البحرية، حيث أصدرت في 26 ديسمبر 2008 قراراً يقضي بإرسال سفن حربية إلى خليج عدن لحماية سفنها التجارية ومواطنيها الهجمات المتكررة.

- كوريا الجنوبية: اتخذت قرار يقضي بإرسال خمس مدمرات مزودة بالصواريخ والطائرات إلى مناطق تمركز القراصنة قبالة السواحل الصومالية، وذلك عقب اختطاف سفينة صيد كورية من قبل قراصنة صوماليين.

- الصين: أرسلت في أكتوبر 2008 ثلاثة سفن حربية إلى المناطق البحرية المهددة لحماية قوافلها التجارية وسفن المساعدات الإنسانية في ظل تكرار تعرض سفنها لهجمات من قبل القراصنة.³

3-2-2- دور جامعة الدول العربية في مكافحة القرصنة البحرية

منذ تأسيس جامعة الدول العربية سنة 1945 برزت كفاعل محوري في تعزيز التعاون

¹ - نادية عمران، "الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية"، المجلة النقدية، ص 234.

² - فؤاد بوقجوة، مرجع سابق، ص 81.

³ - عبد الغور بوسنة، مرجع سابق، ص 383.

الأمني العربي المشترك، حيث شكلت أحد أوائل المبادرات المؤسسية للتنسيق الأمني في المنطقة، وقد سعت الجامعة إلى التصدي لمختلف أشكال الجريمة بما في ذلك القرصنة البحرية عبر فترات زمنية متعددة، ففي سنة 1952 تم التوصل إلى اتفاقيتي الانابة القضائية وتسليم المجرمين كخطوة أولى في سياق التعاون القضائي، كما كان للمؤتمر العربي الأول لوزارة الداخلية المنعقد في القاهرة سنة 1977 دور بارز في توثيق التعاون في مجال الأمن الداخلي ومحاربة الجريمة ومختلف الأنماط غير السلوكية المألوفة والدخيلة على المجتمعات العربية. كما أشار التقرير المقدم إلى المؤتمر الثالث المقدم إلى وزارة العدل العرب إلى التحديات الأمنية التي تواجه الدول العربية منذ سنة 1980 متضمنا توصيات للتعاون في مكافحة أعمال القرصنة البحرية، حيث تناول المجلس الاقتصادي التابع للجامعة خلال اجتماعه في تونس سنة 1982 بناء على طلب من العراق موضوع القرصنة البحرية والتعاملات التجارية غير المشروعة، ودعا الدول العربية إلى تبني موقف موحد والعمل على تطوير تشريع دولي مشترك لمكافحة القرصنة، مع التركيز على إدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية على وجه التحديد.¹

كما لعبت جامعة الدول العربية دورا مهما في دعم الجهود القانونية والإقليمية من خلال إقامة العديد من المؤتمرات والاتفاقيات ذات الصلة لعل أبرزها ابرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 والتي صنفت القرصنة البحرية كأحد الجرائم الإرهابية، وفي إطار التعاون الدولي شاركت جامعة الدول العربية في مجموعة الاتصال الدولية وحضرت اجتماع نيويورك في 24 فبراير 2009 الذي كان يسعى لإنشاء مركز إقليمي وتحديد مناطق تمركز القراصنة وتخطيط العمليات البحرية المستقبلية، كما ساهمت اجتماعات جامعة الدول العربية في تعزيز هذا التوجه، حيث رفعت في اجتماع الرياض سنة 2009 توصيات هامة إلى حكومات الدول العربية والزامهم بها عبر وزارة الخارجية للعرب داعية إلى تبنيها وتنفيذها، كما أكدت ذلك في لقاء القاهرة سنة 2008 ضرورة تبني إجراءات عملية من الجانبين السياسي والقانوني

¹ - جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار، (دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2014، ص 257.

لمعالجة أسباب تفشي عمليات القرصنة وتعزيز موقف عربي موحد اتجاه هذه الظاهرة المتزايدة.¹

3-2-3- القمة الاستثنائية للاتحاد الافريقي حول السلم والأمن البحري والتنمية في افريقيا سنة 2016

انعقدت القمة الاستثنائية للاتحاد الافريقي بشأن السلم والأمن البحري والتنمية في افريقيا بتاريخ 15 أكتوبر 2016 بالعاصمة الطوغولية لومي تحت شعار " نحمي محيطاتنا"، وقد شهدت هذه القمة مشاركة واسعة من قبل رؤساء دول وحكومات وممثلين عن حوالي 43 دولة افريقية من بينها الجزائر، الطوغو (الدولة المنظمة)، موريتانيا، تشاد، كينيا وغيرها، وهدفت هذه القمة إلى اعتماد ميثاق اريقي موحد بشأن تعزيز الأمن البحري ومكافحة القرصنة البحرية، بما يسهم في تحقيق تنمية مستدامة في القارة الافريقية وذلك من خلال وضع أطر تشريعية وتنظيمية تدعم الاستغلال الآمن للموارد البحرية وتعزز من قدرات الدول الأعضاء في التصدي للمخاطر البحرية المتزايدة.

وعلى الرغم من وجود مبادرات إقليمية سابقة من أبرزها مدونة السلوك بشأن قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والأنشطة البحرية غير المشروعة في غرب ووسط افريقيا التي اعتمدها في ياوندي الكاميرونية في 25 يونيو 2013، إلا أن هذه القمة جاءت لتجديد الالتزام السياسي للدول الافريقية نحو تعزيز التعاون الجماعي في مواجهة التحديات التي تهدد الأمن البحري، كما أكدت القمة على أهمية تأمين المجال البحري الافريقي الذي يعد شريانا استراتيجيا تمر عبره حوالي 90% من صادرات وواردات القارة الافريقية، وركزت المناقشات على التصدي لمجموعة من التهديدات المتزايدة مثل: القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن، الاتجار بالبشر، وكذا عمليات تهريب المخدرات والأسلحة والتلوث البحري وغيرها من

¹ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص ص 177-178.

الأنشطة الاجرامية العابرة للحدود التي تعيق حركة الملاحة والتجارة البحرية الدولية وتشكل تهديدا مباشرا للسلم والأمن والتنمية المستدامة في افريقيا.¹

وعلى الرغم من الجهود المبذولة لتطوير الاقتصاد الأزرق والأنشطة التجارية البحرية في القارة الافريقية لاتزال هذه المساعي تواجه تحديات ومعوقات جدية من أبرزها القرصنة البحرية والإرهاب البحري اللذان اتخذا أبعادا متزايدة الخطورة، كما أصبحت تشكل عائقا حقيقيا أمام تحقيق التنمية والاستقرار في دول القارة الافريقية، كما أنها تؤثر سلبا على الصورة التي تسعى إفريقيا إلى نشرها وترسيخها على الصعيدين الوطني والدولي.

وفي هذا السياق دعت الجزائر الدول الافريقية إلى ضرورة تحقيق انسجام وتكامل فعال في استغلال الثروات البحرية المشتركة، مؤكدة أن المقاربة التي ينبغي أن توجه مسعى الدول الافريقية في هذا المجال يجب أن تقوم على أساس: تأمين أنظمة النقل البحري ومكافحة جميع الأنشطة الاجرامية وغير المشروعة في البحر، ضمان حق الانتفاع العادل بالموارد البحرية، تيسير حرية العبور البحري للدول الجزرية الافريقية وتوحيد التشريعات الوطنية المتعلقة بالأمن البحري بما يضمن الانسجام القانوني على المستوى الإقليمي.²

ثانيا: القرصنة الالكترونية

أضحى القطاع المينائي بما فيه من سفن وأنظمة ملاحية عرضة لهجمات القرصنة السيبرانية نتيجة اعتماده المتزايد على نظام المعلومات وشبكات الحواسيب في تشغيله وإدارته، هذا التطور التقني رغم ما يوفره من كفاءة وسرعة، كشف عن نقاط ضعف أمنية باتت تُستغل من قبل جهات إجرامية عابرة للحدود مما جعل الجريمة الالكترونية واحدة من أبرز التحديات التي تهدد الأمن الدولي المعاصر، وتتسم هذه النوعية من الجرائم بطابعها التقني البحث حيث تستهدف الأنظمة المعلوماتية في قطاع النقل بقصد سرقة البيانات أو تعطيل تقديم الخدمات

¹ - مقال لوكالة الأنباء الجزائرية على الموقع الإلكتروني: WWW.algprss.com يوم 15 أكتوبر سنة 2016، تاريخ الاضطلاع 2023/06/20، على الساعة 23.00

² - نفس الموقع الإلكتروني، تاريخ الاضطلاع 2023/06/20، على الساعة 23.20.

التي تعتمد على المعلومات، وذلك من خلال الدخول غير المصرح به لتلك الأنظمة، وهو ما يطلق عليه بعملية الاختراق الإلكتروني Hacking، وقد يشمل ذلك العبث ببرمجيات التحكم في السفن ما يعرض سلامتها للخطر فضلا عن التهديدات المماثلة التي تطل قطاعات أخرى مثل: الطيران كما تجلى ذلك بشكل مأساوي في هجمات 11 سبتمبر 2001 التي شهدتها الولايات المتحدة الأمريكية حيث تم تحويل مسار أربع طائرات مدنية وتوجيهها لتتصادم بعد السيطرة على أنظمة الملاحة.¹

يشير مفهوم القرصنة الإلكترونية إلى استخدام تكنولوجيا الاتصال والمعلومات الحديثة في ممارسات غير مشروعة تستهدف التحايل على أنظمة المعالجة الآلية للبيانات بغية كشف البيانات الحساسة أو تعديل محتواها أو التأثير على سلامتها أو حتى إتلافها، فالقرصنة هي عملية دخول غير مصرح به إلى نظم وشبكات الغير ينطوي على هجمات تستهدف سرية المعلومات أو سلامتها أو كفاءة تشغيلها، وبذلك تمثل نظم الحواسيب والبيانات المخزنة داخلها الهدف الأساسي لهذا الشكل من الاجرام المنظم.²

يمارس عملية القرصنة الإلكترونية أشخاص يتمتعون بمهارات عالية في التعامل مع أنظمة الحاسب الآلي والشبكات الإلكترونية، بحيث يمتلكون القدرة على تجاوز مختلف أنظمة الحماية والإجراءات الأمنية المخصصة لتأمين تلك الأنظمة ويصنف هؤلاء المخترقون إلى صنفين: - الهاكرز HACKERS وهم الأشخاص ذو كفاءة تقنية عالية في اختراق الأجهزة والشبكات بغض النظر عن مدى تطور وسائل الحماية المستخدمة، ومع ذلك فإنهم لا يعتمدون إلحاق الضرر بالمعلومات أو الأنظمة التي يخترقونها، وينظر إليهم في بعض الحالات على أنهم يقومون بذلك بدافع الفضول أو لاختبار قوة الأنظمة الأمنية دون نية تخريبها.

¹ - حياة بن عيسى، الأمن المعلوماتي في قطاع النقل البحري (الأمن السيبراني)، مرجع سابق، ص ص 88-89.

² - فتيحة ليتيم ونادية ليتيم، "الأمن المعلوماتي للحكومة الإلكترونية وإرهاب القرصنة"، مجلة المفكر، ع. الثاني عشر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، ص 242.

- الكراكرز CRACKERS يعرفون بالمخربين ويشتركون مع الصنف الأول في امتلاكهم مهارات تقنية متقدمة في اختراق الأنظمة، إلا أنهم يتميزون بسلوك عدائي إذ يعمدون تخريب البيانات، تغييرها أو إتلافها كما يستهدفون تعطيل الأنظمة أو استغلالها لأغراض غير قانونية.¹ هذا التصنيف يبرز الفارق بين الدوافع والنتائج المترتبة عن أفعال كل فئة، وهو أمر بالغ الأهمية في فهم طبيعة الهجمات السيبرانية والتعامل معها قانونيا وأمنيا.

1: أساليب خرق الأمن المعلوماتي عن طريق القرصنة الالكترونية

يلجأ القراصنة الالكترونيين إلى استخدام مجموعة متنوعة من الأدوات والبرمجيات لاختراق الأنظمة المعلوماتية، حيث تكمن خطورة هذه الهجمات في عدم قدرة الأنظمة الأمنية أحيانا على تحديد مصدر الاختراق مما يجعلها من أبرز التحديات التي تواجه أمن المعلومات في العصر الرقمي، وعلى الرغم من تعدد وسائلها وأساليبها إلا أن الهدف مشترك ويتمثل في استهداف البنية التحتية للمعلومات واختراق أمنها ومن أبرز هذه الأساليب:

1-1- الفيروسات: Viruses: تعد الفيروسات من أبرز أدوات الهجوم الرقمي، وهي برامج خبيثة صممت خصيصا لإحداث أضرار في أنظمة الحاسب الآلي، حيث تعمل هذه الفيروسات من خلال ربط نفسها ببرامج أخرى وتقوم بإعادة إنتاج ذاتها بشكل تلقائي، مما يسمح لها بالانتشار داخل مكونات الجهاز وذاكرته، فتقوم بتخريب الملفات، أو إبطال عمل النظام أو حتى التسبب في توقفه بالكامل، وتكمن خطورة هذه البرامج في قدرتها على إتلاف الفهرس الرئيسي للقرص الصلب والذي يحتوي على معلومات حساسة حول الملفات المخزنة ومواقعها.² ومن بين الأنواع المتطورة في الفيروسات تبرز فيروسات الديدان Worms وهي عبارة عن برامج صغيرة تستخدم شبكات الحاسب الآلي والشغرات الأمنية الموجودة في بعض التطبيقات

¹ - فتحة ليتيم ونادية ليتيم ، مرجع سابق، ص 242.

² - نادية أمين محمد علي، الفيروسات وطرق الوقاية منها كأمن البيانات، المؤتمر الدولي لأمن المعلومات الالكترونية، معًا نحو تعامل رقمي آمن، سلطنة عمان، 200، ص 202.

لتنشر بسرعة كبيرة، وتتميز هذه الديدان بقدرتها على الاستنساخ الذاتي والتحايل على أنظمة الكشف مما يجعل من الصعب القضاء عليها أو احتوائها بسرعة.¹

1-2- الإغراق بالرسائل: Email Bombing: تعد هذه الطريقة من أكثر أساليب الاختراق

شيوعا، حيث يعتمد القراصنة على ارسال كميات ضخمة من الرسائل الالكترونية إلى جهاز معين، غالبا ما تكون تلك الرسائل غير ذات محتوى مهم أو محملة بملفات كبيرة الحجم، حيث يهدف هذا الهجوم لإغراق صندوق البريد الالكتروني والتسبب في توقف الجهاز عن العمل أو تعطيل خدمات البريد خاصة في الأنظمة التي تكون فيها مساحة التخزين محدودة، كما ينتج عن هذا النوع من الهجمات بطء ملحوظ في الأداء أو حتى شلل كامل في الخدمة، مما يشكل تهديدا مباشرا لاستقرار الأنظمة المستهدفة.²

1-3- خداع بروتوكول الانترنت IP Spoofing: ويعد أحد أساليب الهجوم السيبراني

المتقدمة ويعتمد على التخفي واستغلال بروتوكولات النقل عبر الشبكات، حيث يقوم المهاجم بانتحال هوية مستخدم آخر مخول بالاستخدام من خلال تزوير عنوان بروتوكول الانترنت (IP) المرفق مع حزمة البيانات المرسله لتبدو كأنها مرسله من داخل الشبكة ذاتها، ونتيجة لذلك يتعامل النظام مع تلك الحزمة على أنها موثوقة ومشروعة مما يتيح للمخترق الولوج إلى النظام أو تجاوز آليات الحماية الأمنية دون اكتشاف حقيقي لمصدرها.³

وكمثال تطبيقي عن ذلك: في نوفمبر 2017 كشفت شركة الشحن البريطانية Clarkson عن تعرضها لاختراق الكتروني واسع النطاق، تبين لاحقا أنه تم فتحه قبل 05 أشهر من تاريخ الإعلان عنه وقد تمكن الفاعل غير المصرح به من الوصول إلى أنظمة حاسوبية داخل المملكة المتحدة، حيث قام بنسخ بيانات سرية وابتزاز الشركة بطلب فدية مقابل عدم تسريبها، وبالاعتماد على تقنيات التحقيق الجنائي الرقمي (Digital Forensics) تبين أن الهجوم نفذ عبر حساب مستخدم سابق تم عزله مسبقا، حيث استغل هذا الحساب لاختراق الشبكة، وتمكنت

¹ - فتحة ليتيم ونادية ليتيم، مرجع سابق، ص 246.

² - منير محمد الجنيهي، محمود محمد الجنيهي، أمن المعلومات الالكترونية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2006، ص ص 46-47.

³ - فتحة ليتيم ونادية ليتيم، مرجع سابق، ص 246.

الشركة في النهاية من تعطيل الحساب المشبوه واسترجاع نسخة من البيانات المسروقة مما ساعد على احتواء آثار الهجوم وتعزيز أمنها السيبراني.¹

2: وسائل التأمين من خطر القرصنة

2-1: جدران النار: هي مجرد أدوات بسيطة تعمل كمنفذ للإنترنت كحراس على طرف الشبكة، وقد تم استخدامها لتحقيق الأمن في أوائل التسعينات، وعلى الرغم من أنها لا تعد علاجاً لجميع أمن المعلومات على شبكة الإنترنت، إلا أنها ضرورية لأي استراتيجية متبعة فهي حاجز بين شبكتين، إذ تقوم برمجيات جدران النار بفحص رزم البيانات القادمة والخارجة اعتماداً على مجموعة القواعد التي يضعها المشرف على الشبكة، للسماح لهذه الرزم بالمرور أو لحجبها ومنعها من الوصول من الشبكة الموثوقة الداخلية.

2-2: تشفير المعلومات المنقولة والمحفوطة: لا يمكن إهمال متطلبات أمن وسرية المعلومات المتبادلة من طرف إلى آخر على شبكة الإنترنت أو تركها عرضة لعيون المتصنتين والقرصنة، وعليه يجب اعتماد تقنية تشفير عالية تكفل حماية تلك المعلومات، إذ تظهر بصورة مبهمة تماماً لكل من يحاول التنصت عليها عبر الشبكة السلكية واللاسلكية، كما ينبغي اتخاذ نفس التدابير على المعلومات الحساسة المحفوظة في الأجهزة والأنظمة الإلكترونية، ويعد التشفير من الوسائل الأساسية الكفيلة بضمان حفظ سرية المعلومات في نطاق الأنظمة الإلكترونية.

2-3: محاكاة أساليب الهجوم الإلكتروني: ويطلق عليه كذلك أحياناً بالمناورات الأمنية الإلكترونية، وهي إجراءات اختبارية تقوم بها الجهات المختصة بالأمن السيبراني عبر تنفيذ هجمات تجريبية محاكية على أنظمة المعلومات التابعة لمختلف إدارات الدولة المختلفة للتحقق من مدى صلابتها ومقاومتها لمختلف الاختراقات، وقد تجرى هذه الاختبارات في

¹ - حياة بن عيسى، الأمن المعلوماتي في قطاع النقل البحري (الأمن السيبراني)، مرجع سابق، ص 91.

بعض الحالات دون اشعار مسبق للتأكد من مدى فعالية تدابير الحماية المعتمدة وقياس درجة التزام الادارات الحكومية بتطبيق معايير الأمن الالكتروني المعمول به¹.

المطلب الثاني

الإجراءات الوقائية لمواجهة المخاطر البحرية

تواجه السفينة خلال عمليات الإبحار أو أثناء دخولها وخروجها من الموانئ مجموعة من المخاطر البحرية التي قد تعرض سلامتها وسلامة طاقمها للخطر، مما يستلزم اتخاذ إجراءات وقائية دقيقة، ففي حال تعطلت محركات السفينة أو أجهزتها الملاحية تصبح بحاجة ماسة إلى مساعدة خارجية توجهها وتضمن وصولها بأمان إلى الميناء، وهو ما يستدعي الاستعانة بقوة دفع خارجية أو خدمات الارشاد البحري، بالإضافة إلى أن السفينة والطاقم بحاجة للتزود بالمواد الطبية والغذائية والوقود وغيرها من الخدمات²، كذلك تحتاج السفينة خلال رحلاتها إلى التزود بالخدمات الأساسية مثل المؤن الغذائية، والامدادات الطبية والوقود، فضلاً عن حاجتها إلى فرق دعم متخصصة تساعد في مواجهة الظروف غير العادية التي قد تعترضها في عرض البحر، ومن هنا تبرز أهمية وجود منظومة متكاملة من الخدمات والإجراءات الوقائية التي تضمن استمرار الرحلة البحرية بأمان وتقلل من احتمالات وقوع الحوادث أو الأعطال، وعليه سنتناول الإسعاف والإنقاذ البحري (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى الإرشاد البحري (الفرع الثاني) والقطر البحري والإسعاف والإنقاذ (الفرع الثالث).

¹ - فتحة ليتيم ونادية ليتيم، مرجع سابق، ص 248.

² - استناداً لنص المادة 87 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 وهي خدمات تدخل ضمن الملاحة المساعدة.

الفرع الأول

الإسعاف والإنقاذ البحري

نظراً لثبوت تقاعس بعض ربابنة السفن عن القيام بعمليات الإنقاذ عند تعرض السفن للخطر وما ترتب على ذلك من خسائر جسيمة في الأرواح والأموال على متنها، فقد برزت الحاجة إلى تنظيم هذا الجانب قانونياً، فقد كان الإنقاذ البحري في السابق مجرد التزام أدبي فقط لا يترتب على الإخلال به أي جزاء قانوني، إلا أن تزايد الحوادث البحرية وما نتج عنها من أضرار دفع الدول إلى تحويل هذا الالتزام من مجرد واجب أخلاقي إلى التزام قانوني تفرضه التشريعات والمعاهدات الدولية، وتعد اتفاقية بروكسل للتصادم البحري لسنة 1910 من أول الاتفاقيات التي ألزمت رجال البحر بواجب الإنقاذ في حالة التصادم بين السفن¹، وانطلاقاً مما سبق نخصص هذا الفرع لدراسة تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري (أولاً) والطبيعة القانونية للإسعاف والإنقاذ البحري (ثانياً) ثم نتطرق إلى الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحري (ثالثاً) ومكافئة الإسعاف والإنقاذ (رابعاً).

أولاً: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري

يقصد بالإنقاذ البحري أنه ذلك العمل الذي يراد به دفع خطر الهلاك أو الضياع أو الأذى عن السفن والأرواح، والحيلولة دون تلف الممتلكات التي تسقط في البحر إثر وقوع حادث بحري وتقديم المساعدة للسفن المهددة بالغرق².

كما عرفه الفقيه Rodière بأنه: " المعونة التي تقدّمها سفينة لأخرى في حالة خطر"³. أما المشرع الجزائري فقد عرفه في نص المادة 332 من ق.ب.ج على أنه: " كل نجدة مقدمة للسفن البحرية الموجودة في البحر في حالة خطر، أو الأموال الموجودة على متنها، وكذا

¹ - مراد بسعيد، "الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1، ع 2،

جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2014، ص 16.

² - Mohamed Benamer, Assistance et sauvetage en droit algérien, Revue Maghrébine de droit, n° 05, Tunis, 1997, p 15.

³ - René Rodière, droit maritime, Dalloz, Paris, 1997, P 443.

الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين السفن البحرية وبواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار المياه التي جرت فيها النجدة".

أما الإسعاف أو المساعدة البحرية فقد ورد في التشريع ذاته أنه: "يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر وعلى وشك الهلاك، دون أن يعرض سفينته أو طاقمه لخطر جدي"، وبناء على ذلك فإن مفهوم المساعدة يقتضي وجود تدخل بين سفينة ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي المياه التي تقع فيها الواقعة، في حين لا يعتبر الإنقاذ الذي يتم بين مركبي ملاحية داخلية انقذاً بحرياً وبالتالي لا تسري عليه أحكام الإنقاذ البحري.

كما عرفته اتفاقية الإنقاذ المنعقدة بلندن سنة 1989 بأنه: "كل عمل أو نشاط يبذل لمساعدة سفينة أو أي مال آخر في البحر".¹

من خلال التعاريف السابقة يتضح أن وظيفة الاسعاف والإنقاذ البحري تكمن في حماية السفن ومن عليها من أموال وأشخاص من الضياع والتلف والحيلولة دون تفاقم الأخطار التي قد تنشأ في أعالي البحار، وتجدر الإشارة إلى أن مفهوم الإنقاذ إلى غاية القرن 19 كان يقتصر على إنقاذ الأشخاص والبضائع دون السفن، لكن مع التطور التكنولوجي الذي عرفته صناعة السفن وارتفاع قيمتها أصبحت الحاجة ملحة إلى وضع إجراءات وتدابير دولية للتعامل مع حالات الخطر البحري، وقد أدى ذلك إلى تبني قواعد دولية عامة بشأن الإنقاذ والمساعدة البحرية من أبرزها حيث اتفاقيتا بروكسل لسنة 1910 إحداهما تناولت مسؤولية التصادم بين السفن، فيما خصصت الاتفاقية الثانية لتنظيم قواعد المساعدة والإنقاذ البحري، وذلك في محاولة لإضفاء طابع قانوني منظم على هذه الأعمال الإنسانية والتجارية البالغة الأهمية.²

¹ - صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 11 - 385، المؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1432، الموافق لـ 23 نوفمبر سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، والتي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج، ر، ع 64، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر سنة 2011، ص 4.

² - Belkhir Ikkache, quelque réflexion sur l'assistance maritime, in le phare N° 30 Octobre 2001, et René Rondière, droit maritime, Op. Cit, p 447.

تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية بروكسل لسنة 1910 لم تميز بين مفهومي المساعدة والإنقاذ، إذ ورد في المادة الأولى منها أنه: "تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وعلى الأشياء الموجودة على متنها وعلى أجرة النقل والركاب". وبالرغم من هذا الدمج بين المصطلحين في الصياغة الدولية إلا أن المشرع الجزائري قد تبني تميزا بينهما، خصوصا بعد انضمامه إلى الاتفاقية الدولية بشأن البحث والإنقاذ البحريين لسنة (SAR 1979) وذلك بموجب المرسوم رقم 64 - 70 المؤرخ في 2 مارس سنة 1964 والمرسوم رقم 82 - 340 المؤرخ في 1 نوفمبر 1982¹، والتي دخلت حيز التنفيذ في 22 جوان 1985، كما يلاحظ أنّ المشرع الجزائري فصل بين المصطلحين، إذ أشار إلى الإسعاف وفي النص الفرنسي Assistance² والذي يقصد به المساعدة المقدمة للسفن والأشخاص في البحر، والإنقاذ الذي خصص أساسا لعمليات انتشارال الحطام البحري أو التدخل بعد التصادمات البحرية وكذلك في بعض الحالات الأخرى ذات الطبيعة الاستثنائية، وعليه يختلف الإسعاف عن الإنقاذ في أن الأول يتمثل في تقديم المعونة للسفينة المعرضة للخطر قبل هلاكها، أما الإنقاذ فيتمثل في مد يد العون للسفينة بعد هلاكها.

ثانيا: الطبيعة القانونية للإسعاف والإنقاذ البحري

اختلف الفقهاء حول تحديد الطبيعة القانونية لأعمال المساعدة والإنقاذ البحري، وانقسم الفقهاء في هذا الشأن إلى اتجاهين رئيسيين:

- يرى الاتجاه الأول أن الإنقاذ البحري يشكل عقدا ضمنيا، حيث يعتبر طلب النجدة الصادر من السفينة التي تواجه الخطر بمثابة ايجاب ويقابل بقبول السفينة أو الجهة المنقذة، مما ينشأ

¹ - مرسوم رقم 82 - 340 مؤرخ في 27 محرم عام 1403، الموافق لـ 13 نوفمبر سنة 1982، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية سنة 1979 الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر، المبرمة في 27 أبريل سنة 1979 بهامبورغ، ج. ر.ع 64، الصادرة بتاريخ 16 نوفمبر سنة 1982.

² - Art 332: « est considéré comme assistance maritime tout secours porté aux navires de mer en danger ou aux biens se trouvant à bord de ceux-ci ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sans tenir compte des eaux ou le secours a été porté »

التزاما قانونيا يوجب على الطرف المنقذ بذل العناية اللازمة لتنفيذ عمليات الإنقاذ وذلك مقابل استحقاق مكافأة مالية من السفينة المتلقية للمساعدة.

وفي المقابل رفض أغلبية الفقه هذا التصور التعاقدي بحجة أن شروط العقد لا تتوافر غالبا في وقائع الإنقاذ، إذ يشترط في العقد ارادتين متطابقتين وحد أدنى من الالتزامات المتبادلة، بينما تتم أغلب عمليات المساعدة والإنقاذ بصورة فورية ودون اتفاق مسبق خصوصا في الظروف الطارئة التي تميز الحوادث البحرية، وبالتالي اعتبروا أن طبيعة هذه الأعمال أقرب إلى الالتزام القانوني القائم على مبدأ الإغاثة الإنسانية أو الاثراء بلا سبب لا إلى مفهوم العقد بالمعنى التقليدي.

بينما ذهب اتجاه فقهي آخر إلى اعتبار المساعدة والإنقاذ البحريين من قبيل شبه العقود لاقترابه من الفضالة، غير أن هذا الرأي تعرض للانتقاد على أساس أن الفضولي لا يسعى لتحقيق ربح من خلال تدخله، بل يقتصر حقه على المطالبة بالتعويض الضرر الذي لحقه أثناء القيام بالعمل، أما في حالة الإنقاذ البحري فالأمر مختلف إذ لا يعد عملا مجانيا وإنما هو عمل بمقابل، حيث يتوقع القائم به الحصول على مكافأة مالية نظير الخدمة المقدمة.¹

وبناء على ذلك، فإن الرأي الفقهي الراجح يرى أن عمليات المساعدة والإنقاذ البحري لا تخضع لأحكام العقود أو شبه العقود الواردة في القانون المدني، وإنما تنتمي إلى نظام قانوني مستقل يشكل جزءا من القانون البحري ويستند إلى العادات والأعراف البحرية الراسخة منذ القدم والتي تطورت لاحقا لتكرس ضمن نصوص قانونية واتفاقيات دولية متخصصة.²

وعادة ما تمثل عمليات المساعدة والإنقاذ أعمالا مادية تؤدي بين سفينتين أو أكثر، وتأخذ أشكالا متعددة منها:

¹ - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 140.

² - أحمد طاعن السدان، "تنازع القوانين في الإنقاذ البحري"، مجلة الحقوق، ع 01، قسم القانون الدولي، جامعة الكويت، 1987، ص 142.

- القطر البحري: حيث تقوم سفينة بجر سفينة أخرى مهددة بالغرق أو غير قادرة على الإبحار إلى برّ الأمان.

- إصلاح الأعطال: من خلال تدخل مهندسين أو فنيين لإصلاح الأعطال الفنية.

- تخفيف الحمولة: بنقل جزء من البضائع لتقليل وزن السفينة.

- إخماد الحرائق: والتي قد تنشب على متن السفينة، أو غيرها من أشكال التدخل في مواجهة الخطر البحري.

وقد تتخذ هذه المساعدة طابعا معنويا أو استشاريا فقط، كأن تكون في صورة نصيحة أو توجيه تقني بشرط أن تؤدي إلى نتيجة مفيدة.

تقوم عملية الإنقاذ على وجود خطر يهدد السفينة أو من عليها، وهو ما يعد شرطا أساسيا لتطبيق أحكام الإنقاذ البحري، ولا يشترط أن يكون الخطر حالا ومباشرا بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع مثل:

-تعطل المحركات في عرض البحر، فقدان السيطرة على اتجاه الإبحار، تغيرات مناخية مفاجئة قد تؤدي هيجان البحر¹، ولا يعتدّ بهذه الحالات باعتبارها تدخل ضمن عمليات الإنقاذ إلا إذا كانت تمثل خطرا فعليا من شأنه تهديد سلامة الطاقم والركاب والبضاعة وهيكل السفينة،² وغالبا ما يتحقق هذا الخطر في حالة جنوح السفينة أو اصابتها بأعطاب تقنية جسيمة، فعنصر الخطر هو المعيار الفاصل الذي يميز بين أعمال الإنقاذ وأعمال القطر البحري.³

كما نصت الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحري لسنة 1979 (SAR) على التزام الدول الأطراف بتحديد مناطق للبحث والإنقاذ ضمن أبعاد جغرافية معينة، مع جوب قيام كل دولة بإنشاء مركز أو مراكز تنسيق للبحث والإنقاذ داخل المنطقة التي تخضع لولايتها البحرية، وتعهد لهذه المراكز مهام تنسيق وتطوير خدمات البحث والإنقاذ في نطاق اختصاصها مع

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 421.

² - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، الطبعة الأولى، المنصورة، ص 608.

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

ارتباطها بمراكز إنقاذ فرعية يتم تزويدها بمحطات لاسلكية ووسائل الاتصال اللازمة لربطها بوحدة الإنقاذ التابعة لها وكذلك بالمراكز المجاورة ضمانا لتنسيق العمليات بكفاءة. وفي هذا السياق، أقر المشرع الجزائري هذه الالتزامات بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95 - 290 المتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر¹، تحت وصاية قيادة القوات البحرية، ويوضع تحت السلطة المباشرة للمصلحة الوطنية لحرس الشواطئ.

كما أشارت المادة 03 من المرسوم الرئاسي المذكور أعلاه إلى ضرورة تزويد هذه المراكز بأنظمة مراقبة بحرية تعرف بنظام عبور السفن VTS وهو نظام مراقبة متكامل يهدف إلى تعزيز أمن وسلامة الملاحة ورفع كفاءة العمليات البحرية إلى جانب حماية البيئة البحرية ضمن الحدود الإقليمية التابعة للسيادة الوطنية.

نظم المرسوم الرئاسي رقم 95 - 290 الهيكل التنظيمي لهذه المراكز من خلال تقسيم الساحل الجزائري إلى ثلاث نواحي بحرية، كل منها تضم عددا من الولايات: -الناحية البحرية الغربية: وتتكون من ولاية وهران (مقر الناحية)، ولاية تلمسان، ولاية عين تموشنت، ولاية مستغانم، وولاية الشلف.

- الناحية البحرية الوسطى: وتتكون من ولاية الجزائر (مقر الناحية)، ولاية بومرداس وولاية تيزي وزو.

- الناحية البحرية الشرقية: وتتكون من ولاية جيجل (مقر الناحية)، ولاية بجاية، ولاية سكيكدة، ولاية عنابة، وولاية الطارف².

بالإضافة إلى إنشاء مركزين لعمليات المساعدة والإنقاذ في البحر يتبعان سلّميا للمركز الوطني ومقرّهما في ولايتي وهران وجيجل، مع إمكانية إنشاء مراكز جهوية فرعية في المناطق البحرية

¹- مرسوم رئاسي رقم 95 - 290، مؤرخ في 05 جمادى الأولى 1416، الموافق لـ 30 سبتمبر سنة 1995، المتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ج. ر. ع 57، الصادرة بتاريخ 04 أكتوبر سنة 1995، ص 07.

²- المادة 05، من مرسوم رئاسي رقم 95 - 290، مصدر سابق.

الأكثر تعرضاً للخطر وهذا ما ورد في المادة 09 من المرسوم الرئاسي رقم 95 - 290، كما أكدت المادة 12 على ضرورة توفير الاتصالات اللاسلكية الدائمة بين مختلف الهيئات المعنية وذلك من أجل ضمان تنسيق فعال أثناء عمليات البحث والإنقاذ وحماية عبور السفن في المياه الإقليمية.

كما أضافت المادة 13 من نفس المرسوم على أنه يخول لمركز العمليات المختص في إطار ممارسته لمهامه الاستطلاع باستخدام الوسائل المتاحة لديه في موقع الكارثة، وذلك بهدف تحديد طبيعة الحدث ومكان وقوعه ومدى خطورته، إلى جانب تقييم طبيعة التلوث البحري حجمه، امتداده، وكذا الحالة الجوية وظروف البحر في المنطقة المتضررة، كما ألزمت المادة 14 من ذات المرسوم مراكز العمليات المختصة وبناء على نتائج الاستطلاع وخطورة الكارثة وضررها، بتحديد مستوى الإنذار وفقاً لنطاق الحدث سواء تعلق الأمر بمنطقة بحرية واحدة أو ناحية بحرية أو عدة مناطق بحرية، كما يتوجب إخطار الوالي المختص إقليمياً ورئيس لجنة تلّ البحر الوطنية ورئيس لجنة تلّ البحر المعني.

وتجدر الإشارة إلى أن عمليات الإنقاذ البحري قد تحدث بالقرب من السواحل كما في حالة جنوح السفن، أو في أعالي البحار، حيث قد تواجه السفن حوادث خطيرة تستدعي الاستعانة بالمساعدة الخارجية، وتنقسم عمليات الإنقاذ البحري إلى فئتين:

- الفئة الأولى: عندما تكون السفينة في وضع مستقر، سواء كانت عائمة أو جانحة بشكل طفيف، وتعاني من أعطال تقنية تحول دون استئنافها الملاحة ففي هذه الحالة يمكن لربان السفينة طلب المساعدة من سفينة أخرى، وغالباً ما يبرم اتفاق بين الطرفين، ولا تستحق أي مكافأة عن عملية الإنقاذ ما لم تنجح فعلياً.

- أمّا الفئة الثانية: تتعلق بالوضعيات الحرجة التي تتطلب تدخلا متخصصا من قبل شركات إنقاذ مجهزة بقاطرات ورافعات عائمة ومضخات قوية وذلك لإنقاذ السفن التي تواجه مخاطر كبيرة في عرض البحر.¹

ثالثا: الالتزام بالإسعاف والإنقاذ

يكيّف الإنقاذ البحري تقليديا على أنّه واجب أخلاقي لا يترتب عليه جزاء قانوني، حيث لم يكن يصنف ضمن الالتزامات القانونية الملزمة، ولم يفرض على الأفراد تقديم واجب قانوني بتقديم المساعدة أو الإنقاذ للأشخاص والممتلكات في حالة الخطر الجدي.² ومع ذلك، ونظراً لتكرار امتناع ربابنة عن تقديم المساعدة للسفن أو الأشخاص التي وجدت في حالة خطر رغم قدرتهم على ذلك، وتقاديا لما قد يترتب عن هذا التقاعس من تهديد لسلامة الملاحة البحرية اتجهت الأنظمة القانونية إلى إدراج الإنقاذ والمساعدة ضمن دائرة الالتزامات القانونية³، فلم تعد عمليات الإسعاف والإنقاذ البحري تتوقف على مدى شهامة ربابنة السفن وحسب بل أصبحت خاضعة لقواعد قانونية ملزمة أقرها كل من القانون الدولي والتشريعات الوطنية، حيث نصت المادة 11 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 صراحة على أن كل ربان ملزم بتقديم المساعدة إلى أي شخص مهدّد بالغرق في البحر حتى وإن كان هذا الشخص من العدو، وأكدت المادة 10 من ملحق اتفاقية SOLAS لسنة 1978 ذات المبدأ مشيرة إلى وجوب استجابة ربان السفينة لأي نداء استغاثة صادر عن سفينة أخرى أو طائرة مائية أو قارب تابع لهما وذلك بالتوجه بأقصى سرعة ممكنة لتقديم المساعدة للأشخاص المعرضين للخطر، وهو نفس ما أكدته الاتفاقية الدولية لقانون البحار لسنة 1982، مكرسة بذلك الطابع الإلزامي لتقديم الإسعاف والإنقاذ في كافة الظروف وليس فقط في حالات التصادم.⁴

¹- إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2011، ص 76.

²- Pierre Bonassies Christian Scapel droit maritime, L. D.G.2006, P 337.

³- René Rodière, le droit maritime, Op.cit., p 448.

⁴- إيمان فتحي حسن الجميل، الحوادث البحرية، المكتبة الجامعية الحديثة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص

وبناء على ذلك، لم يعد تقديم المساعدة مشروطا بوقوع اصطدام بين السفن، بل أصبح واجبا قانونيا في جميع الحالات التي تتطلب الإنقاذ، وقد نصت المادة 285 من ق.ب.ج على هذا الالتزام إذ أوجبت على ربان السفينة بعد حدوث التصادم أن يبادر إلى تقديم المساعدة للسفينة المتضررة ولطاقمها وركابها، وذلك في حدود الإمكانيات المتاحة ودون أن يشكل ذلك خطرا جسيما على سفينته أو من على متنها، كما ألزمته بإبلاغ السفينة الأخرى بمعلومات تتعلق بسفينته بما في ذلك: اسمها، ميناء تسجيلها، والمسار الذي قدمت منه والذي ستتوجه إليه، وقد كرست المادة 08 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 نفس المبدأ مما يعزز الإطار القانوني الذي يحكم واجب الإسعاف والإنقاذ البحري.

وعليه يفهم من مجموع هذه النصوص أن التزام الربان بتقديم المساعدة لا يقتصر على حوادث التصادم، بل يشمل كافة الحالات التي يحتمل فيها تعرض الأرواح أو الممتلكات في البحر للخطر، كما لا يعفى الربان من هذا الواجب إلا إذا كانت المساعدة ستلحق ضررا جسيما بسفينته أو بمن عليها، وبالتالي تصبح عملية الإسعاف والإنقاذ ضرورية وملزمة قانونا كلما اقتضت الحاجة.

تبنى مؤتمر هامبورغ للنقل البحري لسنة 1979 قرارا يحث ربانة السفن والملاحين على الالتزام باستخدام الكتيب الصادر عن المنظمة البحرية الدولية IMO والمتعلق بكيفية إجراء البحث والإنقاذ البحري في حال وقوع كوارث بحرية، لما يتضمنه من توجيهات دقيقة تساعد على تعزيز فعالية عمليات الإنقاذ، وقد كرس المشرع الجزائري هذه المبادئ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96 - 290 حيث نصت المادة 02 منه على ضرورة اتخاذ كل التدابير المطلوبة للبحث عن الأشخاص المهددين بالخطر في البحر وإنقاذهم، وذلك وفقا لأحكام الاتفاقيات المبرمة بهدف حماية الأرواح البشرية في البحر.

كما تنص المادة 03 من نفس المرسوم الرئاسي على إنشاء هيئة تعرف باسم " لجنة البحر SAR " يرأسها وزير الدفاع الوطني، وتعنى بتوجيه وتنسيق جهود البحث والإنقاذ البحري، ومن أبرز مهامها:

- تحديد منطقة المسؤولية الخاصة بعمليات البحث والإنقاذ.

- إعداد خطط التدخل والإسعاف إلى جانب مخططات التكوين والتدريب لفائدة مستخدمي مراكز التنسيق والإدارات المعنية.

أما فيما يخص البنية العملية، أشارت المادة 07 من نفس المرسوم إلى أن عمليات البحث والإنقاذ في البحر تنفذ على مستوى المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر CNOSS، أو على مستوى المراكز الجهوية لعمليات البحث والإنقاذ في البحر CROSS، وذلك حسب طبيعة الحادث وموقعه.

كما أوكلت مهمة تنفيذ عمليات البحث وإنقاذ الأشخاص المستغيثين في البحر داخل منطقة المسؤولية الجزائرية إلى المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ وذلك في إطار التنسيق بين الهيئات المختصة لضمان حماية الأرواح البشرية في البحر¹.

أشار المشرع الجزائري إلى ضرورة التعاون والتنسيق بين مختلف الهيئات المختصة، لا سيما بين مراكز الإنقاذ الجوية والبحرية مع تسخير جميع الوسائل المتاحة من أجل إنقاذ الأشخاص المهددين في البحر، وقد كشفت حادثة غرق السفينة "بشار" يومي 13 - 14 نوفمبر 2004 عن قصور كبير في إمكانيات الإنقاذ وضعف التنسيق الميداني، إذ تسببت العواصف البحرية القوية في غرق السفينة قبالة سواحل ميناء الجزائر إلى جانب جنوح سفينة "باتتة" نحو الشاطئ الرملي.

ورغم أن طاقم سفينة "بشار" المكونة من 20 فردا أرسلت إشارات استغاثة عاجلة في الليلة الفاصلة بين 13 و 14 نوفمبر 2004 إلا أن غياب مروحيات الإنقاذ وعدم توفر سفن قطر مخصصة للسفن الكبيرة في الأسطول البحري الجزائري حال دون التدخل في الوقت المناسب، وعلى إثر ذلك طلبت المساعدة من إسبانيا التي أرسلت مروحية إنقاذ لكنها وصلت في صباح 14 نوفمبر 2004 بعد فوات الأوان، حيث غرقت السفينة بكل طاقمها.

¹ - المادة 08 من المرسوم الرئاسي رقم 290/96، مصدر سابق.

كما تدخلت سفينة سحب تابعة لمؤسسة ميناء الجزائر بعد مرور نحو 13 ساعة من نداء الاستغاثة، حيث تمكن الغواصون بإنقاذ شخصين فقط من الطاقم، في حين استمرت فرق وحرس السواحل والحماية المدنية عدة أيام في البحث عن المفقودين بدون جدوى، إلا أن عثر لاحقا عن جثث بعض أفراد الطاقم.

كشفت هذه الحادثة الأليمة عن ضعف كبير في قدرات وتجهيزات أجهزة الإنقاذ البحري، الأمر الذي دفع السلطات الجزائرية إلى اطلاق برنامج شامل يهدف إلى تدعيم قدرات البحرية الوطنية بالإمكانيات والوسائل الضرورية لتنفيذ عمليات البحث والإنقاذ في أعالي البحار، وفي هذا السياق تم اقتناء طائرات مروحية متخصصة لهذا الغرض، من بينها 06 مروحيات من طراز 101 Aw (Agusta Westland) المصنفة ضمن طائرات هليكوبتر، بالإضافة إلى 04 مروحيات أخرى، فضلا عن اقتناء ساحبات أعالي البحار من نوع Brattvaag VT 515 CD القادرة على سحب ناقلات النفط العملاقة.¹

وفيما يتعلق بالتحقيق في كارثة غرق السفينة، فقد تمت متابعة 26 شخصا من العاملين في مجال سلامة السفن داخل الميناء، من بينهم تقنيين وإداريين إلى جانب مدير قسم التجهيزات والشؤون التقنية بمجمع " كنان " والمفتش التقني للسفينة، ومدير تجهيزات السفن الخارجية، والمهندس التقني المكلف بمتابعة السفن، وقد وجهت إليهم تهم تتعلق بتمكين الربان من الإبحار بسفينة غير مجهزة بشكل كاف²، كما كشفت التحقيقات والخبرات الفنية أن الحالة التقنية للسفينة كانت سيئة للغاية، حيث تجاوزت مولداتها الكهربائية الحد المسموح به من ساعات التشغيل دون صيانة، إضافة إلى تعطل المخطاف وعدم صلاحية الرافعة اليسرى، كلّها أسباب أدت إلى غرق السفينة، كما تبين أن السفينة كانت تفتقر إلى شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل التي انقضت صلاحيتها منذ 11 أوت 2004، فضلا عن تسجيل نقص في أفراد

¹ - CNAN, « le Batna », in le phare, N° 71, Mars 2005, p 05.

² - قضية غرق السفينة " بشار " متاح على الموقع الإلكتروني: www.ar. Algérie 360. Com/، تاريخ الاضطلاع: 2023/01/12، على الساعة 11.00.

الطاقم حيث غاب 10 منهم، من بينهم 05 سرحوا لقضاء العيد مع أهلهم وهو ما زاد من هشاشة الوضع على متن السفينة.

وقد صدرت في حق المتهمين أحكام قضائية تمثلت في عقوبات سالبة للحرية، حيث قضت المحكمة بالسجن لمدة سنة نافذة ضد المدير العام لشركة "لاكنا" وأربعة من الإطارات التابعة للشركة الوطنية للملاحة البحرية، كما تمت ادانة ربان سفينة "باتنة" بعقوبة سنتين حبسا نافذا، فيما أدين كل من ميكانيكي سفينة باتنة والمدير التقني والمهندس المكلف بمتابعة السفن بسفينة باتنة بعقوبة سنة واحدة حبسا نافذا.¹

وفي إطار القانون الدولي نصت معاهدة بروكسل على ضرورة توقيع جزاءات على كل ربان يمتنع عن تقديم المساعدة اللازمة لسفينة في خطر، متى بإمكانه ذلك دون أن يعرض سفينته أو طاقمه أو ركابه للخطر، كما أوجبت على الدول الأطراف إدراج هذه الالتزامات ضمن تشريعاتها الوطنية.

وقد التزم المشرع الجزائري بهذا التوجيه من خلال المادتين 484 و485 من ق.ب.ج، حيث نصت المادة 484 على أنه: " يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل ربان تسببت سفينته في حالة اصطدام وكان في مقدوره إنقاذ السفينة الأخرى وطاقمها والركاب دون تعريضهم للخطر وامتنع عن استخدام الوسائل التي بحوزته، وتسلبت نفس العقوبة على الربان الذي يغادر مكان الحادث دون أن تمنعه قوة قاهرة من البقاء، وقبل التأكد من أنّ مواصلة الإسعاف لن تجدي نفعا للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها، أو دون الحصول على إذن من منسق عمليات البحث والإنقاذ البحريين". أما الفقرة الثالثة من نفس المادة قد شددت العقوبة في حالة وقوع وفاة شخص أو أكثر نتيجة عدم قيام الربان بواجباته المشار إليها أعلاه، حيث تقرر في حقه عقوبة السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة.

¹ - المتهمون في قضية غرق السفينة " بشار" أمام العدالة، متاح على الموقع الإلكتروني: <http://elkhabar.com/ar/watan/232229.html>
تاريخ الاضطلاع: 2023/03/12، على الساعة 19.20.

كما أضافت المادة 485 من ق.ب.ج أنه: " يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل ربان كان امتنع عن تقديم المساعدة لأي شخص عثر عليه في البحر في حالة خطر الضياع أو الموت دون تعريض أفراد طاقمه والمسافرين إلى الخطر"، كما أضافت الفقرة الثانية من نفس المادة أنه: " إذا توفى الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم تنفيذ الالتزام المشار إليه في الفقرة السابقة، تكون العقوبة بالحبس من 05 سنوات إلى 10 سنوات وغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج.

رابعاً: إنقاذ الحطام

يقصد بالحطام في القانون البحري: السفن والمنشآت العائمة أو الأجسام التي فقدت صالحيتها للملاحة البحرية، ولم تعد قابلة للحراسة أو المراقبة، وتشمل كذلك المعدات، وآلات الرسو والسلاسل وشظايا السفن والطائرات والأشياء التي سقطت في البحر أو رست لاسيما ذات الطابع التاريخي والثقافي التي فقدتها المالك أو قام بالتخلي عنها أو كانت على الشاطئ أو طافية في المياه أو في قعر البحر.¹

وقد بينت المادة 358 من ق.ب.ج العناصر التي تعدّ حطاماً بموجب هذا القانون، وتشمل:

- السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي توقفت حراستها أو مراقبتها، بما في ذلك حمولتها ومؤناتها.

- الآلات وعتاد السفن، وآلات الرسو والسلاسل وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات.

- الأشياء التي سقطت أو ألقيت في البحر، لاسيما تلك التي تحمل قيمة ثقافية أو تاريخية والتي فقدتها المالك أو تخطى عنها، سواء كانت جانحة في شاطئ البحر أو عثر عليها طافية فوق الماء أو استخرجت من أعماق البحر التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو تلك التي أخرجت من أعماق أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ.

¹ - René Rodiere, droit maritime, op. Cit, p 445.

ألزم المشرع الجزائري بموجب المادة 359 من ق.ب.ج كل شخص يقوم باكتشاف أو إنقاذ حطام بحري بإبلاغ السلطة الإدارية البحرية وذلك خلال أجل أقصاه ثمان وأربعين (48) ساعة من اكتشاف الحطام على الساحل أو عند الوصول إلى أول ميناء جزائري، ويتم ذلك من خلال تقديم تصريح يتضمن جميع المعطيات الخاصة بوقت ومكان وظروف اكتشاف أو إنقاذ الحطام¹، وبمجرد التصريح يوضع تحت إشراف وحماية السلطة الإدارية البحرية التي تتولى اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان حفظ حقوق مالكة الأصلي ومن قام بإنفاذه إذا وجد، كما تتولى عملية البحث عن أصحاب الحطام، وفي حال تعذر التعرف عليهم تباشر نشر إعلان يتضمن تفاصيل الحطام سواء عبر الملصقات في الأماكن العمومية أو عن طريق وسائل الاعلام وذلك استنادا لنص المادة 363 من ق.ب.ج، وفي حال التوصل إلى هوية المالك سواء كان جزائرياً أو أجنبياً يتم إخطاره رسمياً ويمنح مهلة ثلاثة أشهر لاسترداد الحطام أو المطالبة به، فقد يشكل الحطام خطراً أو عائقاً أمام الملاحة البحرية مما يستوجب إجراءات خاصة لإزالته، ولهذا تنص المادة 369 من ق.ب.ج على توجيه إنذار للمالك بضرورة رفع الحطام، وإذا لم يتم بذلك يحق للوزير المكلف بالبحرية التجارية إصدار قراراً بإسقاط حقوقه على الحطام.

يتضح من النصوص السابقة أن المشرع الجزائري أولى الحطام البحري أهمية بالغة نظراً لما قد يشكله من أخطار في حال تركه دون إزالة سواء على الساحل أو في عرض البحر إذ أن إهماله قد يؤدي إلى عرقلة الملاحة البحرية، فضلاً عن تسببه في تلوث البيئة البحرية، ونظراً لهذه المخاطر شدد المشرع على ضرورة رفع الحطام وكرس أحكاماً جزائية خاصة في مواجهة

¹ - أوجبت المادة 61 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 ملك أو مجهزو السفن أو الآلات العائمة التي تشكل خطراً أكيدا على البيئة والسفن المجاورة والمنشآت المينائية بالقيام بإعادة ترميمها أو نزعها بعد إعدار موجه من السلطة المينائية، وفي هذا الصدد نصت المادة 62 من نفس المرسوم التنفيذي على إلزام مالك السفينة التي اصطدمت أو غرقت نزع حطامها في الأجل والشروط التي تحددها السلطة المينائية وفي حالة عجزهم تتخذ ضدهم إجراءات تتعلق بتجريدتهم من حق ملكيتهم للحطام مع الاحتفاظ بالمتابعات ضد المخالفين، ويجب أن تتوفر في السفن والآلات العائمة جميع الضمانات الضرورية للأمن والملاحة التي يقتضيها التشريع المعمول به.

مالكيه اللذين يتهاونون في الالتزام بهذا الواجب، وعليه يعاقب كل مالك يتم إنذاره لرفع الحطام ويرفض الامتثال بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية تتراوح بين 10.000 دج إلى 200.000 دج ، وفي حال كان الحطام يشكل خطراً على سلامة الملاحة البحرية أو يعيق نشاط الصيد البحري، تشدد العقوبة لتصبح الحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج وذلك استناداً لنص المادة 489 من ق.ب.ج.

كما أقرت المادة 490 من ق.ب.ج عقوبات تطال كل من يخلّ بالالتزام التصريح أو يقدم تصريحاً مزيفاً، إذ يعاقب بغرامة مالية من 5000 دج إلى 50.000 دج كل من لم يحترم الالتزامات التصريح المتعلقة بالتصريح المنصوص عليها في المادة 359 من هذا القانون، ويعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 15.000 دج إلى 150.000 دج كل شخص أدلى بتصريح مزيف يتعلق بزمان ومكان وظروف اكتشاف الحطام وإنقاذه".

خامساً: مكافأة الإسعاف والإنقاذ

تقر المادة 336 من ق.ب.ج بحق المكافأة في حال قيام السفينة بعملية إنقاذ لسفينة أخرى مهددة بخطر داهم، بشرط أن تكون نتيجة الإنقاذ مفيدة، حيث تنص المادة صراحة على أنه: " يترتب على كل إسعاف أداء مكافأة عادلة، وتستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثمان الحمولة ".

1- شروط استحقاق المكافأة

يُستحق مقابل أي عمل من أعمال الإنقاذ البحري مكافأة بشرط توفر مجموعة من الشروط الأساسية الآتية:

1-1- تحقيق نتيجة مفيدة: يشترط أن يؤدي الإنقاذ إلى نتيجة إيجابية سواء من خلال إنقاذ السفينة ذاتها أو الأشخاص أو الأموال على متنها، إلا أنه لا يشترط أن تكون النتيجة كاملة، بل يكفي إنقاذ جزء من الحمولة أو الأشخاص حتى ينشأ حق المكافأة¹.

¹ - Pierre Bonossies, op.cit, p 336.

1-2- عدم رفض المساعدة بشكل مبرر: لا تستحق المكافأة إذا ثبت أن السفينة المتضررة قد رفضت لأسباب معقولة تلقي المساعدة، ويجب أن يكون هذا الرفض صريحًا ومبررًا كأن يثبت ربان السفينة أن لديه الوسائل الكافية للتعامل مع الخطر دون الحاجة لمعونة خارجية، وبهذا يمنع القانون التحلل من التزام دفع المكافأة بذريعة الرفض المجرد للمساعدة.

1-3- حسن نية القائمين بالإنقاذ: يشترط كذلك ألا يكون من قام بأعمال الإنقاذ قد ارتكب أخطاء أو أفعالاً غير مشروعة كالغش أو السرقة، والتي تسببت في ضرورة الإنقاذ وفي حال ثبوت ذلك يحق للمحكمة إلغاء المكافأة وفقاً لنص المادة 346 من ق.ب.ج.

1-4- استثناء خاص بإنقاذ الأشخاص: تنص المادة 342 من ق.ب.ج أنه: " لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم... ولا يدفع الأشخاص الذين تم إنقاذهم أية مكافأة من أجل إنقاذهم "، وهو ما يؤكد أن المكافأة تمنح فقط مقابل إنقاذ السفن أو الأموال، دون تحميل الأشخاص الذين تم إنقاذهم أي عبء مالي مقابل ذلك.

2: تحديد قيمة المكافأة: تحدد قيمة مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحري استناداً إلى اتفاق بين الأطراف المعنية، وفي حال غياب مثل هذا الاتفاق تتولى المحكمة تحديدها بناء على الظروف المحيطة بالإنقاذ وطبيعته¹.

من خلال قراءة نص المادة أعلاه يتضح جلياً أن المكافأة يمكن أن تحدد إما باتفاق الطرفين أو عن طريق المحكمة، ويعزز هذا التوجه ما ورد في نص المادة 344 من نفس القانون التي تنص على أنه: " كل اتفاقيه خاصة بالإسعاف تبرم أثناء وقوع الخطر يمكن إلغاؤها أو تعديلها من طرف المحكمة، بناء على طلب أحد الطرفين متى كان غير عادل ولا يتناسب مع طبيعة الخدمة المقدمة، وبذلك فإن للمحكمة سلطة تقديرية في مراجعة الاتفاق وتحديد المكافئة بما يراعي العدالة وظروف الواقعة.

2-1: معايير تحديد المكافأة: عند تحديد قيمة المكافأة تأخذ المحكمة بعين الاعتبار مجموعة من العناصر الموضوعية وهي:

¹ - المادة 342 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

2-2-1: من حيث ظروف الإنقاذ: وتتمثل في مدى نجاح عملية الإنقاذ والجهود والكفاءة التي أظهرها الأشخاص القائمون بالإنقاذ، درجة الخطر الذي تعرّضت له السفينة المنكوبة وكابها وطاقمها وحمولتها، وكذلك المخاطر التي واجهها المنقذون وسفينتهم أثناء العملية والوقت المبذول والتكاليف التي تم إنفاقها، إضافة إلى الاضرار والمخاطر والمسؤوليات التي تحملها المنقذون، بالإضافة إلى قيمة المعدات والوسائل المستخدمة من طرف السفينة التي قامت بالإنقاذ، بما في ذلك اعتبار الملكية الخاصة لهذه الوسائل إن وجدت.

2-2-2: من حيث الشيء المنقذ: وتتمثل في قيمة الأموال والممتلكات التي تم انقاذها، بما في ذلك الحمولة وأجرة الرحلة.

وتجدر الإشارة أن مكافأة الإنقاذ لا يجوز بأي حال من الأحوال أن تتجاوز قيمة الأشياء المنقذة بما فيها الحمولة وأجرة الرحلة بعد خصم الرسوم الجمركية والمصاريف العامة الأخرى وتكاليف الحراسة وتصديرها وبيعها.¹

2-2-3: توزيع مكافأة الإنقاذ: حددت المادة 348 من ق.ب.ج كيفية توزيع المكافأة حيث نصت على أنه: " توزّع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جرّاء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها، وهذا بعد خصم نفقات عمليات الإنقاذ والمبالغ المتعلقة باستعمال الوسائل والعتاد وكذا أجور المستخدمين المكلفين بتلك العمليات".

يتضح من ذلك أنّ الطاقم له نصيب قانوني من المكافأة بحيث تكون مناصفة مع مالك السفينة وذلك تشجيعاً له على القيام بأعمال المساعدة والإنقاذ مما يعزز روح التعاون والمسؤولية الجماعية على متن السفن.

فالأصل هو تحديد نسبة توزيع المكافأة بناء على اتفاق مسبق بين مالك السفينة أو تجهزها وبين الربان والطاقم، حيث يتولى عقد العمل عادة تحديد نسبة توزيع المكافأة بين عدّة أشخاص ساهموا في هذه العملية، كما تتحدّد نسبة التوزيع بينهم بحسب الاتفاق كذلك.²

¹ - المادة 347 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

² - أحمد حسني، مرجع سابق، ص 144.

خصص المشرع الجزائري أحكاما خاصة لمكافأة انقاذ الحطام البحري وذلك بموجب المواد 348، 349، 350 من ق.ب.ج، كما حددت المادة 371 من نفس القانون قيمة المكافأة حيث قدرها المشرع بنسبة لا تتجاوز 30% من قيمة الحطام المنقذ، كما يحق له استرداد التكاليف والنفقات التي تكبدها بمناسبة رفعه للحطام والمحافظة عليه.¹

الفرع الثاني

الإرشاد البحري

تعتبر خدمة الإرشاد من الخدمات الأساسية والضرورية التي تفرضها غالبية الموانئ حول العالم على السفن الوافدة إليها، وذلك بهدف ضمان سلامة الملاحة البحرية داخل حدود الميناء، وتتمثل هذه العملية في تولي المرشد البحري المؤهل والمعتمد بقيادة السفينة داخل المجال المائي للميناء، نظراً لما يتمتع به من دراية دقيقة بأعماق مياه الميناء ومسالكه الملاحية، وفي هذا السياق تلعب السفن القاطرة دوراً محورياً في دعم عملية الإرشاد حيث تعمل على سحب السفن الكبيرة وتوجيهها نحو الأرصفة المحددة خاصة مع تقليص تشغيل محركات هذه السفن لتفادي التسبب في اضطرابات أو أمواج داخل الميناء.²

أولاً: تعريف الإرشاد البحري

ورد تعريف الإرشاد البحري في عدة نصوص تشريعية وتنظيمية جزائرية نذكر منها:

- المادة 171 من ق.ب.ج والتي تنص على أن: "الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها".
- كما عرفته المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 بأنه: "عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء، والتي ينفذها أعوان مؤهلين تابعين للسلطة المينائية".

¹ - المادة 372 من القانون البحري رقم 05/98، مصدر سابق.

² - هشام بوريش ورجم نصيب، مرجع سابق، ص ص 171 - 172.

- وقد أضافت م الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 08/06 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ¹، تعريف المرشد البحري على أنه: "كل شخص طبيعى مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها، وفي المراسي والمياه الداخلية وفقا للشروط المحددة في هذا المرسوم".

ثانيا: الطابع الاجباري للإرشاد البحري

أكد المشرع البحري الجزائري على إجبارية الإرشاد من خلال المادة 172 من ق.ب.ج، والمادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06 والتي نصت على أن: "الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن ضمن الحدود الإدارية لكل ميناء، ويجب أن تتم بواسطة مرشدون يتمتعون بمؤهلات وخبرة مهنية منصوص عليها في هذا المرسوم"، ويشار إلى أن هذا المرسوم التنفيذي تم تعديله بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08/15، حيث تم ادخال تغييرات من بينها: استبدال عبارة "الوزير المكلف بالبحرية التجارية" بعبارة "الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ" وذلك حسبما ورد في المادة 4 من المرسوم المعدل.

ثالثا: تنظيم محطات الارشاد في الموانئ

أولت السلطات العمومية عناية خاصة لتنظيم الارشاد البحري من خلال تزويد كل ميناء أو أكثر للإرشاد مجهزة بالوسائل والإمكانات المادية والبشرية اللازمة وتخضع هذه المحطات لرقابة السلطة المكلفة بالبحرية التجارية لضمان جودة الخدمات المقدمة للسفن²، وقد حدد

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 08/06، مؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1420، الموافق ل 9 يناير سنة 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر.ع 02، الصادرة بتاريخ 15 يناير سنة 2006، ص 17، المعدل بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 08/15، المؤرخ في 23 ربيع الأول عام 1436، الموافق ل 14 يناير سنة 2015، ج.ر.ع 03، الصادرة بتاريخ 27 يناير سنة 2015، والرسوم التنفيذية رقم 140/16، المؤرخ في 5 مايو سنة 2016.

² - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 102.

القرار الصادر في 24 يناير سنة 2007 عدد محطات الإرشاد في الموانئ الجزائرية وكيفية تجهيزها وتشغيلها حيث نص على:

المادة الثانية: "تزود الموانئ الجزائرية بمحطة إرشاد واحدة، باستثناء موانئ أرزيو، سكيكدة، بجاية التي تزود بمحطتين نظراً لكثافة نشاطها البحري".

المادة الثالثة تنص على: "يجب أن تتمتع كل محطة إرشاد بعدد أدنى من المرشدين المؤهلين وبوسائل العمل الضرورية، وذلك تبعا لكثافة النشاط البحري وتحت اشراف السلطات المينائية المختصة".

رابعا: شروط اعتماد المرشد البحري

ينص المرسوم التنفيذي رقم 08/15 على مجموعة من الشروط الخاصة التي يجب توفرها في الأشخاص المرشحين للعمل كمرشدين بحريين، سواء من حيث التأهيل المهني أو الخبرة البحرية أو اللياقة الجسدية والتقنية بما يضمن كفاءة هؤلاء في تنفيذ مهامهم بدقة وفعالية، وتتمثل هذه الشروط في:

1- شهادة الكفاءة البحرية: يجب على المترشح أن يكون حائزاً على شهادة الكفاءة العمل على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طنة أو شهادة صادرة عن القوات البحرية معترف بمعادلتها من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، كما يجوز في حالات الضرورة قبول ترشح حاملي شهادة ربان ثان على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طنة لممارسة وظيفة المرشد البحري.

2- الخبرة البحرية: يشترط أن يكون المترشح قد شغل وظيفة ربان لمدة لا تقل عن أربعة وعشرين (24) شهرا أو شغل وظيفة ربان ثان لمدة لا تقل عن ثمانية وأربعين (48) شهرا على متن سفن تمارس الملاحة المحدودة أو غير المحدودة، أو تولى قيادة سفن تابعة للقوات البحرية لمدة لا تقل عن 10 سنوات على أن يعادل طول السفينة 60 مترا أو يفوقه.

3- التكوين العملي: يجب على المترشح أن ينهي بنجاح فترة تدريب بصفة مرشح مرشد، تكون مدتها: اثنا عشرة (12) شهرا على الأقل بالنسبة للربان، وستة وثلاثون شهرا (36) شهرا على الأقل بالنسبة للربان الثاني، ويتم هذا التكوين تحت قيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني أو مدرب معين لهذا الغرض وفقا لكيفيات تحدد بموجب قرار صادر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

يمكن كذلك عند الحاجة إسناد مهمة الإرشاد البحري إلى ضباط البحرية التجارية الحائزين على مؤهلات مهنية وفقا للشروط المحددة أدناه¹:

- حيازة شهادة مهندس دولة في علوم الملاحة أو شهادة معترف بمعادلتها، وممارسة وظيفة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية لمدة أربعة وعشرين (24) شهرا على الأقل.
 - حيازة شهادة ملازم أول في أعالي البحار أو شهادة معترف بمعادلتها، وممارسة وظيفة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية لمدة ستة وثلاثين (36) شهرا على الأقل.
- بالإضافة إلى قواعد ممارسة الإرشاد البحري المنصوص عليها في المادة 31 من المرسوم التنفيذي رقم 08/15، والتي تشرف على تنظيمها وتطبيقها السلطة المينائية وتسلمها للمرشدين والمتمثلة أساسا في:

- وجوب التنسيق بين المرشد وربان السفينة: حيث يلتزم المرشد ملزم بإبلاغ الربان بكل المعلومات الفنية المتعلقة بمسالك الميناء وخط السير الواجب إتباعه أثناء دخول السفينة إلى منطقة الإرشاد أو التحرك فيها أو الخروج منها.
 - كما يجب على ربان السفينة أن يطلع المرشد على طول السفينة ومواصفات ماكناتها وآلاتها وكل ما من شأنه التأثير على المناورة داخل الميناء².
- كما يطلب من المرشدين البحريين إعلام المرشد الرئيس وقيادة الميناء والسلطات المختصة المعنية بما يأتي:

¹ - المادة 11 مكرر من المرسوم التنفيذي رقم 140/16، مصدر سابق.

² - إيمان فتحي الجميل حسن، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، مرجع سابق، ص 98.

- وجود معلومات في التصريح الدخول إلى الميناء تستدعي اتخاذ تدابير خاصة، لاسيما إذا كانت السفينة المرشدة تشكل خطراً على الأشخاص أو الحمولة أو السفن والمنشآت المينائية أو البيئة.

- الحوادث أو الحالات الطارئة التي قد تطرأ أثناء عملية الإرشاد البحري.

- أي ملاحظات مهنية تتعلق بحالة القعر والإرشاد والمباني المينائية.

- الحوادث أو الحالات الطارئة التي يتم إبلاغها إياهم والتي يمكنها أن تؤثر على أمن الملاحة أو حماية البيئة أو حالة المباني المينائية، وفي هذا الخصوص يعد المرشدون البحريون عروض حال وتقارير في الآجال والأشكال المنصوص عليها في النظام الداخلي لمحطة الإرشاد المعنية.¹

كما أشارت المادة 36 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06 إلى ضرورة تحديد مدة خدمة كل مرشد بحري بشكل دقيق وذلك ضماناً لعدم حدوث أي خلل قد يضر بالأمن البحري، كما أنه لا يجوز للمرشد التغيب عن محطة الإرشاد أو الانقطاع عن العمل بدون رخصة، وهو ما يعكس الطابع الإلزامي والانضباطي لمهامه داخل الميناء.

حيث تنطلق عملية الإرشاد وفقاً لما ورد في المادة 42 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06، والمادة 174 من ق.ب.ج² من لحظة صعود المرشد البحري على متن السفينة أو تواجده أمامها داخل نطاق حدود المحطة، وتستمر إلى غاية وصول السفينة إلى نقطة الرسو أو الرصيف أو الحدود النهائية للمحطة.

ويقع على عاتق ربان السفينة تقديم كل الوسائل الضرورية لتسهيل عملية الإرشاد وذلك منذ لحظة صعود المرشد إلى السفينة إلى غاية إتمام مهمته، كما يجب عليه التصريح للمرشد بكل

¹ - المادة 38 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06، مصدر سابق.

² - استناداً إلى نص المادة 174 من القانون البحري رقم 05/98 "يبدأ الإرشاد اعتباراً من وصول وتقديم المرشد نفسه في حدود المحطة، وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة".

المعلومات الفنية المتعلقة بالسفينة لاسيما عمق الغطس، وضعية وسرعة تحرك السفينة، بالإضافة إلى أية معلومات أخرى تساعد المرشد على أداء مهامه بدقة.

ومن أجل ضمان سلامة الأرواح شددت اتفاقية SOLAS على ضرورة توفير الوسائل اللازمة التي تسمح للمرشد البحري بأداء مهامه بأمان تام، ويتجلى ذلك خصوصا في:

- تجهيز سلالم خاصة لصعود ونزول المرشد بحيث يجب أن تكون مصممة بطريقة آمنة ومثبتة بشكل جيد على جانب السفينة، وأن تكون بعيدة عن أي مخرج أو فتحة في السفينة كما تلتزم بالمواصفات التقنية والمقاييس الدولية المعتمدة ويشرف على هذه العملية ضابط مسؤول على متن السفينة¹.

ورغم الدور الفني البارز الذي يؤديه المرشد البحري فقد أكدت المادة 20 من الباب الثاني من الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر (STCW) إلى أنه: "لا يعفي الربان أو الضابط القائم بأعمال النوبة من واجباتهم والتزاماتهم تجاه السفينة بسبب وجود المرشد على متنها، كما يجب أن يتبادل كل من الربان والمرشد المعلومات المتعلقة بإجراءات الإبحار والظروف المحلية وخصائص السفينة، ويقع على عاتق الربان والضابط المكلف بالنوبة التعاون الكامل مع المرشد، مع الاستمرار في المتابعة الدقيقة لموقع السفينة وحركتها طول مدة الارشاد".

وعليه يمكن القول أن تحديد مدة خدمة المرشد البحري وضبط التزاماته، والتأكيد على تعاونه مع ربان السفينة، كلها تدابير تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة البحرية داخل الموانئ الجزائرية، وقد كلفت التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية التنظيم الدقيق لعمليات الارشاد سواء من حيث شروط السلامة، أو توزيع المسؤوليات، بما يعزز من كفاءة الأداء البحري وحماية الأرواح والممتلكات.

¹ - إيمان فتحي الجميل حسن، الحوادث البحرية، مرجع سابق، ص 224.

خامسا: دور المرشد خارج السفينة وظروف تدخله

لا يشترط أن يباشر المرشد البحري مهامه على متن السفينة فقط، إذ تخول له بعض الظروف المناخية أو التقنية دون صعوده مما يقتضي تقديم المساعدة بوسائل بديلة وفي هذه الحالات يعتمد المرشد على وسائل اتصال وتقنيات خاصة تتيح له توجيه السفينة عن بعد باستخدام رموز بحرية موحدة ومعترف بها دوليا تم وضعها من طرف المنظمة البحرية الدولية (IMO) وتكون مفهومة ومتفق عليها مسبقا بين المرشد وربان السفينة.

ويهدف هذا النمط من التدخل إلى يكمن ضمان سلامة الملاحة البحرية والحفاظ على أمن السفينة وركابها وحمولتها بالإضافة إلى حماية المنشآت المينائية من الأضرار المحتملة التي قد تتجم عن سوء المناورة أو الفشل في التعامل مع المناطق البحرية الحساسة.

ويعد وجود المرشد البحري سواء على متن السفينة أو عبر وسائل الارشاد عن بعد عنصرا أساسيا خاصة في مراحل دخول السفينة إلى الميناء أو خروجها منه أو تحركها داخله، إذ تساهم خبرته في تفادي الحوادث البحرية مثل: التلوث البحري أو تعطيل حركة الملاحة أو إحداث أضرار جسيمة بالبنى التحتية المينائية خاصة في المناطق التي تتسم ب:¹

- كثافة الشعاب المرجانية أو الصخور.
- وجود تعرجات حادة في المسالك الملاحية.
- ضيق المساحات المخصصة للمناورة داخل الميناء.
- قلة عمق المياه في قاع البحر مما يصعب مناورات الرسو.
- الازدحام المروري البحري وكثرة السفن داخل الميناء.
- وجود منشآت فنية على الأرصفة تعد عوائق محتملة.

ويتجلى من خلال ما سبق أن دور المرشد البحري لا يقتصر على التواجد المادي على متن السفينة، بل يمتد ليشمل توجيهه عن بعد باستخدام وسائل احترافية معتمدة وذلك لضمان سلامة

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

الحركة البحرية وتفاذي الأخطار التي قد تتجم عن سوء التقدير أو نقص المعرفة بالمجال المينائي.

سادسا: المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد

قد ينتج عن عملية الإرشاد البحري أضرار تصيب السفينة محل الإرشاد أو سفينة الإرشاد نفسها، أو المرشد والبحارة أو حتى الغير، وبموجب القواعد العامة للمسؤولية إذا تسبب خطأ في وقوع ضرر وجب التعويض وتحميل المسؤولية لمن تسبب به، وعليه يمكن تحديد المسؤولية بتحديد الطرف المتضرر.

1- المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة محل الإرشاد: قد تتعرض السفينة محل الإرشاد أو أحد ركابها لأضرار أثناء قيام المرشد بعمله، بحيث يكون هذا الأخير المتسبب فيها كأن يقدم معلومات غير صحيحة أو غير مناسبة للربان بشأن طبيعة مسالك الميناء أو أعماق الممرات المائية أو خط السير الواجب اتباعه¹، وقد يؤدي سوء التوجيه خلال مناورات الإرشاد إلى جنوح السفينة مثلا واصطدامها بالصخور أو أرصفة الميناء².

وعليه تقع المسؤولية على عاتق المرشد البحري على أساس أنه المسؤول الأول عن الضرر الناتج عن خطأه، إلا أن بعض التشريعات منها التشريع الجزائري تعفي المرشد من المسؤولية وتحملها لمجهز السفينة إذ ينظر إلى أضرار المرشد على أنها أضرار أحد أفراد طاقم السفينة، كما أن الربان ليس ملزما باتباع تعليمات المرشد إذا رأى أنها تعرض السفينة للخطر³، وهو ما أقرته اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم حيث أقرت مسؤولية المجهز اتجاه الغير الناتج عن التصادم بسبب خطأ المرشد.

1- محمود شحماط، مرجع سابق، ص 98.

2- حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 107.

3- المادة 183 من القانون رقم 05/98، مصدر سابق.

2- المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أو المرشد: يتحمل مجهزة السفينة مسؤولية كافة الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد أو بالمرشد نفسه أثناء تنفيذه لمهامه، حتى ولو نشأت هذه الأضرار عن خطأ من المرشد وهذا ما نصت عليه المادة 184 من ق.ب.ج، غير أن المجهز يمكنه أن يعفي نفسه من هذه المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نتج عن خطأ جسيم من المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد.

3- المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق الغير أثناء عملية الإرشاد: يمكن أن تتسبب عملية الارشاد في أضرار لطرف ثالث، كأن تصطدم السفينة محل الإرشاد بسفينة أخرى أثناء دخولها أو تحركها في الميناء، أو أن تلحق أضراراً بالمنشآت المينائية خلال مناورات الإرشاد، وفي هذه الحالة تقع المسؤولية على مجهزة السفينة حسب نص المادة 183 من ق.ب.ج¹، لأن المرشد يعمل بالنيابة عنه وباسمه، وبالتالي يتحمل المجهز الأخطاء التي يرتكبها المرشد. من خلال ما سبق نستنتج أن المسؤولية تقع في الغالب على مجهزة السفينة باعتباره المشرف والمسؤول عن عمليات، كما أن تعليمات المرشد ليست ملزمة للربان متى رأى فيها هذا الأخير أنها تشكل خطراً على السفينة ومن عليها، وبالتالي فهو المسؤول الأول إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة خطأ جسيم من المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، ونظراً لأهمية وحساسية عملية الارشاد أوجب القانون شروطاً صارمة يجب توفرها في المرشد حتى يكون أهلاً للإرشاد، وقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 08/15 في المادة 11 المؤهلات والخبرات المهنية للمرشدين البحريين كما سبق التطرق إليها، إضافة إلى قواعد تنظيمية وإجراءات عمل واضحة تضمن حسن تنفيذ مهام الارشاد.

¹ - نصت المادة 183 من مصدر نفسه على أنه: "يعتبر مجهزة السفينة المرشدة مسؤولاً تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة".

الفرع الثالث

القطر البحري والتموين والقيادة

نخصص هذا الفرع لدراسة القطر البحري (أولاً) والتموين والقيادة (ثانياً).

أولاً: القطر البحري

ازدادت أهمية القطر البحري بشكل كبير مع تطور التجارة البحرية واستغلال البحار، حيث أصبح القطر عملاً روتينياً يستخدم لمساعدة السفن في تنفيذ المناورات اللازمة لدخول الميناء، والرسو على الرصيف وكذلك الخروج منه، إضافة إلى ذلك يستخدم القطر في عمليات شحن وتفريغ السفن من خلال جر الموانع والصنادل لنقلها بين الأرصفة والسفن الراسية داخل الموانئ.¹

وعليه يعتبر عقد القطر البحري من أهم العقود البحرية التي تحدث بشكل يومي في الموانئ والمرافئ البحرية، وهو في جوهره تعاقد للاستعانة بقوة محرك خارجية لتحريك أو نقل شيء لا يمكنه الانتقال بنفسه أو لم تعد الوسائل الذاتية متوفرة لديه لتحقيق الانتقال المطلوب.²

1 - تعريف عقد القطر البحري

القطر لغة يفيد الجر أو السحب³، وهو بهذا المعنى ينصرف إلى وصف كل عملية مادية قوامها الاستعانة بقوة دفع خارجية لتحريك شيء وتوجيهه من مكان إلى آخر. وقد عرفه جانب من الفقه على أنه: "اتفاق تلتزم به سفينة بجر سفينة أخرى أو عائمة في البحر للخروج أو الدخول إلى الموانئ"⁴، ففي نطاق عقد القطر البحري يفترض وجود سفينتين

¹ - كمال حمدي، القانون البحري، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والإرشاد)، دار المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 286.

² - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 126.

³ - عبد الله البستاني، معجم لغوي مطول، مكتبة لبنان، الطبعة الأولى، لبنان، 1996، ص 891.

⁴ - علي جمال الدين عوض، الوسيط في شرح القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1972، ص 368.

واحدة قاطرة والأخرى مقطورة، ويتم الاتفاق بين مجهزة السفينة المقطورة ومجهزة السفينة القاطرة، بحيث تتولى القاطرة تنفيذ عملية القطر مقابل أجر متفق عليه.¹

وفي القانون البحري الجزائري، تم اعتماد عقد القطر البحري ضمن الكتاب الثاني الخاص بالاستغلال التجاري للسفينة حيث نصت عليه المادة 860 بأنه: "يلتزم المجهزة بموجب عقد القطر وبمقابل مكافأة بتقديم خدمات القطر بواسطة سفينة".

كما أضافت المادة 861 من نفس القانون، والمادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 مجالات التي تدخل ضمن خدمات القطر البحري العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة ومناورات الارساء والانتقال وإبحار السفينة، المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات بحرية أخرى. وبذلك يتضح أن عقد القطر البحري هو عقد يلتزم بموجبه مجهزة السفينة القاطرة بتقديم خدمات متنوعة للسفينة المقطورة تشمل عمليات السحب أو الدفع أو المناورات والرقابة مقابل أجر محدد.

من خلال استقراء نص المادة 861 ق.ب.ج يتضح لنا أن المشرع اشترط أن تكون المقطورة سفينة فعلية، على عكس التشريع الفرنسي لسنة 1969 الذي شمل عمليات قطر السفن بغض النظر عما إذا كانت القاطرة سفينة أو عائمة لا يصدق عليها هذا الوصف، كما حرص المشرع الفرنسي على التمييز بين المقطورة التي يجب أن تكون سفينة وبين القاطرة التي استعملها بمفردها، مع ترك إدارة تنظيم القطر لاتفاق بين الطرفين مع وضع نظام احتياطي في حال عدم وجود اتفاق.²

يبدأ نفاذ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بشكل كافٍ للبدء فوراً في عمليات القطر، وتبقى القاطرة تحت السيطرة المباشرة لحركات السفينة المقطورة،

¹ - اعتدال عبد الباقي الغصب، "عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)"، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، ع 1 و 2، 2010، ص 125.

² - مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد - دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2019، ص 23.

وينتهي العقد بانتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة المقطورة بحيث لا تعود تحت نفوذ حركتها المباشر.¹

تتم عمليات القطر البحري تحت إدارة ربان السفينة المقطورة، ويتوجب على ربان السفينة القاطرة الالتزام بالأوامر الملاحية التي يصدرها ربان المقطورة، كما يتعين على الشخص المكلف بالقيام بخدمات القطر التواجد في اليوم والمكان المتفق عليهما، مع ضمان أن تكون السفينة صالحة ومزودة بالتجهيز والتسليح والتموين وكذا الآلات اللازمة لإنجاز المهمة بطريقة تضمن سلامة العملية البحرية وفقا لنص المادتين 863 و 866 من ق.ب.ج. كما فرضت المادة 864 من ق.ب.ج على مقدم خدمات القطر البحري تنفيذها بالمهارة والكفاءة التي تتطلبها الظروف دون توقف غير مبرر ووفقا لمبادئ الملاحة الآمنة.

2 - الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري

تختلف الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري بحسب الغرض منه، ويمكن تصنيفه في عدة أوجه:

- 1-2: عقد نقل: عندما يكون القصد من القطر جر المواعين والصنادل، أو سحب سفينة لا تمتلك قوة دفع خاصة، بحيث تعتبر هذه السفينة بمثابة وتشبه بذلك نقل البضائع.
- 2-2: عقد مقاول: إذا كان الهدف منه مساعدة سفينة ذات قوة دفع خاصة ومزودة بالربان والطاقم أثناء دخولها أو خروجها من الميناء أو رسوها على الرصيف، حيث يتعهد بموجبه صاحب السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة.
- 2-2: عقد استئجار سفينة: يرى بعض الفقه أن عقد القطر يشبه عقد استئجار السفينة، والذي يقوم فيه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مقابل مبلغ معين، فالقاطرة توضع جميع امكانياتها تحت تصرف المقطورة دون ضمان نجاح العملية، وفي هذه الحالة لا تتحمل

¹ - المادة 862 من القانون رقم 05/98، مصدر سابق.

السفينة القاطرة مسؤولية الأضرار التي قد تلحق بالسفينة المقطورة أو منشآت الميناء إلا إذا ثبت خطأ جسيم من جانبها أثناء تنفيذ القطر.¹

ويطبق هذا التكيف في حالتي استئجار السفينة لرحلة واحدة أو لترة محددة.

3 - الآثار القانونية لعقد القطر البحري

يعتبر عقد القطر البحري من العقود الملزمة لجانبين، ويترتب عليه التزامات متبادلة في ذمة المتعاقدين، فيقوم كل طرف بتنفيذ التزامه ويترتب على إخلال أي طرف بالتزامه مسؤولية عقدية تجاه الطرف الآخر، كما قد تقوم المسؤولية أمام الغير وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية. والمشرع الجزائري كغيره من التشريعات حدد المسؤولية المترتبة عن إدارة عملية القطر، حيث نصت المادة 866 من ق.ب.ج في فقرتها الثانية على أنه: "كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة"، وفي هذه الحالة يمتلك ربان السفينة المقطورة سلطة التوجيه والرقابة على ربان السفينة القاطرة ويكون مجهزة السفينة المقطورة مسؤولاً عن كل الأضرار الواقعة أثناء عملية القطر والتي قد تصيب السفينة القاطرة أو الغير أو المنشآت المينائية، إلا إذا استطاع إثبات أن الضرر ناتج عن خطأ جسيم صادر من مجهزة السفينة القاطرة أو من أحد أفراد طاقمها.

كما يمكن للأطراف الاتفاق بشكل مكتوب وصريح على أن يتولى ربان السفينة القاطرة إدارة عمليات القطر، وحينها تقع المسؤولية على عاتق مجهزة السفينة القاطرة ما لم يثبت خطأ السفينة المقطورة وفقاً لنص المادة 867 من ق.ب.ج.

وفي حالات القوة القاهرة يمكن لمجهزي السفينتين الإعفاء المتبادل من التعويض وهذا حسب المادة 868 من نفس القانون.

بالمقارنة مع بعض التشريعات الأخرى على سبيل المثال نلاحظ أن المشرع المصري قد ميز بين المسؤولية أثناء عملية القطر داخل الميناء وخارجه، حيث تقع المسؤولية على السفينة المقطورة، كما هو الحال في التشريع الجزائري، أما في البحر فتتحمل السفينة القاطرة مسؤولية

¹ - أنظر المواد من 640 إلى 737 من القانون البحري رقم 05/98.

الأضرار الناتجة عن عملية القطر ما لم يثبت أن الضرر كان بسبب خطأ السفينة المقطورة، وهو ما أكدته المادة 280 الفقرة الأولى من القانون المصري، كما يسمح الاتفاق الصريح بين الطرفين بأن تكون إدارة القطر من مسؤولية السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة تقع عليها مسؤولية الأضرار دون حق الرجوع على السفينة القاطرة حتى ولو كانت سببا في إحداث الضرر نتيجة خطأ من تجهزها وهذا لوجود اتفاق صريح.

ومفاد هذا التمييز أن عمليات القطر خارج الميناء عادة ما تنجم عن عدم قدرة السفينة المقطورة على التسيير الذاتي، فيتولى ربان السفينة القاطرة تنفيذ عمليات القطر، ويعد بمثابة عقد نقل يكون فيه مجهز السفينة القاطرة مسؤولا عن كافة الأضرار الناجمة عن العملية، أما القطر داخل الموانئ فغالبا ما يهدف إلى مساعدة سفينة مقطورة تمتلك قوة دفع خاصة ومزودة بالطاقم للقيام بالمناورات اللازمة عند دخول الميناء أو الخروج منه أو الرسو، حيث تخضع القاطرة وتوجيهها لرقابة السفينة المقطورة، وبالتالي يكون مجهز السفينة المقطورة هو المسؤول عن جميع الأضرار التي قد تحدث أثناء عملية القطر.¹

ومع ذلك، لم يفصل المشرع الجزائري بين نطاق مسؤولية السفينة القاطرة والمقطورة بشكل واضح، إذ أكد على مسؤولية السفينة المقطورة متى ثبت خطأها، بينما تظهر مسؤولية السفينة القاطرة فقط إذا تم الاتفاق على تحملها لهذه المسؤولية أو إذا أثبتت السفينة المقطورة أن الخطأ ناتج عن القاطرة، وعلى الرغم من ذلك فإن المبررات التي قدمها المشرع المصري لتقسيم المسؤولية بين الطرفين تبقى مهمة ومنطقية.²

ثانيا: التموين والقيادة

يعتبر نشاط التموين والقيادة من بين الخدمات الأساسية المقدمة للسفن، إذ يشمل نشاط التموين في تزويد السفينة والطاقم والركاب بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية، بالإضافة إلى

¹ - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 375، وأنظر كذلك محمود شحماط، مرجع سابق، ص 117.

² - حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 112.

الوقود السائل والزيوت، ويتم ذلك عن طريق ممونين معتمدين، وفقا لنص المادة 96 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02.

كما أضافت المادة 97 من نفس المرسوم على أن السلطات المينائية تقوم بتزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية الضرورية لضمان سير العمل في المنشآت، وذلك بهدف الحفاظ على سلامة الأرواح والأموال على متن السفن والمنشآت المينائية.

أما بالنسبة لنشاط القيادة فيتعلق بالمساعدة التي تقدم للربانة لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها، وهي إجراء إلزامي لجميع السفن سواء كانت وطنية أو أجنبية باستثناء تلك المعفاة بموجب التشريع المعمول به، ويتم تنفيذ هذه العملية بواسطة مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية، وفقا لأحكام المادة 88 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02.

الخاتمة

الخاتمة

تشهد الموانئ البحرية على مستوى العالم تحولات عميقة وتطورات متسارعة نتيجة للتغيرات التي تطرأ على منظومة التجارة الدولية خاصة في ظل التوجه المتزايد نحو تحرير المبادلات التجارية وتطوير مسار العولمة، بالإضافة إلى ما يشهده قطاع النقل البحري من تطورات هيكلية وتكنولوجية أثرت بشكل مباشر على طبيعة عمل الموانئ وأسلوب تسييرها مما يستدعي تكييفاً مستمراً مع هذه المتغيرات لمواكبة متطلبات المنافسة العالمية.

وقد أدركت العديد من الدول المتقدمة أهمية التحولات الحاصلة في مجال التجارة العالمية والنقل البحري، حيث سارعت إلى تحديث وتطوير تشريعاتها لاسيما في قطاع الموانئ البحرية بما يتماشى مع السياسات الحديثة والأهداف الاستراتيجية الرامية إلى تعزيز قدراتها التنافسية وهذا ما سعى إليه المشرع الجزائري من خلال تعديل القانون البحري ومختلف التنظيمات المواكبة له بهدف تكييف الإطار القانوني الوطني مع متطلبات العصر وتحديات التجارة والنقل الدولي.

حيث شهدت الموانئ البحرية الجزائرية العديد من التذبذبات نتيجة التطورات القانونية المسيرة لمختلف السياسات الاقتصادية التي انتهجتها الدولة منذ الاستقلال، وقد شكل صدور القانون البحري رقم 05/98 نقطة تحول جوهري في هذا المسار، وذلك من خلال إرساء إطار قانوني جديد تم بموجبه إنشاء ثلاث سلطات مينائية تتمتع بسلطات واسعة في إدارة وتسيير الموانئ التابعة لها، كما يعد هذا القانون محطة بارزة في تاريخ الموانئ البحرية الجزائرية التي عانت لفترة طويلة من فراغ تشريعي فقد ظل هذا القطاع إلى غاية 1998 خاضعا لمجموعة من النصوص التشريعية والتنظيمية المتفرقة التي لم تكن كافية لتأطير وتطوير أساليب التسيير الإداري والتجاري لهذا النشاط الحيوي في الاقتصاد الوطني.

كما أدى غياب تشريع خاص يحدد بدقة أسس التسيير المينائي في الجزائر إلى انعكاسات سلبية مباشرة على أداء الموانئ البحرية الجزائرية، تمثلت أبرزها في انخفاض مستوى الإنتاجية، وطول فترات انتظار السفن وحمولتها في مناطق الارساء قبل السماح لها بالدخول إلى الموانئ، فضلا عن اكتظاظ المخازن وارتفاع التكاليف خاصة الرسوم المتعلقة بفترات الإقامة الإضافية داخل الميناء.

كما توصلنا إلى مجموعة من النتائج أهمها:

- أن المشرع الجزائري كغيره من التشريعات أولى اهتماما خاصا بالمرفق المينائي باعتباره امتدادا للسيادة الوطنية ضمن الحدود البحرية للدولة، وقد تجلّى هذا الاهتمام من خلال مصادقة الجزائر على أغلب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن بما يعكس التزامها بالمعايير الدولية في هذا المجال، وقد كرّس القانون البحري الجزائري لاسيما في الباب الرابع من الكتاب الثالث منه مجموعة من الأحكام التي تنظم قواعد استغلال الموانئ وضمان أمنها مدعوماً بعدد من المراسيم التنفيذية التي تحدد مهام السلطة المينائية وتعنّى بتطبيق القواعد القانونية ذات الصلة، حيث تهدف هذه المنظومة التشريعية إلى تحقيق حماية فعالة لأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن مع الحفاظ على النظام العام داخل الفضاء المينائي ويتجلّى ذلك في استحداث هيئات متخصصة تسهر على حماية الأملاك العمومية البحرية إلى جانب فرض جزاءات صارمة على كل من يعتدي على أمن وسلامة هذا المرفق الاستراتيجي.

- تعد المنافسة القائمة بين الشركات والمنظمات الاقتصادية والتجار عنصرا أساسيا في تعزيز الأداء الاقتصادي وتحقيق الفعالية في الأسواق مما استدعى من الدول ضرورة تنظيمها ضمن أطر قانونية، حيث يهدف هذا التنظيم إلى حماية مبدأ المنافسة من الممارسات الاحتكارية والضارة التي قد تصدر عن بعض المؤسسات المينائية بغرض السيطرة على السوق والاخلال بتوازنه.

- لا تقتصر التنافسية داخل الموانئ البحرية على الجوانب التقنية والتشغيلية فقط، بل تمتد أيضا لتشمل جميع الجوانب التشريعية والتنظيمية والاقتصادية التي تشكل في مجملها الإطار العام الذي يسمح لهذه الموانئ بمواكبة متطلبات التجارة العالمية وتعزيز قدرتها التنافسية في ظل اقتصاد عالمي متغير.

- يتضح من خلال الأمر رقم 29/71 ملامح التسيير المركزي للموانئ البحرية في الجزائر، حيث تم من خلاله وضع الإطار القانوني لإنشاء المكتب الوطني للموانئ محددا كيفية تنظيمه وأساليب تسييره وآليات عمله، وهو ما يعكس بوضوح توجه الدولة في تلك المرحلة نحو فرض رقابة مركزية كاملة على هذا القطاع الاستراتيجي بما يضمن خضوعه المباشر للسلطات العمومية وتحقيق أهداف السيادة الاقتصادية والإدارية، وقد انعكس هذا النمط في اعتماد تعريفه وطنية موحدة للرسوم والخدمات تحدد مسبقا من طرف الدولة دون منح هامش للموانئ لاعتماد سياسات مالية أو تسويقية تتماشى مع موقعها الجغرافي أو طبيعة النشاط الاقتصادي الذي تستقطبه.

- أسفر صدور المرسوم التنفيذي رقم 281/82 عن إنشاء 11 مؤسسة مينائية على المستوى الوطني، وقد أسندت إليها مجموعة من المهام تمثلت أساسا في ممارسة الأنشطة التجارية وعلى رأسها القطر البحري، المناولة المينائية والتشوين كما تضطلع في نفس الوقت بمهام ذات طابع سيادي حيث تتولى الاشراف على صيانة واستغلال وتطوير الموانئ البحرية وضمان أمنها من خلال ما تتمتع به في مجال الضبط الإداري بهدف حماية الأملاك العمومية المينائية ما جعلها قاضي وخصم في نفس الوقت، هذا الذي لم يؤثر على طابعها ونظامها القانوني بما أنها مؤسسة عمومية ذات طابع اشتراكي إلا حينما أصبحت تتخذ شكل شركة تجارية ذات أسهم منذ سنة 1989 الأمر الذي فرض تناقض كبير بين كونها مؤسسة عمومية تمارس مهام القوة العمومية والمتمثلة في تكفلها بمهام الشرطة والأمن والمحافظة على الملك العمومي المينائي وفي نفس الوقت تتخذ شكل شركة تجارية ذات أسهم تحتكر ممارسة النشاطات التجارية وتسعى إلى تحقيق الربح والمضاربة، الأمر الذي فرض ضرورة تعديل هذا التنظيم القانوني القائم بفصل مهام القوة العمومية عن مهام الأنشطة التجارية، وهو ما تجسد لاحقا في تعديل القانون البحري من خلال إعادة تنظيم التسيير المينائي بما يكرس استقلالية السلطة المينائية ويحد من ازدواجية الوظيفة، لكن من الناحية العملية مزال الاشكال قائم في الازدواجية الوظيفية.

- أصبحت وضعيات الاحتكار المينائي تشكل عبئا متزايداً على السلطات المينائية خاصة بعد اضطرارها إلى الجمع بين ممارسة كل من الوظائف السيادية والأنشطة التجارية المينائية مما أدى إلى صعوبات في التوفيق بين هذين الدورين، مما انعكس سلباً على أداء الموانئ، وكنتيجة لهذا التراجع لجأت العديد من الدول ومن بينها الجزائر إلى تبني مبدأ "توزيع الوظائف" بين السلطة المينائية والقطاع الخاص، غير أنه من الناحية التطبيقية لم تؤسس بعد هذه السلطة، فالنص القانوني موجود لكن عند اسقاطه عمليا نجده بعيد كل البعد.

- أسفر احتكار الدولة لتسيير الموانئ البحرية إلى ظهور مجموعة من الإشكالات الجانبية من بينها بطء المعاملات الإدارية وسيطرة الروتين عليها وتراكم البضائع داخل المخازن، إلى جانب الاستغلال غير المشروع لتلك الفضاءات من طرف بعض الشركات العمومية.

- شكل القانون رقم 05/98 محطة تحول جوهرية في نظام تسيير الموانئ الجزائرية حيث أسس لمقاربة جديدة تقوم على فصل واضح بين مهام الخدمة العمومية التي أوكلت إلى هيئات عمومية أطلق عليها تسمية " السلطات المينائية " وبين النشاطات التجارية التي فتح المجال للخواص لمزاومتها وفقا لقواعد قانون المنافسة في خطوة تهدف إلى تشجيع الخواص على المبادرة والاستثمار

في القطاع المينائي ، في حين أسند للسلطات المينائية مهام ضبط وتنظيم المرافق العامة داخل الموانئ، ورغم أهمية هذا التحول إلا أن المشرع الجزائري لم يخصص بعد قانون مستقل ينظم شؤون الموانئ البحرية، واكتفى بإدراجها ضمن التشريع البحري العام خلافا لما هو معمول به في الأنظمة القانونية المقارنة الأمر الذي يبرز الحاجة إلى إصلاح تشريعي شامل في هذا المجال، ويعد أحد أبرز دوافع تعديل الإطار القانوني المنظم للموانئ الصعوبات العديدة التي واجهتها الموانئ الجزائرية نتيجة للتذبذب القانوني الذي طبع سياسات الدولة خاصة خلال الفترة الممتدة من سنة 1971 إلى غاية 1998 والتي اتسمت بسيطرة النظام الاحتكاري مما انعكس سلبا على فعالية وأداء الموانئ التجارية، وفي المقابل حظيت الموانئ النفطية بأغلب الاستثمارات ما أدى إلى تهميش باقي الموانئ التي ظلت تعاني من نقص كبير في التجهيزات والتطوير.

- من بين التعديلات الجوهرية التي جاء بها القانون رقم 05/98 بعد تعريفه للميناء وتبيان أنواعه، تحويل الأنشطة المينائية المتمثلة في كل من القطر والمناولة والتشوين إلى أنشطة ذات طابع تجاري وتحريرها من احتكار الدولة وذلك استنادا لنص المادة 892 من ق.ب.ج التي نصت على إمكانية ممارسة هذه الأنشطة التجارية من طرف أي شخص طبيعي يحمل الجنسية الجزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط التي يحددها التنظيم، وعلى هذا الأساس وبناء على فقرة قانونية واحدة فقط، تم وضع حد لاحتكار الدولة لهذه الأنشطة في خطوة واضحة نحو تحرير قطاع الموانئ البحرية وتعزيز القدرة التنافسية.

- كرس المشرع الجزائري مبدأ خوصصة قطاع النقل البحري مع الحفاظ على الملكية العامة للدولة، وذلك من خلال إقرار نظام الامتياز كإطار قانوني لاستغلال خدمات النقل البحري، وقد تجسد هذا التوجه بإصدار المرسوم التنفيذي رقم 57/08 والذي يعد قفزة نوعية في مسار تحرير النشاط الاقتصادي، حيث أتاح للأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المتوفرين على مجموعة من الشروط القانونية إمكانية الاستثمار في مجال النقل البحري، لكن ما يلاحظ أن هذا التحرير ظل نسبيا إذ ما تزال بعض الشروط التي فرضها الإطار القانوني تشكل عوائق أمام تحقيق انفتاح فعلي وشامل لهذا القطاع، وذلك بالنظر لبعض الشروط التعسفية المتعلقة بصاحب الامتياز كالجنسية ومقر تواجده وتمتعه بصفة المجهز فكان من الأحسن تحرير هذا النشاط تحريرا مطلقا بهدف تطوير قطاع النقل البحري وتعزيز التجارة الخارجية.

- تلعب السلطة المينائية دورا محوريا في إدارة الفضاء المينائي، حيث تعد الجهة المسؤولة عن تنظيم السوق وضبط آليات المنافسة بين مختلف المتدخلين الخواص، ويتجلى هذا الدور في

مراقبة الامتثال للقواعد القانونية والتنظيمية التي تحكم النشاطات التجارية والخدمات داخل الميناء، بما في ذلك أنشطة المناولة التي تعد من أبرز العمليات ذات الطابع الاقتصادي والاستراتيجي ويهدف هذا التنظيم إلى تحقيق نوع من التوازن بين متطلبات الفعالية الاقتصادية وضمان الشفافية والمنافسة العادلة فضلا عن حماية المصلحة العامة من خلال فرض الالتزام بالمعايير الفنية والأمنية المعتمدة.

- رغم الإصلاحات القانونية التي جاء بها القانون البحري رقم 05/98 والتي تهدف إلى خصوصية النشاطات التجارية المينائية وتحريرها من احتكار الدولة، إلا أن الواقع العملي يكشف عن فجوة واضحة بين النصوص القانونية والتطبيق الفعلي، حيث تجدر الإشارة أنه وإلى غاية اليوم لم يتم تنصيب السلطة المينائية المكلفة بالإشراف والتنظيم وهو ما أدى إلى تعطيل جانب مهم من آليات تنفيذ هذا القانون، فضلا عن تجميد المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر والمناولة والتشوين والذي ساهم بشكل كبير في هذا التعطيل مما أفرز تناقضا صارخا بين ما تنص عليه التشريعات وبين الواقع العملي الذي يظهر غير ذلك والذي يرفض تطبيق النصوص القانونية الجديدة، وبالتالي هيمنة الدولة والممارسات التقليدية في تسيير الموانئ البحرية الجزائرية.

- يعد النشاط المينائي من الأنشطة الحيوية والحساسة التي تستدعي مستوى عالٍ من التنظيم والرقابة خاصة فيما يتعلق بفرض النظام العام داخل الفضاء المينائي، وتبعاً لذلك تبرز الحاجة إلى تبني قواعد ضبط صارمة وفعالة تضمن انتظام هذا النشاط، إلا أن هذه القواعد قد تشكل في بعض الأحيان عائقا بسبب تعدد المتدخلين من هيئات عامة وخاصة مما يؤدي إلى تداخل في الصلاحيات ويعقد من مسألة تحديد الجهة المسؤولة عن الضبط وكذا الجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات ذات الصلة، نظراً للطبيعة المختلطة التي تميز الأنشطة المينائية، والتي تجمع ما هو إداري، تجاري، أمني، لوجستي، وعليه فإن مسألة تعدد الهيئات المختصة بالشرطة المينائية لا يعني وجود تنافس فيما بينها في المبادرة في ممارسة الاختصاص بل ينبغي أن تكون علاقة تعاون وتكامل بينها، ومع ذلك يلاحظ من الناحية العملية أن المصلحة الوطنية لحرس السواحل تحتكر أغلب مهام الضبط المينائي رغم أنها تعد ضبطية بحرية بالأساس وليست مينائية وهو ما يثير إشكالات قانونية ومؤسسية حول مدى مشروعية هذا التوسع في الصلاحيات وتأثيره على أداء باقي الهيئات المختصة.

- ان تبني نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص مع منح القطاع الخاص دورا أكبر في إدارة وتشغيل الموانئ يمكن أن يجلب معه استثمارات جديدة وخبرات متخصصة تسهم في تطوير البنية التحتية وتحسين الخدمات المقدمة، بالإضافة إلى التركيز على تطوير الموارد البشرية وتدريب العاملين في الموانئ على أحدث التقنيات والممارسات الإدارية يعتبر عنصراً أساسياً لمواكبة التطورات العالمية والتحديات الأمنية المتزايدة في قطاع النقل البحري.

- على الرغم من صدور القرار الوزاري المشترك لسنة 2019 المحدد لآليات التنسيق بين المصلحة الوطنية لحرس السواحل وباقي المصالح الساحلية البرية إلا أن تفعيل هذا النص ظل محدوداً وإن صح التعبير منعماً في كثير من الأحيان، فهذا النص القانوني يفترض أن يضع حداً للتدخل والازدواج في المهام إلا أن الواقع العملي يثبت عكس ذلك تماماً، حيث أن المصلحة الوطنية لحرس السواحل تحتكر مجمل صلاحيات الضبط المينائي وهو ما يعد تجاوزاً لطبيعة اختصاصها الأصلي المرتبط بالضبط البحري وهو ما يفرغ النص من محتواه ويضعف من فاعلية النظام القانوني المنظم لهذا القطاع الحيوي.

- الملاحظ كذلك غياب السلطة المينائية على أرض الواقع فبالرغم من تكريس المرسوم التنفيذي رقم 199/99 لها خاصة فيما يتعلق بضابط الرقابة والالتزامات المالية فحلول الوزارة الوصية وزارة النقل محل السلطة المينائية كجهة مانحة لامتياز قد صعب من دور الرقابة على هذه الوزارة بحيث اصبغها الطابع المزدوج لتلعب الدورين جهة رقابة باعتبارها جهة مانحة للامتياز وجهة رقابة على قطاع الموانئ باعتبارها الوزارة الوصية.

- يعد المرسوم التنفيذي رقم 147/21 المتضمن انشاء منصة المجتمع المينائي PCS خطوة متقدمة في سياق اصلاح قطاع الموانئ البحرية في الجزائر، حيث وضع المشرع إطاراً قانونياً واضحاً لإدخال آليات الإدارة الرقمية ضمن سلسلة الخدمات اللوجستية، حيث تهدف هذه المنصة إلى تسهيل وتنسيق المعاملات بين مختلف الفاعلين في الوسط المينائي، من إدارات ومستثمرين ومتعاملين اقتصاديين عبر نظام رقمي موحد يضمن الشفافية ويبسط الاجراءات ويقلص التكاليف، كما يكرس المرسوم التنفيذي فكرة المجتمع المينائي الرقمي من خلال اعتماد منصة إلكترونية تعمل كحلقة وصل مركزية بين جميع المتدخلين وفق نظام مؤمن ومتناسق مع المعايير الدولية بما يعزز من فعالية الموانئ ويدعم قدرتها التنافسية إقليمياً ودولياً.

- نظرا للدور الحيوي الذي تلعبه الموانئ البحرية في دعم الاقتصاد الوطني إلا أنه لا بد من وجود إطار قانوني متكامل يوازن بين متطلبات الفعالية التجارية وضوابط النظام العام داخل الفضاء المينائي.

وفي الأخير يمكن القول أن فعالية الإطار القانوني المنظم لتسيير واستغلال الموانئ البحرية مرتبط بمدى القدرة على تحديث النصوص القانونية بشكل مستمر والالتزام بالمعايير الدولية المعتمدة، مع ضرورة ترسيخ آليات التنسيق والتعاون بين مختلف المتدخلين من القطاعين العام والخاص ضمن هذا القطاع الاستراتيجي، كما يمكن القول أن المشرع الجزائري وفق إلى حد ما في وضع منظومة قانونية تضبط النشاطات المينائية من حيث قواعد التنظيم والاستغلال والتسيير وفي الوقت نفسه أقر مجموعة من الآليات تهدف إلى حماية النظام العام المينائي في كل أبعاده.

كما توصلنا في خاتمة هذه الدراسة إلى مجموعة من المقترحات، لعل أبرزها يتمثل في:

- استنادا إلى الملاحظة الأولية التي شكلت منطلق هذا البحث والمتمثلة في تشتت الإطار القانوني المنظم لقطاع الموانئ البحرية ، وعليه يقترح على المشرع الجزائري أن يوسع من دائرة اهتمامه بهذا القطاع الاستراتيجي وذلك من خلال تخصيص تقنين خاص بالموانئ يحمل عنوان صريح " قانون الموانئ " على غرار القانون البحري والتشريعات الأخرى، يضم النظام القانوني للموانئ البحرية ويشمل كافة المسائل المتعلقة بالمنشآت المينائية وسبل تطويرها وكذا تنظيم العلاقات القانونية القائمة بين كافة الفئات المستخدمة للميناء من خلال ضبط حقوق وواجبات كل فرد يتردد ويستغل الميناء، مع تحديد كل المخالفات المترتبة على السفن والشركات والأشخاص ومقابلتها بالجزاء المناسب.

- ضرورة تفعيل السلطة المينائية على أرض الواقع بما يتماشى مع أحكام المرسوم التنفيذي رقم 199/99، أو إلغائه لأن بدون التجسيد الفعلي للسلطة المينائية يبقى هذا المرسوم حبر على ورق.

- تعزيز التكامل بين البعد الاقتصادي والقانوني وذلك من خلال تطوير النصوص القانونية والتنظيمية المتعلقة بالموانئ بما يوازن بين متطلبات السوق (الكفاءة، التنافسية، الاستثمار) ومتطلبات النظام العام بمختلف أبعاده من خلال آليات تتسم بالمرونة والتوازن، بحيث يحقق

الانسجام بين مقتضيات الضبط من جهة ومتطلبات المرونة اللازمة لمواكبة التطورات من جهة أخرى.

- ضرورة تعديل بعض أحكام القانون البحري رقم 05/98 المتعلقة بالنشاطات المينائية وطريقة تسيير واستغلالها في الموانئ بنصوص جديدة تواكب المعايير الدولية وتسمح بإعادة هيكلة العلاقة القائمة بين المؤسسات المينائية والجهات المستثمرة بما يعزز الشفافية والرقابة القانونية دون إعاقة النشاط التجاري.

- استحداث هيئة وطنية مستقلة لتنظيم الموانئ تشرف على ضبط وتقييم أدائها بما يضمن مراقبة احترام القوانين وتعزيز الشفافية والكفاءة في التسيير، كما تضمن تكافؤ الفرص بين مختلف المتعاملين الاقتصاديين من خلال مراقبة منح الامتيازات والعقود في الموانئ وحل المنازعات عن طريق الوساطة والتحكيم بينهم وبين المؤسسات المينائية على غرار بعض التجارب الدولية الناجحة.

- توسيع مضمون النظام العام المينائي ليشمل قضايا الاستدامة البيئية والرقمنة من خلال تبني قوانين تشجع على التحول نحو موانئ خضراء وذكية.

- تطوير صيغ الشراكة القانونية بين الدولة والخواص في تسيير واستثمار الموانئ البحرية مثل عقود الامتياز والشراكة بين القطاع العام والخاص بما يحقق التنمية الاقتصادية ويحافظ في نفس الوقت على السيادة القانونية للدولة.

- تكوين كوادر قانونية وإدارية متخصصة في مجال القانون البحري وتسيير الموانئ لمواكبة التحديات التقنية والتشريعية المتزايدة في هذا القطاع الحيوي.

- الإسراع في استكمال البيئة التشريعية المرافقة للرقمنة خاصة فيما يتعلق بالأمن السيبراني والتعاملات الالكترونية، مع وضع آليات مراقبة وتقييم دورية لمدى فاعلية المنصة واستجابة المتعاملين معها.

- ضرورة تعديل الغرامات المالية المتعلقة بالجرائم الماسة بأمن وسلامة الأملاك العمومية المينائية المنصوص عليها في القانون البحري رقم 05/98 بما يضمن مواءمتها مع القيمة الحالية لعملة.

- ضرورة الاستثمار في تطوير البنية التحتية للموانئ البحرية وتحديثها وتزويدها بأحدث التقنيات والمعدات وذلك بهدف تعزيز السلامة والأمن المينائي بالإضافة إلى تدريب وتأهيل الكوادر البشرية العاملة في الموانئ على التعامل مع مختلف المخاطر والتحديات المحتملة.

- ضرورة تعديل القرار الوزاري المشترك لسنة 2019 المحدد لآليات التنسيق بين المصلحة الوطنية لحرس السواحل والمصالح الساحلية البرية الأخرى من خلال ادراج آليات تنظيمية ملزمة لتوزيع الاختصاصات وإنشاء هياكل تنسيق عملياتية على مستوى كل ميناء، بما يضمن تفعيل مبدأ التعاون وتقادي احتكار مهام الضبط المينائي من طرف جهة واحدة.
- ضرورة إحداث غرف قضائية متخصصة أو هيئات تحكيم في مجال الشؤون البحرية وقانون الموانئ الذي يزال يشهد فراغا تشريعيا ملحوظا، وذلك لضمان تطبيق فعال ومواكب للتطورات المرتبطة بتسيير واستغلال الموانئ البحرية.
- ينبغي على المشرع أن يولي أهمية خاصة لتحديث وتطوير الخدمات الرقمية والعمل على تبسيط الإجراءات الإدارية والجمركية لما له من أثر مباشر في خفض التكاليف وتحسين تجربة العملاء، كما أن توجيه الاستثمارات نحو التقنيات الخضراء والمستدامة مثل الاعتماد على مصادر الطاقة المتجددة والحد من الانبعاثات الكربونية من شأنه أن يعزز الصورة البيئية للموانئ ويزيد من جاذبيتها للشركات التي تتبنى ممارسات صديقة للبيئة.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

I : قائمة المصادر

أولا - النصوص القانونية والتنظيمية

1- النصوص القانونية

1-1: الدساتير

1- دستور سنة 1996، صادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96/438، المؤرخ في 26 رجب عام 1417، الموافق لـ 07 ديسمبر سنة 1996، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 76، الصادرة بتاريخ 08 ديسمبر سنة 1996.

2- التعديل الدستوري لسنة 2016، الصادر بموجب القانون رقم 01/16، مؤرخ في 26 جمادى الأولى عام 1437، الموافق لـ 6 مارس سنة 2016، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 14، الصادرة بتاريخ 7 مارس سنة 2016.

3 - التعديل الدستوري لسنة 2020، الصادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 20/442، المؤرخ في 15 جمادى الأولى عام 1442، الموافق لـ 30 ديسمبر سنة 2020، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 82، الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر سنة 2020.

1-2: الاتفاقيات الدولية

1- اتفاقية بروكسل في 10 مايو سنة 1956 بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني في قضايا التصادم البحري، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64 - 172 المؤرخ في 27 محرم عام 1384، الموافق لـ 08 يونيو سنة 1964، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 07 يونيو 1964.

2- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966، المعدلة ببرتوكول سنة 1988، الموقعة بتاريخ 5 أبريل سنة 1966 المعتمدة بلندن، دخلت حيز التنفيذ في 21 أوت سنة 1968.

1-3: القوانين

1- قانون رقم 82/13، مؤرخ في 09 ذي القعدة عام 1402، الموافق لـ 28 غشت سنة 1982، يتعلق بتأسيس الشركات المختلطة للاقتصاد وسيرها، ج.ر.ع 35، الصادرة بتاريخ 31 غشت سنة 1982.

2- قانون رقم 01/88، مؤرخ في 22 جمادى الأولى عام 1408، الموافق لـ 12 يناير سنة 1988، يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، ج.ر.ع 02، الصادرة بتاريخ 13 يناير سنة 1988.

3- قانون رقم 10/90، المؤرخ في 19 رمضان عام 1410، الموافق لـ 14 أبريل سنة 1990، المتعلق بالنقد والقرض، ج.ر.ع 16، الصادرة بتاريخ 18 أبريل سنة 1990.

4- قانون رقم 30/90، المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411، الموافق لـ 1 ديسمبر سنة 1990، المتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج.ر.ع 52، الصادرة بتاريخ 2 ديسمبر سنة 1990، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14/08 المؤرخ في 17 رجب عام 1427، الموافق لـ 20 يوليو سنة 2008، ج.ر.ع 44، الصادرة بتاريخ 03 غشت سنة 2008.

5- قانون رقم 05/98، المؤرخ في 01 ربيع الأول عام 1419، الموافق لـ 2 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر.ع 47، الصادرة بتاريخ 27 يونيو سنة 1998.

6- قانون رقم 11/01، المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422، الموافق لـ 03 يوليو سنة 2001، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر.ع 36، الصادرة بتاريخ 08 يوليو سنة 2001، المتمم بالقانون رقم 14/22، مؤرخ في 13 ذي الحجة عام 1443، الموافق لـ 12 يوليو سنة 2022، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 17 يوليو سنة 2022.

7- قانون رقم 19/01، مؤرخ في 27 رمضان عام 1422، الموافق لـ 12 ديسمبر سنة 2001، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج.ر.ع 77، الصادرة بتاريخ 15 ديسمبر سنة 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم 02/25، مؤرخ في 21 شعبان عام 1446، الموافق لـ 20 فبراير سنة 2025، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 23 فبراير سنة 2025.

8 - قانون رقم 01/02، المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422، الموافق لـ 05 فبراير سنة 2002، المتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، ج.ر.ع 08، الصادرة بتاريخ 06 فبراير سنة 2002.

9- قانون رقم 10/03، مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424، الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ع 01، الصادرة بتاريخ 20 يوليو سنة 2003.

10- قانون رقم 12/08، المؤرخ في 21 جمادى الثانية عام 1429، الموافق لـ 25 يونيو سنة 2008، يعدل ويتمم الأمر رقم 03/03، المتعلق بقانون المنافسة، ج.ر.ع 36، الصادرة بتاريخ 2 يوليو سنة 2008.

11- قانون رقم 10/11، مؤرخ في 20 رجب عام 1432، الموافق لـ 22 يونيو سنة 2011، المتعلق بالبلدية، ج.ر.ع 37، الصادرة بتاريخ 03 يوليو سنة 2011، المعدل والمتمم بالأمر رقم 13/21، مؤرخ في 22 محرم عام 1443، الموافق لـ 31 غشت سنة 2021، ج.ر.ع 67.

12- قانون رقم 07/12، المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433، الموافق لـ 21 أبريل سنة 2012، المتعلق بقانون الولاية، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 29 أبريل سنة 2012.

13- قانون رقم 04/17، المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438، الموافق لـ 16 فبراير سنة 2017، المعدل والمتمم للقانون رقم 07/79 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399، الموافق لـ 21 يوليو سنة 1979، المتضمن قانون الجمارك، ج.ر.ع 11، الصادرة بتاريخ 19 فبراير سنة 2017.

14- قانون رقم 07/18، المؤرخ في 25 رمضان عام 1439، الموافق لـ 10 يونيو سنة 2018، المتعلق بحماية الأشخاص الطبيعيين في مجال معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي، ج.ر.ع 34، الصادرة بتاريخ 10 يونيو سنة 2018، المعدل والمتمم بالقانون رقم 11/25، مؤرخ في 28 محرم عام 1447، الموافق لـ 24 يوليو سنة 2025، ج.ر.ع 48.

15- قانون رقم 07/22، المؤرخ في 04 شوال عام 1443، الموافق لـ 05 مايو سنة 2022، المتضمن التقسيم القضائي، ج.ر.ع 32، الصادرة بتاريخ 14 مايو سنة 2022.

16- قانون رقم 11/22، المؤرخ في 09 ذي القعدة عام 1443، الموافق لـ 09 جوان سنة 2022، يعدل ويتمم القانون العضوي رقم 01/98، المؤرخ في 04 صفر عام 1419، الموافق لـ 30 مايو سنة 1998، المتعلق بتنظيم مجلس الدولة وسيره واختصاصاته، ج.ر.ع 41، الصادرة بتاريخ 16 جوان سنة 2022.

17- قانون رقم 13/22، المؤرخ في 13 ذي الحجة عام 1443، الموافق لـ 12 يوليو سنة 2022، يعدل ويتمم القانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر عام 1429، الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 17 يوليو عام 2022.

- 18- قانون رقم 18/22، مؤرخ في 25 ذي الحجة عام 1443، الموافق لـ 24 يوليو سنة 2022، يتعلق بالاستثمار، ج.ر.ع 50، الصادرة بتاريخ 28 يوليو سنة 2022.
- 19- قانون رقم 12/23، مؤرخ في 18 محرم عام 1445، الموافق لـ 5 غشت سنة 2023، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية، ج.ر.ع 51، الصادرة بتاريخ 6 غشت سنة 2023.
- 20- قانون رقم 206 لسنة 2020، المتضمن قانون الجمارك المصري، الجريدة الرسمية لجمهورية مصر العربية، العدد 45 مكرر د، الصادرة بتاريخ 11 نوفمبر سنة 2020.

1-4: الأوامر

- 1- أمر رقم 156/66، مؤرخ في 18 صفر عام 1386، الموافق لـ 08 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم، ج.ر.ع 49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو سنة 1966.
- 2- أمر رقم 77/67، مؤرخ في أول صفر عام 1387، الموافق لـ 11 مايو سنة 1967، يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر.ع 42، الصادرة بتاريخ 23 مايو سنة 1967.
- 3- أمر رقم 83/68، مؤرخ في 18 محرم عام 1388، الموافق لـ 16 أبريل سنة 1968، يتضمن إحداث منطقة للملاحة خاصة بالسفن البحرية الجزائرية، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 23 أبريل سنة 1968.
- 4- أمر رقم 50/69، مؤرخ في 02 ربيع الثاني عام 1389، الموافق لـ 17 يونيو سنة 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر.ع 53، الصادرة بتاريخ 20 يونيو سنة 1969.
- 5- أمر رقم 16/71، مؤرخ في 13 صفر عام 1391، الموافق لـ 9 أبريل سنة 1971، المتضمن إحداث شركة وطنية لشحن وتفريغ البضائع (سوناما)، ج.ر.ع 32، الصادرة بتاريخ 20 أبريل سنة 1971.
- 6- أمر رقم 29/71، مؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1391، الموافق لـ 13 ماي سنة 1971، المتضمن إحداث المكتب الديوان الوطني للموانئ، ج.ر.ع 41، الصادرة بتاريخ 21 ماي سنة 1971.

7- أمر رقم 12/73، مؤرخ في 29 صفر عام 1393، الموافق لـ 03 أبريل سنة 1973، المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج.ر.ع 28، الصادرة بتاريخ 06 أبريل سنة 1973، ص 422.

8- أمر رقم 40/75 المؤرخ في 07 جمادى الثانية عام 1395، الموافق لـ 17 يونيو سنة 1975، المتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، ج.ر.ع 50، الصادرة بتاريخ 24 يونيو سنة 1975.

9- أمر رقم 58/75، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر.ع 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر سنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07، مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428، الموافق لـ 13 مايو سنة 2007، ج.ر.ع 31.

10- أمر رقم 22/95، مؤرخ في 29 ربيع الأول عام 1416، الموافق لـ 26 غشت سنة 1995، المتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية (ملغى)، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 03 سبتمبر سنة 1995.

11- أمر رقم 04/01، مؤرخ في أول جمادى الثانية عام 1422، الموافق لـ 20 غشت سنة 2001، المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية وتسييرها وخصائصها، ج.ر.ع 47، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 2001.

12- أمر رقم 03/09، مؤرخ في 29 رجب عام 1430، الموافق لـ 22 يوليو سنة 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 04/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج.ر.ع 45، الصادرة بتاريخ 29 يوليو سنة 2009.

13- أمر رقم 03/03، مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424، الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، المتعلق بالمنافسة، ج.ر.ع 43، الصادرة بتاريخ 18 غشت سنة 2010، المعدل والمتمم بالأمر رقم 05/10، مؤرخ في 5 رمضان عام 1431، الموافق لـ 15 غشت سنة 2010، ج.ر.ع 46.

2: النصوص التنظيمية

2-1: المراسيم الرئاسية

- 1- مرسوم رقم 489/63، المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج.ر.ع 06، الصادرة بتاريخ 31 ديسمبر سنة 1963.
- 2- مرسوم رقم 120/71، مؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1391، الموافق لـ 13 مايو سنة 1971، يتضمن منح السمسة البحرية في الموانئ الجزائرية إلى الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر.ع 40، الصادرة بتاريخ 18 مايو سنة 1971.
- 3- مرسوم رقم 02/81، مؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1401، الموافق لـ 17 يناير سنة 1981، يتضمن المصادقة على البرتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976، ج.ر.ع 03، الصادرة بتاريخ 20 يناير سنة 1981.
- 4- مرسوم رقم 282/82، مؤرخ في 24 شوال عام 1402، الموافق لـ 14 غشت سنة 1982، يتضمن إنشاء الشركة الوطنية للنقل البحر للمحروقات والمواد الكيماوية، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت سنة 1982.
- 5- مرسوم رقم 286 / 82، مؤرخ في 24 شوال عام 1402، الموافق لـ 14 غشت سنة 1982، المتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت سنة 1982.
- 6- مرسوم رقم 340 / 82، مؤرخ في 27 محرم عام 1403، الموافق لـ 13 نوفمبر سنة 1982، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية سنة 1979 الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر، المبرمة في 27 أبريل سنة 1979 بهامبورغ، ج.ر.ع 64، الصادرة بتاريخ 16 نوفمبر سنة 1982.
- 7- مرسوم رقم 155/87، مؤرخ في 18 ذي القعدة عام 1407، الموافق لـ 14 يوليو سنة 1987، يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية لنقل البحري للمسافرين، ج.ر.ع 29، الصادرة بتاريخ 15 يوليو سنة 1987.

- 8- مرسوم رقم 108/88، مؤرخ في 15 شوال عام 1408، الموافق لـ 31 مايو سنة 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج.ر.ع 22، الصادرة بتاريخ 1 يونيو سنة 1988.
- 9- مرسوم رئاسي رقم 290/95، مؤرخ في 05 جمادى الأولى 1416، الموافق لـ 30 سبتمبر سنة 1995، متضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 04 أكتوبر سنة 1995.
- 10- مرسوم رئاسي رقم 53/96، مؤرخ في 02 رمضان عام 1416، الموافق لـ 22 يناير سنة 1996، متضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر.ع 06، الصادرة في 24 يناير سنة 1996.
- 11- مرسوم رئاسي رقم 437/96، مؤرخ في 20 رجب عام 1417، الموافق لـ 01 ديسمبر سنة 1996، يتضمن إحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعوان حراسة الشواطئ، ج.ر.ع 75، الصادرة بتاريخ 04 ديسمبر سنة 1996.
- 12- مرسوم رئاسي رقم 58/2000، مؤرخ في 07 ذي الحجة عام 1420، الموافق لـ 13 مارس سنة 2000، متضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، ج.ر.ع 13، الصادرة بتاريخ 15 مارس سنة 2000.
- 13- مرسوم رئاسي رقم 449/2000، مؤرخ في 27 رمضان عام 1421، الموافق لـ 23 ديسمبر سنة 2000، متضمن التصديق على البروتوكول المعتمد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في أول نوفمبر سنة 1974، ج.ر.ع 03، الصادرة بتاريخ 10 يناير سنة 2001.
- 14- مرسوم رئاسي رقم 195/02، مؤرخ في 19 ربيع الأول عام 1423، الموافق لـ 1 يونيو سنة 2002، متضمن القانون الأساسي للشركة الجزائرية للكهرباء والغاز، المسماة ش.ذ.أ، ج.ر.ع 39، الصادرة بتاريخ 02 يونيو سنة 2002.
- 15- مرسوم رئاسي رقم 71/05، مؤرخ في 04 محرم عام 1426، الموافق لـ 13 فبراير سنة 2005، متضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، المحرر في فاليتا (مالطة) يوم 25 يناير سنة 2002، ج.ر.ع 12، الصادرة بتاريخ 13 فبراير سنة 2005.

16- مرسوم رئاسي رقم 134/06، مؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1427، الموافق لـ 10 أبريل سنة 2006، يتضمن التصديق على الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية، ج.ر.ع 23، الصادرة بتاريخ 12 أبريل سنة 2006.

17- مرسوم رئاسي رقم 302/06، مؤرخ في 9 شعبان عام 1427، الموافق لـ 02 سبتمبر سنة 2006، متضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهورية التونسية المتضمن المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي بين الجزائر والمغرب وتونس للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط، ج.ر.ع 63، الصادرة بتاريخ 08 أكتوبر سنة 2006، الموقع بالجزائر في 20 يونيو سنة 2005.

18- مرسوم رئاسي رقم 246/11 المؤرخ في 08 شعبان عام 1432 الموافق لـ 10 يونيو سنة 2011، متضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المنعقدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1973، ج.ر.ع 45، الصادرة بتاريخ 14 غشت سنة 2011.

19- مرسوم رئاسي رقم 11 - 385، مؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1432، الموافق لـ 23 نوفمبر سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، والتي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج.ر.ع 64، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر سنة 2011.

20- مرسوم رئاسي رقم 247/15، مؤرخ في 2 ذي الحجة عام 1436، الموافق لـ 16 سبتمبر سنة 2015، يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، ج.ر.ع 50، الصادرة بتاريخ 20 سبتمبر سنة 2015.

21- مرسوم رئاسي رقم 01/17، مؤرخ في 03 ربيع الثاني عام 1438، الموافق لـ 02 يناير سنة 2017، متضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج.ر.ع 01، الصادرة بتاريخ 04 يناير سنة 2017.

2-2: المراسيم التنفيذية

1- مرسوم تنفيذي رقم 203/62، مؤرخ في 21 فيفري سنة 1962، المتضمن النظام الخاص للموانئ المستقلة، ج.ر.ع 30، الصادرة بتاريخ 29 فيفري سنة 1962.

- 2- مرسوم تنفيذي رقم 63 / 442، مؤرخ في 09 نوفمبر سنة 1963، يحدد النظام القانوني الخاص للموانئ المستقلة، ج.ر.ع 87، الصادرة بتاريخ 22 نوفمبر سنة 1963.
- 3- مرسوم تنفيذي رقم 82 / 279، مؤرخ في 24 شوال عام 1402، الموافق لـ 14 غشت سنة 1982، المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت سنة 1982.
- 4- مرسوم تنفيذي رقم 82/280، مؤرخ في 24 شوال عام 1402، الموافق لـ 14 غشت سنة 1982، المتضمن حل الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع وتحويل ما يتبعها من ممتلكات وأعمال وهياكل ومستخدمين، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت سنة 1982.
- 5- مرسوم تنفيذي رقم 88/88، مؤرخ في 9 رمضان عام 1408، الموافق لـ 26 أبريل سنة 1988، المتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978، الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النويات للعاملين في البحر، ج.ر.ع 17، الصادرة بتاريخ 27 أبريل سنة 1988.
- 6- مرسوم تنفيذي رقم 94/279، مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415، الموافق لـ 17 سبتمبر سنة 1994، المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج.ر.ع 59، الصادرة بتاريخ 21 سبتمبر سنة 1994.
- 7- **مرسوم تنفيذي رقم 94/340**، مؤرخ في 20 جمادى الأولى عام 1415، الموافق لـ 25 أكتوبر سنة 1994، المتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية، ج.ر.ع 72، الصادرة بتاريخ 06 نوفمبر سنة 1994.
- 8- مرسوم تنفيذي رقم 95/192، مؤرخ في 12 صفر عام 1416، الموافق 10 يوليو سنة 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج.ر.ع 38، الصادرة بتاريخ 19 يوليو سنة 1995.
- 9- مرسوم تنفيذي رقم 96/350، مؤرخ في 06 جمادى الثانية عام 1417، الموافق لـ 19 أكتوبر سنة 1996، يتعلق بالإدارة البحرية المحلية، ج.ر.ع 62، الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر سنة 1996.
- 10- مرسوم تنفيذي رقم 99/199، مؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420، الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، المتضمن القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 1999.

- 11- مرسوم تنفيذي رقم 99/200، مؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420، الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، المتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 1999.
- 12- مرسوم تنفيذي رقم 99/201، مؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420، الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، المتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 1999.
- 13- مرسوم تنفيذي رقم 99/202، مؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420، الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، المتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب، ج.ر.ع 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت سنة 1999.
- 14- مرسوم تنفيذي رقم 81/2000، المؤرخ في 04 محرم عام 1421، الموافق لـ 09 أبريل سنة 2000، المحدد لشروط خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر.ع 21، الصادرة بتاريخ 12 أبريل سنة 2000.
- 15- مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422، الموافق لـ 6 يناير سنة 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ع 1، الصادرة بتاريخ 6 يناير سنة 2002.
- 16- مرسوم تنفيذي رقم 02/02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422، الموافق لـ 06 يناير سنة 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي توق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج.ر.ع 01، الصادرة بتاريخ 6 يناير سنة 2002.
- 17- مرسوم تنفيذي رقم 118/02، مؤرخ في 20 محرم عام 1423، الموافق لـ 3 أبريل سنة 2002، المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية واللجان المحلية للتسهيلات البحرية، ج.ر.ع 23، الصادرة بتاريخ 7 أبريل سنة 2002.
- 18- مرسوم تنفيذي رقم 143/02، مؤرخ في 03 صفر عام 1423، الموافق لـ 16 أبريل سنة 2002، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج.ر.ع 29، الصادرة بتاريخ 24 أبريل سنة 2002.
- 19- مرسوم تنفيذي رقم 149/02، مؤرخ في 26 صفر عام 1423، الموافق لـ 9 ماي سنة 2002، يحدد قواعد تفتيش السفن، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 12 ماي سنة 2002.

20- مرسوم تنفيذي رقم 183/02، مؤرخ في 13 ربيع الأول عام 1423، الموافق لـ 26 مايو سنة 2002، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، ج.ر.ع 38، الصادرة بتاريخ 28 مايو سنة 2002.

21- مرسوم التنفيذ رقم 452/03، مؤرخ في 7 شوال عام 1424، الموافق لـ 1 ديسمبر سنة 2003، يحدد الشروط الخاصة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج.ر.ع 75، الصادرة بتاريخ 07 ديسمبر سنة 2003.

22- مرسوم تنفيذي رقم 102/05، مؤرخ في 15 صفر سنة 1426، الموافق لـ 26 مارس سنة 2005، يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري والصيد البحري، ج.ر.ع 22، الصادرة بتاريخ 27 مارس سنة 2005.

23- مرسوم تنفيذي رقم 175/05، مؤرخ في 03 ربيع الثاني عام 1426، الموافق لـ 12 مايو سنة 2005، يحدد كفاءات الحصول على التصريح بعدم التدخل بخصوص الاتفاقات ووضعية الهيمنة على السوق، ج.ر.ع 35، الصادرة بتاريخ 18 مايو سنة 2005.

24- مرسوم تنفيذي رقم 405/05، مؤرخ في 14 رمضان عام 1426، الموافق لـ 17 أكتوبر سنة 2005، يحدد كفاءات تنظيم الاتحاديات الرياضية الوطنية وسيرها وكذا شروط الاعتراف لها بالمنفعة العمومية والصالح العام، ج.ر.ع 70، الصادرة بتاريخ 19 أكتوبر سنة 2005.

25- مرسوم تنفيذي رقم 08/06، المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1420، الموافق لـ 9 يناير سنة 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر.ع 02، الصادرة بتاريخ 15 يناير سنة 2006، ص 17، المعدل بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 08/15، مؤرخ في 23 ربيع الأول عام 1436، الموافق لـ 14 يناير سنة 2015، ج.ر.ع 03، الصادرة بتاريخ 27 يناير سنة 2015.

26- مرسوم تنفيذي رقم 139/06، مؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427، الموافق لـ 15 أبريل سنة 2006، يحدد كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج.ر.ع 24، الصادرة بتاريخ 16 أبريل سنة 2006.

27- مرسوم تنفيذي رقم 200/07، مؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1428، الموافق لـ 23 يونيو سنة 2007، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها، ج.ر.ع 42، الصادرة بتاريخ 24 يونيو سنة 2007.

28- مرسوم تنفيذي رقم 57/08، مؤرخ في 06 صفر عام 1429، الموافق لـ 13 فبراير سنة 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر.ع 09، الصادرة بتاريخ 24 فبراير سنة 2008.

29- مرسوم تنفيذي رقم 58/08، مؤرخ في 06 صفر عام 1429، الموافق لـ 13 فبراير سنة 2008، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، ج.ر.ع 09، الصادرة بتاريخ 24 فبراير سنة 2008.

30- مرسوم تنفيذي رقم 327/08، مؤرخ في 02 شوال عام 1429، الموافق لـ 21 أكتوبر سنة 2008، يتضمن الزامية ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر.ع 61، الصادرة بتاريخ 2 نوفمبر سنة 2008.

31- مرسوم تنفيذي رقم 363 /08، مؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1429، الموافق لـ 08 نوفمبر سنة 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 139/06، المتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال التشوين والمناولة في الموانئ، ج.ر.ع 64، الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر سنة 2008.

32- مرسوم تنفيذي رقم 94/10، مؤرخ في 1 ربيع الثاني عام 1431، الموافق لـ 17 مارس سنة 2010، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 481/97، المؤرخ في 15 شعبان عام 1418، الموافق لـ 15 ديسمبر سنة 1997، المتضمن إنشاء اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة على مستوى الموانئ التجارية وتقويمها، ج.ر.ع 19، الصادرة بتاريخ 21 مارس سنة 2010.

33- مرسوم تنفيذي رقم 241 /11، مؤرخ في 08 شعبان عام 1432، الموافق لـ 10 يوليو سنة 2011، يحدد تنظيم مجلس المنافسة وسيره، ج.ر.ع 39، الصادرة بتاريخ 13 يوليو سنة 2011.

34- مرسوم تنفيذي رقم 264/14، مؤرخ في 27 ذي القعدة عام 1435، الموافق لـ 22 سبتمبر سنة 2014، متعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج.ر.ع 58، الصادرة بتاريخ 01 أكتوبر سنة 2014.

35- مرسوم تنفيذي رقم 203/16، مؤرخ في 20 شوال عام 1437، الموافق لـ 25 يوليو سنة 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج.ر.ع 44، الصادرة بتاريخ 27 يوليو سنة 2016.

36- مرسوم تنفيذي رقم 190/18، مؤرخ في 2 ذي القعدة عام 1439، الموافق لـ 15 يوليو سنة 2018، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 418/04، المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1425، الموافق لـ 20 ديسمبر سنة 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ع 44، الصادرة بتاريخ 22 يوليو سنة 2018.

37- مرسوم تنفيذي رقم 199/18، مؤرخ في 20 ذي القعدة عام 1439، الموافق لـ 02 غشت سنة 2018، يتعلق بتفويض المرفق العام، ج.ر.ع 48، الصادرة بتاريخ 05 غشت سنة 2018.

38- مرسوم تنفيذي رقم 157/19، مؤرخ في 24 شعبان عام 1440، الموافق لـ 30 أبريل سنة 2019، يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ، ج.ر.ع 32، الصادرة بتاريخ 15 مايو سنة 2019.

39- مرسوم تنفيذي رقم 145/21، مؤرخ في 05 رمضان عام 1442، الموافق لـ 17 أبريل سنة 2021، يحدد قائمة النشاطات التي تكتسي طابعا استراتيجيا، ج.ر.ع 30، الصادرة بتاريخ 22 أبريل سنة 2021.

40- مرسوم تنفيذي رقم 435/22، مؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1444، الموافق لـ 11 ديسمبر سنة 2022، يحدد دوائر الاختصاص الإقليمي للمحاكم الإدارية للاستئناف والمحاكم الإدارية، ج.ر.ع 84، الصادرة بتاريخ 14 ديسمبر سنة 2022.

41- مرسوم تنفيذي رقم 420/22، مؤرخ في 7 جمادى الأولى عام 1444، الموافق لـ 1 ديسمبر سنة 2022، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر سنة 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ع 81، الصادرة بتاريخ 4 ديسمبر سنة 2022.

2-3: القرارات الوزارية

1- قرار مؤرخ في 03 رجب عام 1400، الموافق لـ 17 مايو سنة 1980، المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر، ج.ر.ع 22، الصادرة بتاريخ 27 مايو سنة 1980، ص 901.

2- قرار مؤرخ في 05 ربيع الأول عام 1424، الموافق لـ 7 مايو سنة 2003، يحدد كيفيات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، ج.ر.ع 36، الصادرة بتاريخ 08 يونيو سنة 2003.

- 3- قرار وزاري مؤرخ في 21 شعبان عام 1406، الموافق لـ 30 أبريل سنة 1986، المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، وما تشتمل عليه، ج.ر.ع 37، الصادرة بتاريخ 10 سبتمبر سنة 1986.
- 4- قرار وزاري مشترك صادر عن وزارة الطاقة ووزارة الصناعة والمناجم، مؤرخ في 13 صفر عام 1437، الموافق لـ 25 نوفمبر سنة 2015، يحدد قائمة المنتجات الكيميائية الخطيرة وتصنيفها، ج.ر.ع 07، الصادرة بتاريخ 7 فبراير سنة 2016.
- 5- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1440، الموافق لـ 17 يوليو سنة 2019، يحدد كفاءات التنسيق بين المصلحة الوطنية لحرس السواحل ومصالح الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني والمديرية العامة للجمارك في مجال المراقبة الساحلية البرية، ج.ر.ع 69، الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر سنة 2019.
- 6- مقرر مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1432، الموافق لـ 27 مارس سنة 2011، المتضمن الموائى الجافة، ج.ر.ع 33، الصادرة بتاريخ 12 يونيو سنة 2011، ص 21.
- 7- النظام رقم 03/90، مؤرخ في 18 صفر عام 1411، الموافق لـ 8 سبتمبر سنة 1990، يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر لتمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها إلى الخارج ومداخيلها، ج.ر.ع 45، الصادرة بتاريخ 24 أكتوبر سنة 1990.

II: قائمة المراجع

أولاً- المراجع باللغة العربية

1- الكتب

1-1- الكتب العامة

- 1- إبراهيم العناني، قانون البحار- المبادئ العامة للملاحة البحرية الصيد البحري، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985.

- 2- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي، دار الكتب القانونية، 2006.
- 3- إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2011.
- 4- إيمان فتحي حسن الجميل، الحوادث البحرية، المكتبة الجامعية الحديثة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013.
- 5- أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009.
- 6- أمير محمد محمود طه، التحكيم في حوادث المنازعات البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017.
- 7- أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009.
- 8- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة من التلوث في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998.
- 9- أحمد حسني، الحوادث البحرية- التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997.
- 10- شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) - فعاليات التطبيق - متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006.
- 11- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2007.
- 12- فريد منصور حمادة، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، 1998.
- 13- فتوح عبد الله الشاذلي، علم الإجرام العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، طبعة 2002.

- 14- كمال حمدي، القانون البحري، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والإرشاد)، دار المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000.
- 15- كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2002.
- 16- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1996.
- 17- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998.
- 18- محمد فريد العريني وهاني دويدار، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000.
- 19- محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، مصر، 2000.
- 20- محمود توفيق وآخرون، شبكة المواصلات في الوطن العربي، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، منسق المشروع: د. محمد صبحي عبد الحكيم، القاهرة مصر، 2002.
- 21- محمد جميل بيزم، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2004.
- 22- محمد فريد العريني ومحمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2005.
- 23- منير محمد الجنيهي ومحمود محمد الجنيهي، أمن المعلومات الالكترونية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2006.
- 24- محمود حامد عبد الرزاق، تكنولوجيا المعلومات وزيادة الصادرات ودعم التنمية الصناعية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2006.
- 25- محمد عبد الفتاح ترك، العقود البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 26- محي الدين جمال، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
- 27- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010.

- 28-مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2012
- 29-علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2012.
- 30-محمد صباح سعيد، جريمة تهريب المهاجرين، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر، مصر، 2013.
- 31-محمد وسيم غالي، القانون البحري ومعاملات السفن: معاهدة سولاس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، مصر.
- 32-محمد غريب عبد العزيز، القانون البحري ومعاملات السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- 33-عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، الطبعة الأولى، المنصورة.
- 34-فريد منصور حمادة، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، 1998.
- 35-نادية ضريفي، تسيير المرفق العام في ظل التحولات الجديدة، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، 2010.
- 36-هاني دويدار ومحمد فريد العربي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 2000.
- 37-هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004.
- 38-يعقوب يوسف عبد الرحمان، التصادم البحري وفقا للقانون الاماراتي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2006.

1-2- الكتب المتخصصة

- 1-إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، 2009.
- 2-الياس ناصيف، عقد BOT، سلسلة أبحاث قانونية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2006.

- 3- أحمد محرز، الحق في المنافسة المشروعة، دار الكتب القانونية، مصر، 2004.
- 4- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2009.
- 5- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2009.
- 6- أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2016.
- 7- أمير محمد محمود طه، التحكيم في حوادث المنازعات البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017.
- 8- حياة بن عيسى، "التنظيم القانوني للمنافسة الحرة وتجريم الأعمال المنافسة لها في التشريع الجزائري"، في: الحماية القانونية للمنافسة وحرية الأسعار، رئاسة وإشراف وتنسيق الدكتور خالد بوزيدي، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2023.
- 9- حياة حوباد، "الأمن المعلوماتي في قطاع النقل البحري (الأمن السيبرالي) في: السلامة والأمن البحريين في الجزائر، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر.
- 10- عطاء الله غريبي، "الاختلاف القانوني بين مفهومي الأمن البحري والسلامة البحرية وأثرهما التطبيقي" في: السلامة والأمن البحريين في الجزائر، تقديم: الدكتورة حوباد حياة، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر.
- 11- صبرينة بوزيد، الأمن القانوني لأحكام قانون المنافسة، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2018.
- 12- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004.
- 13- شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) - فعاليات التطبيق-متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006.
- 14- شهاب راشد أحمد راشد، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، 2008.

- 15- شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية - من أجل التغيير-، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2015.
- 16- علي الشرقاوي، تنظيم وإدارة الموانئ، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، مصر، 1998.
- 17- مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الاشعاع، الإسكندرية، مصر، 2006.
- 18- محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، المكتب العربي للمعارف، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر، 2011.
- 19- محمد تيروسي، الضوابط القانونية للحرية التنافسية في الجزائر، دار هومة للطباعة والنشر، الطبعة الثانية، الجزائر، 2015.
- 20- محمد الشريف كتو، "قانون المنافسة والممارسات التجارية وفقا للأمر 03/03 والقانون 04/02"، منشورات بغدادي، الجزائر، 2011.
- 21- محمد الصغير دحماني، "فعالية القواعد الخاصة بالسلامة البحرية" في: السلامة والأمن البحريين في الجزائر، تقديم: الدكتورة حوباد حياة، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر.
- 22- هشام بوريش، رجم تصيب، إدارة الموانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، دار الاعصار العلمي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2018.
- 23- يوسف بسعدي، "واقع السلامة المينائية في مواجهة تعدد الشرطات البحرية الخاصة" في: السلامة والأمن البحريين في الجزائر، تقديم: الدكتورة حوباد حياة، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر.

2- الأطروحات والمذكرات الجامعية

2-1: أطروحات الدكتوراه

- 1- آمنة مخانشة، آليات تفعيل مبدأ حرية المنافسة - دراسة مقارنة بين التشريعين الجزائري والفرنسي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ل.م.د في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، الجزائر، 2016/2017.

- 2- أحسن لخشين، تطبيق مبدأ المنافسة في القانون الاقتصادي الجزائري وضوابطه في الشريعة الإسلامية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة، الجزائر، 2022/2021.
- 3- بسام مصطفى خالد، النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي وأثره في التجارة العربية البينية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد، جامعة دمشق، سوريا، 2005.
- 4- جلال مسعد، مدى تأثير المنافسة الحرة بالممارسات التجارية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون "فرع: قانون الاعمال"، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي- وزو، الجزائر، 2013/2012.
- 5- حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2015/ 2014.
- 6- حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية- دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة مقدمة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بن أحمد، وهران2، الجزائر، 2019/2018.
- 7- ربعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية - دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر «L'EPAL»، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم- علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008/2007.
- 8- رقية بوحيزر، استراتيجية البنوك الإسلامية في مواجهة تحديات المنافسة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص علوم التسيير، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة 1، الجزائر، 2013/2012.
- 9- زينب فؤاد كامل أو الذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري- دراسة مقارنة، رسالة جامعية مقدمة لنيل لدرجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2010.
- 10- سامي زكي عوض، الدور اللوجستي للموانئ الجافة ومدى احتياج مصر لها في ظل استراتيجية متكاملة للنقل، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر، 2002.

- 11- سامر محمد أحمد، تنافسية الموانئ البحرية السورية (التحديات وآفاق التطوير)، رسالة دكتوراه، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015.
- 12- سعيد محمد سعيد الزعابي، الاستراتيجية الأمنية "البعد الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة لموانئ دولة الامارات العربية المتحدة، رسالة دكتوراه، تكنولوجيا إدارة النقل البحري إدارة عمليات الاسطول والسلامة البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2010/2011.
- 13- سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بالفايد، تلمسان، الجزائر، 2018/2019.
- 14- سوهيلة فوناس، تفويض المرافق العام في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2018.
- 15- سمية سالمى، النظام القانوني لعقود تفويض المرفق العام في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في الحقوق، تخصص قانون اداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، الجزائر، 2020/2021.
- 16- صباح بلقيدوم، أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة (NTIC) على التسيير الاستراتيجي للمؤسسات الاقتصادية، رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه علوم في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة قسنطينة 2، الجزائر، 2012/2013.
- 17- صابر زيتوني، الشراكة الأجنبية كأداة لتأهيل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة - دراسة حالة الجزائر-، أطروحة دكتوراه، تخصص تجارة دولية ولوجستيك، كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، الجزائر، 2016/2017.
- 18- صبرينة عصام، تفويض المرفق العام ذو الطابع الصناعي والتجاري في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د)، في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2020.

19- عبير مزغيش، الآليات القانونية لحماية المنافسة الحرة من الممارسات المقيدة للمنافسة والتجميعات الاقتصادية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2015/2016.

20- عطاء الله غريبي، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2017.

21- عبد الغفور بوسنة، القرصنة البحرية في البحر العام (البحر العالي) على ضوء قانون البحار الدولي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 01، الجزائر، 2020/2021.

22- فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية - امتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2016/2017.

23- لمين علوطي، أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصال على إدارة الموارد البشرية في المؤسسة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في علوم التسيير، فرع إدارة الأعمال، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007/2008.

24- محمد تيروسي، قواعد المنافسة والنظام العام الاقتصادي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون، كلية العلوم القانونية والإدارية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2010/2011.

25- مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995 إلى 2014)، بحث مقدم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد، كلية الدراسات العليا، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، مايو 2015.

26- مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد - دراسة مقارنة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2019.

2-2: مذكرات الماجستير

- 1- إيمان رتيبة شويطر، النظام القانوني للتجمعات ذات المنفعة الاقتصادية في القانونين الجزائري والفرنسي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة 1، الجزائر، 2005/2004.
- 2- أرزقي الزويبر، حماية المستهلك في ظل المنافسة الحرة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2011.
- 3- جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار، (دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2014.
- 4- حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، الجزائر، 2013/2012.
- 5- حدة حفاص، جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن الإنساني، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، الجزائر، 2017/2016.
- 6- خديجة بلحاج، النظام القانوني للسلطة المينائية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2015/2014.
- 7- نعيمة بن عبد الرحمان، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية - دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 03، 2014 / 2013.
- 8- ريهام محسن السيد الحسين، دراسة تأثير لوجستيات التجارة الالكترونية على تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، رسالة ماجستير، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، كلية الإدارة، القاهرة، مصر، 2010.
- 9- سلمى كحال، مجلس المنافسة وضبط النشاط الاقتصادي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2010/2009.

- 10- سعيدة ولد لغواطي، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN/SNTM، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2015/2014.
- 11- سعيدة أفيدة، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2011/2010.
- 12- سميرة حصايم، عقد البوت BOT- إطار لاستقبال القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2011/2010.
- 13- سمية بلسبط، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص قانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2013/2012.
- 14- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2015.
- 15- سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2015/2014.
- 16- عبد القادر زيان، التوحيد في أحكام التصادم البحري - دراسة في القانون الدولي الخاص، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2010/2009.
- 17- فؤاد بوقجوة، القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013.
- 18- نعيمة بن عبد الرحمان، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية دراسة حالة ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2014/2013.

19- نعيمة أكلي، النظام القانوني لعقد الامتياز الإداري في الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون العقود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2013/2014.

20- نبيل عبد الله سالم بن عيفان، عمليات الأسطول البحري والسلامة البحرية، مذكرة ماجستير، تخصص تكنولوجيا النقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2020.

21- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة ألسانيا، وهران، الجزائر، 2011/2012.

2-3- المقالات العلمية المنشورة

1- الطيب بن لمقدم، "قراءة في النظام القانوني للموانئ، (ق 15/02)"، مجلة الفقه والقانون الدولية، ع الأول، نوفمبر 2012.

2- السعيد دراجي، "عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص آلية فعالة لتمويل التنمية المحلية"، مجلة العلوم الإنسانية، ع 41، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، الجزائر، جوان 2014، ص ص (309-322).

3- العيد الراعي، "تفويض المرفق العام، مفهومه، أسسه، أشكاله، في ظل المرسوم التنفيذي 199/18"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، المجلد 13، ع 02، جامعة غرداية، الجزائر، 2020، ص ص (418-438).

4- اعتدال عبد الباقي الغصب، "عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)"، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، ع 1 و 2، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، 2010.

5- إخلاص بن عبيد، "جريمة القرصنة البحرية وآثارها الاقتصادية"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، ع 13، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، الجزائر، جويلية 2018، ص ص (191-209).

6- أحمد طاعن السدان، "تنازع القوانين في الإنقاذ البحري"، مجلة الحقوق، قسم القانون الدولي، جامعة الكويت، ع 01، 1987.

7- أيمن النحراوي، "صياغة إطار الاستراتيجية تنافسية لميناء اللاذقية في ضوء المتغيرات الراهنة"، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الهندسية، المجلد 36، ع 06، جامعة تشرين، اللاذقية، سوريا، 2014.

- 8- أسماء شعبان، "الموانئ الجافة طريق مصر إلى التجارة العالمية"، *المجلة الإلكترونية*، ع 11، 2015.
- 9- أمينة بورطال، "تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب"، *مجلة الدراسات القانونية*، جامعة يحي فارس المدية، الجزائر، المجلد 6، ع 01، جانفي 2020، ص ص (55-72).
- 10- أحسن غربي، "منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر"، *المجلة الشاملة لحقوق*، جامعة باجي مختار، عنابة، الجزائر، ديسمبر 2022، ص ص (18-43).
- 11- جهيد سحتوت، "عن المركز القانوني لمجلس المنافسة الجزائري، النصوص والواقع"، *مجلة دفاتر السياسة والقانون*، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، المجلد 10، ع 19، جوان 2018، ص ص (425-436).
- 12- جمال بوسسته، "مبدأ حرية المنافسة في القانون الجزائري بين متطلبات السوق ومقتضيات المصلحة العامة"، *مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية*، المجلد 10، ع 02، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، جوان 2023، ص ص (745-764).
- 13- جمال رجال، "النظام القانوني لعقد البوت (B.O.T) وتطبيقاته في القانون الجزائري"، *مجلة دراسات وأبحاث*، المجلد 15، ع 03، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، جويلية 2023، ص ص (285-298).
- 14- حياة بن عيسى، "جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية"، *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، ع 04، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ص ص (37-50).
- 15- حياة بن عيسى، "تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)"، *مجلة الدراسات القانونية والسياسية*، ع 01، مخبر الدراسات القانونية والسياسية، جامعة أم البواقي، الجزائر، ص ص (112-131).
- 16- سامية حساين وأمنية لميز، "قراءة نقدية في تفويض المرفق العام على ضوء المرسوم الرئاسي 15/247 والمرسوم التنفيذي 18/199"، *مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية*، المجلد 04، ع 02، جامعة ابن خلدون، تيارت، الجزائر، 2019، ص ص (47-62).

- 17- خديجة بلحاج، "النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، **مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية**، المجلد 04، ع 01، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2017، ص ص (20-30).
- 18- خديجة مريجة، منال بوعجاجة، "مساهمة مجلس المنافسة في ضبط الأنشطة الاقتصادية تحقيقا للتنمية: بين التكريس القانوني وتحديات الواقع"، **مجلة طبنة**، المركز الجامعي بريكة، الجزائر، ص ص (201-244).
- 19- ربيعة حملاوي، "المنافسة والمؤسسات المينائية"، **مجلة جديد الاقتصاد**، المجلد 04، ع 01، الجمعية الوطنية للاقتصاديين الجزائريين، ديسمبر 2009، ص ص (54-66).
- 20- سعيد أحمد عبده، "الموانئ الجافة في مصر" سماتها ومشكلاتها"، **مجلة المجمع العلمي المصري**، المجلد 86، مصر، 2011.
- 21- سيد أحمد بن ددوش وجمال واعلي، "أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و1952"، **مجلة الدراسات الحقوقية**، المجلد الثامن، ع. الأول، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، الجزائر، ماي 2021، ص ص (823-853).
- 22- سفيان بوزيد وبتول بن رحو، "البنى التحتية للموانئ البحرية في دول شمال افريقيا"، **مجلة الأفاق للدراسات الاقتصادية**، المجلد 06، ع 02، جامعة العربي التبسي، تبسة، الجزائر، 2021، ص ص (299-317).
- 23- شهرزاد بن الصغير، "واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري"، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، ع 05، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018، ص ص (91-104).
- 24- شهرزاد بن مسعود، "السلطة القمعية لمجلس المنافسة كآلية لضبط السوق التنافسية"، **مجلة الدراسات القانونية التطبيقية**، المجلد 2، ع 2، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة 1، الجزائر، جويلية 2025، ص ص (76-95).
- 25- صبرينة سليمان وأسماء حريز، "دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية"، **مجلة الدراسات القانونية المقارنة**، المجلد السابع، ع 02، مخبر القانون الخاص المقارن، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، 2021، ص ص (457-479).

- 26- طيب إبراهيم ويس، " الجرائم الماسة بأمن والسلامة المينائية"، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد 06، ع 01، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، الجزائر، سبتمبر 2020، ص ص (103- 123).
- 27- عماد عجابي، "مساهمة عقد الامتياز في إدارة قطاع النقل في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الرابع، ع 01، جامعة أبو بكر بلقايد، الجزائر، 2017، ص ص (105- 120).
- 28- عز الدين فراح، "التصادم البحري"، مجلة المفكر، المجلد 10، ع. الأول، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، ص ص (165- 181).
- 29- عبلة بوسالم، "تفويض المرفق العام بطريق الامتياز، ميناء جن جن نموذجاً"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، المجلد 03، ع 07، جامعة محمد الصديق بن يحي، جبل، الجزائر، ديسمبر 2018، ص ص (74- 90).
- 30- عز الدين طباش، "الحماية الجزائرية للمعطيات الشخصية في التشريع الجزائري- دراسة في ظل قانون 07/18 المتعلق بحماية الأشخاص الطبيعيين في مجال معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، ع 02، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، 2018، ص ص (26- 60).
- 31- عبد الصديق شيخ، "أشكال تفويض المرفق العام في ظل المرسوم التنفيذي رقم 199/18 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام"، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12، ع 02، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، 2020، ص ص (193- 201).
- 32- عبد الجليل بدوي وعلي هنان، "نطاق تطبيق قانون المنافسة من حيث الأشخاص وفقا للأمر 03/03 المعدل والمتمم المتعلق بالمنافسة"، مجلة نور للدراسات الاقتصادية، المجلد 06، ع 11، المركز الجامعي نور البشير، البيض، الجزائر، ديسمبر 2020، ص ص (56- 62).
- 33- عواطف فراح وأميمة بومحداف، "القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 16، ع 01، جامعة العربي التبسي، تبسة، الجزائر، جوان 2023، ص ص (94- 108).

- 34- عبد المالك أبركان وحياء حوباد، "دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع (نظام المجتمع المينائي الجزائري نموذجاً)"، **المجلة الدولية للبحوث القانونية السياسية**، المجلد 08، ع 01، جامعة الوادي، الجزائر، ماي 2024، ص ص (277-294).
- 35- عبد المالك أبركان وحياء حوباد، دور المجتمع المينائي الجزائري في تطوير قطاع النقل البحري للبضائع، **مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية**، المجلد 13، ع 02، جامعة تامنغست، الجزائر، 2024، ص ص (135-154).
- 36- فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، "الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها"، **مجلة إقتصاديات شمال افريقيا**، ع 07، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، 08 فبراير 2011، ص ص (165-180).
- 37- فاطيمة الزهرة شريفة الماحي، "إعادة النظر في مهام السلطة المينائية"، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، ع 04، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ص ص (175-188).
- 38- فتحة لتيتم ونادية لتيتم، "الأمن المعلوماتي للحكومة الالكترونية وإرهاب القرصنة"، **مجلة المفكر**، ع 12، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، ص ص (238-253).
- 39- فاطيمة زهرة شريفة الماحي، "محاولة الإحاطة بمفهوم الشراكة عام - خاص"، **مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية**، المجلد 05، ع 02، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2018، ص ص (08-34).
- 40- فضيلة زادني، "صلاحيات مجلس المنافسة في ضبط الممارسات المقيدة لمجلس المنافسة"، **مجلة العلوم الإنسانية**، المجلد 34، ع 03، جامعة قسنطينة 1، الجزائر، ديسمبر 2023، ص ص (663-676).
- 41- ليلي إدياز قمار، "دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية"، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، المجلد 01، ع 02، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2014، ص ص (48-82).
- 42- لحسن بن بشير، معزوزة زروال، "نشأة السلطة المينائية ودورها في صيانة وتطوير الموانئ البحرية"، **مجلة العلوم القانونية والاجتماعية**، المجلد التاسع، ع الثاني، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، جوان 2024، ص ص (1179-1192).

43- محمود زنبوعة، "أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، ع 2، جامعة دمشق، سوريا، 2006، ص ص (249-272).

44- مريم درويش، "التحريب البحري للأسلحة والمخدرات وأثره على استقرار وأمن الدول"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، ع 07، 2017، ص ص (331-351).

45- محمد أمين مهري، "ازدواجية الطعن في قرارات مجلس المنافسة"، مجلة الدراسات القانونية السياسية، المجلد 09، ع 01، جامعة المدية، الجزائر، 2023، ص ص (15-40).

46- نؤارة تريعة، "تطور عناصر النظام العام"، مجلة الحقوق والحريات، المجلد 1، ع 2، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2013، ص ص (93-108).

47- نادية عمرانى، "القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع 06، جامعة البليدة 2، الجزائر، 2014، ص ص (132-147).

48- نبيل نؤيس، "دور المنظمات البحرية في مكافحة القرصنة البحرية"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع 05، جامعة يحي فارس، المدية، الجزائر، جوان 2018، ص ص (29-44).

49- هشام صلاح محسن، "الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم القصر الواقع والآفاق المستقبلية)، دراسة حالة"، مجلة كلية التربية الأساسية، ع 73، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، 2012، ص ص (347-368).

2-4- المداخلات والندوات العلمية

1- حمزة مرابط، منصور داؤدى، "النظام القانونى لسند الشحن الالكترونى"، مداخلة ألقىت فى إطار الملتقى الوطنى الافتراضى الموسوم: خدمات النقل البحرى للبضائع فى الجزائر، واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 10 فىقرى سنة 2022.

2- سىدى محمد مفتاح ومراد بسعيد، "الشراكة بين القطاع العام والخاص كأداة فعالة لتطوير الموانئ"، مداخلة ألقىت فى إطار الملتقى الوطنى الموسوم: النظام القانونى للموانئ البحرى، مخبر الدراسات القانونية المعمقة، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، الجزائر، 26 أكتوبر 2023.

3-زكة جديني، "مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر والمشاكل التي تعاني منها"، مداخلة أقيمت في إطار الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 10 فيفري سنة 2022.

4-نجية معداوي، "الموانئ الذكية كأسلوب حديث للإدارة المينائية"، مداخلة أقيمت في إطار الملتقى الوطني الموسوم: النظام القانوني للموانئ البحرية، مخبر الدراسات القانونية المعمقة، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، الجزائر، 26 أكتوبر سنة 2023.

5-غريب محمد الحوسني، "تأمين المنافذ البرية والجوية والبحرية"، الندوة العلمية، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العالمية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الامارات العربية المتحدة، أبو ظبي 2009.

6-فاروق ملش، "التجارة الالكترونية وأهم المشكلات القانونية التي تواجهها في مصر"، المؤتمر البحري الدولي السادس (العولمة في صناعة النقل البحري وأثرها على الدول النامية)، ماردكون 06، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، 17- 19 أكتوبر 1999.

7-أدم محمد أحمد عبد الله، "القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر"، ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، كلية العلوم الاستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع جامعة حسن الأول بالمملكة المغربية، إدارة الشؤون القانونية الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، 2012.

8-نادية أمين محمد علي، "الفيروسات وطرق الوقاية منها كأمن البيانات" في: المؤتمر الدولي لأمن المعلومات الالكترونية، معاً نحو تعامل رقمي آمن، سلطنة عمان، 2000.

2-5- المواقع الالكترونية

1-ايمان كيموش، "منع شركات الملاحة من تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة"، جريدة الشروق، الصادرة بتاريخ 24/05/2018، متوفر على الموقع الالكتروني: <https://www.echoroukonline.com>.

2-عبد النور الفانز، "العقود المبرمة بين الأشخاص العمومية"، مقال منشور بموقع العلوم القانونية، بتاريخ 13 يوليو 2014، متوفر على موقع: <http://www.marocdroit.com>.

3-قانون رقم 10 لسنة 2017 يقضي بتعديل بعض أحكام القانون رقم 01 لسنة 1996 في شأن الموانئ الجافة والتخصيصية، متوفر على الموقع: <http://www.Emebd.Gov.Eg>.

- 4-مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، ع 4، 2011، ص 05، متاح على الموقع الإلكتروني:
- 5-قضية غرق السفينة "بشار" الموقع الإلكتروني: www.ar. Algérie 360. Com/.
- 6-وكالة الأنباء الجزائرية، موانئ: دعوة للإسراع في تعميم العمل بالنظام المعلوماتي الجديد لتسيير الأنشطة التجارية، تاريخ النشر 22 ماي سنة 2022، الموقع الإلكتروني: <https://www.aps.dz/ar/economie/126578-2022-05-29-18-45-09>
- 7-دريد سلوم، الأهداف الاستراتيجية من انشاء الموانئ الجافة وضرورة تفعيلها في سوريا، مجلة النقل، ع 17، 2021، http://www.mot.gov.sy/magazin_net
- 8-التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، متوفر على الموقع الإلكتروني: http://www.almusallah.Lyindex.php/ar/navy/113_Vol-36-80.
- 9-ملخص الدورة التدريبية، "رقابة دولة الميناء على السفن"، الموقع على الأنترنت <http://www.asean.org/about ASEAN.html> www.persga.com
- 10-مقال لوكالة الأنباء الجزائرية على الموقع الإلكتروني: WWW.algprss.com
- 11-صحيحي الغزي، "نظام التعريف الآلي والحفاظ على الأرواح والبيئة وفض النزاعات"، الموقع الإلكتروني: www.alnoor.de/article.asp?id=66702
- 12-أحمد ياسر منصور، "أمن وسلامة السفن مسؤولية مشتركة بين الدول والشركات"، الموقع الإلكتروني: www.okaz.com.sa/new/.../com2009_1105313675.htm
- 13-المتهمون في قضية غرق السفينة "بشار" أمام العدالة، الموقع الإلكتروني: <http://elkhabar.com/ar/watan/232229.html>

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

- 1- Webster illustrated Contemporary Dictionary on Encyclopedic, edition Firguson Publishing vo USA,1982.

Les ouvrages

- 1-Alain Bertrand, transport maritime et pollutions accidentelle par pétrole, fait et chiffres (1951-1999), édition technique, Paris cedex, 15, France, 2000
- 2-Charles – Henri Fredouet, Frank Guerin, Management portuaire : les nouveaux enjeux, e- thèque, France, 2002, p 8.

- 3–Fatima Zohra Mohamed Cherif, L'activité portuaire et maritime de L'Algérie, problème et perspectives office des publications universitaires, Ben Aknoun, 2004.
- 4–Pierre Bonassies, Christian scapel, droit maritime, Librairie Générale de Droit et de jurisprudence (LGDJ), n° 883, 2006.
- 5–Jean Grosdidier de Matons Washington, les concessions portuaires, Ed : EMS,2012
- 6–Jean – Pierre (B), Droit maritime, éd Dalloz,2010.
- 7–René Rodière, droit maritime, Dalloz, Paris, 1997
- 8–D.M Dupuy, Droit international public, dalloz, Paris, 2006
- 9–Mohamed Chérif F.Z, glossaire des termes clés du transport maritime, Office des publication universitaire, Alger, 2010
- 10– Delebecque(PH): Droit maritime, 13ème éd, Dalloz, Paris,2014
- 11– Philippe Delebecque, droit maritime, 13 édition, Paris Dalloz, 2014, N°266.
- 12– Stéphane Braconnier, Droit des services publics, presse universitaire de France, Paris, 2004.
- 13– René Rodière, Du pontavice (E), Droit maritime, 12ème éd, Dalloz,1997.

Les thèses :

- 1- J. Grosdidier de Maton, Le régime administratif et financier des ports maritimes, thèse pour le doctorat en droit (droit public), université de Montpellier,1967, Librairie générale de droit et de jurisprudence.
- 2- Sandrine Garcia, La gestion du domaine public maritime artificiel de l'état, mémoire de DESS Droit maritime, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de Droit, d'économie et des sciences d'Aix –Marseille, 1997/1998.

- 3- Hamadi AbdelHakim, L' autorité portuaire a la Lumière du nouveau code maritime Algérienne, mémoire pour L' obtention du diplôme d' officier de port, Institut Supérieur Maritime, 1999.
- 4- Ouhadj Saliha, La mise en œuvre de L' ISM code par les compagnes maritime, mémoire pour L' obtention du D.E.S de droit et des sciences politiques d' AIX Marseille, 1999.
- 5- Johannes Bethenod, Le droit portuaire Instrument de régulation de la compétitivité et de la protection de l'ordre public, thèse pour le doctorat en droit, université de Nice- Sophia Antipolis, 2005.
- 6- Neffous Mohamed Mankour, Le nouveau code maritime Algérien, Diplôme DESS, Aix Marseille, 2000.
- 7- Mohamed Ziane, La police portuaires en Algérie: Les contraintes et les perspectives, mémoire de fin d' étude pour l' obtention du diplôme d' officier de port, Institue supérieur Bou-Ismail, 2008./2009.
- 8- Chicken Pierre, Terrorisme et droit maritime, master II, droit maritime et des transports, université de droit d' économie et des sciences, d' AIX, Marseille III, faculté de droit, CDMT, 2007-2008.
- 9- François le Borgne, la légitimité de L' état du port de contrôler la navigabilité de navires, Mémoire présente à la faculté des études supérieures en vue de L' obtention du garde de maitre en droit des affaires, université de Montréal, 2003.
- 10- Ibrahim Latrech, classification des navires, la sécurité en question, thèse soutenue en 2004 à Perpignan, France, thèse Fr. consulté le 5/06/2015.

Les articles :

- 1- Hadoum Kamel, "Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports", **Revue ADMO**, Nantes, 1999.
- 2- Mohamed Kahloula, "la protection juridique du milieu maritime en droit Algérien et la nécessité d' une coopération inter Maghrébine", **Revue juridique et économique**, N° 1, 1995.

- 3- Jay and Abby anker, "Piracy and maritime violence": a continuing threat to maritime industry, Essay published by the international maritime Bureau, Hong Kong, 6 November 2002.
- 4- Abdelkader Badaoui, "évolution des ports algériennes et axe de leur développement à moyen et long termes", **Revue la phare**, n° 66, Septembre 2004.
- 5- Mohamed Benamer, "Assistance et sauvetage en droit algérien", **Revue Maghrébine de droit**, n° 05, 1997.
- 6- Belkhir Ikkache, "quelque réflexion sur l'assistance maritime", **Revue la phare**, N° 30 Octobre 2001.
- 7- Isabelle Cordonnier, "La piraterie en Asie du Sud-est", **Revue international et Stragier**, Dalloz, Automne N° 43, 2003.
- 8- Fatima Boukhatmi, "Privatisation du transport maritime en Algérie-troisième essai", **Revue la phare**, N° 12, 2008.
- 9- Fatima Mohamed Chérif, "L'économie maritime algérienne et euro méditerranée", **La revue maritime**, n° 483 Novembre 2008.
- 10- Claire Merlin, "L'outil contractuel majeur en France : La convention de terminal", annales IMTM 2013.
- 11- Bertrand vende, "la notion juridique de L'autorité portuaire doctrine maritime française", 56 ème année juillet- aout 2004.
- 12- Abdelkader Badaoui, "évolution des ports algériennes et axes de leur développement à moyen et long terme", **Revue la phare**, n° 66, octobre 2004.
- 13- Zerizer Youcef, "le service national de garde-côtes, quarante-quatre années après", **Revue de droit et des activités portuaires**, volume 1, N° 01, facultés de droit et de science politique, universités d'Oran 2, 2017.

Résolutions du Conseil de Sécurité

-Résolution 1814(2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5893e séance, le 15 mai 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1814 (2008). Résolution 1816 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5902^e séance, le 02 juin 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies,

S/RES/1816 (2008), Distr. Générale le 06 Novembre 2008, Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RS/1816%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RS/1816%20(2008)).

-Résolution 1838 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987^e séance, le 07 Octobre 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1838, Disponible sur le site : <https://undocs.org/fr/S/RES/1838> 20% (2008).

-Résolution 1846 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6026^e séance, le 02 Décembre 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1846 (2008).

-Résolution 1851 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6046^e séance, le 16 Décembre 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1846 (2008).

-Résolution 1853 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6050^e séance, le 19 Décembre 2008, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1846 (2008).

-Résolution 1918 (2010) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6301^e séance, le 27 Décembre 2010, Conseil de sécurité, Nation Unies, S/RES/1918 (2010).

-Radia Tadjine, Malika Ahmed Zaid, capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Disponible sur : www.ummto.dz/IMG/.../R-TADJINE-M-AHMED-ZAID

-Boukhatmi Fatima, " Partenariat public/privé: L'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens", les quatrièmes journées maghrébines de droit, les partenariats administrations publiques /secteur privé, salle de conférences de L'hôtel Eden Phoenix, Es-sénia Oran, 23/24 juin 2009.

-Conférence du projet-marseille,30-31 mai 2017, une économie bleue pour un développement durable de la région méditerranéenne, www.marseille-port.fr.

-W. Buck, J. Gardeitchik, and A. van der Deijl. Move Forward: Step by Step Towards a Digital Port: White Paper. Port of Rotterdam / British PortsAssociation. <https://www.britishports.org.uk/system/files/documents/smart-port-papers.pdf>.

-Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer.

https://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/Seminairs002/act_19122011/Documents/002.pdf

الفهرس

الفهرس

الصفحة	الموضوع
	قائمة المختصرات
01	مقدمة
16	الباب الأول: التنظيم القانوني لضبط التنافسية في الموانئ البحرية
18	الفصل الأول: الأحكام العامة لضبط التنافسية في الموانئ البحرية
20	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لتنافسية الموانئ البحرية
21	المطلب الأول: ماهية الموانئ البحرية
22	الفرع الأول: مفهوم الموانئ البحرية
22	أولاً: تعريف الميناء البحري
24	ثانياً: أنواع الموانئ البحرية
31	ثالثاً: مكونات الميناء
33	الفرع الثاني: تصنيفات الموانئ البحرية
33	أولاً: موانئ الجيل الأول
34	ثانياً: موانئ الجيل الثاني
35	ثالثاً: موانئ الجيل الثالث
36	رابعاً: موانئ الجيل الرابع
37	المطلب الثاني: مفهوم تنافسية الموانئ البحرية
38	الفرع الأول: تعريف التنافسية وعناصر تحقيقها في الموانئ البحرية

38	أولاً: تعريف التنافسية
41	ثانياً: عناصر تحقيق التنافسية في الموانئ البحرية
51	الفرع الثاني: المقومات التنافسية للموانئ البحرية
52	أولاً: نموذج مايكل بورتر
58	ثانياً: نموذج كويو أدولف
60	ثالثاً: نموذج النحراوي
65	رابعاً: حسابات القدرة التنافسية بالموانئ البحرية
68	المبحث الثاني: الإطار القانوني والرقابي لضبط تنافسية الموانئ البحرية
68	المطلب الأول: الإطار القانوني لضبط التنافسية في الموانئ البحرية
69	الفرع الأول: النصوص القانونية المرتبطة بتنظيم قطاع النقل البحري والموانئ
77	الفرع الثاني: الهيئات الوصية المكلفة بضبط الأملاك العمومية المينائية
82	المطلب الثاني: الإطار الرقابي لضبط التنافسية في الموانئ البحرية
82	الفرع الأول: مجلس المنافسة كأداة لضبط المنافسة داخل السوق
84	أولاً: الطبيعة القانونية لمجلس المنافسة
88	ثانياً: آليات رقابة مجلس المنافسة في حماية السوق من المنافسة غير المشروعة
96	الفرع الثاني: الجزاءات الصادرة عن مجلس المنافسة
97	أولاً: التدابير الوقائية
98	ثانياً: الجزاءات القمعية
100	ثالثاً: إمكانية الطعن في القرارات الصادرة عن مجلس المنافسة

105	الفصل الثاني: التسيير التجاري للموانئ البحرية
107	المبحث الأول: أساليب التسيير المينائي.
107	المطلب الأول: تطور النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر
109	الفرع الأول: مرحلة نظام الموانئ البحرية المستقلة الموروثة عن الاستعمار الفرنسي
111	الفرع الثاني: مرحلة نظام التسيير المركزي للموانئ البحرية
116	الفرع الثالث: مرحلة نظام التسيير اللامركزي للموانئ البحرية
119	الفرع الرابع: مرحلة النظام القانوني لتسيير الموانئ بعد تعديل القانون البحري الجزائري
125	المطلب الثاني: الإصلاحات الرامية إلى تطوير التسيير التجاري في الموانئ البحرية
126	الفرع الأول: اعتماد الشراكة بين القطاع العام والخاص لتسيير الموانئ البحرية
126	أولا: تعريف الشراكة بين القطاع عام/خاص
128	ثانيا: أشكال عقود الشراكة بصفة عامة
129	ثالثا: أسباب اعتماد الشراكة المينائية
136	رابعا: آثار الشراكة المينائية
143	الفرع الثاني: اعتماد الشراكة المينائية في الموانئ الجزائرية
143	أولا: واقع الموانئ الجزائرية قبل تبني الشراكة المينائية
149	ثانيا: أثر الإصلاحات المينائية على الموانئ البحرية الجزائرية
158	المبحث الثاني: تنوع الاشكال القانونية للتعاون بين القطاع العام والخاص
158	المطلب الأول: الأدوات القانونية للتسيير التجاري في الموانئ البحرية
159	الفرع الأول: تفويض التسيير التجاري للموانئ البحرية

159	أولاً: تعريف التفويض كآلية لتسيير الموانئ
165	ثانياً: أشكال تفويض المرفق العام
185	الفرع الثاني: عقد البوت لإنشاء وتسيير المرفق المينائي
185	أولاً: تعريف عقد البوت
187	ثانياً: أنواع عقود البوت
188	ثالثاً: مجالات تطبيق عقود البوت
189	رابعاً: موقف المشرع الجزائري من عقود البوت وأهم تطبيقاته
193	المطلب الثاني: الأساليب الحديثة لتطوير التسيير المينائي
194	الفرع الأول: الموانئ الجافة والذكية كأسلوب حديث لإدارة وتسيير الموانئ البحرية.
194	أولاً : الموانئ الجافة
209	ثانياً: الموانئ الذكية
214	الفرع الثاني: نظام المجتمع المينائي
215	أولاً: مفهوم نظام المجتمع المينائي
221	ثانياً: دور نظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS)
231	الباب الثاني: النظام القانوني لحماية النظام العام المينائي
233	الفصل الأول: الحماية القانونية لأمن وسلامة المنشآت المينائية
234	المبحث الأول: التدابير القانونية المتخذة لحماية أمن المنشآت المينائية
235	المطلب الأول: الإجراءات الأمنية المطبقة داخل المنشآت المينائية
236	الفرع الأول: قواعد المحافظة على الموانئ وملحقاتها

236	أولاً: المحافظة على الأملاك العمومية المينائية
238	ثانياً: المحافظة على مساحات الماء وأعماق الأحواض
238	ثالثاً: صيانة الموانئ البحرية وتطويرها
244	الفرع الثاني: المتطلبات الأمنية وفقاً للمدونة الدولية ISPS
245	أولاً: المستويات الأمنية
254	ثالثاً: خطة الأمن
262	المطلب الثاني: الهيئات الأمنية المكلفة بأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن
263	الفرع الأول: الشرطة المينائية
275	الفرع الثاني: مختلف المتدخلين في ضبط أمن وسلامة المنشآت المينائية
283	الفرع الثالث: مصلحة حرس السواحل
293	المبحث الثاني: التدابير القانونية المتخذة لسلامة المنشآت المينائية
293	المطلب الأول: المهام الأمنية للسلطة المينائية لحماية الأملاك العمومية المينائية
294	الفرع الأول: دور السلطة المينائية في ضبط مختلف النشاطات والخدمات المينائية
306	الفرع الثاني: قواعد السلامة الخاصة بحماية الأرواح داخل الموانئ البحرية
315	المطلب الثاني: الحماية الجزائية لأمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن
316	الفرع الأول: صور الحماية الجزائية لحماية الأملاك العمومية المينائية
325	الفرع الثاني: الجرائم الماسة بأمن وسلامة الأملاك العمومية المينائية
333	الفصل الثاني: التدابير القانونية الخاصة بأمن وسلامة السفن
334	المبحث الأول: التدابير الأمنية المطبقة على السفن

335	المطلب الأول: الإجراءات الوقائية الخاصة بالسفن.
336	الفرع الأول: تسجيل السفينة
341	الفرع الثاني: الزامية الحصول على الشهادات الأمنية للسفن
354	الفرع الثالث: الأنظمة الأمنية الواجب توافرها على متن السفن
358	المطلب الثاني: التدابير القانونية لضمان سلامة السفن
359	الفرع الأول: أهم القواعد القانونية التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية لتحقيق السلامة البحرية
369	الفرع الثاني: صلاحية السفينة للملاحة
383	المبحث الثاني: تدابير السلامة المتخذة لمواجهة المخاطر البحرية
384	المطلب الأول: أنواع المخاطر البحرية
384	الفرع الأول: التلوث البحري
392	الفرع الثاني: التصادم البحري
412	الفرع الثالث: القرصنة البحرية والقرصنة الالكترونية
437	المطلب الثاني: الإجراءات الوقائية لمواجهة المخاطر البحرية
438	الفرع الأول: الإسعاف والإنقاذ البحري
455	الفرع الثاني: الإرشاد البحري
471	الخاتمة
481	قائمة المصادر والمراجع
518	الفهرس
524	الملخص

المخلص

يعتبر نشاط الموانئ البحرية ركيزة أساسية في منظومة التجارة والنقل البحري لما له دور حيوي في تسهيل حركة البضائع وربط الاقتصاد الوطني بالأسواق العالمية، حيث تسلط هذه الدراسة الضوء على الإطار القانوني المنظم لعمل الموانئ البحرية، مبرزة تعقيداته وخصوصياته وذلك بالنظر إلى خضوعه لمنطقتين متوازيتين ومتكاملتين في نفس الوقت: منطق السوق القائم على المنافسة الحرة والكفاءة الاقتصادية وتحقيق النجاعة في الاستغلال، حيث تعتبر الموانئ في هذا السياق فضاءات للنشاط التجاري والخدمات اللوجستية التي تستقطب فاعلين اقتصاديين من القطاعين العام والخاص سواء من حيث الأسعار أو الجودة أو آجال التنفيذ، مما يجعل من الضروري توفير بيئة قانونية محفزة على الاستثمار ومرنة في التعامل مع تطورات السوق.

ومنطق النظام العام الذي يفرض تدخل الدولة كمنظم ومراقب لاسيما في الجوانب المرتبطة بالأمن والسلامة والصحة، وحماية البيئة البحرية وضمان استمرارية الخدمة العمومية داخل الميناء، وتعد هذه المهام من صميم مسؤوليات السلطة المينائية التي تمثل اليد التنظيمية للدولة داخل الفضاء المينائي وذلك بموجب القوانين والتنظيمات ذات الصلة.

ويبرز هذا التوازن القانوني أكثر في ظل خصوصية الموانئ البحرية كمرافق عامة ذات طابع اقتصادي فهي في نفس الوقت مورد اقتصادي استراتيجي ومحور أمني وبيئي حساس وعلى هذا الأساس فإن المشرع عادة ما يولي أهمية كبيرة لتقنين هذا التداخل بين البعدين الاقتصادي والسيادي من خلال تحديد النطاق القانوني لتدخل الدولة من جهة، وترك المجال لآليات السوق لتأدية وظائفها من جهة أخرى.

الكلمات المفتاحية: الموانئ البحرية، التنظيم القانوني، التنافسية، النظام العام، المنشآت المينائية السفن، الأمن والسلامة.

Abstract

Maritime ports play a pivotal role in global trade and transport networks, serving as essential hubs for the movement of goods and the integration of national economies into international markets. This study examines the legal framework governing port operations, highlighting its complexity and dual nature. Ports operate under two intertwined logic : **Market logic**, which emphasizes free competition, economic efficiency, and optimal resource utilization.

In this context, ports function as commercial and logistical spaces attracting public and private stakeholders, necessitating a legal environment that fosters investment and adapts to market dynamics. **Public order logic**, which mandates state intervention in areas such as safety, security, public health, environmental protection, and the continuity of public services. These responsibilities fall under the port authority, acting as the regulatory arm of the state within the port domain.

This legal balance reflects the unique status of maritime ports as public facilities with strategic economic value and sensitive security and environmental dimensions. Legislators often seek to regulate the intersection of economic and sovereign functions by delineating the scope of state intervention while allowing market mechanisms to operate effectively.

Keywords :

Maritime ports, legal regulation, competitiveness, public order, Port Facilities and ships, safety and security.