جامعة محمد الصديق بن يحي -جيجل-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

إجراءات حفظ الأمن والسلامة في الموانئ التجارية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص القانون البحري والمينائي

من إعداد الطالب:

بركاس سفيان

تحت إشراف:

الأستاذة بوالخضرة نورة -مشرفا أكاديميّا-

السيد جنحية رضوان -مشرفا مهنيّا-

لجنة المناقشة:

د. سميرة حصايم، أستاذ محاضر (أ)، جامعة محمد الصديق بن يحي -جيجل- رئيسا.

د. نورة بوالخضرة، أستاذ محاضر (أ)، جامعة محمد الصديق بن يحي -جيجل- مشرفًا ومقررا.

د. ليلى مشطر، أستاذ محاضر (ب)، جامعة محمد الصديق بن يحي -جيجل- ممتحنا.

السنة الدراسيّة: 2021-2022

بسم الله الرحمن الرحيم

{وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ}

صدق الله العظيم

سورة النحل (الآية 41)

الشكر والتقدير

الشكر أولا لله العلي القدير الذي وفقنا لإتمام هذا العمل المتواضع

واعترافا مني بالفضل وحفظ الجميل لابد من التقدم بخالص الشكر للأستاذة الفاضلة الدكتورة بوالخضرة نورة لقبولها الاشراف على هذه المذكرة وعلى نصائحها القيمة وتوجيهاتها ووقتها.

كما أتقدم بجزيل الشكر للمشرف الميداني السيد جنحية رضوان على استقبالي بصدر رحب ومساعدتي داخل أسوار المؤسسة المينائية جن جن.

أتقدم أيضا بخالص التحية والاحترام للأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة الأستاذة حصايم سميرة والأستاذة مشطر ليلى لتفضلهن بتقييم هذا العمل.

ولا يفوتني كذلك أن أنوه بالشكر والعرفان للسيد شكيرد برهان الدين الذي كان لي عونا ومد لي يد المساعدة في كل مرة كنت أقصده فيها.

وأيضا أتقدم بشكر خاص لكل من الأستاذة حصايم سميرة مسؤولة التخصص في جامعة جيجل والأستاذ الهاشمي احسن مسؤول ميدان التكوين حيث كانا حريصين أشد الحرص على نجاح التخصص عموما ودفعتنا خصوصا.

وفي الأخير أتقدم بأسمى آيات الشكر والتقدير والمحبة إلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة إلى جميع أساتذتنا الأفاضل بكلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة جيجل.

الإهداء

بسم الخالق الذي أضا الكون بنوره البهي وحده أعبد وله أسجد خاشعا شاكرا لنعمته وفضله علي في إتمام هذا الجهد.

إلى من سهر الليالي ونسي الغوالي وظل سندي الموالي وحمل همي غير مبالي

بدر التمام ـ والدي الغالي.

إلى من أثقلت الجفون سهرا وحملت الفؤاد هما وجاهدت الأيام صبرا وشغلت البال فكرا ورفعت الأيادي دعاء وأيقنت باللّه أملا

أغلى الغوالي وأحب الأحباب ـ أمي العزيزة.

إلى ورود المحبة وينابيع الوفاء ومن رافقلني في السراء والضراء وقلعتي الحصينة

الصادقين الحنونين ـ جدي وجدتي.

إلى من حبهم يسري في عروقي ويلهج فؤادي، من تقاسمت معهم حلو العيش ومره، وشاركتهم فرحتي وتحملوني في أسوء حالاتي اخوتي وأخولتي:

شوقي ، نوفل، صفاء، مروة وهيام.

إلى كل من كان لي سندا وعونا، ومن كانوا معي في السراء قبل الضراء، ومن تكبدت معهم عناء هذا العمل، أكتفي وذراعي الأيمن، رموز المحبة والوفاء، كل الأصدقاء والزملاء والعائلة الكبيرة.

سفيان

قائمة المختصرات:

أولا: باللغة العربية:

1. ج. ر. ع.....الجريدة الرسمية عدد.
2. ص.....الصفحة.

ثانيا: باللغة الإنجليزية:

1. OSHA.....Occupational Safety and Healt Administration.
2. USA.....United States of America.
3. SOLAS.....Safety Of Life At Sea.
4. ISPS.....Internation Ship and Port facility Security.

ثالثا: باللغة الفرنسية:

1. Op.cit.....Ouvrage Précédemment cité.
2. P.....Page.

المقدمة

تعتبر الموانئ التجارية نقطة من الساحل مجهزة لاستقبال السفن وشحن وتفريغ البضائع من وإليها، وبالتالي فهي ذات أهمية بالغة في عمليات التجارة الخارجية خاصة وأن معظم سلع العالم تنقل عن طريق البحر لانخفاض تكاليفه، ما جعل معظم الشركات العالمية تتخذ من المناطق المحيطة بالموانئ التجارية مقرات أو فروعا لها لتسهيل عمليات التصدير والاستيراد المشاركة فيها، ما يعني أن الموانئ تجمع بين الموقع الاستراتيجي الهام وبين الأهمية الاقتصادية من خلال الخدمات التي تقدمها والمتعلقة أساسا بعمليات التجارة الخارجية، وهو ما يجعلها من المناطق الحساسة ونقطة ضعف للاقتصاد الوطني في حالة استهدافها بأعمال التخريب والتمردات.

على صعيد آخر فإن الدور المهم للموانئ يجعل من اللازم استغلال امكانياتها القصوى في عمليات الشحن والتفريغ، خاصة مع حجم الاستثمارات الضخم المنفق في هذا المجال، ما يضع ضغطا على العمال والبحارة خاصة منهم المتواجدين في الميدان والذين يواجهون بشكل يومي مخاطر مختلفة أثناء آداء واجباتهم، حيث وعلى الرغم من تطور عمليات المناولة بظهور الحاويات وسفن الدحرجة في النصف الثاني من القرن الماضي، إلا أن حوادث العمل في الموانئ لازالت تحصد أرواحا معتبرة سنويا.

توفر الأمن في الموانئ التجارية معناه توفير الحماية لها من الأخطار المدروسة والمخطط لها مسبقا، بينما توفير السلامة في الموانئ التجارية ترتبط بتوفير الحماية من الأخطار والمخاطر غير المقصودة التي تحدث بسبب طبيعة العمل في هذه الأماكن، والتحكم فيها.

تتجلى أهمية البحث في هذا الموضوع من خلال الاسهامات الكبيرة للموانئ التجارية في ازدهار الاقتصاد الوطني، وبالتالي فأمن وسلامة الموانئ من أمن وسلامة الوطن، خصوصا لو علمنا حجم رؤوس الأموال المصروفة في المجال البحري عموما والمينائي

خصـوصـا في سـبيل جعل الجزائر قطبا متوسـطيا في مجال النقل البحري وازدهار نشـاط التجارة الخارجية، وهو ما يضاعف من أهمية توفير السلامة والأمن في الموانئ التجارية.

يعود سـبب اختياري لهذا الموضـوع المتمثل في إجراءات حفظ الأمن والسـلامة في الموانئ التجارية إلى دوافع ذاتية وأخرى موضوعية:

بالنسبة للدوافع الذاتية الميول الشخصـي والفضـول العلمي في مجال القانون البحري عامة، والميول الخاص لفهم ديناميكية عمل الموانئ والنظام الأمني الذي يميزها كمؤسسات اقتصادية عن غيرها.

بالنسبة للدوافع الموضوعية السبب الذي دفعني إلى معالجة موضوع السلامة والأمن في الموانئ بشـكل خاص هو الرغبة في إبراز الدور الهام لهذين العنصـرين في ضـمان السير الحسن للمؤسسات الاقتصادية، والرغبة أيضا في تسليط الضوء على كمية التفاصيل الصـغيرة الواجب مراعاتها احتياطا لأي حادث عرضـي أو عملية تخريب من شـأنهما المساس بالاستقرار الأمني بالوطن.

الهدف من اختياري هذا الموضوع ودراسته هو محاولة وضع إطار موضوعي نظري وآخر تطبيقي لمجال السـلامة والأمن في الموانئ التجارية، من خلال تبيان الإجراءات الواجب اتباعها وتقييم مدى مراعاتها، وكذا التعريف بالأشـخاص والهيئات الفاعلة في هذا المجال ومدى إحاطة المشرع الجزائري به.

الإشكالية:

أمام التهديدات الأمنية المختلفة وغير المتوقعة وحوادث العمل المتكررة والتي تهدد الأمن والسلامة المينائيين، ما مدى فاعلية النصوص القانونية الجزائرية والدولية في ضمان سلامة واستقرار أمن الموانئ التجارية؟

المنهج المتبع:

تم الاعتماد في دراسة هذا الموضوع على المنهج الوصفي في الفصل الأول من خلال الاطلاع على مختلف النصوص القانونية والمواد التي لها علاقة بموضوع الدراسة، أما في الفصل الثاني فقد تم الاعتماد على المنهج التطبيقي من خلال اتخاد ميناء جن جن بجيجل نموذجا أين تم دراسة الأمن والسلامة المينائيين ميدانيا.

تقسيم خطة البحث:

في سبيل الإجابة عن الإشكالية المطروحة تم تقسيم موضوع البحث إلى فصلين؛ الأول نظري تحت عنوان القواعد المتبعة لأمن وسلامة الموانئ التجارية، أين تم تقسيمه إلى مبحثين، الأول تحت مسمى قواعد حماية الأرواح داخل الموانئ التجارية، والمبحث الثاني قواعد حماية أمن المنشأة المينائية.

أما الفصل الثاني فهو دراسة تطبيقية تحت عنوان واقع الأمن والسلامة المينائيين في الجزائر باتخاذ ميناء جن جن نموذجا، تم تناوله في مبحثين أولهما تحت عنوان التعريف بميناء جن جن، والثاني بعنوان تقييم الأمن المينائي والسلامة في ميناء جن جن.

الفصل الأول:

القواعد المشترطة لأمن

وسلامة الموانئ التجارية

يعد عنصري السلامة والأمن في الموانئ التجارية من العناصر الأساسية التي يجب الحرص على توفيرها في كل ميناء تجاري لضمان ممارسة مهامه دون خوف على الأرواح والمنشآت المينائية، ومن أجل هذا وجب وضع قواعد والسهر على تطبيقها وتنفيذها، حيث تم التطرق في البداية إلى قواعد حماية سلامة الأرواح داخل الموانئ التجارية (المبحث أول)، ثم بعد ذلك قواعد حماية أمن المنشأة المينائية (المبحث ثاني).

المبحث الأول: قواعد سلامة الأرواح داخل الموانئ التجارية:

يقصد بحماية الأرواح داخل الموانئ التجارية توفير قواعد وقائية لتفادي الأضرار التي يمكن أن تسببها أخطار النشاطات المينائية، ويمكن تمييز نوعين من الأشخاص الذين خصتهم التشريعات المعمول بها بإجراءات تحفظ سلامتهم، وهما عمال الرصيف (المطلب الأول)، وصنف ثاني من الأشخاص قد يتواجدون داخل الميناء في فترات محددة وبصفة عارضة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: قواعد حماية عمال الرصيف:

عمال الرصيف هم العمال المسؤولون عن شحن وتفريغ السفن التجارية أثناء رسوّها في الميناء، لذا فمن الضروري توفير بيئة آمنة تقيهم من الأمراض والمخاطر المهنية التي تسببها طبيعة عملهم، من أجل ضمان أداء عملهم في أريحية وبكل سلاسة وسلامة، ويتحقق ذلك عن طريق تحقيق الشروط العامة لحماية عمال الرصيف (الفرع الأول)، واحترام قواعد الحماية من الأخطار المختلفة للمناولة المينائية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: القواعد العامة لحماية عمال الرصيف:

تتمثل القواعد العامة لحماية عمال الرصيف في مجموعة من الأسس والشروط المتعلقة بسلامة العمال والواجب توفرها في المؤسسات المستخدمة بصفة عامة، وفي المؤسسات المينائية بصفة خاصة لما ينطوي عليه عمل عمال الرصيف من خطر يتربص

بحياتهم، راجع لتعاملهم مع أنواع وأحجام متعددة من البضائع يوميا، ويمكن حصر هذه القواعد العامة في شرطين أساسيين وجب احترامهما كون المشرع أقرهما في التشريع الوطني وهما تزويد المؤسسات المينائية بالمرافق الصحية (أولا)، وصيانة معدات العمل دوريا (ثانيا).

أولا: تزويد المؤسسة المينائية بالمرافق الصحية:

تنشأ في المؤسسات المينائية وحدات لطب العمل من أجل الحفاظ على أكبر قدر من راحة العمال البدنية والعقلية ورفع مستواهم الإنتاجي والإبداعي، ووقايتهم من الاخطار التي يمكن ان تتسبب فيها الحوادث أو الأمراض المهنية، وهذا حسب نص المادتين 12 و13 من القانون رقم 88-07، المتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل[1]، وحسب المادة17 من ذات القانون يخضع وجوبا كل عامل أو متمهن لفحوص طبية إلزامية قبل التوظيف تثبت قدرته على آداء العمل المطلوب، وكذلك فحوص دورية وفحوص في حالة استئناف العمل، ويمكن فضلا عن ذلك استفادة العامل من فحوص تلقائية بإرادته[2]، تجدر الإشارة إلى أن الفحوص الدورية يجب إجراؤها مرة واحدة في السنة للتأكد من أهلية العمال لمناصب العمل التي يشغلونها، ومرتين في السنة إذا كان عمر العامل أكبر من 55سنة أو إذا كان يعاني من إعاقة جسدية أو مرض مزمن ومعرضين بشكل خاص للأخطار المهنية[3].

أوجب المشرع أيضا على المؤسسات المينائية تخصيص مراحيض لعمال الميناء بمعدل مرحاض واحد على الأقل لكل 15 عاملا، تبنى أرضيته وجدرانه بمواد عازلة للسوائل وتطلى بلون فاتح، وتوضع تحت تصرف العمال كذلك غرف لتغيير الملابس مجهزة بمقاعد

[1] قانون رقم 88-07 مؤرخ في 26يناير1988، يتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل، ج.ر.ع 04، صادر بتاريخ 27يناير1988.

[2] راجعالمادة17 من القانون نفسه.

[3] أنظر المادتين 15، 16 من المرسوم التنفيذي رقم 93-120، مؤرخ في 15ماي1993، يتعلق بتنظيم طب العمل، ج.ر.ع 44، صادر في 19ماي1993.

وخزانات فردية تغلق بالمفتاح، ومغاسل ذات ماء ساخن ومحل ملائم للعمال إذا كان 25 عاملا منهم على الأقل يتناولون وجبة الغداء في أماكن العمل، كل هذه المرافق يجب أن تكون معزولة عن أماكن العمل وقريبة منها[1].

ثانيا: صيانة معدات العمل دوريا:

يجب أن تكون التجهيزات والآلات والآليات والأجهزة وكل وسائل العمل موضوع رقابة دورية وصيانة من شأنها الحفاظ على حسن سيرها وفعاليتها، ولهذا الغرض يتعين على المؤسسة المينائية وضع جدول زمني خاص بالزيارات والفحوص وعمليات الصيانة الدورية لها، كوسائل الحماية الفردية والجماعية، معدات مكافحة الحرائق، مركبات النقل التابعة للميناء لاسيّما المخصصة لنقل العمال، أجهزة الرفع وتجهيزات الشحن والتفريغ، والمنشآت المخصصة للمصادر الكهربائية، ومن أجل هذا يجب الاستعانة بمختصين مؤهلين، أو اللجوء إلى هيئات الرقابة التقنية[2].

الفرع الثاني: قواعد حماية عمال الرصيف من أخطار المناولة المينائية:

تعرف عمليات المناولة في الموانئ بأنها كل عمل من أعمال شحن وتفريغ أي سفينة أو جزء منها، أو أي عمل عرضي مرتبط بهما[3]، وعرفها المشرع الجزائري في المادة 912

[1] راجعالمواد من 18 إلى 22 منالمرسوم التنفيذي رقم 91-05 مؤرخ في 19يناير 1991، يتعلق بالقواعد العامة للحماية التي تطبق على حفظ الصحة والأمن في أماكن العمل، ج.ر.ع 04، صادر في 23يناير 1991.

[2] راجعالمواد من 63 إلى 65 من المرسوم التنفيذي نفسه.

[3] المادة01من الاتفاقية رقم 152، اتفاقية بشأن السلامة والصحة المهنيتين في عمليات المناولة بالموانئ، مؤتمر العمل الدولي، 05ديسمبر 1981، منشورة على الرابط https://www.ilo.org .

من القانون البحري على أنها عمليات شحن البضاعة ورصّها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمستودعات وأخدها[1].

تخضع عمليات المناولة المينائية لعدة شروط وضعتها التشريعات الوطنية، وكذا الاتفاقيات والمواثيق الدولية بغرض حماية المنشآت المينائية بصفة عامة، وأرواح عمال الرصيف بصفة خاصة، حيث تتم المناولة في الموانئ التجارية تحت رقابة الأعوان المؤهلين قانونا التابعين للسلطة المينائية والذين يقومون بتحديد الأماكن المخصصة للتفريغ والتخزين، وكذا تحديد الآلات الثابتة والمتحركة ووسائل التفريغ التي ينبغي استعمالها لضمان القدر الأقصى من السلامة[2]، وفي حال شكلت عمليات المناولة خطرا جسيما على سلامة العمال وأمن المنشأة المينائية، يمكن أن تكون محل تعليق فوري وذلك إلى غاية زوال الخطر، على أن يتم إرسال نسخة من قرار التعليق الفوري إلى وزير النقل[3].

واشترط المشرع الجزائري على المتعاملين المختارين للقيام بعمليات المناولة في الموانئ احترام الأنظمة والتعليمات المعمول بها في الموانئ في مجال أمن وسلامة الأشخاص والمنشآت والتجهيزات والسفن وحماية البيئة، واكتتاب عقد تأمين لتغطية كل المخاطر المهنية ذات العلاقة بنشاطاتهم، لا سيّما منها الحوادث والحرائق، وترسل كل سنة نسخة مطابقة للأصل من وثيقة التأمين هذه إلى السلطة المينائية المعنية[4]، كما يشترط تشغيل مستخدمين مؤهلين وعتاد ملائم في عمليات المناولة سواء كان ذلك على متن السفن

[1] تنص المادة912 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23أكتوبر1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ع 29، صادر في 10أفريل1977، معدل ومتمم: **"تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخدها".**

[2] المادة19 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مؤرخ في 6يناير2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ع 01، صادر في 06يناير2002.

[3] المادة13 من الرسوم التنفيذي رقم 06-139، مؤرخ في 15 أفريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج.ر.ع 24، صادر في 16أفريل2006.

[4] المادة11 من المرسوم التنفيذي نفسه.

أو على اليابسة لأغراض تتعلق بالسلامة والأمن[1]، وهذا لتعدد الأخطار الناجمة عن عمليات المناولة المينائية وهي:

أولا: أخطار مناولة البضائع الحساسة:

يقصد بالبضائع الحساسة البضائع التي تتطلب عناية خاصة أثناء نقلها والتعامل معها، حيث نميز في هذا الصنف البضائع الخطرة وكذا التي تسبب الحريق والانفجار.

1- أخطار التعامل مع البضائع الخطرة:

البضائع الخطرة هي مواد كيميائية يمكن أن تشكل أو تفرز عند رفعها أو نقلها غازات أو أبخرة أو ضباب أو دخان أو غبار أو ألياف ذات خصائص لاسيّما لاذعة أو ضارة أو سامة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار ومن شأنها إلحاق الضّرر بصحة الأشخاص أو البيئة في وسط العمل[2]، وقد تناول المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 05-08 المتعلق بالقواعد الخاصة المطبقة على العناصر أو المواد أو المستحضرات الخطرة في وسط العمل، تصنيف فئات المواد الخطرة وشروط التعامل معها لضمان سلامة العمال، حيث اشترط أن تكون البضائع التي تحتوي على مواد خطرة حاملة وسما يتيح التعرف عليها وإعطاء المعلومات الأساسية حول اسمها الكيميائي، تعيينها أو اسمها التجاري، تصنيفها، رمز التعرف عليها، الأخطار التي تشكلها وإرشادات الاحتياط الواجب اتباعها في مجال الأمن[3]، كما تمتثل الموانئ لقواعد خاصة من أجل حماية العمال تتمثل في:

- المراقبة الطبية للعمال المعرضين للعناصر أو المواد أو المستحضرات الخطرة.
- إجراء الفحوص الطبية عند التوظيف والفحوص الطبية الدورية إجباريا.

[1] المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

[2] المادة02 من المرسوم التنفيذي رقم 05-08 مؤرخ في 8يناير2005، يتعلق بالقواعد الخاصة المطبقة على العناصر أو المواد أو المستحضرات الخطرة وسط العمل، ج.ر.ع 04، صادر في 9يناير2005.

[3] المادة06 من المرسوم التنفيذي نفسه.

- إعلام العمال وتكوينهم حول الأخطار المرتبطة بالبضائع الخطرة والتدابير الواجب اتخاذها للحماية منها.
- وضع أنظمة الحماية الجماعية ووسائل الحماية الفردية المناسبة في متناول العمال.
- المراقبة الدورية للعناصر السامّة في جو العمل واحترام الحدود المسموح بها طبقا للمقاييس في هذا المجال.
- مسك سجل الوقاية الصحية والأمن وطب العمل وكذا بطاقية البضائع الخطرة المستعملة في مكان العمل وتحيينها.
- وضع جهاز للعلاج الاستعجالي ونقل العمال إلى الهياكل الصحية[1].

منظمة الأمم المتحدة من جهتها اشترطت أن يحصل الأشخاص الذين يتعاملون مع هذا الصنف من البضائع على تدريب في مجال نقل البضائع الخطرة ولا يضطلعوا بالمهام التي لم يحصلوا بشأنها بعد على التدريب المطلوب إلا تحت الإشراف المباشر لشخص مدرب، حيث يهدف هذا التدريب إلى التعرف على الشروط العامة لنقل البضائع الخطرة ورتبها، والقراءة السليمة لبطاقات التعريف والعلامات ولوحات الإعلان الخارجية، كما يشمل التدريب معايير الأمان كإجراءات تفادي الحوادث (الاستخدام السليم للمعدات، الطرق السليمة لتستيف البضائع الخطرة)، والتعرف على الأخطار التي تشكلها كل رتبة من رتب البضائع الخطرة ونوع ملابس الوقاية الشخصية والمعدات المستخدمة في كل حالة، والإجراءات الواجب اتباعها على الفور في حال تسرب شيء من هذه المواد[2]، وهو ما كان المشرع الجزائري قد تطرق إليه بالفعل في المادة22 من القانون 88-07 المتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل، التي نصت على تنظيم عمليات تكوينية خاصة من أجل الوقاية لصالح

[1] المادة12 من المرسوم التنفيذي رقم 05-08.

[2] لائحة تنظيمية نموذجية، توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة صادرة عن الأمم المتحدة، المجلد الأول، الطبعة السابعة عشر، نيويورك وجنيف، 2011، الفصل 1-3.

العمال من قبل كل جهاز أو هيكل أو شخص مختص في مجال الوقاية الصحية والأمن وطب العمل[1]، وتم تنظيم شروط إعمال هذه المادة لاحقا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-427[2] المتعلق بشروط تنظيم تعليم العمال وإعلامهم وتكوينهم في ميدان الوقاية من الأخطار المهنية.

2- أخطار الحريق والانفجار:

حوادث الحرائق من أكثر الحوادث شيوعا في أماكن العمل، وهذا راجع لكثرة أسبابها، ولهذا خصص لها المشرع بابا كاملا في المرسوم التنفيذي رقم 91-05 المتعلق بالقواعد العامة للحماية التي تطبق على حفظ الصحة والأمن في أماكن العمل وهو الباب الثالث، حيث أوجب المشرع في المادة 46 منه عزل أماكن العمل التي تحتوي بشكل دائم على مواد سريعة الاشتعال كمستودعات تخزين البضائع المتفجرة أو سريعة الالتهاب عن أماكن العمل الأخرى، وتخصص لها حراسة خاصة أثناء فترات صيانتها[3]، ويشترط كذلك توفير وسائل لمكافحة الحرائق كالمطافئ بحيث تكون قريبة وجاهزة للاستعمال حيثما تجري عمليات المناولة[4]، كما تكون محلا لتجارب دورية وتداريب يتعلم العمال خلالها كيفية استعمالها

[1] المادة22 من القانون رقم 88-07.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 02-427، مؤرخ في 07 ديسمبر 2002، يتعلق بشروط تنظيم تعليم العمال وإعلامهم وتكوينهم في ميدان الوقاية من الأخطار المهنية، ج.ر.ع 82، صادر في 11 ديسمبر 2002.

[3] نصت المادة46 من المرسوم التنفيذي رقم 91-05:"**يجب عزل أماكن العمل أو مراكزه التي تنطوي على أخطار اندلاع الحرائق بسبب الاستعمال الدائم للمنتوجات والمواد سريعة الالتهاب خصوصا.**

ويجب أن يكون عزل أماكن العمل ومراكزه المذكورة حسب الحالة إما بإقامتها في بنايات منفصلة وإما بفصلها أو حمايتها بحواجز من أصل البناية ذاتها.

كما يجب أن تتوفر حراسة خاصة لأشغال الصيانة التي تنجز في الأماكن المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة والتي يمكن أن تتسبب في حريق أو انفجار".

[4] المادة12من الاتفاقية رقم 152.

وتسجل قائمة التداريب والملاحظات في سجل مداولات لجنة حفظ السلامة والأمن أو سجل خاص يكون في متناول مفتش العمل[1].

ثانيا: المخاطر البدنية:

تعتبر المخاطر البدنية من بين الأكثر شيوعا في فئة عمال الرصيف، ومن أسبابها ما يلي:

1- خطر حمل المعدات الثقيلة:

يُمنع قيام العمال بحمل عتاد أو أشياء ثقيلة أخرى ونقلها دون جهاز ميكانيكي إذا كانت حمولتها تتجاوز 50 كيلوغراما أو 25 كيلوغراما بالنسبة للإناث، حيث يزود العمال في حالة فاقت الحمولة ما هو منصوص عليه سابقا بوسائل الرفع والشحن والتفريغ والنقل حتى يؤدوا عملهم ضمن شروط السلامة[2].

2- خطر السقوط من مستوى أعلى:

لتفادي سقوط عمال الميناء أثناء عمليات المناولة المينائية أوجب المشرع تزويد مصطبات العمل والسقيفات والجسيرات ووسائل الوصول إليها بحواجز واقية صلبة تحتوي على سقالات أصلية وسقالات فرعية ووطائد، حيث تكون الأرضيات متصلة الأجزاء[3]، وتهيأ وسائل الوصول إلى الأماكن المرتفعة كالصهاريج والخزانات حيث تزود السلالم بحواجز جانبية ومقابض يدوية[4]، هذه السلالم يجب أيضا أن تكون مصنوعة من مواد صلبة وتتوفر فيها كل ضمانات الأمن لدى استعمالها، كما يجب أن تكون درجاتها صلبة ومثبتة بإحكام،

[1] المادة 60 من المرسوم التنفيذي رقم 91-05.

[2] المادة26 من المرسوم التنفيذي نفسه.

[3] المادة33 من المرسوم التنفيذي رقم 91-05.

[4] المادة35 من المرسوم التنفيذي نفسه.

ويمنع أن تنقل عليها أشياء وزنها أكبر من 50 كيلوغراما أو أشياء ضخمة وحجمها يشكل عائق[1].

ولمنع عمال الموانئ من السقوط من سطح الحاويات التي يعملون عليها، يجب أن يتم العمل قدر الإمكان من منصة أو قفص رفع متحرك يمنع السقوط من الجوانب، وفي حالة عدم إمكانية ذلك يجب تزويدهم بمعدات منع السقوط كارتداء أحزمة محيطة بالجسم يتم تثبيتها بنقطة تثبيت آمنة[2].

3- أخطار العمل في الأماكن المغلقة:

الأماكن المغلقة هي الأماكن التي تكون مغلقة باستمرار وكبيرة الحجم، حيث تتميز بوسائل دخول خاصة محدّدة، وهذا لكونها غير مصمّمة للعمل والتواجد فيها باستمرار، مثل خطوط الأنابيب وخزانات البترول في الموانئ البترولية، أو حاويات وعنابر السفن الضيقة[3].

ولضمان سلامة العمال أثناء العمل في الأماكن الضيقة والمغلقة، توصي وكالة إدارة السلامة والصحة المهنية التابعة لوزارة العمل في الولايات المتحدة الأمريكية، والمعروفة اختصارا باسم "اوشا OSHA"[4]، بتحرير تصريح للعمل في هذه الأماكن يحتوي على عديد البيانات منها اسم وموقع المكان المغلق، الغرض من الدخول، التاريخ ومدة صلاحية التصريح، أسماء الأشخاص الذين سيدخلون إلى المكان المغلق والأشخاص الذين سيكونون خارجه، اسم المشرف عن العمل والعديد من التفاصيل الأخرى المتعلقة بنوع الأخطار

---

[1] المادة36 من المرسوم التنفيذي رقم 91-05.

[2]John Kilner et autres, Sécurité et santé dans les ports, Organisation international du Travail, Première édition, Genève, 2005, P305.

[3]محمد عبد الحليم إمام، مهندس في مجال الصحة والسلامة المهنيتين، سلسلة تعليمية في السلامة والصحة المهنية في الأماكن المغلقة، منشورة الكترونيا في موقع https://books-library.net/free-440787973-download، تم الاطلاع في 2022/04/01، ص3.

[4]الموقع الرسمي لوكالة إدارة السلامة والصحة المهنية التابعة لوزارة العمال في الولايات المتحدة الأمريكية، https://www.osha.gov/aboutosha، تم الاطلاع في 2022/04/01.

المتوقعة، كما يجب قبل الدخول التأكد أن نسبة الأكسجين لا تقل عن 19.5%، نسبة الأبخرة القابلة للاشتعال لا تزيد عن 10%، وتركيز المواد السامة لا يشكل خطرا، وجب أيضا التأكد من كون جميع الوصلات الكهربائية معزولة ومؤمنة، وتوفير طريقة مناسبة لتأمين الاتصال مع الأشخاص في الخارج ومغادرة المكان فورا في حالة وقوع حالات طارئة[1]، ولضمان سلامة العمال داخل الأماكن الضيقة وجب استعمال حزام سلامة خاص Safety Harness، وحبل إنقاذ حتى يمكن إخراج العامل في وضع مستقيم لا يعرضه للإصابة عند إخراجه في حالات الطوارئ[2].

الأشخاص المتواجدون خارج المكان المغلق بدورهم مسؤولون عن سلامة العمال في داخل الأماكن المغلقة، عن طريق التواجد بصفة مستمرة بالخارج والمراقبة استعدادا لأي طارئ، حيث يشترط في الشخص المتواجد في الخارج أن يكون على دراية بكيفية استخدام تجهيزات التنفس والإطفاء والتجهيزات الوقائية الأخرى، ويقوم بمراقبة وضعية حبال الإنقاذ والانتباه على الإشارات الواردة من قبل العاملين في الداخل، وفي حال الاشتباه بوقوع خطر عليه إخبار العاملين بالخروج فورا وطلب المساعدة من فرق الطوارئ والإنقاذ[3].

ثالثا: خطر التعامل مع الآلات والآليات:

يتطلب عمل عمال الرصيف استخدام عديد الأدوات منها الآلات والآليات التي يمكن أن تسبب عديد الأخطار منها:

[1] وكالة إدارة السلامة والصحة المهنية، العمل بأمان داخل الأماكن المغلقة، مقال منشور الكترونيا على http://www.du.edu.eg/faculty/sci/upfiles/low6.pdf، تم الاطلاع في 2022/04/01.

[2] مجدي عبد الله شراره، السلامة والصحة المهنية وتأمين بيئة العمل، FEIENDICH EBERT STIFTUNG، مصر، 2016، ص90.

[3] وكالة إدارة السلامة والصحة المهنية، مرجع سابق.

1- خطر الدهس بالآليات الثقيلة:

تلعب الآليات والمراكب الثقيلة دورا هاما في نجاعة عمليات المناولة المينائية، ما يجعل عمال الرصيف مجبرين على التعامل معها والتواجد قربها باستمرار، ولهذا يشترط أن يكون عرض الممرات التي تمر فيها الآليات وعربات الشحن والتفريغ كافيا لاحتساب أخطار الاصطدام والتحطيم، وتمّ تحديد عرضها بستين سنتيمترا على الأقل أكثر من عرض الآليات أو العربات أو الحمولات إذا كان عرض هذه الحمولات أكبر من الآليات والعربات المستعملة، وإذا كان المرور في الجهتين يكون عرض الممر مرتين غرض العربات أو الحمولة مع زيادة تسعين سنتيمترا على الأقل، وتزود هذه الممرات بكل الوسائل اللازمة و توضع معالم خاصة بممرات الراجلين[1]، وفي حالة ما إذا تحتم على سائق مركبة أن يقوم بتحرك في ظروف رؤية غير كافية، لا سيّما تحرك التقهقر فيجب على مسؤول الوحدة تعيين شخص على الأقل لإرشاد السائق المعني وإبعاد العمال الموجودين عن منطقة التحرك، نفس الإجراءات تتخذ عند تفريغ القحافات والشاحنات المسطحة من المواد والأشياء العائقة والثقيلة[2].

2- الأخطار الناتجة عن الآلات:

أوجب المشرع في المادة 38 من المرسوم التنفيذي رقم 91-15 أن يقتصر الدخول إلى قاعات الآلات المولدة أو المحركة على العمال الذين تأذن لهم الإدارة بذلك، واشترط أيضا أن تكون أجهزة تشغيل شبكة الطاقة الكهربائية الخاصة بالآلات المستخدمة والضرورية لعمليات المناولة مقامة خارج أي منطقة خطيرة[3]، وتلزم اتفاقية السلامة والصحة المهنيتين في عمليات المناولة بالموانئ لسنة 1981 بضرورة حماية جميع الأجزاء الخطرة في الآلات

[1] المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 91-05.

[2] المادة30 من المرسوم التنفيذي نفسه.

[3] المادتان 38، 39 من المرسوم التنفيذي رقم91-05.

حماية فعالة، والحرص على التمكن من قطع الطاقة المحركة للآلة في أي وقت تحسبا لحدوث طارئ، وتوقيف الآلات قبل القيام بصيانتها أو إصلاحها من طرف شخص يشترط فيه أن يكون مفوضا للقيام بالعملية، على أن يقوم بإعادة أغطية الحماية حالما يكون ذلك ممكنا[1]، وعند نهاية فترة العمل يجب إعادة ترتيب الأدوات المستعملة وآليات الرفع وغيرها بطريقة لا تعرقل حركة المرور في الميناء ولا تشكل خطرا على سلامة العمال[2].

رابعا: أخطار نقص الإضاءة والضوضاء والغبار:

هناك عديد العوامل الواجب مراعاتها وعدم إغفالها في سبيل حفظ سلامة وصحة عمال الرصيف كنقص الإضاءة، الضوضاء والغبار بحيث:

1- خطر العمل في الظلام:

تتم عمليات المناولة المينائية دون انقطاع لمدة 24 ساعة في اليوم، ولهذا وجب ضمان تأدية عمال الرصيف لمهامهم بكل سهولة في الليل، ما دعا المشرع لفرض إضاءة أماكن ومواقع العمل ومناطق المرور والشحن والتفريغ والمنشآت الأخرى إضاءة تضمن راحة البصر، ولا تتسبب في أية إصابة للعيون، حيث حدد المشرع في المرسوم التنفيذي رقم 91-05 المتعلق بالقواعد العامة للحماية التي تطبق على حفظ الصحة والأمن في أماكن العمل مستويات وقيم الإضاءة الدنيا التي ينبغي توفرها بحسب المكان الذي يجري فيه العمل[3]، وأوصت الاتفاقية رقم 152 بشأن السلامة والصحة المهنيتين في عمليات المناولة في

[1] المادة13 من الاتفاقية رقم 152، اتفاقية بشأن السلامة والصحة المهنيتين في عمليات المناولة بالموانئ.
[2] المادة29 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.
[3] المادة13من المرسوم التنفيذي رقم 91-05.

الموانئ لسنة 1981 بضرورة ووضع علامات مرئية ومضاءة عند الضرورة على أي عائق يمكن أن يسبب خطرا على سلامة العمال[1].

2- أخطار التعرض للضوضاء:

الضوضاء هي جميع الأصوات غير المرغوب فيها والمزعجة التي تؤثر تأثيرا مباشرا على القدرة على العمل والإنتاجية، وتؤذي إلى الإجهاد العصبي وتحول دون سماع مصادر الخطر والتنبيهات وبالتالي التعرض للإصابات والأمراض[2]، وقد تسبب على المدى الطويل ضعفا في القدرة على السمع وربما تنتهي إلى الصمّ الكامل[3].

وفي إطار الحماية من أخطار الضوضاء نص المشرع الجزائري في المادة15 من المرسوم التنفيذي رقم 91-05 المتعلق بالقواعد العامة للحماية التي تطبق على حفظ الصحة والأمن في أماكن العمل على أنه يجب على الهيئات المستخدمة، وهي الموانئ التجارية في دراستنا هذه أن تحافظ على كثافة الضجيج التي يتحملها العمال في مستوى يتلاءم مع صحتهم، من خلال التخفيف منه من المصدر وعزله وكتمه باستعمال التقنيات والوسائل الملائمة طبقا للمعايير الموصى بها[4]، ويوضع تحت تصرف العمال أجهزة الحماية الفردية التي تضمن سلامتهم في حال عدم إمكانية تطبيق التدابير السابقة أو عدم جدواها وتحرص الهيئة المستخدمة على بقاء هذه التجهيزات صالحة للاستعمال[5].

---

[1] تنص المادة 09 من الاتفاقية رقم 152: "**تضاء جميع أماكن الشحن والتفريغ والطرق المؤدية إليها إضاءة مناسبة وكافية.**

توضع علامات مناسبات ومرئية تضاء عند الاقتضاء اضاءة كافية على أي عائق قد يمثل خطورة على حركة أي جهاز رفع أو مركبة أو شخص إذا تعذرت إزالته لأسباب عملية".

[2] بوحفص مباركي، العمل البشري، الطبعة الثانية، دار العرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2004، ص245.

[3] مجدي عبد الله شراره، مرجع سابق، ص58.

[4] المادة15 من المرسوم التنفيذي رقم 91-05.

[5] المادة16 من المرسوم التنفيذي نفسه.

3- مخاطر التعرض للغبار:

يتعرض عمال الرصيف باستمرار للغبار خاصة في عمليات مناولة البضائع الجافة على غرار الحبوب والمساحيق،لهذا وجب التقليل قدر الإمكان منه عن طريق حبس البضائع الجافة ضمن حاويات أو صناديق، وفي حالة عدم إمكان ذلك يجب محاولة تخفيف تطايره عن طريق استخدام الأدوات الصحيحة للرفع والمناولة أو تغطيته وترطيبه، كما يجب تجنب عمل عمال الميناء في مناطق تطاير الغبار وتقليل وقت تواجدهم فيها قدر الإمكان، واستعمال أدوات الوقاية الفردية مثل ارتداء أقنعة تسمح بوصول الهواء النقي للجهاز التنفسي، حيث وجب منع العمال الذين يعانون من الحساسية ضد الغبار من الوصول إلى هذه المناطق، وبعد نهاية العمل وجب تنظيف الغبار وتراكماته بطريقة مناسبة[1].

المطلب الثاني: قواعد حمايةالأشخاص من غير العاملين في الميناء:

يمثل الميناء وجهة مقصودة بشكل دائم لأشخاص لا تربطهم أي صلة به، كونه همزة وصل بين الداخل والخارج في إطار عمليات النقل البحري، حيث وجب الحرص على سلامتهم وصحتهم طيلة فترة تواجدهم داخل أسوار المنشأة المينائية، على غرار الأطقم البحرية الأجنبية العاملة على متن السفن الأجنبية الراسيّة في الميناء (الفرع الأول)، وزوار الميناء الآخرين مثل الركاب خاصة في المؤسسات المينائية المزودة بمحطات بحرية لنقل المسافرين، أما تلك المختصة حصريا بنقل البضائع بحرا فتستقبل غالبا المتربصين أو الطلبة في إطار الخرجات الميدانية، إضافة للوكلاء البحريين ووكلاء الشحن والعملاء الذين تربطهم علاقات شراكة مع الميناء في مختلف المجالات (الفرع الثاني).

[1]John Kilner, op.cit, P464.

الفرع الأول: قواعد حماية الأطقم البحرية للسفن الأجنبية الراسية في الميناء:

يقصد بالأطقم البحرية البحارة العاملون على متن السفينة والمرتبطين بعقد عمل مع مالك السفينة أو مجهزها، واشترط المشرع أن يكونوا مقيدين في دفتر الطاقم[1]، وعلى هذا الأساس يعتبر فردا من طاقم السفينة كل من الربان، المهندسين البحريين، الضباط، طاقم الاتصالات، طبيب السفينة وعمال الخدمة العامة كالخدم والطهاة والخبازين[2]، حيث أن هذه الدراسة سوف تقتصر على البحارة الأجانب العاملين على متن السفن الأجنبية وسبل حمايتهم ووقايتهم أثناء فترة مكوثهم في الميناء، كونهم الأكثر عرضة للأخطار نتيجة بعدهم عن مواطنهم، ومسؤولية حماية صحتهم ليست مقصورة فقط على مالك السفينة أو المجهز، بل تشمل الميناء أيضا كونه مطالب بالتنسيق معهم لضمان القدر الأكبر من السلامة والأمن، حيث يجب توفير الرعاية الصحية لهم (أولا)، وحمايتهم من أخطار الترك والتخلي (ثانيا).

أولا: توفير الرعاية الصحية للبحارة الأجانب:

يجب ضمان توفر الرعاية الصحية للبحارة الأجانب أثناء تواجدهم في الميناء في فترة الرسو مجانا، ولا تقتصر هذه الرعاية على علاج البحارة المرضى والمصابين بل تشمل كذلك مختلف التدابير الوقائية، حيث يمنحون الحق في زيارة طبيب مؤهل أو طبيب أسنان مؤهل دون تباطؤ من طرف الميناء، ولهم الحق في العلاج في عيادات خارجية ودخول المستشفيات عند الاقتضاء والحصول على تسهيلات في الحالات الطارئة، كالقبول

[1] المادة348 من الأمر رقم 76-80.

[2] أريوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان،2018، ص25.

الفوري دون صعوبة بغض النظر عن جنسيتهم أو معتقدهم الديني، واتخاد الترتيبات اللازمة لضمان استمرار العلاج عند الضرورة[1].

كما نص المشرع الجزائري في المادتين 16 و17 من المرسوم التنفيذي رقم 88-171 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر على وجوب امتثال البحارة لإجراءات المراقبة الصحية الدورية التي قد تأمر بها السلطة المختصة، كما عليهم الامتثال لأنظمة الدولة الصحية قصد حمايتهم وتحقيقا للصحة العامة[2].

ثانيا: حماية البحارة الأجانب من أخطار الترك:

حرصا على أمن البحارة الأجانب في الموانئ أوجبت اتفاقية العمل البحري على الموانئ اتخاد كل تدبير يسمح بتسهيل اتصالهم بقناصل الدول التي يحملون جنسيتها أو يقيمون فيها، من أجل تقديم المساعدة اللازمة للبحارة الأجانب المتروكين أو المحتجزين في الميناء وإخطار الممثل القنصلي أو المحلي للدولة التي يحمل البحار جنسيتها أو الدولة التي يقيم فيها[3]، حيث تسهل السلطة المختصة عملية الاتصال المباشر بين المسؤولين القنصليين والبحار وتتخذ كل تدبير تراه ضروريا لضمان سلامة البحارة من الاعتداءات أو الأعمال غير المشروعة طالما كان في إقليمها[4].

[1] المبدأ التوجيهي باء 4-1-3، اتفاقية العمل البحري، معتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية، جنيف، 2006، صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 15-260 مؤرخ في 07أكتوبر2015، ج.ر.ع 05، صادر في31يناير2016.

[2] المادتان 16،17 من المرسوم 88-171، مؤرخ في 02صفر1409 الموافق 13سبتمبر1988، يتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج.ر.ع 37، صادر في 03صفر1409 الموافق 14سبتمبر1988.

[3] المبدأ التوجيهي باء 2-5-2 من اتفاقية العمل البحري 2006.

[4] المبدأ التوجيهي باء 4-4-6 من الاتفاقية نفسها.

الفرع الثاني: قواعد حماية المسافرين والزوار أثناء تواجدهم في الميناء:

تعتبر الموانئ التجارية من النقاط الحساسة على المستوى الوطني والدولي، كونها مفصل رئيسي في حركة السلع في عمليات الاستيراد والتصدير، إضافة لكونها نقطة عبور إلى خارج إقليم الدولة بالنسبة للأشخاص، ولهذا وجب تقييد الدخول إليها وحصره على الأشخاص ذوي المصلحة والمأذون لهم من طرف إدارة الميناء وفق ضوابط وقيود كتقديم وثيقة إثبات الهوية أو تذكرة السفر، وخضوعهم للتفتيش الشخصي وتفتيش أغراضهم إن لزم الأمر[1].

أولا: القواعد الخاصة بحماية المسافرين:

فبالنسبة للمسافرين فهناك ضوابط وشروط هدفها حماية الركاب في المحطات البحرية على مستوى المنشآت المينائية، حيث نجد أن المشرع اشترط ألا يتم إركاب وإنزال الركاب وأمتعتهم إلا في المحطات البحرية أو المباني والأماكن المماثلة المخصصة لهذا الغرض، وتسهر السلطة المينائية على توفير فيها كل المرافق والمنشآت الضرورية لاستقبال الركاب وسياراتهم وأمتعتهم وضمان عبورهم وأمنهم، حيث تسهر أيضا على صيانة وسلامة هذه المنشآت والسير الحسن للعمليات المنجزة بها[2].

ثانيا: القواعد الخاصة بحماية الزوار:

ينبغي على السلطة المينائية فصل مداخل ومخارج الميناء المخصصة للمشاة عن تلك الخاصة بشاحنات نقل البضائع والحاويات والمواد الأخرى[3]، ووضع حواجز أو تسييج

---

[1] المادة16.14 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية 2004، الفصل XI-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار "سولاس" 1974، صادقت عليها الجزائر بالمرسوم رقم 83-510، مؤرخ في 27 أوت 1983، ج.ر.ع 36، صادر في 30 أوت 1983.

[2] المادتان 14،15 من المرسوم التنفيذي رقم 02 -01.

[3] Gregory P. Tsinker, PORT ENGINEERING, JOHN WILEYY & SONS INC, Canada, 2004, P853.

المناطق ذات الوصول المقيد، حرصا على سلامة كل من الأشخاص والمنشأة المينائية[1]، هذه المناطق المحظورة يتم تحديدها في مخطط أمن المنشأة المينائية، هذا الأخير يوضح أيضا إجراءات الوصول لهذه المناطق وتحديثها باستمرار، وبالتالي فهي تختلف باختلاف المنشأة المينائية[2]، ومن أمثلة المناطق التي يحظر دخولها على الزوار والركاب أرصفة الميناء بالقرب من السفن الراسية، مناطق الشحن والتفريغ والتخزين، غرف التحكم في أنظمة المراقبة والأمان والمواقع التي تحفظ فيها سجلات الميناء الحساسة[3]، وفي حال تم السماح لهم بالوصول لها، يجب أن يكونوا برفقة مشرفين تابعين للمؤسسة المينائية يشترط فيهم تلقي تكوين متخصص في الأمن المينائي وعلى دراية بالتهديدات التي يمكن أن تشكل خطرا على السلامة العامة، وقادرين على التعرف على سلوكيات الأشخاص الذين يمكن أن يهددوا الأمن[4].

[1] المادة16.17 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

[2] المادة16.21 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

[3] المادة16.25 من المدونة الدولية نفسها.

[4] المادة18.2 من المدونة الدولية نفسها.

المبحث الثاني: قواعد حماية أمن المنشأة المينائية:

يعتمد ضمان الأمن في المنشآت المينائية على وضع قواعد وتنظيمات تشمل كل جوانب الموانئ التجارية، بهدف الحفاظ على الأملاك المينائية (المطلب الأول)، وكذا مدى الحرص على تنفيذها وتحديثها لمجاراة التطورات الحاصلة، وهذا ما تعمل عليه مختلف الجهات المختصة في مجال أمن المنشآت المينائية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الحفاظ على الأملاك المينائية:

يعد الحفاظ على الأملاك المينائية من بين الأولويات التي يركز عليها كل ميناء، حيث ينقسم هذا الأخير إلى مساحة برية تضم ملحقات الميناء (الفرع الأول)، ومساحة مائية وجب فيها مراعاة قواعد سلامة الملاحة في الموانئ (الفرع الثاني).

الفرع الأول: حفظ أمن ملحقات الميناء:

يقصد بعبارة ملحقات الميناء كل من الأملاك العمومية المينائية (أولا) ومساحات الماء وأعماق الأحواض (ثانيا).

أولا: حفظ أمن الأملاك العمومية المينائية:

للإحاطة بأمن الأملاك العمومية المينائية وجب تعريفها والتطرق لمكوناتها وقواعد الحفاظ عليها:

1-تعريف الأملاك العمومية المينائية:

يتم ضبط الأملاك العمومية المينائية من طرف الوالي بمبادرة من إدارة الشؤون البحرية بالاشتراك مع السلطة المكلفة بالميناء وإدارتي الأشغال العمومية والأملاك الوطنية[1]، حيث نصت المادة 894 من القانون البحري أن الأملاك العمومية المينائية

[1] المادة52 من المرسوم التنفيذي رقم 12-427 مؤرخ في 16ديسمبر2012، يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة، ج.ر.ع 69، صادر في 19ديسمبر2012.

تنقسم إلى بنيات أساسية وبنيات فوقية وملحقات مثقلة بالارتفاقات لمصلحة الملاحة البحرية وتطوير الموانئ[1].

أ-البنيات الأساسية للميناء:

تشمل البنيات الأساسية للميناء الممرات المائية وأجهزة التشوير وإرشاد السفن كالمنارات والعوامات والمعالم الضرورية لأمن الملاحة، إضافة لمباني حماية الميناء كالأرصفة وكاسرات الأمواج ومساحات الماء المغطاة[2].

ب-البنيات الفوقية للميناء:

البنيات الفوقية هي مجمل المنشآت والتجهيزات الثابتة أو المتحركة والأدوات اللازمة كي يقوم الميناء بوظائفه المتنوعة والتي نذكر منها رسو السفن، إنزال وإركاب المسافرين، الشحن والتفريغ، استلام البضائع وتحويلها وتخزينها ووزنها وتسليمها، تصليح السفن وغيرها، وتشمل البنيات الفوقية كذلك السطوح الترابية والمحطات البحرية والسكك الحديدية والطرقات والممرات المدرجة داخل حدود الميناء[3].

جـ- ملحقات الأملاك العمومية المينائية:

تتكون ملحقات الأملاك العمومية المينائية من منطقة رسو السفن المنتظرة والمناطق الملاصقة للحصن المينائية اللازمة للاستغلال وكذا مناطق توسعة الميناء[4].

2-إجراءات حفظ أمن الأملاك العمومية المينائية:

من خلال ما سبق تتضح لنا الأهمية الكبيرة للأملاك العمومية المينائية كونها تشكل نواة ممارسة الأنشطة المينائية، وحرصا على أمنها وجب اتخاد مجموعة من الإجراءات،

[1] المادة894 من الأمر رقم 76-80.

[2] المادة895 من الأمر نفسه.

[3] المادة896 من الأمر نفسه.

[4] المادة897 من الأمر نفسه.

هذه الأخيرة يتم النص عليها في مخطط أمن المنشأة المينائية، ويُحرص على تنفيذها في كل الظروف كصعوبة الرؤية وانقطاع التيار الكهربائي، وتختلف شدتها وصرامتها بحسب المستوى الأمني للميناء[1]، أهمها:

أ-تقييد الوصول إلى الأملاك العمومية المينائية:

أول اجراء في سبيل حماية الأملاك العمومية المينائية من التخريب والأعمال الاجرامية هو حصر الدخول للمنشأة المينائية على أصحاب التراخيص فقط، هذه التراخيص وبياناتها يتم تحديدها عن طريق مخطط أمن المنشأة المينائية بعد إجراء التقييم الأمني للمنشأة، وهي مرتبطة بالمستوى الأمني للميناء[2]، ويحدد مخطط أمن المنشأة المينائية موقعا خاصا بمراقبة التراخيص وتفتيش الأشخاص إذا لزم الأمر، حيث تشترط المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية أن يكون موقعا محميا ويؤمن استمرار عملية التفتيش والمراقبة دون انقطاع بغض النظر عن الظروف الجوية السائدة[3]، ويوصى أن يكون أعوان الأمن المكلفين بمراقبة التصاريح والأوراق الأخرى اللازمة لدخول الميناء قد تلقوا تدريبا في فحص الأفراد عند نقاط التفتيش، حتى يكونوا قادرين على مقارنة البيانات المكتوبة في التصريح مع المعطيات الظاهرية كمقارنة العمر مع المظهر أو المظهر في الصورة الفوتوغرافية مع الملامح الفعلية، ويميزوا الأوراق المزورة عن تلك الرسمية[4]،وفي حالة عدم تقديم الشخص وثيقة الهوية ولم يؤكد الغرض من زيارته، يتم رفض دخوله مع إبلاغ مسؤول الأمن العام والسلطات الوطنية أو المحلية المسؤولة عن

[1] المادة 16.51 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

[2] المادة16.12 من المدونة الدولية نفسها.

[3] المادة16.14 من المدونة الدولية نفسها.

[4] Kenneth Christopher, Port Security Management, Second Edition, Taylor & Francis Group, New York, 2015, P163.

الأمن[1]، وقد نصت المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية على مجموعة من الإجراءات التي يمكن للموانئ اتخادها بحسب مستواها الأمني وهي كالآتي:

أ-المستوى الأمني الأول: وهو أقل المستويات من حيث شدة إجراءات الأمن المعمول بها حيث يمكن للميناء المصنف في هذا المستوى اتخاد التدابير الآتية:

- تعيين مناطق الوصول المقيد وعزلها بواسطة سياج أو حواجز معتمدة.
- التحقق من هوية جميع الأشخاص الذين يرغبون في دخول الميناء كرجال البحر، الركاب، الموظفين والزوار والتأكد من أسباب دخولهم عن طريق تذكرة السفر مثلا بالنسبة للركاب وبطاقات العمل بالنسبة للعمال.
- تفتيش المركبات التي يستخدمها الأشخاص الراغبون في دخول المنشأة المينائية الذين لهم صلة بالسفينة وأغراضهم الشخصية، والتحقق من هوية العاملين ومركباتهم[2].

ب-المستوى الأمني الثاني: وتكون شدة الإجراءات أكثر من المستوى الأول حيث يمكن للميناء:

- تعيين موظفين إضافيين لحراسة المداخل ومحيط الميناء.
- تقليل نقاط الوصول إلى المنشأة المينائية وتحديد تلك التي يجب إغلاقها وتأمين غلقها بوسائل مناسبة.
- وضع الحواجز الأمنية لمنع الدخول عبر نقاط الوصول المتبقية.
- إجراء عمليات تفتيش دورية ومتكررة للأشخاص والأمتعة والمركبات.
- منع دخول الزوار الذين لا يستطيعون تقديم مبرر يمكن التحقق منه.

[1] المادة16.13 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

[2] المادة16.17 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

- استخدام الزوارق للقيام بدوريات لتعزيز الأمن في المناطق البحرية المحيطة بالميناء[1].

جـ-المستوى الأمني الثالث: وهو أشد المستويات من حيث إجراءات الأمن المعمول بها حيث يتعين على الميناء في هذا المستوى أن يتبع التعليمات التي يقدمها المسؤولون عن للاستجابة للحادث أو التهديد الذي تسبب في تفعيل هذا المستوى (حرب، حصار، تمرد..) ويمكن للميناء اتخاد التدابير الآتية:

- يحظر مؤقتا الوصول إلى المنشأة المينائية أو جزء منها، ومنح حق الوصول فقط للمسؤولين عن الاستجابة للحادث الأمني.
- تعليق حركة المشاة أو المركبات في كل أو جزء من المنشأة المينائية.
- زيادة وتيرة الدوريات الأمنية داخل الميناء.
- تعليق عمليات الميناء أو جزء منها.
- إخلاء جزئي أو كلي للمرفق المينائي[2].

يتضمن تطبيق تقييد الوصول للمنشأة المينائية عدة تجهيزات أخرى على المستوى الخارجي للمرفق، حيث يجب إحاطته بجدار أو سياج لا يقل ارتفاعه عن مترين ونصف تعلوهما خيوط من الأسلاك الشائكة حتى يضمن عدم إمكانية تسلقه، وتوفير إضاءة كافية على طول المحيط تسمح برؤية حدود الميناء خلال الفترة الليلية، ويتم تزويد محيط الميناء أيضا بأبراج مرتفعة يعمل فيها ضابط للأمن بصفة دائمة للحيلولة دون حدوث خطر يهدد المنشأة، ويزود أيضا بكاميرات مراقبة لتسجيل أي اعتداء أو تخريب ومعرفة الفاعل[3].

وعلى الجانب الآخر المائي من الميناء تطبق تدابير أخرى لمنع الوصول للمنشأة المينائية بواسطة المعابر المخصصة للسفن، حيث يقوم ضباط أمن الميناء بدوريات على

[1] المادة16.19 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

[2] المادة16.20 من المدونة الدولية نفسها.

[3] Gregory P. Tsinker, PORT ENGINEERING, P851.

طول الأرصفة والمياه القريبة من الميناء لمنع دخول الأشخاص غير المصرح لهم وكذا الغواصين حيث انتشرت على نحو متزايد ظاهرة التهريب عن طريق إلصاق صناديق محملة بالمخدرات أو سلع أخرى غير مرخصة بالهيكل الخارجي للسفن الراسية[1].

ب-تعليمات للمحافظة على الأملاك العمومية المينائية:

أصدر المشرع مجموعة من التعليمات من أجل ضمان سلامة المباني والمنشآت التابعة للأملاك العمومية المينائية وملحقاتها، عن طريق المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المحدّد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، حيث نص أنه يمنع خصوصا:

- شحن أو تفريغ البضائع التي من شأنها إتلاف المباني والمنشآت المينائية وخاصة رؤوس الأرصفة والسكك الحديدية وغطاء السطوح الترابية وكذلك المنشآت الجوفية بدون الحماية المسبقة لهذه المباني.
- مرور أو توقيف السيارات والآلات والتجهيزات الأخرى على رؤوس الأرصفة، وقنيات الرافعات والسكك الحديدية، وبصفة عامة على جميع المباني غير المخصصة لهذا الاستعمال.
- سدّ طرق المرور والسكك الحديدية ومجاري الصرف وكذا كل المداخل إلى المنشآت المينائية.
- وضع علامات أو لوحات إشهارية على الجدران والأسوار وبصفة عامة على مجموع المنشآت التابعة للأملاك العمومية المينائية دون موافقة مسبقة للسلطة المينائية وحسب الشروط المحددة من طرفها.
- رمي أو إيداع الأتربة والقاذورات والنفايات والفضلات الناتجة عن التجارة والصناعة أو أي شيء آخر في الموانئ أو ملحقاتها[2].

[1]Gregory P. Tsinker, op. cit, P851.

[2]المادة54 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

يتعين على السلطة المينائية أيضا استخدام اللافتات التوجيهية في الميناء لتوفير المعلومات، مثل معلومات مواقع المرافق المينائية والمباني من أجل إرشاد الأشخاص، كما يستعمل الميناء لافتات لسلامة حركة المرور حيث تشمل مثلا تعيين حدود سرعة السيارات والشاحنات، حيث يجب أن تكون متوافقة مع ما يعمل به في الطرق بالخارج لضمان فهمها من طرف السائقين، تتضمن اللافتات أيضا الارشاد إلى مكان المخارج وأماكن وجود المطافئ، يمكن أن نجد أيضا لافتات منع التدخين مثلا في أماكن التزود بالوقود، هذه اللافتات يشترط أن تكون كبيرة وواضحة وبارزة، خاصة تلك الموجهة للسيارات والشاحنات[1].

وألزم المشرع كل شخص أو متعامل أنجز على الأرصفة والسطوح الترابية وملحقات الميناء الأخرى عمليات ألحقت أضرارا بالمباني والمنشآت بإشعار المصالح التابعة للسلطة المينائية فورا أو إعادة تصليحها بنفسه، وإلا تعرض للعقوبات والمتابعات المنصوص عليها[2].

ثانيا: حفظ مساحات الماء وأعماق الأحواض:

يقصد بمساحات الماء وأعماق الأحواض المساحات المائية الواقعة داخل حدود الميناء، حيث لا يسمح لأي شخص إلحاق الضرر بها ويمنع بشكل خاص:

- طرح في أحواض الميناء مياه قد تحتوي على المحروقات ومواد خطيرة ومواد كيمياوية ونفايات سامة ومواد مضرة بالصحة أو مواد علقة وبصفة عامة كل مادة مضرة بالمحيط البحري.
- رمي أو إلقاء من السفينة ردوم أو قاذورات السفينة أو مختلف المواد على الأرض أو في مياه الموانئ وملحقاتها.

[1]Daniel J. Benny, MARITIME SECURITY, Taylor & Francis Group, USA, 2016, P165.

[2]المادة55 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

- شحن وتفريغ أو نقل مواد قابلة للتفتت أو هشة دون إقامة أحواض ملائمة إلا بإعفاء من السلطة المينائية.

ويمنع أيضا تفريغ نفايات السفن في الميناء ما عدا في حالات خاصة، بالحصول على ترخيص من طرف المصالح المؤهلة للسلطة المينائية بعد تحقق هذه الأخيرة بنفسها أو بمساعدة خبير معين من السلطة المينائية من أن مياه الصابورة هذه نظيفة حسب التنظيم المعمول به في هذا المجال، لاسيّما المرافق 4 و5 من اتفاقية ماربول لمنع التلوث البحري لسنة 1973[1]، وفي حالة العكس لا يتم التفريغ إلا في المراكز المعدة خصيصا لهذا الغرض بعد إذن من السلطة المينائية، وفيما يتعلق بتفريغ غاز السفن فيتم حصرا في المراكز المعدة خصيصا له.

كما يمكن للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أن تلزم أية سفينة قبل خروجها بالقيام بصرف الزيوت المستهلكة ومياه الأنبار والمياه المستعملة لغسل الصهاريج التي كانت تحتوي على المحروقات وكذا جميع القاذورات السائلة أو الصلبة والفضلات مهما كانت طبيعتها والموجودة على متن السفينة، وذلك في أماكن مخصصة لهذا الغرض، ويمكن أيضا للسلطة المينائية أن تأمر باتخاذ احتياطات خاصة لعمليات تنظيف الصابورة لتفادي التسربات في مساحات الماء.

وفي حالة ضياع أي عتاد أو مراس أو سلاسل في المياه المينائية أثناء عملية الإرساء يجب الشروع في استعادتها على الفور من طرف مالكها تحت مراقبة المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية.

[1] اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن، معتمدة في المؤتمر الدولي من قبل المنظمة البحرية الدولية، 1973، 1978، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-108، المؤرخ في 31 ماي 1988، ج.ر.ع 22، صادر في 01 جويلية 1988.

في حالة حدوث أية إسالة أو رمي أو سقوط لمواد أو نفايات مهما كان مصدرها، يلزم إخطار المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية فورا، ويقوم المسؤول عن هذا الرمي على نفقته بتنظيف المساحات المائية والمنشآت المتسخة بهذه الإسالة، ويتكلف أيضا بترميم على نفقته الأعماق عندما تتسبب الإسالة الملاحظة في تقلص الأعماق الضرورية للرصيف، وفي حالة العجز يباشر في الأشغال تلقائيا بطلب من السلطة المينائية وذلك على نفقة مرتكب المخالفة دون مساس بالعقوبات والمتابعات التي تباشر ضده[1].

الفرع الثاني: قواعد سلامة الملاحة البحرية في الموانئ التجارية:

من أجل ضمان التطبيق الأمثل لقواعد سلامة الملاحة البحرية في الموانئ وجب توفير مجموعة من الشروط (أولا)، وتقديم الخدمات اللازمة للسفن في هذا الإطار (ثانيا).

أولا: شروط سلامة الملاحة في حوض الميناء:

تنقسم إلى شروط تطبقها السفن وأخرى تطبقها الموانئ.

1-شروط سلامة الملاحة في الموانئ المطبقة من السفن:

يجب على السفن في الموانئ والرحب وممرات الدخول احترام التشوير البحري وقواعد الملاحة المعمول بهما، والالتزام عند دخول الميناء أو مغادرته برفع -إضافة إلى رايات التشوير التنظيمية- راية جنسيتها والراية الجزائرية، وخلال حركتها في الميناء يجب أن يكون ربان السفينة أو مساعده على جسر القيادة، حيث تتم حركات السفن في الموانئ والرحب وممرات الدخول بسرعة لا تضرّ السفن الأخرى وورشات الأشغال البحرية والمنشآت المينائية، ويمكن للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أن تلزم الربان في أي وقت بنقل سفينته وتحرير المكان الذي يشغله لضرورات متعلقة بأمن البنيات الأساسية والمنشآت المينائية، علاوة على ذلك يمنع على السفن استعمال صفارات الإنذار أو أية آلة

[1] المواد من 56 إلى 60 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

صوتية إلا في حالة مستعجلة تتعلق بطلب الاستعانة بالقاطرات أو المرشدين من أجل الوقاية من الاصطدام في البحر، ويمنع على السفن في جميع الحالات القيام بتجارب بأقصى طاقة تجهيزاتها الخاصة بالدفع[1].

2-شروط سلامة الملاحة التي تطبقها الموانئ:

يمكن تقسيمها إلى:

أ-شروط متعلقة بنشاط الميناء:

يمنع على الموانئ وملحقاتها تشغيل أجهزة الإنارة أو الأجهزة السمعية التي قد لا تميز عن تلك المقررة في التشوير البحري أو القيام بعمليات تنظيف المداخن وأنابيب الدخان والغاز، وإذا اقتضت الضرورة القيام بأشغال تصليح سفينة متوقفة خارج المراكز المتخصصة لهذا الغرض ويجب أن تعلم السلطة المينائية بذلك، حيث تحدد ساعة وشروط تنفيذ هذه الأشغال لكل حالة[2]، كما يجوز للمصالح المؤهلة للسلطة المينائية منع دخول الميناء للسفن التي قد تمس عند دخولها أمن البنايات والمنشآت المينائية والمحافظة عليها أو حسن استغلالها، كما يمكن أن يخضع الدخول إلى الميناء لزيارة مسبقة للجنة التفتيش[3].

ب-شروط توقف الآلات العائمة للخدمة في الميناء:

وفيما يتعلق بتوقف الآلات العائمة للخدمة في الموانئ، يجب الحصول على موافقة مسبقة من طرف السلطة المينائية التي تحدد شروط هذه الموافقة والتي لا تطبق إلا في الأماكن المخصصة لهذا الغرض ولآلة واحدة ولنوع عمليات ومدة معينين، ويصبح الترخيص باطلا ما لم يتوفر على أحد هذه الشروط، أو إذا ما غادرت الآلة الميناء لمدة تفوق 6أشهر متتالية، إلا بموافقة مسبقة من طرف السلطة المينائية أو في حالة قوة قاهرة

[1] المواد من 64-67 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

[2] المادتان68، 69 من المرسوم التنفيذينفسه.

[3] المادة 77 منالمرسوم التنفيذي نفسه.

معترف بها قانونا، ويُلزم المالك عندئذ بنزعها أو تحويلها في الآجال الممنوحة من طرف السلطة المينائية، ويخضع الغوص في مياه الميناء إلى ترخيص من السلطة المينائية والشروط التي تحدّدها هذه الأخيرة[1].

جـ-شروط ممارسة أنشطة فرعية في الميناء:

أما نشاطات الصيد البحري والتزلج المائي ورياضة المراكب الشراعية ورياضة التجديف وسباق الزوارق والسباحة والنشاطات الرياضية والثقافية الأخرى فتتم بترخيص من الميناء في الأماكن المعينة مسبقا من السلطة المينائية والشروط المحددة في النظام الخاص بكل ميناء، ولا يسمح بنشر وتجفيف الشباك أو عتاد صيد آخر إلا في الأماكن المخصصة مسبقا من السلطة المينائية على الأرصفة والعرمة والسطوح الترابية المجاورة للمنشآت المخصصة للصّيد البحري والتي تتم طبقا للشروط المحددة في النظام الخاص بكل ميناء[2].

ثانيا: الخدمات المقدمة للسفن في مجال سلامة الملاحة البحرية في الميناء:

تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالموانئ للمساعدة، فتستعين بقوة تحريك خارجية، وهو ما توفره خدمات الإرشاد والقطر.

1-الإرشاد:

يتمثل الإرشاد في المساعدة التي تقدم الى الرّبابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض والمياه الداخلية والخروج منها[3]، وقد ورد ذكره وتعريفه في المادة 88 من المرسوم رقم 01-02 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها تحت مسمى القيادة مع استبدال عبارة

[1] المادة 70 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

[2] أنظر المادتين 71، 72 من المرسوم التنفيذي نفسه.

[3] المادة 171 من الأمر رقم 76-80.

"مستخدمي الديوان الوطني للموانئ" بالمستخدمين المؤهلين التابعين للسلطة المينائية، وهذا بديهي لكون المرسوم سابق الذكر صدر بعد استحداث السلطة المينائية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-199 الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية[1].

تعتبر عملية الارشاد إجبارية لكل السفن سواء الجزائرية أو الأجنبية ما عدا:

أ- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.

ب- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن.

ج- السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لصيانة وتحسين ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية.

د- سفن المنارات والعلامات.[2]

وقد حظيت هذه العملية بتنظيم محكم من خلال تزويد كل ميناء بمحطات للإرشاد مسخّرة بكل الوسائل والإمكانيات البشرية والمادية وتخضع لرقابة السلطة المكلفة بالبحرية التجارية للتأكد من حسن سيرها ونوعية الخدمات المقدمة فيها[3]، حيث نصت المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المحدّد لتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الارشاد في الموانئ، على أن كل ميناء وطني يزود بمحطة أو محطتين للإرشاد تتوفران على مستخدمين مرشدين معتمدين ومؤهلين وعلى وسائل عمل لها علاقة بكثافة حركة الميناء[4]، وتمّ تحديد هذه المحطات بموجب قرار مؤرخ في 24

[1] مرسوم التنفيذي رقم 99-199، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، مؤرخ في 18 أوت 1999، ج.ر.ع 57، صادر في 22 أوت 1999.

[2] المادتين 172 و178 من الأمر 76-80.

[3] بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014، ص86.

[4] أنظر المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، المحدد لتنظيم الارشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الارشاد في الموانئ، مؤرخ في 09 يناير 2006، ج.ر.ع 02، صادر بتاريخ 15 يناير 2006.

يناير 2007 حيث نصت المادة الثانية منه على أن تزود الموانئ الجزائرية بمحطة ارشاد واحدة، وتزود بمحطتين للإرشاد كل من موانئ: أرزيو، بطيوة، سكيكدة وبجاية.

بينما الارشاد في مفهوم المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتضمن النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها هو عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الارساء، حيث تنفذ من طرف أعوان مؤهلين تابعين للسلطة المينائية، يصبح هؤلاء الأعوان موضوعين تحت تصرف ربان السفينة طوال عملية الارشاد منذ انطلاقه من مركز توقفه إلى غاية رجوعه إلى هذا المركز، وتتم هذه العملية تحت مراقبة المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة طبقا للعادات البحرية، ويمنع على أي شخص غريب عن مصلحة الارشاد أو عن الطاقم استعمال حبال الرسو للسفينة دون تلقي أمر أو ترخيص من السلطة المينائية.

يحدد النظام الخاص بالميناء مخطط الرسو ونوع حبال الرسو التي تمنح أكثر أمنا ويوضح شروط الارساء بالتوازي، حيث يكلف القائد فور صعوده على متن السفينة بتقديم مخطط الإرساء المطلوب لربان السفينة، غير أن هذا الأخير يبقى المسؤول الوحيد على أمن سفينته وبإمكانه تغيير هذا المخطط بإضافة وسائل إضافية عند الحاجة[1].

2-القطر:

هو عملية مساعدة بحرية، وهو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجرة، ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر، وهو بوجه عام الاستعانة بقوة محركة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال ذاتيا[2]، ويتحدد مجاله في:

- العمليات المتمثلة في جرّ ودفع السفن.

[1] المواد من 90 إلى 92 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

[2] بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص92.

- مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة.
- المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحة السفينة[1].

المطلب الثاني: تنظيم مجال الأمن المينائي على المستوى الوطني:

صادقت الجزائر سنة 1983 بمقتضى المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر (سولاس) المبرمة في لندن في نوفمبر 1974، والتي تم تحديثها سنة 2004 بإضافة الفصل XI-2 الذي ينوه للمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، ما جعل المشرع يصدر المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، الذي تم تعديله لاحقا سنة 2008 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-387، وسنة 2018 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 18-190، امتثالا للقواعد الجديدة التي تضمنتها المدوّنة الأخيرة، حيث يتضمن هذا المرسوم التنفيذي إطارا وطنيا للأمن البحري والمينائي (الفرع الأول)، وتحديد هيئات الأمن البحري والمينائي على المستوى الوطني (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإطار الوطني للأمن البحري والمينائي:

يشكل الإطار الوطني للأمن البحري والمينائي (المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي سابقا) إجراء موحّدا ومتكاملا معتمدا على المستوى الوطني، قصد ضمان التنسيق بين السّلطات المعنية وشركات النقل البحري والمؤسسات المينائية، وضمان امتثال المنشآت المينائية والسفن ذات الراية الوطنية لأحكام المدوّنة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، حيث يحدد هذا الإطار المستوى الأمني لكل ميناء بحيث:

- المستوى الأمني الأول: يعني المستوى الذي يستوجب الإبقاء دائما على تدابير أمنية دنيا ملائمة.

[1] المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

- المستوى الأمني الثاني: يعني المستوى الذي يستوجب الإبقاء على تدابير أمنية إضافية ملائمة لفترة معينة بسبب تزايد وقوع حادثة أمنية، والمقصود بالحادثة الأمنية هو كل فعل مشتبه به أو كل ظرف مريب يهدد أمن المنشأة المينائية.
- المستوى الأمني الثالث: يعني المستوى الذي يستوجب الإبقاء على تدابير أمنية جديدة خاصة لفترة محدودة، عندما يكون وقوع حادثة أمنية محتملا أو وشيكا، حتى وإن تعذر تحديد الهدف المقصود[1].

وتلتزم المؤسسات المينائية في إطار تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية تحت مراقبة الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ بـ:

أولا: تعيين عون أمن المنشأة المينائية:

وهو الشخص المعين كمسؤول عن إعداد خطة أمن المنشأة المينائية وتنفيذها ومراجعتها والإبقاء عليها، وعن الاتصال بأعوان أمن السفينة وأعوان أمن الشركة.

ثانيا: إجراء تقييم أمن المنشأة المينائية:

يعد تقييم أمن المرفق المينائي جزءا أساسيا لا يتجزأ من عملية إنشاء وتحديث خطة أمن مرفق الميناء[2]، لم يذكر المشرع الجزائري أي تفاصيل أو تعاريف بخصوص تقييم أمن المنشأة المينائية، غير أن مدونة ISPS نصت على وجوب إجراء التقييم الأمني من قبل حكومة دولة الميناء، أو منظمة أمنية معترف بها تحصل على تفويض من الحكومة، في هذه الحالة يجب مراجعة التقييم والمصادقة عليه من طرف الدولة[3]، على أن يتم هذا التقييم دوريا خاصة في حالات عدم الاستقرار الأمني، يتضمن التقييم تحديد المناطق الحساسة

[1] المادة 03من المرسوم التنفيذي رقم 04-418، مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ع 82،صادر في 22 ديسمبر2004، معدلة ومتممة بالمادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190، مؤرخ في 15 يوليو2018، ج.ر.ع 44، صادر في 22 يوليو 2018.

[2] المادة 15.1 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

[3] المادة 15.2 من المدونة الدولية نفسها.

في الميناء والمعرضة للتخريب، تحديد التهديدات المحتملة ضد البنى التحتية للميناء، مناطق الوصول المقيّد ونقاط الضعف[1].

ثالثا: تحضير خطة أمن المنشأة المينائية:

وهي الخطة المعدة لضمان تطبيق التدابير اللازمة لحماية المنشأة المينائية والسفن والأشخاص والحمولة وآليات النقل ومؤن السفينة داخل المنشأة المينائية من المخاطر الناجمة عن الحوادث الأمنية[2]، يتم تحضير خطة أمن المنشأة المينائية بناء على التقييم الأمني الذي سبق الإشارة إليه، حيث تتضمن الأحكام والإجراءات الواجب تطبيقها في كل مستوى أمني، كتدابير الدخول والوصول الى أماكن الوصول المقيد والتعامل مع التهديدات الأمنية والخروقات[3].

رابعا: إنشاء مكتب أمن مينائي:

مكتب الأمن المينائي هيكل يكلف بتنفيذ جميع المهام والمهمات الأمنية المتعلقة بالمنشآت المينائية، تتمثل مهامه في:

- ضمان الأمانة التقنية للجنة المحلية للأمن البحري والمينائي.
- وضمان التنسيق التقني بين الأعوان التابعين للهيئات المرتبطة مباشرة بالأمن البحري والمينائي.
- التقييم الدائم لمخطط أمن المنشآت المينائية ومراجعتها.
- الاتصال مع السلطات المختصة ومكتب أمن الشركات البحرية وكذا أعوان أمن السفن.
- إعلام السلطة المينائية وكذا السلطات المختصة بكل حادثة أمنية تمت معاينتها.

[1] راجع المواد 15.5،15.4 من المدونة الدولية نفسها.

[2] المادة 03 من المرسوم التنفيذي 04-418، معدلة ومتممة بالمادة 02 من المرسوم التنفيذي 18-190.

[3] راجع المواد من 16.1 الى 16.4 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

- متابعة تطبيق مخطط عمل المنشآت المينائية.
- ضمان تنفيذ مراجعة مخطط أمن المنشآت المينائية والإبقاء عليه.
- ضمان تكوين أعوان أمن المنشأة المينائية والقيام بتمارين أمنية في المنشآت المينائية.

تقع مكاتب أمن المنشأة المينائية بمقر السلطة المينائية، يديرها عون المنشأة المينائية، حيث يخضع رفقة مساعديه إلى قبل تعيينهم لتكوين ملائم في هذا المجال[1].

خامسا: القيام بتمارين أمنية على مستوى المنشآت المينائية:

تهدف التدريبات إلى التأكد من أن موظفي المرفق المينائي مؤهلون لأداء المهام المنوطة بهم، وكذا معالجة أي خلل في خطة أمن المنشأة المينائية قد يظهر أثناء أداء التدريبات، تتم هذه الأخيرة دوريا بمعدل تدريب كل 3 أشهر[2].

سادسا: ضمان تكوين أعوان أمن المنشآت المينائية:

يجب أن يكون أعوان أمن المنشأة المينائية ذوي صلة ودراية وتدريب حتى تكون لهم المعرفة والمهارات الكافية لتنفيذ المهام الموكلة إليهم بموجب خطة أمن المنشأة المينائية[3].

الفرع الثاني: هيئات الأمن المينائي:

تتمثل هيئات الأمن المينائي في تلك المبينة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المعدل والمتمم وهي كما يلي:

أولا: الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ:

[1] راجع المواد من 09 إلى 15 من قرار مؤرخ في 14 يناير 2006، يتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما، ج.ر.ع 23، صادر في 12 أفريل 2006.

[2] أنظر في ذلك المواد 18.4 و18.5 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

[3] المادة 18.1 من المدونة الدولية نفسها.

يعتبر الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ هيئة أساسية وفعالة في مجال الأمن المينائي حيث يعين كـ:

1-جهة اتصال وطنية وحيدة بالنسبة للعلاقات مع المنظمة البحرية الدولية في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية:

حيث يقوم في إطار هذا التعيين بالمهام التالية:

- تنسيق تبادل المعلومات بين المنظمة البحرية الدولية والهيئات الوطنية المشاركة في تطبيق أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.
- ضمان الاتصال مع المنظمة البحرية الدولية والمنظمات الأخرى المعنية بتطبيق أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.
- دخول المنظومة المندمجة الشاملة للإعلام حول النقل البحري التابعة للمنظمة البحرية الدولية والقيام بالتصريحات والتعديلات في جميع المعلومات المتعلقة بالمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية[1].
- تزويد المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات الخاصة في مجال الأمن البحري والمينائي[2].

2-سلطة وطنية مسؤولة على أمن المنشآت المينائية:

يقوم الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ في إطار هذه الصفة بما يلي:

- إعداد السياسة الوطنية في ميدان أمن المنشآت المينائية.
- إعداد التنظيم المتعلق بإدراج أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية وتعديلاتها والسهر على تطبيقه.
- السهر على تطبيق قرارات اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي.

[1] المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418.

[2] تم إضافتها في المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

- الموافقة على مخططات أمن المنشآت المينائية وتعديلها.
- تأهيل هيئات الأمن المعترف بها.
- تنظيم التكوين في مجال الأمن لفائدة المستخدمين المعنيين وتسليم الشهادات المتعلقة بذلك.
- القيام بعمليات التدقيق في الأمن وتسليم الوثائق المطابقة المطلوبة في المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.
- وضع تدابير مخففة للأخطار المحددة.
- منح موافقته لتعيين أعوان أمن المنشآت المينائية.
- إعداد مستويات أمنية للمنشآت المينائية تبعا للكيفيات المحددة عند الاقتضاء بموجب قرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.
- تحديد التوصيات الملائمة بشأن تدابير الحماية من الحوادث الأمنية[1].

ثانيا: اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي:

تستحدث لجنة وطنية للأمن البحري والمينائي نظمها المشرع حسب المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المعدل والمتمم إلى غاية المرسوم التنفيذي رقم 18-190 كما يلي:

1- مهام اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي:

- إبداء الرأي في جميع المسائل المتعلقة بالأمن البحري والمينائي.
- اقتراح عناصر السياسة الوطنية في مجال الأمن البحري والمينائي على الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.
- إعداد برنامج وطني للأمن البحري والمينائي للمنشآت المينائية والسفن ذات الراية الوطنية.

[1] المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 190-18.

- السهر على التناسق بين مستويات الأمن المنصوص عليها في المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية وتلك المحدثة في الأجهزة الأمنية الوطنية الموجودة.
- اقتراح جميع الأحكام التشريعية أو التنظيمية التي تسمح بضمان وتعزيز أمن السفن والمنشآت المينائية على الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.
- المصادقة على البرنامج الوطني للأمن البحري والمينائي للسفن ذات الراية الوطنية والموانئ بموجب قرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ[1].

2-صلاحيات اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي:

تخول اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي في إطار آداء مهامها بالقيام بواسطة الوسائل الملائمة والانتظام الدوري المقرر بمراقبة التطبيق والتكفل بتدابير الأمن البحري والمينائي، وإقامة العلاقات والمبادلات وتطويرها مع الأجهزة المماثلة الأجنبية[2].

3-تنظيم اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي:

يترأس اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أو ممثله، وتتكون من:

- قائد المصلحة الوطنية لحرس السواحل أو ممثله.
- ممثل قيادة الدرك الوطني.
- ممثل وزير الشؤون الخارجية.
- ممثل الوزير المكلف بالداخلية.
- ممثل الوزير المكلف بالطاقة.
- المدير العام للأمن الوطني أو ممثله.

[1] المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418، معدلة ومتممة بالمادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

[2] المادة 13 من المرسوم التنفيذي نفسه.

- المدير العام للجمارك أو ممثله.
- المدير العام للحماية المدنية أو ممثله.
- ثلاثة مديرين من الإدارة المركزية للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ.
- الرئيس المدير العام للمجمع الجزائري للنقل البحري.
- الرئيس المدير العام لمجمع الخدمات المينائية.
- مدير الديوان الوطني للإشارة البحرية.
- المدير العام للوكالة الوطنية للذبذبات[1].

حيث يجب أن تكون للممثلين المذكورين أعلاه رتبة مدير في الإدارة المركزية على الأقل، ويعينون ضمن قائمة اسمية بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ بناء على اقتراح السلطات التي ينتمون إليها، كما يمكن للجنة الاستعانة بأي شخص من شأنه أن يساعدها في أشغالها بسبب كفاءته أو نشاطاته المهنية، وتطبق جميع المؤسسات والهيئات المعنية قرارات اللجنة الوطنية التي يوافق عليها الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، حيث تسهر على ذلك الهياكل المعنية وتحرر في كل اجتماع تعقده (مرتين في السنة بناء على استدعاء من رئيسها في دورة عادية، ويمكن أن تجتمع في دورة غير عادية متى كان ذلك ضروريا) حصيلة متابعة تنفيذ القرارات المتخذة في الاجتماع السابق[2]، كما تزود اللجنة بأمانة دائمة يتولاها رئيس مركز الإعلام حو الأمن والسلامة البحريين، تكلف هذه الأمانة بتحضير أشغال اللجنة الوطنية[3]

ثالثا: اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي:

تنشأ على مستوى كل ميناء لجنة محلية للأمن البحري والمينائي، حيث حدد المشرع مهامها وتنظيمها.

[1] المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418، معدلة بالمادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

[2] راجع المواد من15 الى 20 من المرسوم التنفيذينفسه.

[3] المادة 21 من المرسوم التنفيذي نفسه، معدلة بالمادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

1-مهام اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي:

- تنسيق تنفيذ البرنامج الوطني للأمن البحري والمينائي.
- تقييم الأخطار والأجهزة الأمنية الموضوعة بشكل دوري.
- إبداء الرأي في خطة أمن المنشأة المينائية.
- التأكد من مراعاة التدابير الأمنية عند تهيئة الميناء وإعادة تهيئته.
- اقتراح كل اجراء من شأنه تعزيز جهاز الأمن الذي تم وضعه في حالة وجود تهديد أو عمل موجه ضد المنشأة المينائية والسفن داخل الميناء والرصيف وضواحيهما[1].

2-تنظيم اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي:

تتكون اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي من الوالي كرئيس لها إضافة إلى:

- مسؤول السلطة المينائية المعنية.
- محافظ أمن الميناء المعني.
- 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.

[1] المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418، معدلة بالمادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

- مدير الأشغال العمومية للولاية المعنية.
- مدير النقل للولاية المعنية.
- مدير الطاقة للولاية المعنية في موانئ المحروقات[1].

يعين هؤلاء الأعضاء بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها، ضمن قائمة اسمية بقرار من الوالي المختص إقليميا، حيث تسهر اللجنة في جميع قراراتها على التوفيق بين تسهيل الملاحة والأمن البحري والمينائي، وتجتمع في دورات عادية أربع مرات في السنة على الأقل، ويمكنها الاجتماع في دورات غير عادية كلما كان ذلك ضروريا وملائما، وتلتزم بتقديم عروض دورية للجنة الوطنية تزودها بحصيلة نشاطها والتدابير التي اعتمدتها[2].

رابعا: اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي:

تنشأ على مستوى كل ميناء لجنة عملياتية للأمن البحري والمينائي، تناولها المشرع من حيث:

1-مهام اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي:

- السهر على وضع القرارات المتخذة من طرف اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي حيز التنفيذ ومتابعتها.
- تقديم كل الاقتراحات في مجال الأمن للجنة المحلية للأمن البحري والمينائي.
- 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.

[1] المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418، معدلة بالمادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.
[2] المواد من 24 إلى 28 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418.

- إدارة عمليات التدخل في حالة وقوع حادثة أو حادث له علاقة بالأمن والسلامة البحرية والمينائية.
- إعداد عروض حال دورية حول النشاطات والتدابير المتخذة وإرسالها إلى رئيس اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي ومسؤول السلطة المينائية[1].

2-تنظيم اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي:

تتكون اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي 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 مفتشية أقسام الجمارك.
- رئيس وحدة الحماية المدنية[2].

حيث ينسق محافظ أمن الميناء المعني أشغال اللجنة العملياتية، وتجتمع اللجنة مرة واحدة في الشهر، وعند الحاجة بطلب من أحد أعضائها، على مستوى الميناء في محلات ملائمة تعينها السلطة المينائية[3]، ويتم تكليف السلطة المينائية في مجال اختصاصها بتنفيذ قرارات وتوصيات اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي بالتشاور مع عضو أو أعضاء اللجنة العملياتية المعنيين مباشرة بالتدابير المتخذة[4].

[1] المادة 30 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418، معدلة بالمادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

[2] المادة 29 من المرسوم التنفيذي نفسه، معدلة بالمادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

[3] المادة 31 من المرسوم التنفيذي نفسه، معدلة بالمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

[4] المادة 31 مكرر من المرسوم التنفيذي نفسه، مدرجة بموجب المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

خامسا: مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين:

هو أحد الهيئات المركزية التي تنشأ على مستوى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، يزود بجميع الوسائل والتجهيزات الضرورية لأداء مهامه على أحسن وجه[1].

1-مهام مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين:

- ضمان اليقظة الدائمة في مجال الأمن والسلامة البحرية والمينائية.
- جمع المعطيات الإحصائية عن الحوادث الأمنية التي تقع على مستوى المنشآت المينائية، قصد إعداد حصيلة عند نهاية كل سنة.
- استلام تقارير حوادث الأمن الواردة من أعوان الأمن التابعين للشركات البحرية والمنشآت المينائية.
- تحليل تقارير حوادث الأمن وتقديم توصيات الأمن الملائمة.
- السهر على التوفير 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، بالتشاور مع السلطة الوطنية المختصة.
- مسك قاعدة معطيات خاصة بحوادث الأمن البحري والمينائي.
- ضمان المتابعة الدائمة للتنظيم الوطني والدولي.
- المشاركة في عمليات تدقيق التقييم للأمن البحري والمينائي الذي تقوم بها السلطة المينائية.

[1] المادة 32 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418، معدلة ومتممة بالمادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

- إعلام السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن والمنشآت المينائية في حالة حادثة أو حادث أمنيين متعلقين بالأمن والسلامة البحرية والمينائية[1].

2-تنظيم مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين:

يدير مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين رئيس مركز برتبة مكلف بالدراسات والتلخيص، يساعده أربعة رؤساء دراسات وأربعة إلى ستة مكلفين بالدراسات للبحرية التجارية والموانئ، ويزود المركز بمستخدمين يحدد تعدادهم بقرار مشترك بين وزير النقل ووزير المالية والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية[2].

[1] المادة 33 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418، معدلة ومتممة بالمادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190.

[2] أنظر المادتين 36،37 من المرسوم التنفيذي نفسه.

الفصل الثاني:

واقع الأمن والسلامة

المينائيين في الجزائر: ميناء

جن جن نموذجا

تتربع الجزائر على موقع استراتيجي مهم يطل شمالا على البحر الأبيض المتوسط بساحل يتجاوز طوله 1660 كيلومترا، تتخلله 10 موانئ تجارية جزائرية من أهمها موانئ: عنابة، سكيكدة، جن جن، بجاية، الجزائر العاصمة، أرزيو. حيث يتم السهر على تأمينها بتطبيق مختلف النصوص في المجال وتظافر جهود مجموعة من الهيئات والمؤسسات، بينما يكون حفظ سلامة العمال والأشخاص من مسؤولية مشرفي الصحة والسلامة الذين يعدون خطط العمال ويقومون بعمل تقييمات للأخطار قبل بداية العمل لتفادي وقوع أي حوادث مفاجئة أثناء المناولة المينائية، حيث أن عينة الدراسة ستكون ميناء جن جن بجيجل والذي تم التعريف به في المبحث الأول، وتقييم جودة الأمن والسلامة داخله في المبحث الثاني.

المبحث الأول: التعريف بميناء جن جن:

يقع ميناء جن جن في ولاية جيجل شرق الجزائر، ويتربع على مساحة قدرها 210 هكتارات وموقع استراتيجي مميز، بحيث يقع على بعد أقل من 50ميلا من الطريق البحري الرابط بين مضيق جبل طارق وقناة السويس ما يجعل منه محورا للعبور بين القارات، يقع أيضا على بعد 10كلم من عاصمة الولاية جيجل، 40كلم عن المنطقة الصناعية بلارة، 350كلم عن الجزائر العاصمة، وكيلومترين عن مطار فرحات عباس، كما يعتبر الميناء الأقرب على الخريطة لحاسي مسعود وباقي المناطق النفطية (حوالي 900كلم)[1]، وهو ما يستلزم تقديم بطاقة تعريفية مفصلة عن ميناء جن جن (المبحث الأول)، إضافة إلى بيان المخطط الأمني المعمول به في الميناء (المبحث الثاني).

[1] موقع ميناء جن جن على شبكة الانترنت، https://djendjen-port.com/le-port/، تم الاطلاع في 2022/06/05 على الساعة 14:30.

المطلب الأول: بطاقة تعريفية بميناء جن جن:

يعتبر ميناء جن جن من بين أهم وأكبر الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط من حيث الحيز الجغرافي (الفرع الأول)، ما يتطلب تنظيما إداريا محكما لتسييره (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الحيز الجغرافي لميناء جن جن:

يضم محيط حماية[1] ميناء جن جن منطقة بحرية ومنطقة برية، تمتد المنطقة البرية من حائط ميناء جن جن إلى غاية الحدود البرية لحدود الحماية، الممتد من الحائط الشرقي لمحطة توليد الكهرباء، عبورا بخط السكة الحديدية شرقا المؤدي للميناء، نزولا نحو الطريق الوطني رقم 43، ومتجهين إلى غاية حدود البنايات التي تشكل المجال العمراني لمنطقة بازول، ثم تعبر الأراضي الفلاحية إلى غاية السكة الحديدية مع الأخذ بالقطب الزفتي إلى غاية مركز المراقبة شرقا للميناء، وتمتد المنطقة البحرية إلى ما بعد مناطق الرسو وممر الدخول حتى حدود الخط الأساسي الذي تم قياس المياه الإقليمية انطلاقا منه[2]، حيث حدد المشرع معالم الحدود البرية (12معلم)، والبحرية (معلمين) بدقة في جدول في المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 09-370[3].

---

[1] تنص المادتان 01 و02 من المرسوم التنفيذي رقم 84-105، مؤرخ في 12 مايو 1984، يتعلق بتأسيس محيط لحماية المنشآت والهياكل الأساسية، ج.ر.ع 20، صادر في 15 مايو 1984: المادة 01: "**يؤسس محيط حماية حول المنشآت والهياكل الأساسية التي قد يتعرض عملها وأمنها بصفة مباشرة لأخطار أو مضايقات**
ولا تطبق أحكام هذا المرسوم على الهياكل والمنشآت التابعة لوزارة الدفاع الوطني."
المادة 02: "**يعني محيط الحماية نطاقا ترابيا يحدد المجال الترابي والجوي والبحري الذي ينظم داخله كل شغل أو مرور وأي نشاط آخر عموما**"

[2] المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 09-370، مؤرخ في 15 نوفمبر 2009، يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء جن جن.

[3] أنظر الملحقات من 01 إلى 15، ص76-83.

الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي لميناء جن جن:

يتكون الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن من ست مديريات، بالإضافة إلى المديرية العامة التي يرأسها المدير العام، حيث يعتبر صاحب السلطة العليا وتتمثل مهامه في:

- تنسيق ومراقب مديريات المؤسسة.
- يضبط تسيير المؤسسة ويحدد الترتيب الهرمي للعمال والإدارات العليا.
- يقوم بفتح حسابات لدى المؤسسة المالية بهدف تسهيل أي عملية حالية وذلك وفق الشروط المعمول بها.
- يقوم بالإشراف على تنفيذ المشاريع الاستثمارية والاستراتيجية التي تخص الميناء بالتنسيق مع مجمع الخدمات المينائية التابع لوزارة النقل.
- مسؤول على أي تذكرة أو صك خاص بالتبادلات أو مختلف الأعمال[1].

ومعه مساعد المدير المكلف بالأمن الداخلي للمؤسسة[2]، تتمثل أهم مهامه في:

- تنسيق نشاطات هيكلة المؤسسة بغرض تحقيق الأهداف المتعلقة بالتنمية والتنظيم والتسيير في مجال الاستغلال والأمن.
- يترأس الاجتماعات بغرض تحقيق أهداف المؤسسة.
- تمثيل المؤسسة في العلاقات الخارجية.
- اطلاع المدير العام على ما تم تحقيقه من السياسات المتبعة من طرف المؤسسة.

وأمانة تتمثل مهامها في:

- استقبال البريد الخاص بالمدير العام.
- استقبال الفاكسات والتلكس من خارج المؤسسة.

[1] عن مديرية الموارد البشرية بميناء جن جن.

[2] أنظر الملحق رقم 16، يتضمن الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن، ص83.

- استغلال طرق الترتيب والمحافظة على الوثائق.
- ضبط الربط والاتصال مع المدير لضمان سرية برامج المؤسسة[1].

تتمثل مديريات مؤسسة ميناء جن جن في:

أولا: مديرية الأشغال والصيانة:

تتكون من دائرتين هما دائرة الصيانة، ودائرة المشاريع والأشغال[2]، تنحصر مهام هذه المديرية في:

- السهر على تطبيق القوانين المعمول بها.
- تطبيق قرارات المجلس الإداري.
- السهر على مدى صيانة المنشآت القاعدية.
- صيانة العتاد وباقي المنشآت داخل الميناء.

ثانيا: مديرية القيادة المينائية:

تضم دائرة مساعدة الملاحة ودائرة الشرطة الملاحية[3]، من مهامها:

- تطبيق القوانين الخاصة بالتنقل والتفريغ والشحن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال.
- الرقابة ومواجهة الحوادث التي قد تقع.
- تحديد أولوية السفن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال.
- إعداد التقارير حول الحقائق والتطبيقات المعمول بها في جميع الميادين الداخلية في المؤسسة وتحديد القيود والعراقيل ومعيقات العمل، وإعطاء حلول تقنية واقتراحات تصحيحية لبعض المشاكل.

[1] عن مديرية الموارد البشرية بميناء جن جن.

[2] أنظر الملحق 16، يتضمن الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن، ص83.

[3] أنظر الملحق نفسه.

ثالثا: مديرية الاستغلال:

تضم دائرة التجارة ودائرة الشحن بالإضافة لعدة مصالح[1]، تتمثل مهامها في:

- تنشـيط ومراقبة وتوجيه نشـاطات الهياكل المسـؤولة عنها قصـد بلوغ وتحقيق الأهداف المسطرة من قبل المؤسسة.
- السهر على تنفيذ التعليمات والقوانين والنصوص التشريعية السارية المفعول.
- متابعة عملية اسـتغلال إمكانيات المديرية المتمثلة في التجهيزات والمصـالح المينائية المختلفة.
- دراسة طرق الاستغلال الحديثة.

رابعا: مديرية الموارد البشرية:

تتكون من دائرتين هما دائرة الإدارة العامة، ودائرة المسـتخدمين والتكوين[2]، من أهم اختصاصاتها:

- السهر على تطبيق قرارات المديرية العامة ومجلس الإدارة.
- المسـاهمة في إعداد المخططات السـنوية والمسـتقبلية التي تتعلق بالتوظيف والتكوين وذلك بمساهمة المديريات المركزية الأخرى.
- مراقبة السير الحسن لعملية تسيير المستخدمين والوسائل المرتبطة من حيث مطابقتها للقوانين والنصوص التشريعية.
- إعداد وتنظيم الوسائل الضرورية التي تتطلبها الهياكل المكلفة بدعم المديريات المركزية الأخرى وذلك في مجال الموارد البشرية والوسائل الضرورية.

[1] أنظر الملحق 16، يتضمن الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن، ص83.

[2] أنظر الملحق نفسه.

خامسا: مديرية المالية والمحاسبة:

تضم دائرة المالية ودائرة المحاسبة[1]، تتمثل مهامها في:

- مراقبة وتوجيه مختلف المصالح من أجل تحقيق أهداف المؤسسة.
- السهر على تطبيق قرارات المديرية العامة ومجلس الإدارة.
- السهر على تطبيق القوانين والمواد السارية المفعول.
- التنسيق من أجل تحسين آداء ونوعية العمل لمختلف مصالح المؤسسة.
- مشاركة المدير في وضع الخطوط العريضة لسياسة المؤسسة والاطلاع على التطورات التنموية المحققة في مجال تقنيات التنظيم واســـتيراد التكنولوجيا الحديثة التي لها علاقة بمجال النقل البحري وشحن وتفريغ السفن.
- اقتراح حلول تقنية ومبادرات التسوية الضرورية لكل المشاكل العالقة.
- تمثيل المدير العام أمام الجهة الوصية والمؤسسات الخارجية.

سادسا: مديرية الدراسات والتنمية:

تتكون من دائرتي الإعلام الآلي، والدراسات والتنمية[2]، وهي مسؤولة عن:

- إعداد استراتيجية المعلومات الخاصة بالمؤسسة.
- تطبيق القوانين المتعلقة بسير النشاطات المينائية.
- المبادرة في تحسين وتطوير سير الهياكل التابعة لها.
- إعداد مخططات قصيرة أو متوسطة المدى في مجال تنمية المؤسسة.
- إعداد تقارير حول تنفيذ المخططات وتقديمها إلى مديرية ومجلس الإدارة[3].

[1] أنظر الملحق 16، يتضمن الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن، ص83.

[2] أنظر الملحق نفسه.

[3] عن مديرية الموارد البشرية بميناء جن جن.

المطلب الثاني: المخطط الأمني المعمول به في ميناء جن جن:

اشـترطت المدونة الدولية لأمن السـفن والمنشـآت المينائية أن يكون لكل مؤسـسـة مينائية مخطط أمني خاص بها، تقوم بإعداده منظمة مختصة يشترط فيها أن تحصل على ترخيص من حكومة دولة الميناء، تم وضـع المخطط الأمني لميناء جن جن وجميع الموانئ الجزائرية الأخرى بعد صدور المدونة السابقة الذكر سنة 2004، من طرف منظمة أمريكية مختصـــة وبترخيص من الحكومة الجزائرية، وذلك بعد إجرائها تقييما أمنيا تم فيه تحديد المداخل والمخارج، إجراءات دخول البضـائع وإرسـاء السـفن وضـبط طرق التواصـل بين الربان والرصـــيف، غير أن هذا المخطط لم يتم تحديثه إطلاقا منذ ذلك الحين، ما جعل العمل به خطيرا كونه غير شـــامل للمشـــاكل الأمنية التي صـــارت تعاني منها الموانئ[1]، وبالتالي فالمؤســـســـات المينائية تعتمد لضـــمان أمنها على مخطط الأمن الداخلي (الفرع الأول) الذي تم اسـتحداثه بموجب منشـور مؤرخ في 27 ديسـمبر 1997، يتعلق بمخطط الأمن الداخلي للمؤسـسـات[2]، حيث تسـهر مختلف الهيئات في الميناء على حسـن تطبيقه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مخطط الأمن الداخلي لميناء جن جن:

يتم وضـع مخطط الأمن الداخلي بعد إجراء تقييم أمني للمنشـأة المينائية من طرف اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، يختتم بتقرير يُحدد فيه المناطق الحســـاســـة في الميناء، مناطق الوصـول المقيد، أماكن رسـو السـفن (poste à quai) والمناطق التي تتطلب حراســـة دائمة كالمداخل، كما يتم تحديد دور كل شـــخص في الميناء في مجال الأمن المينائي (شـــرطة الحدود، الجمارك، ضـــباط الميناء)، إن ما يجعل مخطط الأمن الداخلي

[1] مقابلة شخصية مع السيد طكوك محمد نجيب، مسؤول الأمن الداخلي في المؤسسة المينائية جن جن، مقابلة بتاريخ 10 ماي 2022 على الساعة 11:00.

[2] أنظر الملحق رقم 17، يتضمن منشور مؤرخ في 27 ديسمبر 1997، يتضمن تجسيد مخطط الأمن الداخلي للمؤسسات، ص84.

للميناء شـاملا ومفيدا أكثر من خطة أمن المنشـأة المينائية المشـترطة في المدونة الدولية لأمن السـفن والمنشـآت المينائية هو كونها محدثة باسـتمرار، عن طريق الخرجات الدورية التي تقوم بها اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي بهدف ملاحظة النقائص الأمنية وإبداء التحفظات في شأنها من أجل تعديل مخطط الأمن الداخلي بما يتناسب مع ذلك[1].

أولا: محتويات مخطط الأمن الداخلي لميناء جن جن:

يتضـــمن مخطط الأمن الداخلي لمؤســـســـة جن جن كما هو موضـــح في قائمة الملاحق[2] مجموعة من المحاور هي:

1-**الإطار التشـــريعي والتنظيمي:** يتضـــمن الأحكام القانونية التي تحكم المخطط، ومختلف الأحكام القانونية التي تحكم الإجراءات التي جاءت فيه.

2-**وصـف للمنشـأة:** من ناحية النشـأة، الأنشـطة الرئيسـية والارتفاقات، المخطط، القيمة السـوقية ومختلف الخصـائص الأخرى من مسـاحة، طريقة البناء، المناطق الحساسة، عدد العاملين والمشرفين، سعة الاستقبال، الطاقة الإنتاجية...الخ.

3-**التدقيق الأمني:** يتضـمن تقييم المخاطر والأخطار، أسـبابها واحتمالات وقوعها، بالإضافة لتقييم نتائجها اقتصاديا، اجتماعيا، بيئيا وسياسيا. يتضمن التدقيق الأمني كذلك تقنيات الوقاية والوسائل الموفرة في سبيل ذلك من كل الجوانب، وكذا ما تعلق بالاستشراف والإعداد كالتخطيط، إحصـاء الموارد، المراقبة، إجراء تدريبات، الإغاثة والإنقاذ وما تعلق بهما من حيث التدخل، الاسـتجابة، الوسـائل واسـتقبال التعزيزات الخارجية...الخ.

كما يحتوي استمارة تتضمن المعلومات الرئيسية حول المؤسسة والمخطط وتوصيات اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، يصـــادق الوالي على هذه الاســـتمارة بعد الاطلاع

[1] مقابلة مع السيد طكوك محمد نجيب، مسؤول الأمن الداخلي في المؤسسة المينائية جن جن، مقابلة بتاريخ 10 ماي 2022 على الساعة 11:00.

[2] أنظر الملحق رقم 18، يتضمن فهرس محتويات مخطط الأمن الداخلي لميناء جن جن، ص88.

عليها وترفق بقائمة تدون فيها التعديلات التي قد تحدث مستقبلا وتاريخها حيث يصادق عليها الوالي هي الأخرى.

ثانيا: أماكن الوصول المقيد في ميناء جن جن:

تشمل أماكن الوصول المقيد في ميناء جن جن كل منطقة حساسة ومؤثرة في سبيل حفظ أمن المؤسسة، حيث تتمثل هذه المناطق –على سبيل المثال لا الحصر– في:

- مبنى المديرية العامة للمؤسسة المينائية لتواجد الهيئات الحساسة للمؤسسة المينائية فيها بما في ذلك المدير العام.
- محطات توليد الطاقة الكهربائية.
- محطة الخدمات.
- أرصفة رسو السفن.
- مقرات وفروع الوكالات والشركات الخاصة المتواجدة داخل ميناء جن جن.
- الارتفاقات.

غير أن تطبيق تقييدات الوصول على الأشخاص لهذه الأماكن لا يتم كما يجب بسبب كون الميناء لايزال قيد الانشاء، حيث تتواجد فيه عديد الورشات الخاصة بأشغال التوسعة والتهيئة[1].

الفرع الثاني: الهيئات المسؤولة عن حفظ أمن ميناء جن جن:

تتواجد على مستوى ميناء جن جن عدة هيئات تعمل بالتنسيق بينها على ضمان أمن المؤسسة المينائية وهي:

[1] مقابلة مع السيد طكوك محمد نجيب، مسؤول الأمن الداخلي بالمؤسسة المينائية جن جن، مقابلة تمت بمكتبه في 12 جوان2022 على الساعة 10:00.

أولا: فرقة شرطة الحدود البحرية:

تقوم فرقة شـــرطة الحدود البحرية بالمهام الموكلة لمديرية شـــرطة الحدود التابعة للمديرية العامة للأمن الوطني، والمتمثلة أساسا في وضـع التدابير الأمنية من أجل سلامة الأشخاص، الممتلكات والمنشآت الكائنة داخل الحيز المينائي وفقا لما يلي:

- مراقبة المداخل الرئيسية والثانوية للميناء، حركة الأشخاص، العربات، السلع..
- مراقبة حركة البواخر، البحارة ومكافحة الإبحار الســـري وكل أشـــكال الجريمة المنظمة والعابرة للحدود.
- منع دخول ومصـادرة الوسـائل الدعائية التي تمس بالأمن العام والمخالفة للآداب العامة والقيم الأخلاقية بالتنسيق مع الجمارك.
- تأمين الحيز المينائي.
- التدخل لقمع كل أشكال التهديدات الخارجية.
- تأمين المحيط الداخلي والخارجي بالمراقبة والدوريات.

تتشكل فرقة الحدود البحرية من عدة فصائل وكل فصيلة لها مهام معينة حيث:

1. أمن الأشخاص والممتلكات داخل حيز الميناء.
2. ضـــمان التغطية الأمنية على مســـتوى الميناء مع إيقاف المشـــتبه فيهم في اقتراف الجرائم داخل الحيز المينائي، وضـــبط ملفات الإجراءات الجزائية ضـــدهم لتقديمهم أمام النيابة المختصة إقليميا وتحويلهم ووضعهم تحت تصرف بقية مصالح الشرطة لاستكمال التحريات ان استدعت الضرورة لذلك.
3. جمع أكبر عدد من المعلومات سـواء كانت سـياسـية، اقتصـادية أو اجتماعية والتي تشكل خطرا على النظام العام داخل الحيز المينائي وخارجه[1].

[1] مقابلة شخصية مع مجموعة ضباط في مقر فرقة شرطة الحدود البحرية بالمؤسسة المينائية جن جن، في 12 جوان 2022 على الساعة 14:30.

ثانيا: محافظة أمن الميناء:

تم إنشـــاء محافظة للأمن بميناء جن جن بموجب قرار مؤرخ في 27 يوليو 1997 يحدد قائمة الموانئ والمطارات المزودة بمحافظة للأمن[1]، وهو القرار الصـادر على أسـاس المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار[2]، حيث أنشئت بغرض التكفل بالجانب الأمني للميناء، لكن مع صدور المرسوم التنفيذي رقم 04-418 أصـبحت عضـوا في اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، ومتكفلة برئاسـة مركز إدارة العمليات الاسـتعجالية، وبعد صـدور المرسـوم التنفيذي 18-190 أصـبحت مسؤولة عن تنسيق أعمال اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي[3].

ثالثا: مصالح الجمارك:

يعتبر الميناء منطقة تحت الرقابة الجمركية لكونه نقطة لدخول وخروج السـلع، وتتمثل مهام الجمارك في مجال الحفاظ على أمن الميناء في:

- تفتيش البواخر عند الدخول والخروج من المياه الإقليمية أو داخل المناطق البحرية للنطاق الجمركي.
- مراقبة وثائق الباخرة هذه الوثائق يجدها ضـابط الفرقة جاهزة عند الصـعود إلى الباخرة.

[1] نصت المادة الأولى من قرار مؤرخ في 27 يوليو 1997، يحدد قائمة الموانئ والمطارات المزودة بمحافظة للأمن، ج. ر. ع 66، صادر في 08 أكتوبر 1997: **"تزود موانئ الجزائر ووهران وأرزيو وسكيكدة وعنابة والغزوات ومستغانم وشرشال وتنس ودلس وبجاية وجن جن بمحافظة للأمن".**

[2] المرسوم التنفيذي رقم 95-192، مؤرخ في 10 يوليو 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج. ر. ع 38، صادر في 19 يوليو 1995.

[3] مقابلة شخصية مع ضباط في مقر فرقة شرطة الحدود البحرية بالمؤسسة المينائية جن جن، في 12 جوان 2022 على الساعة 14:30.

- وضـع التأشـيرة على بيان الحمولة D1 بدون تغيير وأخذ نسـخة منه، بعد التأكد من مطابقة المعلومات الواردة فيه مع ما هو موجود فعلا.
- مراقبة الأحواض والمسطحات المائية وحركة البواخر وغيرها من المركبات المائية.
- التأكد من عدم وجود عدوى متنقلة مصرح بها خلال عملية الإبحار؛
- الاستطلاع في البحر داخل النطاق الجمركي.[1]

رابعا: ضباط الميناء:

يعتبر ضـــباط الميناء من بين المســـؤولين المباشـــرين عن أمن وســـلامة المرفق المينائي، كونهم يتمتعون بصـــفة الضـــبطية القضـــائية على أســـاس المادة 27 من قانون الإجراءات الجزائية[2]، وعلى أسـاس المادة 933 من القانون البحري التي نصـت على كون ضـــباط الميناء مؤهلين لبحث ومعاينة المخالفات التي تمس بأحكام الكتاب الثالث من القانون البحري، وتتمثل مهامهم في مجال حفظ الأمن المينائي فيما يلي:

- حماية الأملاك العمومية المينائية باتخاذ كل إجراء يرونه ملائما في ســبيل ذلك وهو ما أكده المشرع في المادة 937 من القانون البحري[3].

[1] مقابلة شخصية مع السيد رابح ليبيبي، المفتش الرئيسي لفرق الجمارك بميناء جن جن، تمت المقابلة في مكتبه بتاريخ 12 جوان 2022 على الساعة 11:00.

[2] تنص المادة 27 من الأمر رقم 66-155، مؤرخ في 8 يونيو 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر.ع 48، صادر في 10 يونيو 1966، المعدل والمتمم: **"يباشر الموظفون وأعوان الإدارات والمصالح العمومية بعض سلطات الضبط القضائي التي تناط بهم بموجب قوانين خاصة وفق الأوضاع وفي الحدود المبينة في تلك القوانين".**

[3] تنص المادة 937 من الأمر 76-80: **"يمكن لضباط الميناء أن يتخذوا كل الإجراءات اللازمة لحماية الأملاك العمومية المينائية والمنشآت القائم عليها والحفاظ عليها.**

يقصد بحماية الأملاك العمومية للميناء والحفاظ عليها مجمل الأعمال المساعدة بصفة مباشرة أو غير مباشرة على احترام قواعد الاستغلال والأمن والصحة والنظافة العمومية".

- يسهرون على السير الحسن للإنارة والتشوير البحري والإرشاد على امتداد الميناء والرحب والممرات المائية ويكونون على علم بحالة أعماق المياه وبصـــفة عامة بكافة شروط الملاحة.
- يدخل في صلاحياتهم كل حادث غير متوقع.
- مسـؤولون عن تخصـيص أماكن للسـفن ويقودون جميع الحركات بإعلام بذلك الربابنة وقادة السفن ومرشديها.
- يســـهرون على حرية المرور ونظافة الأرصـــفة والســـطوح الترابية والمغازات والمنشآت المينائية الأخرى، وتحديد الأماكن التي يجب أن توضع فيها البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ.
- يحرصون على احترام القواعد الأمنية وتطبيق التنظيمات وتعليمات الأمن.
- يقودون وينسـقون تحت سـلطة مسـؤولهم التدخلات في مجال مكافحة الكوارث وأعمال الإسعاف التي من الواجب تقديمها للسفن والأشخاص الموجودة في خطر داخل الميناء[1].

خامسا: المصلحة الوطنية لحرس السواحل:

هي مصـــلحة تابعة للجيش الوطني الشـــعبي، متواجدة في كل الموانئ الوطنية، تم انشـاؤها بموجب الأمر رقم 73-12[2]، وتم تنظيمها وبيان مهامها بالمرسـوم الرئاسـي رقم 17-01[3]، المتضـــمن مهام المصـــلحة الوطنية لحرس الســـواحل وتنظيمها، حيث تعتبر مسؤولة عن حماية الجانب البحري من الميناء من خلال:

[1] مقابلة شخصية مع السيد شكيرد برهان الدين، ضابط مينائي على مستوى المؤسسة المينائية جن جن، تمت في مقر المديرية العامة للميناء بتاريخ 12 جوان 2022 على الساعة 15:30.

[2] أمر رقم 73-12، مؤرخ في 03 أفريل 1973، يتضمن احداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج. ر. ع 28، صادر في 6 أفريل 1973.

[3] مرسوم رئاسي رقم 17-01، مؤرخ في 02 يناير 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج.ر.ع 01، صادر في 04 يناير 2017.

- ضبط الجرائم والتحريات في المياه الداخلية والإقليمية وحتى المنطقة الاقتصادية الخالصة، ما يمثل حماية فعالة للمنشآت المينائية من أخطار التخريب والتعدي القادمة من جهة البحر.
- مراقبة حمولات البواخر وتفحص وثائق البحارة والسفن والتأكد من مطابقتهم للأنظمة المعمول بها.[1]
- المساهمة في الوقاية من الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد السفن وأطقمها والمسافرين على متنها والمنشآت المينائية ومكافحتها.[2]

[1] مقابلة شخصية مع ضباط في مقر فرقة شرطة الحدود البحرية بالمؤسسة المينائية جن جن، في 12 جوان 2022 على الساعة 14:30.

[2] المادة 11 من المرسوم الرئاسي رقم 17-01.

المبحث الثاني: تقييم الأمن المينائي والسلامة في ميناء جن جن:

إن الأهمية البالغة للموانئ التجارية والدور الذي تلعبه في تحريك عجلة الاقتصـــاد الوطني يفرض عليها أن تكون في أعلى مستويات اليقظة الأمنية، وكذا الحرص على توفير الســلامة المهنية للعاملين فيها، وهذا مع يســعى إليه ميناء جن جن رغم التهديدات الأمنية التي يواجهها ويتصــدى لها (المطلب الأول)، ويســعى كذلك لتوفير الســلامة المهنية عن طريق مصلحة الصحة والسلامة والبيئة، وهو المجال الذي سيتم تقييمه من خلال المطلب الثاني.

المطلب الأول: التهديدات الأمنية التي يواجهها ميناء جن جن:

التهديد الأمني هو كل فعل مخالف للأنظمة المعمول بها في مجال الأمن في الميناء، حيث نميز تهديدات متكررة تحدث بانتظام وباســـتمرار (الفرع الأول)، وتهديدات شاذة لا تحدث إلا نادرا (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التهديدات المتكررة:

ميناء جن جن مثله مثل باقي موانئ الجزائر يعاني باســـتمرار من ظاهرة محاولة الهجرة غير الشرعية عن طريق التسلل إلى السفن التجارية الأجنبية الراسية في أرصفة الميناء، حيث تتكرر هذه الظاهرة تقريبا مرة أو مرتين كل عام حسب شرطة الحدود البحرية بميناء جن جن، وهو ما يشــكل مخالفة حســب نص المادة 939 من القانون البحري التي نصــت أنه "**يعاقب بغرامة مالية من 1000دج إلى 2000دج كل من يدخل إلى المنطقة العمومية للميناء دون رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة.**

وإذا تم الدخول من طرق غير مرخص بها ترفع الغرامة المالية إلى 5000دج".

وبما أن المتسلل إلى الميناء غرضــه الهجرة غير الشرعية فهدفه هو الوصـول إلى رصيف شحن السفن الذي يمثل منطقة من مناطق الوصـول المقيد في الميناء، ما يشكل المخالفة المنصــوص عليها في المادة 940 من القانون البحري التي نصــت على " **يعاقب**

بالحبس من شـــهرين إلى ســـنة واحدة وبغرامة مالية من 2000دج إلى 5000دج أو بإحدى العقوبتين فقط، كل من يدخل إلى المنطقة المحجوزة من الميناء دون رخصـــة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة".

تعتبر الهجرة غير الشـــرعية هي التهديد الوحيد المتكرر في ميناء جن جن والموانئ الجزائرية عموما، حيث تنعم كلها بالأمان وتصـــنف في المســـتوى الأمني الأول الذي يعد أدنى مستوى لإجراءات الأمن.[1]

الفرع الثاني: التهديدات الشاذة:

هنالك العديد من التهديدات الأخرى، غير أنها نادرة الحدوث، نذكر منها الإتلاف العمدي للممتلكات المينائية (المادة 942 قانون بحري)، رمي الأوســـاخ وتلويث الســـطوح المائية والسطوح التربية للميناء (المادة 941 قانون بحري)، إقامة منشآت في حدود الميناء أو ملحقاته دون موافقة الســـلطة المينائية (المادة 943 قانون بحري)، إتلاف البنايات والمنشـآت المينائية (المادة 944 قانون بحري)، رفض امتثال الربابنة للأوامر الصـادرة من المســـتخدمين المؤهلين في رحب الميناء وممرات الدخول والأحواض (المادة 948 قانون بحري)[2]

المطلب الثاني: تقييم توفر السلامة في ميناء جن جن:

من واجب المؤسسات المستخدمة توفير وضمان سلامة صحة عمالها، عن طريق توفير إمكانيات في هذا المجال (الفرع الأول) وتدارك مختلف النقائص (الفرع الثاني).

[1] مقابلة شخصية مع ضباط في مقر فرقة شرطة الحدود البحرية بالمؤسسة المينائية جن جن، في 12-06-2022 على الساعة 14:30.

[2] المرجع نفسه.

الفرع الأول: الإمكانيات التي يوفرها الميناء في مجال السلامة المينائية:

يوفر ميناء جن جن مرافق الصـــحة والنظافة للعاملين فيه، حيث يضـــم عيادة طبية مجهزة مع سيارة إسعاف جاهزة لنقل المصابين من العمال، ومن جهة النظافة يتوفر على مراحيض ومياه قريبة من رصـيف العمل الشـرقي، ومن جانب الحماية من أخطار المناولة المينائية يوفر الميناء العديد من الآليات على رأســها الرافعات الشــوكية والرافعات والآليات الأخرى[1]، لوقاية العمال من أخطار رفع المعدات والســـلع الثقيلة، كما يوفر مطافئ للنيران على طول رصـيف الشـحن والتفريغ لحالات الحرائق أو الانفجارات، وعلى مسـتوى وسـائل الوقاية الفردية يوفر الميناء للعمال مختلف الوســائل من أقنعة الغبار، القفازات، النظارات، الخوذات، الألبسة الخاصة، الأحذية وسماعات الأذن لتفادي تأثيرات الضوضاء[2].

الفرع الثاني: النقائص التي يعاني منها الميناء في مجال السلامة المينائية:

رغم كل الإمكانيات التي يوفرها ميناء جن جن والتي تم التطرق إليها في الفرع السابق، إلا أن هناك مجموعة من النقائص يجدر التطرق والإشارة إليها فيما يخص سلامة عمال الرصيف من بينها ما يلي:

- عدم توفر المياه بصفة دائمة في المغاسل الخاصة بعمال الرصيف.
- عدم توفر ســـماعات وأقنعة ذات جودة عالية (Professionnels) لمواجهة الغبار والضوضاء والاكتفاء بكمامة كل 12ساعة.
- عدم تنظيف الأرصـفة بانتظام، ما أدى إلى تراكم غبار الاسـمنت وبودرة الحديد وتطايرها أثناء عبور الآليات والمركبات مما يؤثر ســـلبا على صـــحة العاملين وجهازهم التنفسي.

[1] أنظر الملحق رقم 19، ص96.

[2] مقابلة شخصية مع السيد عمار فرخي، مشرف الصحة والسلامة والبيئة في مؤسسة ميناء جن جن، تمت المقابلة في الرصيف الشرقي للميناء يوم 13-06-2022 على الساعة 9:30.

- عدم توفر شبكة وقاية للحماية من أخطار السقوط من المستويات الأعلى وكذا أقفاص العمل في المرتفعات خصوصا أن أخطار السقوط من بين أكثر الأخطار شيوعا وسلبا للأرواح أثناء عمليات المناولة.
- عدم توفر الإضـــاءة الكافية على مســـتوى الأرصـــفة وأماكن المناولة (أقل من 70lux) مما يهدد سلامة لعمال الرصيف.

الخاتمة

خاتمة:

تمارس الموانئ نشاطها المتمثل في استقبال السفن وشحن البضائع وتفريغها تحت إطار مجموعة من القوانين والقواعد الدولية والوطنية المتعلقة بحفظ السلامة والأمن داخلها، حيث بالحديث عن السلامة فهي تتعلق أساسا بسلامة عمال الرصيف من الأخطار التي تحدق بهم على غرار السقوط، الانفجارات والحرائق، أما الأمن فهو يرتبط بالممتلكات العامة المينائية بما في ذلك السطوح والمساحات المائية ومحيط حماية الميناء، حيث أن التطبيق الفعلي لهذه القواعد من شأنه الحفاظ على المستوى الأمني للميناء في أدنى مستوى، وبالتالي تشجيع النشاط التجاري البحري عن طريقه، كونه يعطي المتعاملين الاقتصاديين في مجال التصدير والاستيراد طمأنينة أكثر في مجال تعاملاتهم مع الميناء.

وبعد دراسة هذا موضوع إجراءات حفظ الأمن والسلامة في الموانئ التجارية، تم التوصل إلى النتائج والتوصيات المستعرضة في النقاط التالية:

1. يعتبر عمال الرصيف في الموانئ التجارية هم الفئة الأكثر تعرضا للأخطار والاصابات بسبب حوادث العمل والتساهل في تطبيق إجراءات حفظ السلامة.
2. إن حماية صحة وسلامة عمال الرصيف يتطلب منظومة قانونية متكاملة ومتناسقة سواء وطنيا أو على مستوى كل منشأة مينائية من خلال مخطط أمنها الداخلي ومدى حرص المشرفين على الصحة والسلامة في الموانئ التجارية على تطبيقه.
3. تتمثل المرافق الصحية الواجب توفرها في الموانئ التجارية في وحدات طب العمل، المراحيض، المغاسل وأماكن تغيير الملابس ضمانا للنظافة الجسدية للعمال.
4. يقع على عاتق المؤسسات المينائية واجب صيانة أدوات العمل الفردية منها والجماعية بشكل دوري والتأكد من كونها مطابقة لمعايير السلامة.

5. تتم عمليات المناولة المينائية تحت مراقبة الأعوان المؤهلين من السـلطة المينائية بكونهم مشـرفين عن الصـحة والسـلامة المهنية والبيئة، حيث يحددون أماكن تفريغ البضاعة والوسائل والمعدات الواجب استخدامها.
6. تمتد الأخطار التي تمس بالسلامة إلى الأشخاص غير العاملين في الميناء أيضا، خاصة البحارة الأجانب القادمين على متن سفن البضائع، بالإضافة إلى المسافرين والمتربصين والوكلاء البحريين.
7. تم إصـدار المدونة الدولية لأمن السـفن والمنشـآت المينائية بعد الهجومات الإرهابية المتوالية في مطلع القرن الواحد والعشـرون أبرزها هجمات 11 سـبتمبر 2001، من أجل ضـمان الحماية المثلى لأمن الموانئ، حيث تضـمنت إجراءات إلزامية وأخرى اختيارية، أبرز ما جاء فيها تحديد التزامات الحكومات المتعاقدة في مجال الأمن المينائي من إجراء تقييمات أمنية لتحديد النقائص التي تعاني منها المرافق المينائية وتداركها من خلال خطة الأمن وتحديد التزامات المسـؤولين في الميناء، وكذا إجراء تمارين وتدريبات وتكوينات في المجال.
8. تتميز الأملاك المينائية بحساسيتها وقيمتها العالية حيث تنقسم إلى ملحقات الميناء وهي الجزء البري للمنشـأة المينائية، التي تنقسـم بدورها إلى الأملاك العمومية المينائية المتكونة من البنيات الأسـاسـية للميناء، البنيات الفوقية للميناء وملحقات الأملاك العمومية المينائية وكذا مساحات الماء والأحواض التي يمثل التلوث المائي أبرز خطر يهددها، والمسـاحات المائية المحفوظة بإشـارات التشـوير البحري قصـد تنظيم حركة الملاحة البحرية داخل الميناء وتفادي الحوادث، كما تمثل الخدمات المقدمة للسـفن في هذا الإطار من قطر وإرشـاد ضـمانا فعالا للوقاية من التصـادم والارتطام البحريين داخل الميناء.
9. تم تنظيم مجال الأمن المينائي في الجزائر بعد مصادقة الجزائر على المدونة الدولية لأمن السـفن والمنشـآت المينائية بإصـدار المرسـوم التنفيذي رقم 04-418 المعدل

والمتمم خاصـــة بالمرســـوم التنفيذي رقم 18-190، حيث تم إنشـــاء عديد اللجان المحلية والوطنية وتنظيمها وتكليفها بمهام في إطار حفظ الأمن المينائي، كما تم تحديد سلطات الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ في المجال.

10. يعتبر ميناء جن جن من بين الأكبر افريقيا من حيث المســـاحة الإجمالية والأكبر في الجزائر من حيث عمق المســـاحات المائية في مناطق الرســـو، مما يستدعي مجهودات جبارة من الأطراف والهيئات المسؤولة عن تأمينه.

11. يتكون ميناء جن جن كغيره من المؤسـسـات الاقتصـادية من هيكل تنظيمي متكامل، يضـم عدة مديريات ومصـالح ومكاتب تنسـق فيما بينها، غير أن الجهة المسؤولة بشكل أساسي عن حفظ الأمن هي المديرية العامة، وكذا مصلحة الأمن والوقاية التابعة لمديرية الموارد البشرية فيما يتعلق بحفظ السلامة.

12. يعتبر مخطط الأمن الداخلي لميناء جن جن أكثر شـمولا وتفصـيلا ودقة من المخطط الأمني المنصـــوص عليه في المدونة الدولية لأمن الســـفن والمنشـــآت المينائية، كون الأول يتم تحديثه دوريا عبر الزيارات الميدانية للّجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، وكذا الثغرات التي تبلغ عنها محافظة أمن الميناء أو الأطراف الأخرى الفاعلة في المجال.

13. تعد جرائم الهجرة غير الشـــرعية الهاجس الأكبر الذي يهدد مجال الأمن البحري في الجزائر، حيث تتكرر محاولات التســـلل إلى المرفق المينائي ومنه إلى السفن باستمرار في السنوات الأخيرة.

بناءً على هذه النتائج يمكن اقتراح التوصيات الآتية:

1. إمكانية إصدار نص تنظيمي متعلق بالشروط والإجراءات الواجب احترامها ومراعاتها ضمانا لسلامة عمال الرصيف أثناء عمليات المناولة المينائية، بما في ذلك عقوبات على المخالفين سواء من العمال أو المؤسسة المستعملة حرصا على تطبيقه، هذا نظرا لخصوصية العمل في الموانئ وأخطاره البالغة.

2. وجوب الفصل بين سلطات ومهام الهيئات المتدخلة في مجال الأمن المينائي بسبب الخلط الكبير الموجود في الصـــلاحيات خاصـــة ما بين فرقة شـــرطة الحدود وحرس السواحل وضباط أمن المنشأة المينائية.
3. وجوب ضبط المصطلحات المستخدمة في المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها كونه لا يفرق بين مصطلحي الأمن والسلامة باللغة العربية (المادة 15 على سبيل المثال).
4. تفعيل رقابة الدولة على الموانئ في مجال الأمن والســـلامة المينائيين وعدم الاكتفاء بإصدار الرخص والتعيينات والأدوار الاستشارية.
5. وجوب تدارك ميناء جن جن للنقائص المسجلة التي تم الإشارة إليها خلال الدراسة.
6. وجب على الميناء في إطار حماية البحارة الأجانب توفير الرعاية الصـحية المجانية لهم ولو في العيادات الخارجية، على أساس اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 التي صادقت الجزائر على أحكامها.
7. وجب على السلطة المينائية في سبيل حماية المسافرين والزوار تعيين الأماكن التي لا يمكنهم الاقتراب منها وأماكن الوصـول المقيد في الميناء والتي تشـكل خطرا على سلامتهم.

قائمة الملاحق

قائمة الملاحق:

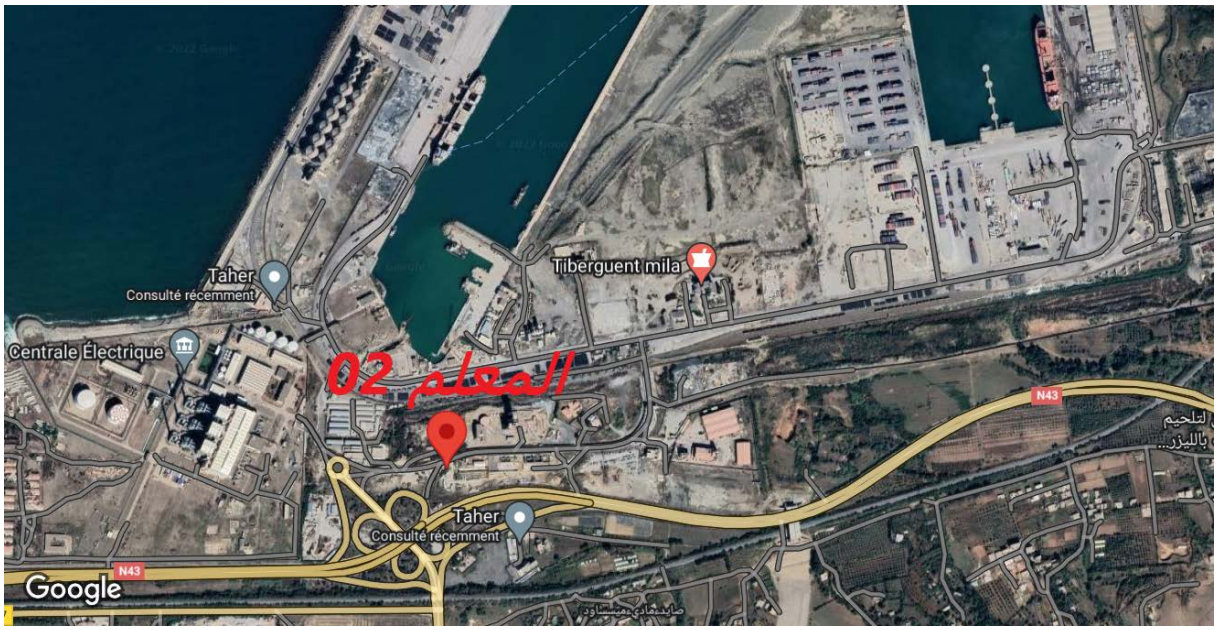
الملحق رقم 01:

المعلم 01: نقطة تقاطع حائط محطة توليد الكهرباء مع الجانب الشـــمالي للمدخل (خط الطول شرق "05°52'45، خط العرض شمال "36°48'53).



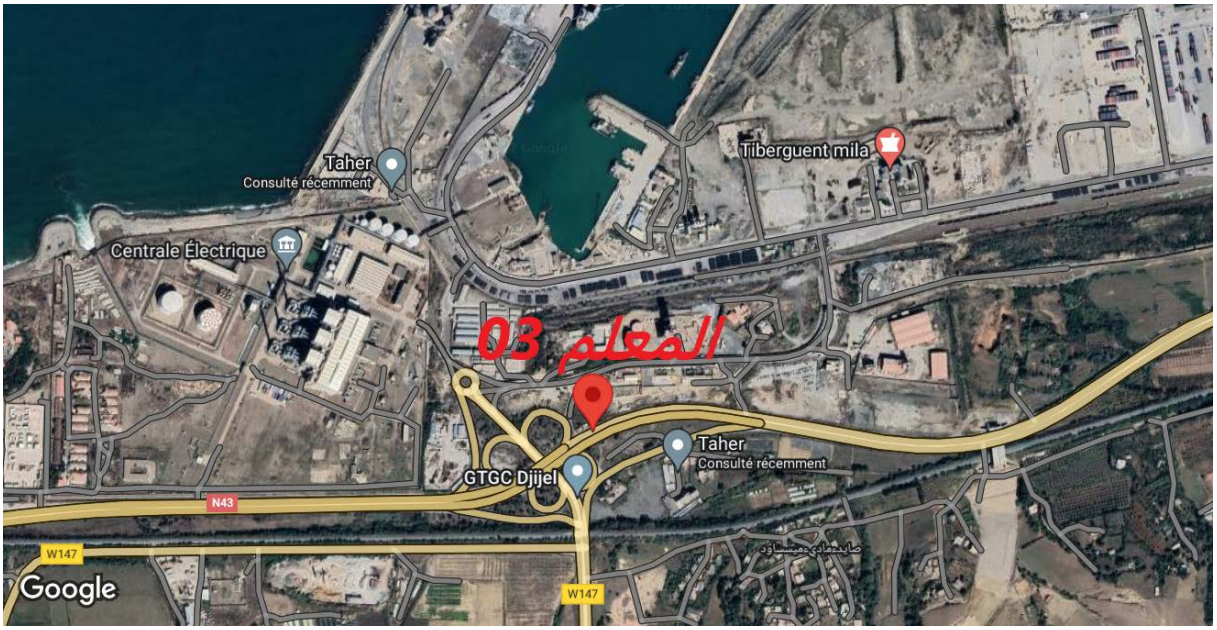
الملحق رقم 02:

المعلم 02: نقطة تقاطع المدخل الموجود مع الطريق المؤدي للميناء الكائن على الجهة الغربية للطريقين (خط الطول شرق "05°52'56، خط العرض شمال "36°48'48).



الملحق رقم 03:

المعلم 03: نقطة تقاطع الطريق المؤذي إلى الميناء مع الطريق الوطني 43 (خط الطول شرق "05°52'56، خط العرض شمال "36°48'45).



الملحق رقم 04:

المعلم 04: نقطة تقع على بعد 140 متر من تقاطع خط السكة الحديدية مع الطريق الوطني رقم 43 (خط الطول شرق "05°54'11، خط العرض شمال "36°48'52).



الملحق رقم 05:

المعلم 05: نقطة تقع على الجانب الشمالي لخط السكة الحديدية (خط الطول شرق 05°54'26"، خط العرض شمال 36°49'09").



الملحق رقم 06:

المعلم 06: نقطة تقع على الجهة الجنوبية الغربية لمحطة الفرز بازول القديمة تتضمن الحدود الشرقية للقطب الزفتي (خط الطول شرق 05°54'38"، خط العرض شمال 36°49'38").



الملحق رقم 07:

المعلم 07: نقطة تقع على الجهة الشـــمالية الغربية لمحطة الفرز بازول تتضـــمن الحدود الشـــرقية للقطب الزفتي (خط الطول شـــرق "05°54'37، خط العرض شـــمال "36°49'16).



الملحق رقم 08:

المعلم 08: نقطـة تقع على الجهـة الغربيـة للقطـب الزفتي (خط الطول شـــرق "05°54'14، خط العرض شمال "36°49'10).



الملحق رقم 09:

المعلم 09: نقطة تقع على بعد 38 مترا من الجهة الجنوبية للمعلم 08 (خط الطول شرق "05°54'14، خط العرض شمال "36°49'09).



الملحق رقم 10:

المعلم 10: نقطة تقع على بعد 62 مترا من الجهة الشـــرقية لحائط الميناء (خط الطول شرق "05°54'07، خط العرض شمال "36°49'07).



الملحق رقم 11:

المعلم 11: نقطة تقع من الجانب الشـــمالي للطريق المؤدي للميناء على بعد 60 مترا من المدخل الشـــرقي للميناء (خط الطول شـــرق "05°54'05، خط العرض شـــمال "36°49'12).



الملحق رقم 12:

المعلم 12: نقطة تقع من مركز المراقبة للمدخل الشـرقي للميناء (خط الطول شـرق "05°54'03، خط العرض شمال "36°49'12).



الملحق رقم 13:

الحدود البرية للمؤسسة المينائية جن جن كما حددها المرسوم رقم 09-370.



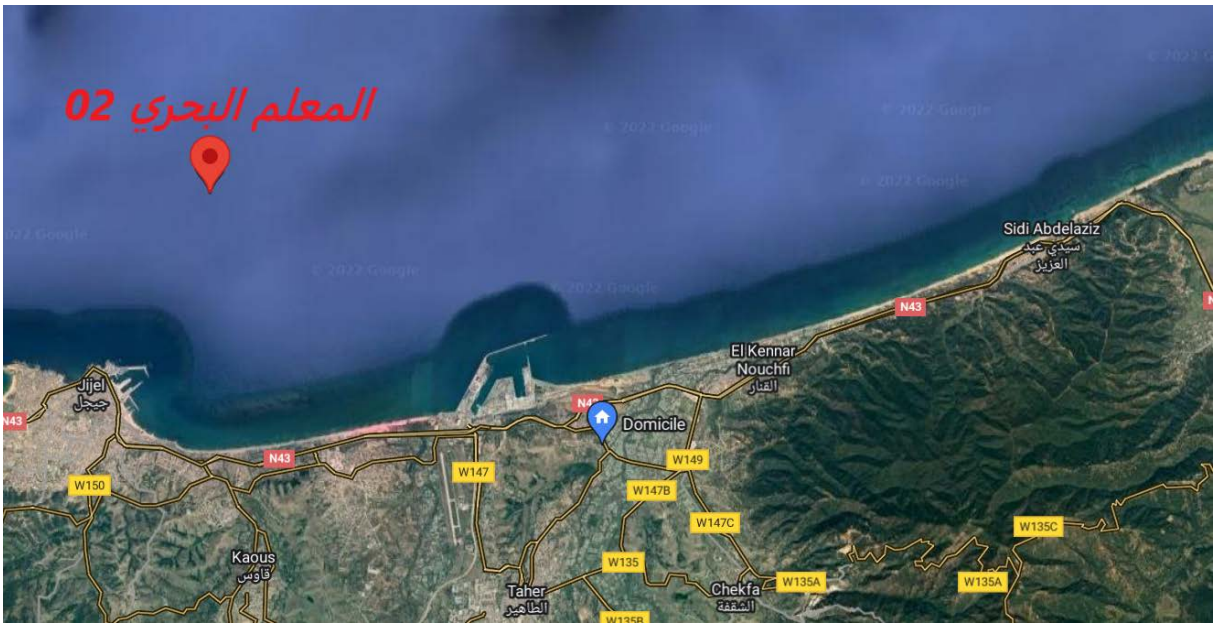
الملحق رقم 14:

المعلم البحري 01: جزيرة (خط الطول شـــرق "06°04'6.2، خط العرض شـــمال "36°51'50).

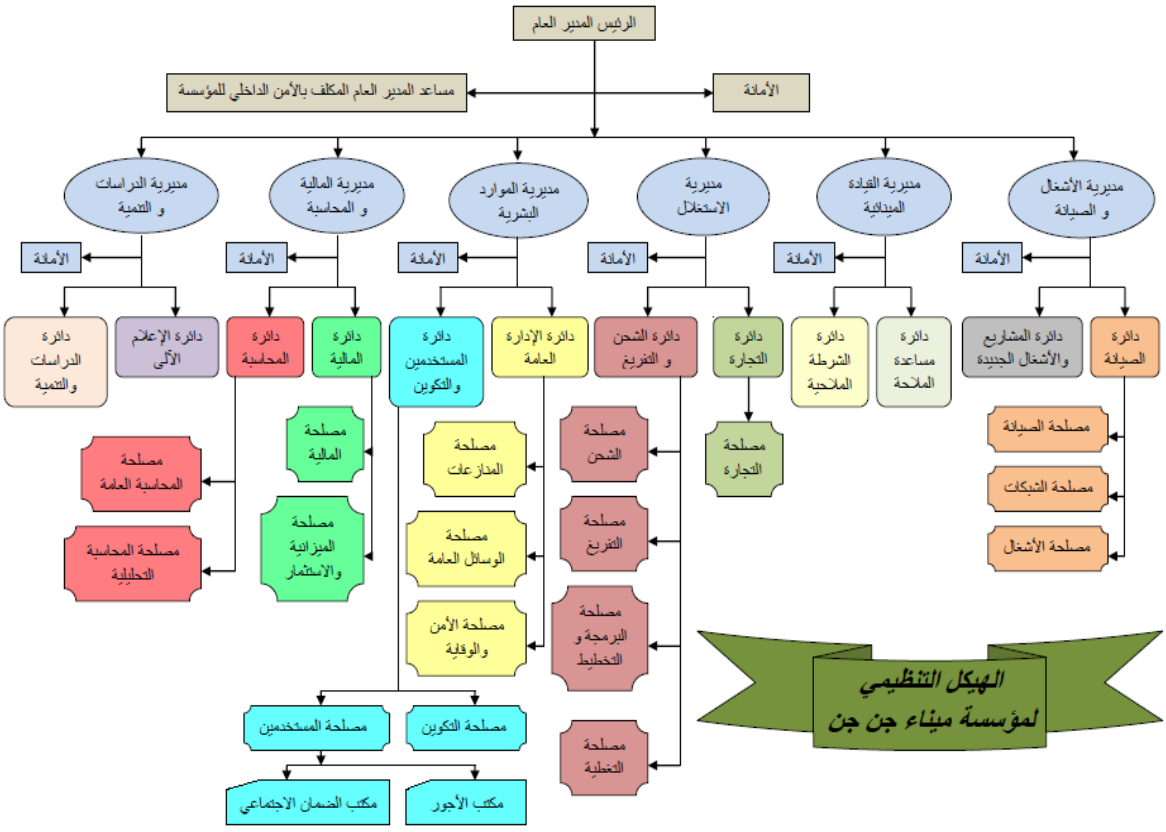


الملحق رقم 15:

المعلم البحري 02: شـــمال ميناء بوالديس (خط الطول شـــرق "05°48'00، خط العرض شمال "36°52'12).



الملحق رقم 16:المخطط التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن.



الملحق رقم 17:

منشور رقم 1205/97 مؤرخ في 27 ديسمبر 1997 يتعلق بمخطط الأمن الداخلي للمؤسسات.

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'INTERIEUR,
DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DE L'ENVIRONNEMENT

97 № 1205

N°.....SOP/BCC - SIE /CABINET 27 DEC. 1997

A
- MM les Walis.

En communication avec :
- Les Délégués à la Sécurité de wilaya.
- Les Chefs de Daïra.
- Les Présidents des APC.

OBJET : Mise en oeuvre de la Sûreté Interne d'Etablissement.
A/S Plans de Sûreté Interne.

REF : Ordonnance n°95-24 du 25.09.1995.
Décret Exécutif n°96-158 du 04.05.1996.
Instruction Ministérielle n°46 du 23.09.1997.

Dans le cadre de la mise en oeuvre de la Sûreté Interne d'Etablissement et en application des dispositions du décret exécutif sus-référencié notamment son chapitre II portant règlement et plan de sûreté pris en application de l'article 6 de l'ordonnance n°95-24 du 25.09.1996 relative à la Protection du Patrimoine Public et à la sécurité des personnes qui lui sont liées, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint pour application, un modèle de document portant canevas type d'un plan de Sûreté Interne.

Ce document qui s'inscrit dans le cadre de la constitution du fonds documentaire spécialisé constitue un modèle type de base sur lequel pourront s'appuyer l'ensemble des intervenants en matière d'élaboration, d'homologation et de contrôle de son application.

Ce document dont le contenu demeure perfectible, répond à un souci d'uniformisation des actions entreprises à tous les niveaux et tend de ce fait à l'harmonisation des concepts et procédures liées à la mise en oeuvre de la SIE.

De par sa conception comme guide pratique d'orientation, il fixe les grands axes autour desquels s'effectuera la réflexion sur la consistance du dispositif à mettre en place ainsi que son opérationnalité pour garantir l'objet de la SIE.

Au plan de la forme : ce document comporte trois volets :

1- Une page de garde qui permet l'identification générale à partir des éléments d'informations suivants :

- Identification du document lui même, par rapport à son objet, sa classification et le n° de l'exemplaire établi.
- Identification de l'établissement, sa dénomination, le secteur et le territoire dont il relève.

2- Une deuxième partie constituant le canevas type à développer.

3- Une troisième partie sous forme d'annexes séparées l'une de l'autre, identifiées et classées selon le cas avec la mention expresse du caractère secret ou confidentiel.

Au plan du fond :

Le premier chapitre traite du cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrivent l'ensemble des actions projetées notamment celles qui concourent au même objet de sûreté interne d'établissement.

Il est entendu à ce propos à titre indicatif :

- La délimitation de périmètre de protection.

- Les mesures destinées à la protection des points sensibles.
- Le statut et la rémunération des agents affectés à la fonction de sûreté interne.
- La prévention et l'organisation des interventions et secours contre les risques de catastrophes (...).

Le deuxième chapitre permet d'identifier l'établissement à partir d'une description exhaustive à l'effet de pouvoir apprécier notamment son importance quant aux risques et menaces qu'il représente.

Le troisième chapitre quant à lui qui reste du ressort de personnes qualifiées en la matière, concerne l'audit de sûreté de l'établissement.

Ce chapitre développé sur tous les plans de l'évaluation des risques et menaces constituera la base de l'évaluation du dispositif de protection à mettre en place quant à son opérationnalité.

Le quatrième chapitre levera toute équivoque quant à ce qui pourrait constituer l'apport des services extérieurs à la concrétisation de l'objet de SIE.

Ainsi, ce document réalisé sur la base de l'expérience capitalisée par mes services dans la mise en oeuvre des dispositions législatives et réglementaires régissant ce domaine sensible, constituera, j'en suis sûr, une banque de données techniques appréciables portant indications nécessaires au traitement globale des différents aspects qui en découlent.

Il n'est fourni qu'à titre indicatif, ce à quoi, je vous demanderais d'approfondir la réflexion sur ce qui est possible d'inclure pour le consolider d'avantage.

Je vous convie, donc, de vous en inspirer dans son fond, sa forme et toutes ses projections et veiller à sa formalisation sur le terrain en assurant d'abord une large diffusion et en contrôler l'état de son application ensuite.

وزير الداخلية والجماعات المحلية
والتهيئة العمرانية

مصطفى بن منصور

الملحق رقم 18:

محتويات مخطط الأمن الداخلي للمؤسسة المينائية جن جن.

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'INTERIEUR, DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DE L'ENVIRONNEMENT

WILAYA DE :.....

PLAN DE SURETE INTERNE

DENOMINATION DE L'ETABLISSEMENT

AUTORITE HIERARCHIQUE OU DE TUTELLE

N° DOCUMENT

CLASSIFICATION DOCUMENT

CANEVAS TYPE

I- CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE.

1-1 Dispositif juridique régissant la **S.I.E.**

1-2 Dispositif juridique régissant les différentes actions projetées.

I- **DESCRIPTION** DE L'ETABLISSEMENT.

2-1 Création.

2-2 Activités principales et annexes.

2-3 Implantation (Plan à l'échelle).

2-4 Valeur vénale.

2-5 Caractéristiques générales et particulières.

2-5-1 Caractéristiques générales (description sommaire de l'établissement).
Superficie, constitution de l'établissement, mode de construction.

2-5-2 Caractéristiques particulières (zones et points sensibles - nature des produits et matières sensibles).

- Effectifs employés et taux d'encadrement.
- Capacité d'accueil (personnels, visiteurs, autres).
- Identification des personnels étrangers (nombre, nationalité).
- Capacité de production (s'il y a lieu).

2-6 Importance de l'établissement (vocation nationale, régionale ou locale, caractère vital, stratégique ou de service etc …).

3- AUDIT DE SURETE .

3-1 Evaluation des risques et menaces .

3-1-1 Identification

3-1-2 Localisation.

3-1-3 Causes et origines.

3-1-3-1 Causes.

3-1-3-2 Origines.

3-1-4 Probabilités de risques.

3-2 **Evaluation des conséquences.**

3-2-1 Effets de dangers sur l'installation.

3-2-2 Impact particulier.

3-2-2-1 Au plan économique.

3-2-2-2 Au plan social.

3-2-2-3 Sur la population.

3-2-2-4 Impact sur le milieu naturel.

3-2-2-5 Au plan politique.

3-3 Technique de protection et moyens de mise en œuvre.

3-3-1 En matière de prévention.

3-3-2 Mesures d'ordre réglementaires (périmètre de protection nature des actes et types d'actes de sûreté interne..).

3-3-3 Mesures d'ordre techniques.

3-3-3-1 Au stade du projet (choix de site ,mode De construction, nature des matériaux, Aménagement intérieurs …).

3-3-3-2 En exploitation (mesures passives et Actives).

-Mesures de confortement, de Consolidation et de remplacement.

- mesures de substitution (suppression des éléments incompatibles, remplacement ...).
- Contrôle et vérification.

-3-4 En matière de prévision ou préparation.

3-3-4-1.- Planification opérationnelle.
3-3-4-2 – Recensement des moyens.

. Surveillance.
. Détection et alerte.
. Riposte.
. Secours et sauvetages.

- Définition des rôles.
- Technique opérationnelle.
- Formation et perfectionnement.
- Contrôle et simulation (tester les connaissances, l'efficacité des moyens, le niveau de riposte).

3-3-5 En matière d'intervention ou de riposte.

3-3-5-1 - Commandement.
3-3-5-2 - Alarme et alerte.
3-3-5-3 - Mise en œuvre des moyens.

Défense active.

Défense contre l'incendie .

Secours et sauvetages.

3-3-5-4 – Accueil des renforts extérieurs

(Assistance mutuelle, services extérieurs).

3-4 moyens d'action.

3-4-1 Missions, organisation, et fonctionnement de la

Structure organique.

3-4-31-1 -Missions
3-4-1-2 - Organisation et champs d'intervention.
3-4-1-3 - Fonctionnement.

3-4-2 Matériels et équipements :

3-4-2-1 - Moyens de protection et d'alarme.
(Protection périmétrique et volumétrique).

. Identification des systèmes de détection et d'alarme.
.Dispositif anti-effraction.
. Dispositif anti-agression.
. Dispositif protection environnement.
3-4-2-2 - Moyens de protection contre l'incendie.
3-4-2-3 Moyens de secours et sauvetage.
3-4-2-3 - Moyens d'intervention et de lutte contre l'incendie.
3-4-2-4 - Moyens de défense active (usage des armes).

3-5 Moyens de réalisation :

- Financement.
- Recrutement.
- Formation.

3-6 Délais de réalisation.

Concours attendu :

-De la tutelle.

-Des autorités administratives.

-Des services techniques.

-Des services de sécurité.

ANNEXES :

5-1 Plan de situation.

5-2 Plan de masse.

5-3 Plan d'identification des points névralgiques.

5-4 Recensement des cadres de permanences.

5-5 Recensement des agents affectés à la fonction.

5-6 Schéma de circulation de l'information et codes d'alarme et d'alerte.

5-7 Recensement des étrangers par nationalité.

5-8 Recensement des moyens matériels et armes susceptibles d'être mises en œuvre.

5-9 Copies des plans de soutien (orsec, plan de prévention contre les risques de catastrophes).

5-10 Propositions particulières :

5-10-1 Confidentialité d'informations (identification).

5-10-2 Procédures à mettre en œuvre dans cadre contrôle .

FICHE D'HOMOLOGATION

NATURE : Plan de Sûreté Interne.

DENOMINATION DE L'ETABLISSEMENT : .....

AUTORITE DE TUTELLE : .....

DATE DE DEPOT : .....

PAR MONSIEUR : .....

N° D'ENREGISTREMENT ; .....

N° DE L'EXEMPLAIRE : .....

CLASSIFICATION DE L'INFORMATION : (Très-Secret, Secret, Secret-Confidentiel, Confidentiel).

CHAPITRE I :

CHAPITRE II :

CHAPITRE III :

CHAPITRE IV :

ANNEXES : 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10.

AVIS DE LA COMMISSION DE SECURITE DE WILAYA :.....

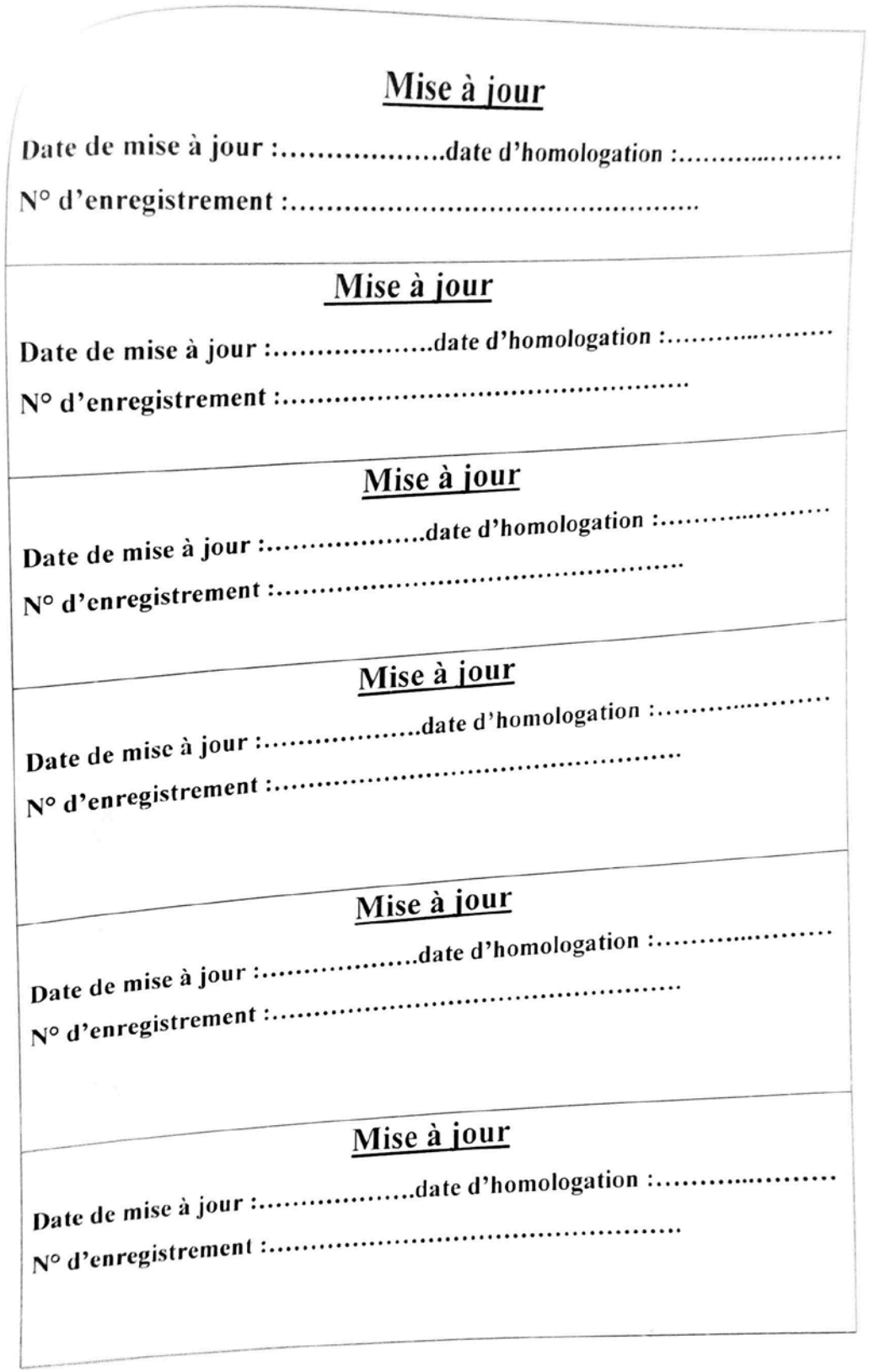
.....

.....

.....

.....

DATE D'HOMOLOGATION : .....



Mise à jour

Date de mise à jour :.....date d'homologation :.....

N° d'enregistrement :.....

Mise à jour

Date de mise à jour :.....date d'homologation :.....

N° d'enregistrement :.....

Mise à jour

Date de mise à jour :.....date d'homologation :.....

N° d'enregistrement :.....

Mise à jour

Date de mise à jour :.....date d'homologation :.....

N° d'enregistrement :.....

Mise à jour

Date de mise à jour :.....date d'homologation :.....

N° d'enregistrement :.....

Mise à jour

Date de mise à jour :.....date d'homologation :.....

N° d'enregistrement :.....

الملحق رقم 19:

بعض الآليات التي يوفرها ميناء جن جن للقيام برفع المعدات الثقيلة والمناولة.








CMA CGM
LIEBHERR

قائمة المراجع

➢ المراجع باللغة العربية:

I. الكتب:

1. بوحفص مباركي، العمل البشري، الطبعة الثانية، دار العرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2004.

2. شـرارة مجدي عبد الله، السـلامة والصـحة المهنية وتأمين بيئة العمل، FEIENDICH EBERT STIFTUNG، مصر، 2016..

II. الأبحاث الأكاديمية:

1. أريوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شـهادة الدكتوراه في القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السـياسـية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان،2018.

III. المقالات:

1. إمام محمد عبد الحليم، مهندس في مجال الصحة والسلامة المهنيتين، سلسلة تعليمية في السـلامة والصـحة المهنية في الأماكن المغلقة، منشـورة الكترونيا في موقع https://books-library.net/free-440787973-download، تم الاطلاع في 2022/04/01.

2. بن عيسـى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسـفن وأثرها على سـلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014.

3. وكالة إدارة السلامة والصحة المهنية، العمل بأمان داخل الأماكن المغلقة، مقال منشور الكترونيـا على http://www.du.edu.eg/faculty/sci/upfiles/low6.pdf، تم الاطلاع في 2022/04/01.

IV. المقابلات الشخصية:

1. مقابلة شخصـية مع السيد طكوك محمد نجيب، مسؤول الأمن الداخلي في المؤسسـة المينائية جن جن، مقابلة بتاريخ 10 ماي 2022 على الساعة 11:00.

2. مقابلة شخصية مع السيد طكوك محمد نجيب، مسؤول الأمن الداخلي بالمؤسسة المينائية جن جن، مقابلة تمت بمكتبه في 12 جوان2022 على الساعة 10:00.
3. مقابلة شخصية مع السيد رابح ليبيبي، المفتش الرئيسي لفرق الجمارك بميناء جن جن، تمت المقابلة في مكتبه بتاريخ 12 جوان 2022 على الساعة 11:00.
4. مقابلة شخصية مع ضباط في مقر فرقة شرطة الحدود البحرية بالمؤسسة المينائية جن جن، في 12 جوان 2022 على الساعة 14:30.
5. مقابلة شخصية مع السيد شكيرد برهان الدين، ضابط مينائي على مستوى المؤسسة المينائية جن جن، تمت في مقر المديرية العامة للميناء بتاريخ 12 جوان 2022 على الساعة 15:30.
6. مقابلة شخصية مع السيد عمار فرخي، مشرف الصحة والسلامة والبيئة في مؤسسة ميناء جن جن، تمت المقابلة في الرصيف الشرقي للميناء يوم 13 جوان 2022 على الساعة 9:30.

V. المواقع الإلكترونية:

1. الموقع الرسمي لوكالة إدارة السلامة والصحة المهنية التابعة لوزارة العمال في الولايات المتحدة الأمريكية، https://www.osha.gov/aboutosha، تم الاطلاع في2022/04/01.
2. موقع ميناء جن جن على شبكة الانترنت، https://djendjen-port.com/le-port/، تم الاطلاع في 2022/06/05 على الساعة 14:30.

VI. النصوص القانونية:

أ-الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

1. اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن، معتمدة في المؤتمر الدولي من قبل المنظمة البحرية الدولية، 1973، 1978، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-108، المؤرخ في 31 ماي 1988، ج.ر.ع 22، صادر في 01 جويلية 1988.
2. المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية 2004، الفصل XI-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار "سولاس" 1974، صادقت عليها الجزائر بالمرسوم

رقم 83-510، مؤرخ في 27 أوت 1983، ج.ر.ع 36، صـــــادر في 30 أوت 1983.

3. اتفاقية العمل البحري، معتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية، جنيف، 2006، صـــــادقت عليها الجزائر بالمرســـوم الرئاســـي رقم 15-260 مؤرخ في 07أكتوبر 2015، ج.ر.ع 05، صادر في31يناير 2016.

ب-النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 66-155، مؤرخ في 8 يونيو 1966، يتضـــمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر.ع 48، صادر في 10 يونيو 1966، المعدل والمتمم.
2. أمر رقم 73-12، مؤرخ في 03 أفريل 1973، يتضـــمن احداث المصـــلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج. ر. ع 28، صادر في 6 أفريل 1973.
3. أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23أكتوبر 1976، يتضـمن القانون البحري، ج.ر.ع 29، صادر في 10أفريل1977.
4. قانون رقم 88-07 مؤرخ في 26يناير 1988، يتعلق بالوقاية الصـــحية والأمن وطب العمل، ج.ر.ع 04، صادر في 27يناير 1988.

ج-النصوص التنظيمية:

- **المراسيم:**

1. مرسوم التنفيذي 84-105، مؤرخ في 12 مايو 1984، يتعلق بتأسيس محيط لحماية المنشآت والهياكل الأساسية، ج.ر.ع 20، صادر في 15 مايو 1984.
2. مرسـوم 88-171، مؤرخ في 02صـفر 1409 الموافق 13سـبتمبر 1988، يتضـمن القانون الأســاســـي النموذجي لرجال البحر، الجريدة الرســـمية للجمهورية الجزائرية عدد37، صادر في 03صفر 1409 الموافق 14سبتمبر 1988.
3. مرســـوم التنفيذي رقم 91-05 مؤرخ في 19ينـاير 1991، يتعلق بـالقواعد العـامـة للحماية التي تطبق على حفظ الصـحة والأمن في أماكن العمل، ج.ر.ع 04، صـادر في 23يناير 1991.

4. مرسوم التنفيذي رقم 93-120، مؤرخ في 15ماي1993، يتعلق بتنظيم طب العمل، ج.ر.ع 44، صادر في 19ماي1993.
5. مرسوم التنفيذي رقم 95-192، مؤرخ في 10 يوليو 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج. ر. ع 38، صادر في 19 يوليو 1995.
6. مرسوم التنفيذي رقم 99-199، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، مؤرخ في 18 أوت 1999، ج.ر.ع 57، صادر في 22 أوت 1999.
7. مرسوم التنفيذي رقم 02-01، مؤرخ في 6يناير2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ع 01، صادر في 06يناير2002.
8. مرسوم التنفيذي رقم 02-427، مؤرخ في 07 ديسمبر 2002، يتعلق بشروط تنظيم تعليم العمال وإعلامهم وتكوينهم في ميدان الوقاية من الأخطار المهنية، ج.ر.ع 82، صادر في 11 ديسمبر 2002.
9. مرسوم التنفيذي رقم 04-418، مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ع 82، صادر في 22 ديسمبر 2004.
10. مرسوم التنفيذي رقم 05-08 مؤرخ في 8يناير2005، يتعلق بالقواعد الخاصة المطبقة على العناصر أو المواد أو المستحضرات الخطرة وسط العمل، ج.ر.ع 04، صادر في 9يناير2005.
11. مرسوم التنفيذي رقم 06-08، المحدد لتنظيم الارشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الارشاد في الموانئ، مؤرخ في 09 يناير 2006، ج.ر.ع 02، صادر بتاريخ 15 يناير 2006.
12. مرسوم التنفيذي رقم 06-139، مؤرخ في 15 أفريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج.ر.ع 24، صادر في 16أفريل2006.
13. مرسوم التنفيذي رقم 09-370، مؤرخ في 15 نوفمبر 2009، يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء جن جن.

14. مرسوم التنفيذي رقم 12-427 مؤرخ في 16ديسمبر2012، يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة، ج.ر.ع 69، صادر في 19ديسمبر2012.

15. مرسوم رئاسي رقم 17-01، مؤرخ في 02 يناير 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج.ر.ع 01، صادر في 04 يناير 2017.

16. مرسوم التنفيذي رقم 18-190، مؤرخ في 15 يوليو 2018، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ع 44، صادر في 22 يوليو 2018.

- **القرارات:**

1. قرار مؤرخ في 27 يوليو 1997، يحدد قائمة الموانئ والمطارات المزودة بمحافظة للأمن، ج. ر. ع 66، صادر في 08 أكتوبر 1997.
2. قرار مؤرخ في 14 يناير 2006، يتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما، ج.ر.ع 23، صادر في 12 أفريل 2006.

د-الوثائق التي لم تصادق عليها الجزائر:

1. اتفاقية رقم 152، اتفاقية بشأن السلامة والصحة المهنيتين في عمليات المناولة بالموانئ، مؤتمر العمل الدولي، 05ديسمبر1981، منشورة على الرابط . https://www.ilo.org

2. لائحة تنظيمية نموذجية، توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة صادرة عن الأمم المتحدة، المجلد الأول، الطبعة السابعة عشر، نيويورك وجنيف، 2011.

➢ **المراجع باللغة الفرنسية:**

Ouvrage :

- John Kilner et autres, Sécurité et santé dans les ports, Organisation international du Travail, Première édition, Genève, 2005.

➢ المراجع باللغة الإنجليزية:

Books :

1. Daniel J. Benny, MARITIME SECURITY, Taylor & Francis Group, USA, 2016.
2. Gregory P. Tsinker, PORT ENGINEERING, JOHN WILEYY & SONS INC, Canada, 2004.
3. Kenneth Christopher, Port Security Management, Second Edition, Taylor & Francis Group, New York, 2015.

المحتويات	الصفحة
البسملة	–
الشكر	–
الاهداء	–
قائمة المختصرات	**1**
المقدمة	**3**
الفصل الأول: القواعد المتبعة لسلامة وأمن الموانئ التجارية	**6**
المبحث الأول: قواعد سلامة الأرواح داخل الموانئ التجارية	**7**
المطلب الأول: قواعد حماية عمال الرصيف	**7**
الفرع الأول: القواعد العامة لحماية عمال الرصيف	**7**
أولا: تزويد المؤسسة المينائية بالمرافق الصحية	**8**
ثانيا: صيانة معدات العمل دوريا	**9**
الفرع الثاني: قواعد الحماية من أخطار المناولة المينائية	**9**
أولا: أخطار مناولة البضائع الحساسة	**11**
1- أخطار التعامل مع البضائع الخطرة	**11**
2- أخطار الحريق والانفجار	**13**
ثانيا: المخاطر البدنية	**14**
1- خطر حمل المعدات الثقيلة	**14**
2- خطر السقوط من مستوى أعلى	**14**
3- أخطار العمل في الأماكن المغلقة	**15**
ثالثا: خطر التعامل مع الآلات والآليات	**16**

1- خطر الدهس بالآليات الثقيلة	**16**
2- الأخطار الناتجة عن الآلات	**17**
رابعا: أخطار نقص الإضاءة والضوضاء والغبار	**18**
1- خطر العمل في الظلام	**18**
2- أخطار التعرض للضوضاء	**19**
3- مخاطر التعرض للغبار	**19**
المطلب الثاني: قواعد حماية الأشخاص من غير العاملين في الميناء	**20**
الفرع الأول: قواعد حماية الأطقم البحرية للسفن الأجنبية الراسية في الميناء	**21**
أولا: توفير الرعاية الصحية للبحارة الأجانب	**21**
ثانيا: حماية البحارة الأجانب من أخطار الترك	**22**
الفرع الثاني: قواعد حماية المسافرين والزوار أثناء تواجدهم في الميناء	**23**
أولا: القواعد الخاصة بحماية المسافرين	**23**
ثانيا: القواعد الخاصة بحماية الزوار	**23**
المبحث الثاني: قواعد حماية أمن المنشأة المينائية	**25**
المطلب الأول: الحفاظ على الأملاك المينائية	**25**
الفرع الأول: حفظ أمن ملحقات الميناء	**25**
أولا: حفظ أمن الأملاك العمومية المينائية	**25**
1-تعريف الأملاك العمومية المينائية	**25**
أ-البنيات الأساسية للميناء	**26**
ب-البنيات الفوقية للميناء	**26**
ج- ملحقات الأملاك العمومية المينائية	**26**

2-إجراءات حفظ أمن الأملاك العمومية المينائية	**26**
أ-تقييد الوصول إلى الأملاك العمومية المينائية	**27**
ب-تعليمات للمحافظة على الأملاك العمومية المينائية	**30**
ثانيا: مساحات الماء وأعماق الأحواض	**31**
الفرع الثاني: قواعد سلامة الملاحة البحرية في الموانئ التجارية	**33**
أولا: شروط سلامة الملاحة في حوض الميناء	**33**
1-شروط سلامة الملاحة في الموانئ التي تطبقها السفن	**33**
2-شروط سلامة الملاحة التي تطبقها الموانئ	**34**
أ-شروط متعلقة بنشاط الميناء	**34**
ب-شروط توقف الآلات العائمة للخدمة في الميناء	**34**
جـ-شروط ممارسة أنشطة فرعية في الميناء	**35**
ثانيا: الخدمات المقدمة للسفن في مجال سلامة الملاحة البحرية في الميناء	**35**
1-الإرشاد	**35**
2-القطر	**37**
المطلب الثاني: تنظيم مجال الأمن المينائي على المستوى الوطني	**38**
الفرع الأول: الإطار الوطني للأمن البحري والمينائي	**38**
أولا: تعيين عون أمن المنشأة المينائية	**39**
ثانيا: إجراء تقييم أمن المنشأة المينائية	**39**
ثالثا: تحضير خطة أمن المنشأة المينائية	**40**
رابعا: إنشاء مكتب أمن مينائي	**40**
خامسا: القيام بتمارين أمنية على مستوى المنشآت المينائية	**41**

سادسا: ضمان تكوين أعوان أمن المنشآت المينائية	**41**
الفرع الثاني: هيئات الأمن المينائي	**41**
أولا: الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ	**41**
1-جهة اتصال وطنية وحيدة بالنسبة للعلاقات مع المنظمة البحرية الدولية في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية	**42**
2-سلطة وطنية مسؤولة على أمن المنشآت المينائية	**42**
ثانيا: اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي	**43**
1- مهام اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي	**43**
2-صلاحيات اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي	**44**
3-تنظيم اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي	**44**
ثالثا: اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي	**45**
1-مهام اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي	**46**
2-تنظيم اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي	**46**
رابعا: اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي	**47**
1-مهام اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي	**47**
2-تنظيم اللجنة العملياتية للأمن البحري والمينائي	**48**
خامسا: مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين	**49**
1-مهام مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين	**49**
2-تنظيم مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين	**50**
الفصل الثاني: واقع الأمن والسلامة المينائيين في الجزائر باتخاذ ميناء جن جن نموذجا	**51**
المبحث الأول: التعريف بميناء جن جن	**52**

المطلب الأول: بطاقة تعريفية بميناء جن جن	**53**
الفرع الأول: الحيز الجغرافي لميناء جن جن	**53**
الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي لميناء جن جن	**54**
أولا: مديرية الأشغال والصيانة	**55**
ثانيا: مديرية القيادة المينائية	**55**
ثالثا: مديرية الاستغلال	**56**
رابعا: مديرية الموارد البشرية	**56**
خامسا: مديرية المالية والمحاسبة	**57**
سادسا: مديرية الدراسات والتنمية	**57**
المطلب الثاني: المخطط الأمني المعمول به في ميناء جن جن	**58**
الفرع الأول: مخطط الأمن الداخلي لميناء جن جن	**58**
أولا: محتويات مخطط الأمن الداخلي لميناء جن جن	**59**
1-الإطار التشريعي والتنظيمي	**59**
2-وصف للمنشأة	**59**
3-التدقيق الأمني	**59**
ثانيا: أماكن الوصول المقيد في ميناء جن جن	**60**
الفرع الثاني: الهيئات المسؤولة عن حفظ أمن ميناء جن جن	**60**
أولا: فرقة شرطة الحدود البحرية	**61**
ثانيا: محافظة أمن الميناء	**62**
ثالثا: مصالح الجمارك	**62**
رابعا: ضباط الميناء	**63**

خامسا: المصلحة الوطنية لحراس السواحل	**64**
المبحث الثاني: تقييم الأمن المينائي والسلامة في ميناء جن جن	**66**
المطلب الأول: التهديدات الأمنية التي يواجهها ميناء جن جن	**67**
الفرع الأول: التهديدات المتكررة	**67**
الفرع الثاني: التهديدات الشاذة	**68**
المطلب الثاني: تقييم توفر السلامة في ميناء جن جن	**68**
الفرع الأول: الامكانيات التي يوفرها الميناء في مجال السلامة المينائية	**68**
الفرع الثاني: النقائص التي يعاني منها الميناء في مجال السلامة المينائية	**69**
الخاتمة	**71**
الملاحق	**97-75**
قائمة المراجع	**99**
الفهرس	**105**
الملخص	**-**

الملخص:

إن الأمن في الموانئ التجارية يرتبط بحماية الممتلكات المينائية من التخريب، بينما الســـلامة تتعلق بحماية الأرواح من الأخطار وما ينتج عنها، وهما ما يتحققان عن طريق السهر على تطبيق مختلف القواعد المنصوص عليها وطنيا ودوليا في مجال الأمن والسلامة المينائيين، حيث يتم ذلك بتدخل عديد الأطراف والهيئات التي تنســق فيما بينها على رأســها المنظمة الدولية البحرية خارجيا، ووزير النقل على المستوى الداخلي.

Summary :

Security in commercial ports is related to protecting port properties from sabotage, while safety is related to protecting lives from dangers and their consequences, which are achieved by ensuring the application of the various rules stipulated nationally and internationally in the field of port security and safety, where this is done with the intervention of many parties and bodies. Which coordinate among themselves, headed by the International Maritime Organization externally, and the Minister of Transport at the internal level.