جامعة محمد الصديق بن يحيى– جيجل
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مذكرة بعنوان:

النظام القانوني لأمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون
قسم: الحقوق
تخصص: القانون البحري والمينائي

إعداد الطالبة:
كعيكعة أحلام

المشرف الأكاديمي:
د. بلجودي أحلام

المشرف الميداني:
شكيرد برهان الدين

لجنة المناقشة:

اللقب والاسم	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
د. حصايم سميرة	أستاذة محاضرة "أ"	محمد الصديق بن يحيى– جيجل	رئيسا
د. بلجودي أحلام	أستاذة محاضرة "أ"	محمد الصديق بن يحيى– جيجل	مشرفا ومقررا
د. بوالخضرة نورة	أستاذة محاضرة "أ"	محمد الصديق بن يحيى– جيجل	ممتحنا

السنة الجامعية 2022–2023

بِسۡمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحۡمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

﴿قُلۡ مَن يُنَجِّيكُم مِّن ظُلُمَٰتِ ٱلۡبَرِّ وَٱلۡبَحۡرِ تَدۡعُونَهُۥ تَضَرُّعٗا وَخُفۡيَةٗ لَّئِنۡ أَنجَىٰنَا مِنۡ هَٰذِهِۦ لَنَكُونَنَّ مِنَ ٱلشَّٰكِرِينَ٦٣ قُلِ ٱللَّهُ يُنَجِّيكُم مِّنۡهَا وَمِن كُلِّ كَرۡبٖ ثُمَّ أَنتُمۡ تُشۡرِكُونَ٦٤﴾

﴿سُورَةُ الأَنعَامِ﴾

شكر وعرفان

أشكر الله العلي القدير الذي أنعم عليَّ بنعمة العقل والدين، القائل في محكم التنزيل "﴿وَفَوْقَ كُلِّ ذِي عِلْمٍ عَلِيمٌ﴾ سورة يوسف آية 76
وقال رسول الله (صلى الله عليه وسلم):"من صنع إليكم معروفاً فكافئوه، فإن لم تجدوا ما تكافئونه به فادعوا له حتى تروا أنكم كافأتموه" (رواه أبو داوود)
يطيب لي أن أتقدم بخالص الشكر والامتنان للمشرف على المذكرة : الدكتورة **"أحلام بلجودي"** والأستاذ **"برهان الدين شكيرد"**، على ما بذلوه معي من جهود لأجل إنجاز هذا العمل وتوجيهم الوجهة الصحيحة، فاللهم جازهم عني وعن طلبة العلم خير الجزاء ووفقهم إلى خيري الدنيا والآخرة.
كما لا يفوتني أن أتقدم بشكري الجزيل إلى إدارة ميناء جن جن بجيجل، على ما أفادوني به من معطيات عملية دعمت مضمون المذكرة.

أحلام

الإهداء

بسم الله الرحمان الرحيم

﴿وَءَاخِرُ دَعۡوَىٰهُمۡ أَنِ ٱلۡحَمۡدُ لِلَّهِ رَبِّ ٱلۡعَٰلَمِينَ﴾

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، الحمد لله ما تم جهد ولا ختم سعي إلا بفضله وما تخطى العبد من عقبات إلا بتوفيقه.

بفضل من الله أتممت مسيرتي الجامعية وأهدي تخرجي هذا

إلى رجل الكفاح، إلى رجل الثورة، إلى من زرع القيم و الأخلاق، إلى من أفنى زهرة شبابه في الجهاد و الكفاح، إلى عزيزي وحبيبي الذي أحبه بقدر هذا العالم وأكثر إلى أغلاهم على قلبي وأقربهم إلي.... والدي الحبيب.

إلى القلب النابض، إلى رمز الحنان والحب والتضحية، إلى ملاكي في الحياة، إلى من كانت دعواتها الصادقة سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي، إلى أغلى الحبايب.... أمي الحبيبة.

إلى فقيدة قلبي جدتي الغالية رحمك الله وأنار قبرك وجعلك سيدة من سيدات الجنة.

إلى من كان لي سندا وعونا، وكان معي في السراء قبل الضراء، إلى أخي في ديار الغربة سمير وكل اخواني الذين تمنوا لي السداد والتوفيق وكل العائلة الكبيرة، إلى من سرنا سويا نشق طريق النجاح إلى كل صديقاتي سدد الله خطاكم.

اللهم انفعني بما علمتني وانفع بي

فالحمد لله على حسن التمام و الختام

أحلام

قائمة أهم المختصرات:

أولا: باللغة العربية:

1. ج. ر. ع..... الجريدة الرسمية عدد.
2. ص .....الصفحة.
3. ق. ب. ج.....قانون بحري جزائري

ثانيا: باللغة الاجنبية:

AIS: Automatic Identification System (Système automatique d'identification).

CSO: Company Security Officer (Agent de Sûreté de la Compagnie).

DOS: Declaration of Security (Déclaration de Sûreté).

GPS: Global Positioning System**.**

ILO: International Labour Organization.

IMO: International Maritime Organization (Organisation Maritime International).

INMARSAT: International Maritime Satellite Télécom Organisation (Organisation Internationale de Télécommunications Maritimes par Satellites).

ISM Code: International Safety Management Code (Code International de Gestion de la Sécurité).

ISSC: International Ship Safety Certificate ou Certificat International de Sûreté du Navire.

ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code (Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires).

LRIT: Long Range Identification and Tracking of Ships**.**

PFSO: Port Facility Security Officer (Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire).

PSC: Port State Control (contrôle par l'État du port)**.**

SOLAS: Safety of life at Sea (Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer).

SSAS: Ship Security Alert System**.**

VTS: Vessel Traffic System.



مقدمــة



تعتمد الدول في نشاطها الإقتصادي على حركة التجارة الدولية المتبادلة بينها سواء تعلق الأمر بانتقال البضائع أو الأشخاص، هذه الأخيرة تعتمد بشكل أساسي على النقل البحري، والذي أصبح يعد شريان الإقتصاد العالمي، إذ يغطي 90% من التبادل التجاري العالمي[1]، فهو الوسيلة الرئيسية المعتمد عليها في مجال التجارة الخارجية بصفة عامة، لذلك فهو ينال اهتماما كبيرا من قبل الدول والمؤسسات التي تتسابق في مجال تطوير وتحديث الملاحة البحرية، لتوفير وسائل النقل الكفيلة بتغطية حاجاتها في مجال النقل البحري، وبالتالي تحقيق الأرباح الكبيرة من خلال السيطرة على الملاحة البحرية.

كما تعد الموانئ البحرية من الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري، فهي وحدة إنتاجية تخدم الملاحة البحرية والتجارة الدولية، بحيث تعتبر الموانئ نقطة من الساحل مجهزة لإستقبال السفن وتزويدها بالخدمات والتسهيلات، وتوفير الإمكانيات والمعدات اللازمة لسلامة الرحلة البحرية، لكن قد تتهاون الموانئ في تطبيق الإجراءات الوقائية والأمنية في سبيل تسريع وثيرة العمل وتسيير عمليات شحن وتفريغ البضائع، من أجل تحقيق الأرباح المرجوّة وتنشيط المبادلات التجارية، لتلبية احتياجات السوق الداخلية من السلع والمواد الأولية، وهو ما قد يؤثر سلبا على سلامة الأشخاص والممتلكات، ويلحق خسائر بالميناء ذاته بسبب بعض المخاطر المرتبطة بنشاطه، وقد تتعدى هذه المخاطر لتمس بالأمن الداخلي والاقتصاد الوطني ككل.

شهدت الملاحة البحرية العديد من الحوادث الكارثية التي حصدت الأرواح وأهلكت الأموال والممتلكات وسببت أضرارا كثيرة للبيئة البحرية، ولعل أهم هذه الكوارث غرق السفينة تيتانيك عام 1912 والتي تعتبر أبرز الحوادث البحرية في العصر الحديث والتي

[1]– حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية – التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين– أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقايد– تلمسان، 2019، ص01.

هلك معها جل طاقمها[1]، والتي كانت السبب الرئيسي في اعتماد اتفاقية SOLAS لحماية الأرواح في البحر سنة 1914 المعدلة سنة 1974[2].

تسعى الدول جاهدة لضمان الإستقرار والسلامة والأمن في مجالها البحري، وذلك بتجهيز كل هيئاتها ومصالحها الأمنية بما يتماشى مع المقاييس الأمنية العالمية، واتخاذ كل التدابير اللازمة لمواجهة ومجابهة جسامة الحوادث البحرية، وخاصة الموانئ من أي اختراق قد يهدد استقرارها وسيادتها.

إن أهمية السفن والموانئ تستدعي احاطتهما بكل الإجراءات التي تضمن سلامتهما من الناحية التشريعية، ودعم الأساطيل البحرية للدول، وإعداد موانئ متخصصة لتسهيل عمليات التجارة البحرية، وتأمينها ضد أي تهديد يمكن أن يمس أمنها وسلامتها، فأمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية من أمن وسلامة الوطن.

حيث يحتل موضوع السلامة والأمن البحري الصدارة لدى المنظمة البحرية العالمية[3]، هذه الأخيرة أنشأت بهدف حماية الملاحة البحرية، والحرص على أمنها وسلامتها تحت شعار "**بحار نظيفة وآمنة**"، فمند إنشاءها وهي تعمل على سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات، خاصة في حالة الحوادث للتقليل منها والحد من جسامتها.

---

[1]– حاليس محمد، مجال تدخل الدولة الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص دراسات استراتيجية وعلاقات دولية، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر3، 2021، ص4

[2]– إتفاقية SOLAS لسلامة الأرواح، أبرمت بلندن في 01 نوفمبر 1974، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83_510، مؤرخ في 27 أوت 1983، ج.ر.ع 36، الصادر في 30 أوت 1983.

[3]– زين محمد زوم قعبيل، دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن وسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات منح درجة الماجيستر في تكنولوجيا النقل البحري، تخصص معاينات الهندسة البحرية، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2005، ص5.

كان لمنظمة الملاحة البحرية دورا أساسيا في اعتماد قانون السلامة الدولي ISM والذي أضيف كتعديل على إتفاقية سولاس سنة 1994[1]، وتماشيا مع التطورات الحاصلة في صناعة الملاحة البحرية أصدرت المنظمة البحرية الدولية قانونا أكثر صرامة بهدف تنظيم وتسيير الحركة البحرية، من خلال تعديل أدخل على فصول اتفاقية سولاس 1974، سمي بالقانون الدولي لأمن السفن والمنشآت المينائية، والذي دخل حيز التنفيذ شهر جويلية 2004[2].

بعد إصدار هذه الاتفاقيات الدولية أصبح موضوع الأمن والسلامة البحريين من أهم موضوعات القانون البحري، ويشغل حيزا كبيرا من النصوص المنظمة لمجال النقل البحري والموانئ، ويقصد بالأمن البحري توفر الحماية للسفن والمنشآت المينائية من الأخطار، في حين ترتبط السلامة بتوفر الحماية من المخاطر غير متعمدة التي تحدث بسبب طبيعة العمل.

إن مكانة الجزائر كدولة من دول البحر المتوسط، والمخاطر التي تعرضت لها في مجال الملاحة البحرية، وسعيا منها لمواكبة التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري، دفعها لتكون من أولى الدول المنظمة للمنظمة البحرية الدولية، حيث صادقت على أغلب الاتفاقيات الموقعة في هذا المجال، كما أصدرت قوانين داخلية لتكريس القواعد المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين، من خلال نصوص القانون البحري وبعض النصوص التنظيمية المطبقة له.

موضوع أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية يبدو في ظاهره موضوع أمني ذو أبعاد فنية وتقنية بحتة، فهو يتضمن جوانب قانونية عدة، والتي تتجلى في مختلف القواعد القانونية المتعلقة بالمعايير الواجب احترامها في مجال السلامة والأمن البحريين،

[1]– بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2015، ص5.

[2]– المرجع نفسه، ص7.

والإلتزامات المترتبة على الأطراف المتدخلة في مجال الملاحة البحرية ومسؤولياتها القانونية، إذ يتضمن مبادئ جديدة وهو ما جعله موضوع خصب للدراسة والبحث والتنقيب، لذلك فقد ارتأينا أن يكون موضوع دراستنا في هذه المذكرة المقدمة لنيل شهادة الماستر مهني تخصص قانون بحري ومينائي، فهو من صميم التخصص محل الدراسة، ويشمل جوانب تطبيقية عديدة تمكننا من إجراء الدراسة الميدانية التي يتطلبها الماستر المهني.

تجدر الإشارة إلى أنّ السبب وراء الجمع بين السفن والمنشئات المينائية فيما يتعلق بقواعد الأمن والسلامة يرجع إلى وجود علاقة متعدية بينهما، حيث تؤثر المخاطر المتعلقة بالسفن والبضائع التي تحملها على الموانئ ونشاطها بشكل مباشر، كما ويؤثر عدم توفر الأمن داخل الميناء وضعف إجراءات السلامة المطبقة، على السفن وتهدد ممتلكاتها وسلامة طاقمها، لذلك فإنه لا يمكن دراسة أمن وسلامة السفن بمنأى عن الموانئ والعكس صحيح.

إن دراسة موضوع أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية تنطوي على أهمية كبيرة من الناحية النظرية والعملية، فمن الناحية النظرية تظهر أهمية الموضوع في التعرف على مختلف المعايير الواجب احترامها فيما يتعلق بالسلامة والأمن البحريين والمطبقة على السفن والموانئ، وأيضا تحديد النصوص القانونية المطبقة، وأيضا الالتزامات المترتبة في مجال الأمن والسلامة.

أما من الناحية العملية فأهمية الموضوع تبرز أكثر، باعتباره موضوع عملي بحث، حيث أن دراسة الأمن والسلامة البحريين يسمح لنا بالتعرف على الإجراءات الوقائية الواجب احترامها، وأيضا التدابير الواجب اتخاذها في حال وقوع الأخطار التي تهدد أمن وسلامة السفن، وكذلك تحديد الأجهزة والجهات المكلفة بالرقابة.

ينطوي الموضوع محل الدراسة على إشكالية عامة تنشأ من متغيرين، يتعلق الأول بأهمية دور الموانئ والسفن في تطوير الملاحة البحرية وتنشيط الإقتصاد العالمي والوطني من خلال تشجيع المبادلات التجارية وتوسيعها، مما يستدعي تسهيل وتبسيط إجراءات النقل البحري ودخول وخروج السلع والبضائع إلى الموانئ لتقليل التكاليف الثقيلة للنقل البحري، أما المتغير الثاني فيتعلق بكثرة الحوادث المرتبطة بنشاط السفن والموانئ الذي يعتبر من أكثر النشاطات تعرضا للمخاطر بمختلف أنواعها، منها التقنية والفنية والبشرية والمناخية، ممّا يتطلب الصرامة في اتخاذ الإجراءات والتدابير الوقائية، للحفاظ على سلامة الأرواح والممتلكات وضمان استقرار الملاحة البحرية.

وبالتالي فإن الإشكال الأساسي لموضوع أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية يتمثل في: **كيف تعاملت مختلف التشريعات الداخلية والدولية من أجل الحفاظ على أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية من مختلف المخاطر والحوادث التي تتزايد يوما بعد يوم؟**

تمّ الإعتماد في دراسة هذا الموضوع على المنهج الاستقصائي – الوصفي والتحليلي– باعتباره الأنسب لكل الدراسات القانونية، حيث يظهر المنهج الوصفي عند شرح بعض المفاهيم والمصطلحات المتعلقة بالأمن والسلامة، أما المنهج التحليلي فيتم استعماله عند تحليل مختلف القواعد الأمنية والمعايير والإجراءات المطبقة وتقييم دورها في تحقيق الأمن والسلامة، كما يظهر المنهج التطبيقي في الشق التطبيقي للدراسة، من خلال دراسة واقع الأمن والسلامة ميدانيا باتخاذ "المؤسسة المينائية جن جن" نموذجا.

في سبيل الاجابة عن الاشكالية المطروحة تم تقسيم موضوع البحث إلى ثلاث فصول؛ حيث خُصص الفصل الأول والثاني للدراسة النظرية، والتي تضمنت البحث عن مختلف القواعد المطبقة في مجال أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية، كل على حدا،

أما الفصل الثالث فقد تمّ تخصيصه للدراسة التطبيقية المتعلق بالتربص الميداني المنجز على مستوى "المؤسسة المينائية جن جن"، وبذلك فقد تمّ تقسيم هذه الدراسة كما يلي:

- الفصل الأول: القواعد المطبقة على أمن وسلامة السفن.
- الفصل الثاني: القواعد المطبقة على أمن وسلامة المنشآت المينائية.
- الفصل الثالث: دراسة تطبيقية لواقع أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية بإتخاد "**المؤسسة المينائية جن جن**" نموذجا.

الفصل الأول



القواعد المطبقة على أمن وسلامة السفن



تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، إذ تحوز فائدة عملية من خلال تعزيز المبادلات التجارية بين مختلف دول العالم، لذلك فهي تحتل مكانة بارزة ضمن قواعد القانون البحري، وتعتبر من العناصر الأساسية التي يعتمد عليها المشرع في تنظيمه لأحكام القانون البحري، فقد خصها المشرع الجزائري بتنظيم قانوني خاص ومحكم من خلال الفصل الثاني من الباب الأول من الكتاب الأول من للقانون البحري[1]، وعرّفها في نص المادة 13 منه كما يلي: ***"تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".***

تُحقق السفينة في مجال النقل البحري فوائد جمّة، لذلك فهي الوسيلة المفضلة لنقل السلع والبضائع، وذلك بسبب قدرتها الاستيعابية الكبيرة، والتي تسمح بنقل كميات كبيرة من السلع والبضائع وبتكاليف أقل بكثير من تلك التي تترتب عن النقل الجوي وحتى النقل البرّي خاصة بالنسبة للمسافات الطويلة، إلاّ أن السفينة سلاح ذو حدين، فبقدر ما يمكن الحصول عليه من منافع وأرباح، فإنه يمكن التعرض لخسائر وأضرار جسيمة بسبب المخاطر التي تحيط بها، لذلك فالاستفادة من السفينة في الملاحة البحرية متوقف على مدى توّفر الأمن والسلامة اللاّزمين للحماية من المخاطر المحيطة بها.

إذ يعتبر أمن السفن من أهم متطلبات الأمن البحري لكل دولة ساحليّة، ولن يتحقق أمن الملاحة البحرية وسلامتها، وبالتالي أمن وسلامة السفن إلا من خلال إجراءات وتدابير قانونيّة وأمنية، تَجري في إطار عمل من التعاون الإقليمي والدوليّ، بإتباع تدابير أمنية وإجراءات حازمة للحد من كل ما يهدد أمنها وكذا سلامتها.

تضمن القانون البحري مجموع المبادئ والقواعد المطبقة على الأمن والسلامة البحرية وأفرد لهما فصلين منفصلين، وتتعلق قواعد أمن السفن بمجموع التدابير

[1]– المواد من 13 إلى المادة 160 من الأمر رقم 76_80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج. ر. ع 29، الصادر في تاريخ 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم.

والإجراءات الأمنية التي يتعيّن على السفينة اتخاذها للحماية من المخاطر التي يمكــن أن تتسبب فيها السفينة للغير، كخطر التلوث والتصادم ... **(المبحث لأول).**

في حين تتعلق قواعد السلامة بمجموع المعايير والإجراءات الواجــب احترامهــا بغرض الحفاظ على سلامة السفن، وحمايتها من مختلف المخاطر التي يمكــن أن تضــر بها، سواء كانت مخاطر داخلية (داخل السفينة) أو خارجية **(المبحث الثاني).**

المبحث الأول

القواعد الأمنية المتعلقة بالسفن

ارتبط تشكل النظام القانوني للأمن البحري بتطور الأنشـــطة البحريـــة ومخـــاطر التهديدات الإجرامية، حيث أدت حوادث غرق السفن إلى خلق ردة فعل قانونية دعت إلى العناية بالجوانب التقنيّة والفنية المسببة للحوادث والمهددة للبيئة البحرية، كما دفع ظهـــور الجريمة البحرية إلى توجيه مسار الاهتمام الدولي نحو إدراج العناية بالجوانـــب الأمنيـــة ضمن قواعد الأمن البحري.

يعتبر أمن السفن مزيجا من التدابير الوقائية، التي تهدف إلى حماية النقل البحـــري والمنشآت المينائية والسفن بالدرجة الأولى، ضد التهديدات والأعمال غيـــر المشـــروعة، والتي بحكم طبيعتها يمكنها المساس بالسفن الخاصة بنقل المسافرين والبضائع، ومن هنـــا ستتم دراسة الترتيبات اللازمة للحفاظ على أمن السفن **(مطلب أول)** والأنظمـــة الأمنيـــة الواجب توافرها في السفن **(مطلب ثاني)**.

المطلب الأول

التدابير القانونية الأمنية المطبقة على السفن

إن نشاط الملاحة البحرية من الأنشطة التجارية المحاطة بالمخاطر، فبقدر الأرباح التي تحققها فإنها معرضة لخسائر كبيرة في الأرواح والأموال، لـــذلك يســـعى المشـــرع لتأمين هذا النشاط وحمايته من خلال تأمين السفن، إذ يُحاط نشاطها بمجموعة من التدابير الأمنية الصارّمة والدقيقة، فتفرض التشريعات على السفن اتخاذ إجراءات إلزاميـــة لـــدى السلطات المعنية، من هذه الإجراءات ما يجب اتخاذها قبل دخول السفينة في حالة نشاط، وذلك عن طريق تسجيل السفينة بتقديم طلب يتضمن كـــل الملفـــات المتعلقـــة بالســـفينة وخصائصها التقنية والفنية، وكذلك إجراء الإخطار **(الفرع الأول)**.

كما يستلزم المشرع الجزائري أن تحصل السفينة على بعض الشهادات الأمنية المطلوبة، منها ما يتعلق بالسفينة ومنها ما يتعلق بنشاط السفينة ورحلتها، والغرض من تحصيل هذه الشهادات هو التأكد من مراعاة السفينة للمعايير الدولية المعمول بها في مجال أمن الملاحة البحرية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: الإجراءات الأمنية الخاصة بالسفن

يستوجب على ملاك السفن إتباع تدابير لتعزيز الأمن البحري المتعلق بالسفينة أو ركابها أو السلع المشحونة على متنها، لذلك يجب تسجيل السفينة من قبل مالكها **(أولا)**.

كما يتعيّن على ربان السفينة القيام بإجراءات خاصة عند دخوله المياه الإقليمية لأي دولة بغرض الرسوّ في أحد موانئها، وذلك عن طريق القيام بإجراء الإخطار والذي يهدف إلى تقديم معلومات خاصة بالسفينة وحمولتها إلى السلطات المينائية، لتمكينها من اتخاذ التدابير اللازمة لاستقبال السفينة في الميناء **(ثانيا)**.

أولا: إجراءات التسجيل

يُعد تسجيل السفن[1] من بين التدابير الأمنية الإلزامية، وهو من صميم اختصاص السلطة الإدارية البحرية، حيث تجمع التشريعات البحرية على إلزامية تسجيل السفن بمكتب التسجيل المختص، وجاء نص المشرع الجزائري على إلزامية نظام التسجيل في نص المادة 34 من القانون البحري، التي جاء فيها أنه "***يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصّة***"، ويستنتج من نص المادة أن تسجيل السفن إجراء إلزامي لابد من اتخاذه قبل إبحار السفينة تحت العلم الجزائري، مهما كانت نوع الملاحة الممارسة، كما أن التسجيل يقتصر على السفن الجزائرية دون الأجنبية.[2]

[1]- أنظر الملحق رقم 5، ص96.

[2]- أريوط وسيلة، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد 05، العدد 01، الصادر في مارس 2018، ص370.

يعد تسجيل السفن من التدابير الأمنية التي تساهم في إحصاء السفن وكذا تحديد جنسيتها، وهو ما يمكن الدولة من ممارسة دورها الرقابي عليها[1]، وهو ما ذهبت إليه المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[2]، حيث ألزمت هذه الأخيرة توافر رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة لتتمكن السفن من الحصول على جنسية الدولة، ولإلزام دولة العلم على ممارسة ولايتها ورقابتها بصفة فعليّة إزاء السفن التي ترفع علمها[3].

على كل السفن الإمتثال للمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ISPS[4]، والتي صادقت عليها الجزائر واتخذتها كقانون يطبق على السفن والمنشآت المينائية.

[1]– مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجيستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري– تيزي وزو، 2015، ص30.

[2]– اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المبرمة في ديسمبر 1982، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96–54 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج.ر.ع 06، الصادر في 24 جانفي 1996.

[3]– تيغلت فرحات كمال، "جنسية السفينة وظاهرة أعلام المجاملة في الممارسات القانونية الدولية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري–تيزي وزو، المجلد 16، العدد 04، الصادر في 31 ديسمبر 2021، ص ص 670–671.

[4]- ISPS: INTERNATION SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE.

-المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية: هي عبارة عن مجموعة شاملة من التدابير لتعزيز أمن السفن والمرافق الميناء، وقد وضعت ردا على تهديدات محتملة للسفن والمرافق المينائية في أعقاب الهجمات التي ضربت الولايات المتحدة الامريكية 2001/09/11، وهي تعديل للإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، متعلقة بالترتيبات الأمنية الخاصة بالسفن والموانئ، دخلت حيز التنفيذ في عام 2004، متوفر على الموقع الإلكتروني:

=- https://qistas.com/legislations/ksa/view/MjEyNDIwMDY

– تاريخ الإطلاع: 13 مارس 2023 على الساعة: 11:35.

كما نص المشرع صراحة من خلال المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 18_190[1] على وجوب الإمتثال لأحكام هذه المدونة، فكل السفن ملزمة بالإمتثال لها بدءا من يوم اعتماد هذه المدونة بتاريخ الفاتح من جويلية لعام 2004.

ثانيا: إجراء الإخطار

يجب على كل ربان أو مالك سفينة أن يطلب إذن للدخول إلى الميناء، وأن يزود سلطة الميناء أو ضابط الأمن المفوضين رسميا من قبل الحكومة المعنية، قبل الوصول بمدة لا تقل عن 48 ساعة، بالمعلومات المطلوبة، والمحددة بموجب الفصل الحادي عشر الجزء الثاني من اتفاقية SOLAS [2] (التدابير والإجراءات الخاصة لتعزيز الأمن البحري)، والفصل الجديد المتضمن الأحكام التنفيذية للمدونة الدولية لأمن السفن والموانئ ISPS.

لتسيير عملية الإخطار يجب على ربان السفينة أو وكيلها استخدام النموذج الموحد للسفن لإعداد تقرير ما قبل الوصول[3]، ويعد إخفاق ربان السفينة في تقديم المعلومات الكاملة والمطلوبة سببا لرفض منح إذن دخول السفينة إلى الميناء، ولا حق لمالك السفينة أو ربانها المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تترتب عن ذلك[4].

إذا كان مستوى أمن السفينة التي تنوي الدخول إلى الميناء أكبر من مستوى أمن هذا المرفق المينائي الذي سترسو به، سواء على الأرصفة أو مناطق رمي المخطاف أو

---

[1]– تنص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 04_418، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء العمليات التابعة لها، مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، ج.ر.ع 82، صادر في 22 ديسمبر، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 18_190، مؤرخ في 15 جويلية 2018، ج.ر.ع 44، الصادر في 22 جويلية 2018، على أنه:" يشكل الإطار الوطني للأمن البحري والمينائي الذي يدعى في صلب النص " الإطار الوطني" إجراء موحدا ومتكاملا معتمدا على المستوى الوطني قصد ضمان...وضمان امتثال المنشآت المينائية والسفن ذات الراية الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية".

[2]– SOLAS : Safety Of life At Sea اتفاقية سلامة الأرواح في البحار

[3]– انظر الملحق رقم 3، ص ص93–94.

[4]– بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص330.

أي مناطق أخرى من الميناء، فإن مالك السفينة أو ربانها يكون مسؤولا عن كافة النفقات التي تكبدها الميناء، لتجهيز تدابير الأمن الإضافية المطلوبة نتيجة ذلك، كما يتعين على السفينة الإخطار بأي إجراءات أمن خاصة أو إضافية اتخذتها السفينة من أي ميناء من الموانئ السابقة، والتي حدث فيها تعامل بين السفينة والشاطئ وذلك عند آخر10 موانئ توقفت بها[1].

عندما يقرر ربان السفينة أو ضابط أمن السفينة وجود زيادة في مستوى الخطر فيما يتعلق بوقوع حادث أمني، أو عند توصله لتقييم بإمكانية وقوع حادث أمني، أو أن الحادث وشيك الوقوع، عليه أن يقوم بإخطار ضابط أمن المرفق المينائي للانتقال من مستوى أمني ثاني إلى مستوى أمني ثالث.[2]

فيما يتعلق بأمن الطاقم، فقد تمّ إعداد جدار أمني لتحديد هوية البحارة، والذي سيتم وضعه في الخدمة، وهذه الهوية الجديدة للبحارة ستدخل في السجل البحري المهني للطاقم، مما سيسمح بالتحقق من هوية البحارة وصفتهم، لتسهيل تنقلاتهم خارج الإقليم الوطني.

الفرع الثاني: إلزامية الحصول على الشهادات الأمنية للسفن

لا يمكن للسفينة أن تغادر الميناء إلا وهي تحمل مجموعة من الوثائق والأوراق الخاصة بها، وتعتبر هذه الوثائق ضرورية حتى وهي راسية على مستوى الموانئ.

نص المشرع الجزائري على إلزامية توفر السفينة عندما تجهز على وثائق، تسمح للربان بإبراز هوية السفينة ووضعيتها القانونية على الصعيدين الوطني والدولي، ومن بين هذه الوثائق الشهادات المخصصة للسفينة والتي تمنح حسب نوع الملاحة التي تقوم بها.

---

[1]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 330.

[2]– المرجع نفسه، ص ص330-331.

تساهم هذه الوثائق في تحديد الوضعية القانونية للسفينة في مواجهة جميع الأطراف التي تربطهم علاقات قانونية مع السفينة (أطراف العلاقة البحرية)، سواء الدولة التي تحمل السفينة علمها وطاقم السفينة والمتعاملين معها سواء مسافرين أو شاحنين[1].

أولا: شهادات الملاحة

نصت المادة 189 الفقرة 01 من القانون البحري الجزائري على أنه" كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية"، فلا يمكن لأي سفينة كانت أن تقوم بعملية الإبحار وليس بحوزتها شهادة الملاحة، وتتمثل الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة، في: شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة أو بطاقة المرور.

1- شهادة الجنسية:

تعتبر شهادة الجنسية رابطة قانونية بين الشخص والدولة، فهي لا تمنح عادة إلا للشخص الطبيعي أو الإعتباري فلا تمنح للأموال، إلا أن كافة التشريعات تجمع على تقرير الجنسية للسفينة لأهميتها الاقتصادية والتجارية ، فلمّا كانت السفن تتمتع بطبيعة خاصة تسمح لها بالإنتقال بسهولة من إقليم لآخر، وتواجدها في أعالي البحار حيث لا سيادة لأي دولة، لذا فهي تحتاج إلى حمل جنسية دولة ما من أجل الحصول على الحماية التي تحتاجها، لتسهيل تحديد القانون الواجب التطبيق عليها في حال حدوث وقائع قانونية، فعلى السفن الالتزام برفع راية الدولة التي تمنحها جنسيتها، فإذا لم تكن لها جنسية اعتبرت سفينة قرصنة[2].

[1]- بلغازي نورالدين، "الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة آفاق للأبحاث السياسية والقانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي-الأغواط، المجلد 03 عدد 05، الصادر في 15 جوان 2020، ص ص 25-26.

[2]- شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص27.

تمنح شهادة الجنسية من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكـــان تســـجيل السفينة، إذ يدرج عليها كل من اسم السفينة، نوع السفينة، مواصفات السفينة واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها[1].

2- دفتر البحارة:

عرفته المادة 191 من القانون البحري الجزائري بأنه" شهادة الملاحـــة المســـلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مكوّن من رجال البحر"، ويعتبر دفتر البحارة وثيقة إلزامية بالنسبة للسفن، تمكن السلطات المينائيـــة المعنيـــة مـــن التعرف على أسماء طاقم السفينة وصفاتهم ووظائفهم، وذلك حتى لا تحصـــل تجـــاوزات تتعلق بتنقل الأشخاص.

3- رخصة أو بطاقة المرور:

هي شهادة ملاحة ممنوحة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الإرتفاقيـــة والمعنيـــة خصيصا لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 193 من القانون البحري الجزائري، تعتبر بطاقة المرور شهادة ملاحة تمنح للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور[2].

ثانيا: الشهادة الدولية لأمن السفن ISSC

تخضع السفن التي تنطبق عليها متطلبات الأمن البحري وفقا لقانون أمن المنشـــآت المينائية والسفن ISPS، لعمليات الفحص والتدقيق المحددة لإصدار الشهادة الدولية لأمـــن السفنISSC [3]، وتتمثل هذه الإجراءات فيما يلي:

---

[1]- بلغازي نورالدين، مرجع سابق، ص26.

[2]- أريوط وسيلة، مرجع سابق، ص 377.

[3]- ISSC: International Ship Safety Certificat ou certificat international de sureté de navire.

- أنظر الملحق رقم 06، ص97.

1- عمليات فحص أولية، وتتم هذه العمليات قبل بدء السفينة في الخدمة البحرية، وقبل إصدار الشهادة الدولية لأمن السفينة. وتشمل عملية فحص وتدقيق كاملة لنظام السفينة الأمني ولأي معدات أمنية يجب توفيرها طبقا لمتطلبات الفصل(XI-2) من اتفاقية SOLAS، ويجب أن يتضمن هذا الفحص التحقق من النظام الأمني للسفينة وما يرتبط به من معدات أمنية وأجهزة مرفقة، والتحقق من أنه يستجيب بشكل كلي للتعليمات المطبقة، وبأن حالته جيدة وصالحة لأداء الخدمة المنوطة بالسفينة[1].

2- عمليات فحص تجديدية، حيث يتم تجديد الشهادة الدولية لأمن السفن على فترات تحددها السلطة، على أن لا تتجاوز 05 سنوات[2].

3- عمليات فحص بينيّة، والتي تتم في الفترة الفاصلة بين حلول السنة الثانية والثالثة طبقا لصدور الشهادة، وذلك من أجل التأكد من أنّ السفينة لا تزال في حالة جيدة لأداء الخدمة المتوخاة منها، ويجب أن تدون نتائج عملية الفحص البينية على الشهادة[3].

4- عمليات فحص إضافية تهدف إلى فحص أو تقييم أو معاينة إضافية تقررها السلطة المختصة بها[4].

تتم عمليات الفحص من قبل موظفي الإدارة، كما يمكن لها أن توكل أي من هذه العمليات إلى هيئة تصنيف أمنية معتمدة من قبل ومعترف بها[5]، ويتولّى تسليم الشهادة الدولية لأمن السفن الوزير المكلف بالملاحة التجارية والموانئ[6]، وذلك بعد تلقيه التقارير الإيجابية من قبل الجهات المعنية بالفحص والتدقيق.

---

[1]- فتحي القباني، أمن و سلامة السفن مسؤولية مشتركة بين الدول والشركات، منشور على الموقع الالكتروني، https://www.okaz.com.sa/article/296821 تم الإطلاع عليه 2023/03/30، على الساعة 15:15.

[2]- بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 325.

[3]- المرجع نفسه، ص325.

[4]- المرجع نفسه، ص 325.

[5]- المرجع نفسه، ص 325.

[6]- المادة 07 الفقرة 05 من المرسوم التنفيذي 04-418 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

تمنح الشهادة الدولية لأمن السفن لفترة لا تتجاوز 5 سنوات عند استكمال عملية الفحص التجديدية وقبل انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة بأكثر من ثلاث أشهر، وفي حالة استكمال عملية الفحص التجديدية، وتعذر إصدار أو تسليم شهادة جديدة لسفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة القائمة، يجوز للسلطة أو لهيئة تصنيف أمنية معتمدة من قبل السلطات أن تصادق على الشهادة الموجودة، ويجب قبول هذه الشهادة بوصفها شهادة سارية الصلاحية لفترة إضافية لا تتجاوز 5 سنوات[1].

المطلب الثاني

الأنظمة الأمنية الواجب توافرها في السفينة

تعتبر تكنولوجيا المعلومات والإتصالات إحدى الأدوات الناجعة لتحسين أمن المناطق البحرية وبالأخص السفن، ومع تطور تكنولوجيا الإتصالات وتنظيم شبكة تواصل، أصبحت السفن وهي في عرض البحر على اتصال بمحطات برية وبالسفن المحيطة بها في مسافات محددة خصوصا في حالة الإستغاثة، ووضع نظام يسمّى بنظام INMARSAT[2] لتأمين هذه الاتصالات البحرية، ومن بين الأنظمة الأمنية المساهمة في تحسين أمن السفن والملاحة البحرية توجد أنظمة الإنذار الأمني، يكون الهدف منها تنبيه طاقم السفينة والميناء بوجود خطر معين يهدد السفينة **(الفرع الأول)**، كما يتعين على السفن أن تكون مجهزة بنوع آخر من أنظمة الأمن تعتبر مصادر معلومات مرجعية تسمّى بأنظمة الإبلاغ الأمني **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: أنظمة الإنذار الأمني للسفن

تتمثل أنظمة الإنذار الأمني للسفينة في نظام التعريف الآلي، ونظام الإنذار الأمني للسفينة، ونظام التعارف والتتبع بعيد المدى، سوف يتم التفصيل في كل واحد منهم:

---

[1]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 326.

[2]- INMARSAT: International Maritime Satellite, Organisation International de Télécommunication Maritime Ponsattellites.

أولا: نظام التعريف الآلي (AIS).

جاء هذا النظام نتيجة التطور في تقنية المعلومات والاتصالات لتجنب تصادم السفن، فهو يمثل الدعامة الأساسية في العمل البحري، ويساهم نظام ais في تحديد مواقع السفن والقيام بالحسابات الملاحية ذات الصلة، يعتمد هذا النظام على قنوات الاتصال اللاسلكي ذات التردد العالي، لإرسال واستقبال الرسائل بين السفن[1].

إن سلوك جهاز Ais مشابه لسلوك الرادار، ويمكّن السفن من الاستجابة للسفن الأخرى، كما يساهم هذا النظام في تحقيق الأهداف الملاحية كبث المسارات البديلة في حال توقع إمكانية تصادم على المسار الحالي للسفينتين.

حيث يعتبر شبكة تكاملية تعتمد على نظام تحديد الموقع العالمي GPS ونظام الاتصالات VHF، وحاسوب يعمل على توافق البيانات المرسلة والمستلمة وكذا تحقيق الصلة مع الشبكة العالمية للنظام لغرض تتبع السفن وإطلاق نداءات الإنذار عند الاقتراب الحرج بين السفن[2].

ثانيا: نظام الإنذار الأمني للسفينة (SSAS)

هو نظام مصمّم لرفع الإنذار على الشاطئ في حالة وجود تهديد أمني أو حادث أمني، بحيث يمكن من نشر طلب المساعدة من قوات الأمن في مكان الحادث[3]، وكل السفن يجب عليها أن تزود بنظام إنذار أمني، فهو يعمل على إرسال تحذير أمني من السفينة إلى البر للهيئات المختصة التي خصصتها الإدارة البحرية لاستقبال هذا الإنذار، وعند ظهور الإنذار عند الهيئة المختصة فإن ذلك يعني أن السفينة المستغيثة مهددة أو

---

[1]– متاح على الرابط:

https://www.aldouman.com/articles/%D9%86%D8%B8%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B9%D8%B1%D9%8A%D9%81-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%88%D8%AA%D9%88%D9%85%D8%A7%D8%AA%D9%8A%D9%83%D9%8A-ais/

تم الاطلاع بتاريخ 2023/05/13، على الساعة: 19:47.

[2]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص333.

[3]– متاح على الموقع: https://www.almusallh.ly/ar/navy/113-vol-36-80 تم الاطلاع بتاريخ 2023/05/13، على الساعة: 20:00.

معرضة للخطر، ويجب أن يكون هناك مالا يقل عن زريّ تنبيه على متن السفينة، أحدهما على الجسر والآخر في أي موقع بارز آخر، ويجب أن يكون الطاقم بأكمله على متن السفينة على دراية بموقع زر تنشيط واحد على الأقل[1].

ثالثا: نظام التعارف والتتبع بعيد المدى (LRIT)

ألزمت المنظمة البحرية الدولية الحكومات المتعاقدة الموائمة مع نظام التتبع بعيد المدى السفن (LRIT)، وهذا النظام يوفر معلومات عن السفن لأغراض تحسين الأمن البحري وحماية البيئة البحرية، حيث تقوم السفينة بإرسال المعلومات آليا حول هوية السفينة وموقعها بالنسبة لخط العرض وخط الطول ووقت وتاريخ ذلك الموقع، وترسل هذه المعلومات عادة أربع مرات في اليوم[2].

حيث بادرت لجنة السلامة البحرية بتعديل القاعدة 19 من الفصل الخامس من اتفاقية سولاس بإلزام السفن التي تدخل في نطاق القاعدة التزود بأجهزة تحديد هوية السفينة وتتبعها عن بعد مع الأخذ بعين الاعتبار تواجد السفن في المناطق البحرية المختلفة المذكورة في نص الاتفاقية[3].

---

[1]– متاح على الموقع: https://www.almusallh.ly/ar/navy/113-vol-36-80 تم الاطلاع بتاريخ 2023/05/13، على الساعة: 20:00.

[2]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص334.

[3]– بوخميس وناسة، "دور أنظمة الإتصالات في سلامة الملاحة البحرية"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد–وهران، المجلد 03، العدد 01، الصادر في 31 ديسمبر 2016، ص ص 130–131.

الفرع الثاني: أنظمة الإبلاغ الأمني للسفن

يتم تنظيم حركة دخول وخروج السفن من وإلى المياه الاقليمية والرقابة عليها ورفع مستوى السلامة وحماية البيئة البحرية من خلال نظام VRS (أولا)، وكذلك إبلاغ معلومات السفن للميناءVTS (ثانيا).

أولا: نظام إبلاغ المعلومات (VRS)

يشمل هذا النظام كل الاخطارات التي تقدمها السفن قبل دخولها للميناء، ونظام التعارف الآلي الذي يسري على جميع سفن الركاب بصرف النظر عن حجم السفينة، إضافة إلى أنظمة تحديد خط السير، وكذا شحنات البضائع الخطرة على أي سفينة، الإخطار عن البضائع المسببة للتلوث التي تحمله السفن، وتبادل معلومات السفن المبلغة بين الدول، التعاون كذلك بينها بشأن تطوير وصلات الاتصالات الاوتوماتيكية.[1]

ثانيا: نظام إبلاغ معلومات السفن VTS

يشمل هذا النظام جميع المسطحات المائية الواقعة تحت رقابة سلطة الميناء ويتطلب هذا النظام تبادل المعلومات التي تتم من السفينة إلى الشاطئ ومن الشاطئ إلى السفينة بشأن حركة السفن التي تدخل إلى ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات[2].

يهدف نظام إبلاغ معلومات السفن إلى تطوير وتحسين وتعزيز فعالية الاتصالات الأوتوماتيكية، من أجل الحصول على صورة واضحة للحركة، وتحسين مراقبة حركة السفن وتبسيط التقارير المطلوبة من السفن المارة[3].

[1]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص335.

[2]– المرجع نفسه، ص335.

[3]– المرجع نفسه، ص335.

المبحث الثاني

القواعد المطبقة على سلامة السفن

بالنظر إلى الدور الحسّاس الذي تؤديه السفينة فيما يتعلق بنقل الأشخاص والبضائع، في تمثل ثروات يجب حمايتها وأرواح يجب الحفاظ عيلها، لذلك يجب التحقق من القواعد والشروط اللازمة لضمان سلامتها وسلامة الرحلة البحرية ككل، وهذا ما سعت إليه المنظمات الدولية والتشريعات الوطنية من خلال سن مجموعة من قواعد السلامة.

فالسلامة تسعى لمنع وجود أساب الحوادث والأخطار البحرية، وفي حالة وقوعها يكون الاستعداد لمواجهتها واحتوائها وتقليل الخسائر الناتجة عنها بأقل تكلفة ممكنة، وهذا ما أكد عليه قانون السلامة الدولي ISM الذي يهدف إلى ضمان السلامة في البحر، ومنع الإصابات وإزهاق الأرواح وتفادي إلحاق الضرر بالبيئة البحرية.

أوضحت المنظمة البحرية الدولية أن مدونة السلامة البحرية تحدد أهداف إدارة السلامة المتمثلة في ترسيخ ممارسات آمنة في تشغيل السفينة وبيئة عمل آمنة، ووضع التدابير الوقائية ضد كل المخاطر المعروفة، والتحسين المستمر للمهارات في إدارة السلامة لدى العاملين بما في ذلك الاستعداد للطوارئ.

في إطار تنظيم قواعد السلامة داخل السفن، فقد تمّ فرض شروط إلزامية يتعين تحققها للحفاظ على سلامة السفن **(المطلب الأول)**، وكما فرضت على السفن اتخاذ تدابير معينة متعلقة بسلامتها **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

الشروط الإلزامية لسلامة السفن

تتعلق شروط السلامة بتحقيق المعايير المطلوبة للحفاظ على سلامة السفن من بعض

المخاطر التي تهدد السفينة، سواء كانت هذه المخاطر داخلية تتعلق بالسفينة في حد ذاتها، أو كانت مخاطر خارجية.

سلامة السفن يعني سلامة الرحلة البحرية، وتتحقق السلامة بتوفير بيئة عمل آمنة أثناء الأعمال العادية أو الحرجة أو حالة الطوارئ، ولضمان توفير السلامة لابد من توافر شروط السلامة البحرية **(الفرع الأول)**، وتتولى أجهزة معينة مهمة الرقابة والتفتيش للتأكد من توفر الشروط اللازمة المتعلقة بالسلامة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: أنواع شروط السلامة المطبقة على السفن

اهتمت العديد من التشريعات المختلفة بدعم مجال السلامة البحرية، بما في ذلك سلامة السفن من خلال سن شروط إجبارية على الربان اتخاذها لضمان سلامة الرحلة البحرية، وتم إصدار العديد من الاتفاقيات المتعلقة بسلامة السفن العاملة في الرحلات البحرية الدولية، حيث تبدأ هذه الشروط قبل بداية الرحلة وتستمر حتى نهايتها بأمان وسلام، ولكي تتحقق السلامة لابد من تحقق بعض الشروط الأساسية لها، وتتمثل في:

أولا: صلاحية السفينة للملاحة

يجب على كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية أن تكون مجهزة بتجهيز مناسب وصالحة للاستخدام الذي خصصت له، فعند التحقق من أن السفينة في حالة جيدة وصالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا كاملا من حيث العتاد والأشخاص الطاقم فإنها تكون جاهزة للإبحار[1].

إن نجاح الرحلة البحرية يتوقف على التأكد من عدم وجود مخاطر وحوادث قد تعرقل حركتها وحوادث تعترضها، ويتطلب ذلك وجود أداة سليمة، لذلك وجب التأكد من

[1]– تنص المادة 222 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم، على أن:" كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيز مناسبا وصالحة للاستخدام الذي خصصت له".

صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وذلك من خلال احترام المواصفات والمقاييس الدولية، ومراعاة الأصول الفنية في بنائها وإعدادها بالأدوات اللازمة.

1- الشروط المتعلقة بالجانب الفني:

يتمثل هذا الجانب في الآلات، أي الماكينات الرئيسية وأجهزة التوجيه ومعدات السلامة والإنقاذ، إضافة إلى معدات الحريق إذ يجب أن تكون كلها متوفرة وبحالة جيدة وتعمل بكفاءة، كما يجب على السفينة أيضا أن تكون مزودة بالوقود والمياه العذبة والشهادات اللازمة لسيرها بأمان، وهذا ما أفادت به المنظمة البحرية الدولية، فأصبحت المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM[1] تلزم الشركات الملاحية بإتباع نظم تكفل الإدارة السليمة لمعايير السلامة[2].

كما يجب أن يتواجد على متن السفن المعدات والأدوات الملاحية الكافية واللازمة لإتمام الرحلة بأمان مثل الخرائط والمطبوعات الملاحية البوصلة المغناطيسية والأجهزة الملاحية وأجهزة الاتصالات.

---

[1]- المدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM): هي المدونة الدولية للإدارة من أجل التشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث التي اعتمدتها منظمة الأمم المتحدة بالقرار رقم A.741، بالصيغة التي قد تعدلها لها المنظمة وشريطة أن تعتمد هذه التعديلات وتغدو سارية المفعول ونافذة بموجب أحكام المادة VIII من هذه الاتفاقية.

متاح على الرابط:
https://www.almeezan.qa/ClarificationsNoteDetails.aspx?id=13958&language=ar#:~:text=1%20%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AF%D9%88%D9%86%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9%20%D9%84%D8%A5%D8%AF%D8%A7%D8%B1%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9,%D9%81%D9%8A%20%D9%85%D8%A7%20%D9%8A%D8%AA%D8%B9%D9%84%D9%82%20%D8%A8%D8%A5%D8%AC%D8%B1%D8%A7%D8%A1%D8%A7%D8%AA%20%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B9%D8%AF%D9%8A%D9%84 تم الإطلاع: 2023/05/14 على الساعة 09:00.

[2]- بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص37.

2- الشروط المتعلقة بالطاقم:

السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية لا تستطيع أن تجوب البحـــار إذ لـــم يتـــولى مجموعة من الأفراد تسييرها، ولكي تقوم هذه المجموعة بتولي هذه المهمة الحساسة لابـــد لها من تأهيل، وعرّف المشرع الجزائري الطاقم بموجب المادة 384 من القانون البحري بأنه: ***"كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم"***، ويتمثل أعضاء الطـــاقم في الربان والضابط والبحارة الآخرين، والأشخاص العاملين في خدمة السفينة[1].

يتعين تسجيل الطاقم والحرص على شروط الصحة والكفاءة المطلوبة في البحارة، وذلك من أجل ضمان سلامة الرحلة البحرية، وقع على السفينة التزام يتمثل في وجـــوب حمل السفينة لطاقم كفء، وبعدد كاف للقيام بالمهام الموكلة إليها، والمتمثلة فـــي الحفـــاظ على سلامة الحياة البشرية في البحر، وتوفير شروط الأمن والصحة والعمل علـــى مـــتن السفينة، والتنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها[2].

أوجب المشرع بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-02[3]، الاحتفاظ على متن السفن التجارية بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها وسلامتها، وهذا طبقا لما نصت عليه المـــادة 02 من نفس المرسوم التنفيذي" ***العدد الوارد في الشهادة التي تحدد الحـــد الأدنـــى مـــن البحارة لضمان الأمن والتي تسلمها الإدارة البحرية المختصة***".

---

[1]- المادة 411 من القانون رقم 76-80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

[2]- انظر المادة 410 من القانون رقم 76-80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

[3]- مرسوم تنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج. ر. ع 02، الصادر في 6 جانفي 2002.

3- الشروط المتعلقة بالعنابر وأجهزة الشحن والتفريغ:

يجب أن تكون عنابر السفينة نظيفة ومجهزة لشحن البضائع المتفق عليها، وأن تكون جميع الاحتياطات والإجراءات اللاّزمة قد اتخذت لمنع تلف البضائع أثناء الرحلة، مثل ممرات التهوية وخطوط التبريد[1].

أشارت اتفاقية سولاس إلى وجوب خضوع السفن إلى بعض الفحوصات التي تجرى قبل بدايتها في العمل، وتكون دورية مرة كل 12 شهرا، وفحوص إضافية كلما تطلبت الضرورة ذلك، وهدف هذه الفحوصات والمعاينات هو ضمان السلامة العامة للرحلة البحرية[2].

ثانيا: الشروط المتعلقة بالجانب الصحي على السفينة

إن الاهتمام بالجانب الصحي للركاب والطاقم والمحافظة على أرواحهم وسلامتهم، يأخذ شكلا مميزا وغاية في الأهمية بخلاف أنواع النقل الأخرى، ويرجع ذلك للمدة الطويلة التي تقضيها السفينة في البحر لطول رحلاتها وبعدها عن اليابسة لمسافات كبيرة، وهذا ما يستلزم تنظيم خدمة طبية وصحية على متنها، حيث نصت المادة 429 من القانون البحري على أنه: ***"تقع على عاتق المجهز في إطار التنظيم الجاري به العمل جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار وذلك خلال رحلته في البحر ومكوثه في ميناء أجنبي".***

هذا الاهتمام لا يعني البحارة فحسب وإنما يخص كل الركاب على متن السفينة، وبالتالي يجب تجهيز كل السفن بأدوات وأجهزة طبية تتناسب مع طبيعة رحلتها، وعدد الأشخاص المرخص لها بحملهم، ويتعين أن تحمل السفينة الشهادة الصحية والتي يتم

[1]- بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص45.

[2]- المرجع نفسه، ص45.

طلبها من طرف لجان الرقابة والتفتيش، فإذا لم تتوفر هذه الشهادة يمكن للإدارة المختصة وقف الرحلة او منع السفينة الأجنبية من الرسو[1].

الفرع الثاني: إجراءات الرقابة والتفتيش المتعلقة بسلامة السفن

نظم المشرع الجزائري مسائل رقابة احترام السفن لمبادئ سلامة الملاحة البحرية بالقانون البحري والعديد من التشريعات التنظيمية حيث حدد قواعد تفتيش السفن وأسس اللجان المختصة بذلك[2].

الرقابة والتفتيش على السفن (PSC)[3] آلية أنشأتها المنظمة البحرية الدولية، تمنح للموانئ صلاحية القيام بالإجراءات المتعلقة بتفتيش السفن الأجنبية والوطنية، للتأكد من صلاحيتها وسلامتها والتزامها بمعايير محددة، من حيث المعدات والطاقم وجسم السفينة وغيرها، وإذا تطلب الأمر يتم احتجاز السفن المخالفة لذلك حتى تتمكن من الإلتزام بالمعايير المحددة[4].

تهدف عملية التفتيش والمراقبة إلى التحقق من صلاحية شهادات أمن السفن، والتحقق من توّفر السفينة على شروط الصلاحية الملاحية الجيدة، وظروف العمل والصحة والأهلية القانونية على متنها، وبصفة عامة التأكد من أن حالة السفينة مطابقة للمعلومات المذكورة في شهادة السلامة[5].

---

[1]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص ص 52–53.

[2]– غريبي عطاء الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 02– محمد بن أحمد، 2017، ص 308.

[3]– رقابة دولة الميناء، PSC : PORT STATE CONTROLE

[4]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص54.

[5]– المادة 261 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

تطبيقا لأحكام الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS فقد تـمّ إنشـاء لجنة مركزية للسلامة بموجب المادة 235 من القانون البحـري، وتتـولى هـذه اللجنـة الموافقة على مخططات البناء أو إعادة التأسيس للسفينة والتصديق على أجهزة الأمن[1].

قد تتم عمليات التفتيش قبل وضع السفينة حيز الخدمـة، حيـث تخضـع السـفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بصلاحيتها للملاحة وسلامتها وتنظـيم العمـل على ظهرها، ضمانا لسلامة الأرواح والأموال في البحر[2].

يتم إجراء هذا التفتيش كل سنة أو كل سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السـلامة للتحقق من أن السفينة تستجيب دائما لمتطلبات الأمن النظامية[3]، وللتأكد من عدم وجود أي تلاعب بالبيانات المدونة على وثائق السفينة.

تنتهي عمليات التفتيش بتسليم شهادة[4] من قبل السلطة الإدارية البحريـة المختصـة بعد صدور الرأي الموافق من اللجنة المحلية للتفتيش[5]، وذلك في الحالة التي يتبـين فيهـا للجنة المسؤولة عن التفتيش أن السفينة تستجيب لجميع شروط السلامة، أمـا إذا عاينـت اللجنة عدم امتثال اللجنة لمعايير السلامة المفروضة فإنها تقوم بإعـداد تقـارير بـذلك[6]، وبالتالي يتم رفض تسليم شهادة السلامة، ويمكن الطعن في مقررات اللجنة لـدى اللجنـة المركزية لسلامة السفن.[7]

المطلب الثاني:

[1]– المادة 237 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم.

[2]– تنص المادة 228 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم، على أنه: ""تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى تفتيش الوضع في الخدمة او التفتيش الدوري أو التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء".

[3]– المادة 230 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

[4]– أنظر الملحق رقم 7، ص98.

[5]– المادة 234 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

[6]– أنظر الملحق رقم 8، ص99.

[7]– المادة 257 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم.

تدابير السلامة عند وقوع المخاطر البحرية

على الرغم من كل التقدم الصناعي والتكنولوجي الذي توصل إليه الإنسان لمواجهة الطبيعة البحرية، إلا أنه وبسبب استخدامه للسفينة في مختلف المجالات وتحت ضغط احتياجات الجماعة البشرية، قد تتعرض السفينة للمخاطر والحوادث البحرية أثناء سيرها في البحر.

تنشأ هذه الحوادث عن فعل الطبيعة أو فعل الإنسان، ولكونها تصيب السفن في البحر يطلق عليها بالمخاطر أو الحوادث البحرية، وكذلك الأخطاء البشرية التي تعد السبب الرئيسي في الحوادث البحرية، والتي تعرف بأنها الحوادث الناتجة عن البحر والمرتبطة بالملاحة البحرية **(الفرع الأول)**.

ولأن سلامة الملاحة البحرية يتعلق بسلامة السفينة فإنه يتعين على هذه الأخيرة اتخاذ مجموعة من الإجراءات والتدابير الوقائية لمواجهة الأخطار المحتملة **(فرع ثاني)**.

الفرع الأول: أنواع المخاطر البحرية

لقد شهدت الملاحة البحرية العديد من المخاطر البحرية التي هددت الأرواح وأهلكت الأموال والممتلكات، وسببت الكثير من الأضرار للبيئة البحرية، ما أدى إلى توجيه المهتمين بصناعه النقل البحري للوقوف على أهم أسبابها وأنواعها، والتعرف على أحسن السبل لمواجهتها، وتتمثل أهم المخاطر البحرية التي قد تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة البحرية هي التصادم البحري، والجنوح والغرض، وأيضا القرصنة.

أولا: التصادم البحري

يعد التصادم البحري من أهم المخاطر البحرية التي عرفتها الملاحة البحرية منذ القدم، فالأصل في التصادم هو ارتطام مادي بين جسمين، ومع ذلك يعتبر الضرر الناتج عن حركة السفن وتصادمها بحري، ولو لم يكن هناك ارتطام مادي، وعرّفه المشرع الجزائري في نص المادة 273 من القانون البحري الجزائري: ***"يعد تصادم السفن في***

البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في عين الإعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

استنادا للنص السالف الذكر فإنه يشترط لإعتبار الحادث تصادم بحري ثلاثة شروط:

- أن يحصل بين منشاتين عائمتين.
- أن تكون إحدى المنشاتين سفينة بحرية.
- أن يحصل ارتطام مادي بين المنشأتين.

لقيام حالة التصادم البحري فإنه لا يكفي لإعتبار الحادث تصادما أن يحصل بين منشاتين عائمتين أو أكثر، بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية، سواء أكانت صادمة أو مصدومة، أو سواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية، وكثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة.[1]

كما يشترط في التصادم حصول ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين، ويعني ذلك أن يحصل احتكاك مادي أو ارتطام بين المنشأتين، ومع ذلك تطبق الأحكام الخاصة بالتصادم على الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى ولو لم يحدث ارتطام مادي بينهما[2] .

يختلف التصادم البحري باختلاف سببه، فقد يقع نتيجة خطأ مشترك بين المنشأتين العائمتين أو خطأ إحدى السفن أو بسبب قوة قاهرة، وقد يكون خطأ مشتبه فيه، وفي حالة الخطأ المشترك يطبق مبدأ تقاسم الأضرار بين جميع السفن المتسببة في الخطأ كل بحسب جسامة الأخطاء التي ارتكبتها[3].

---

[1]– شحماط محمود، مرجع سابق، ص 73.

[2]– العطير عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 397.

[3]– المادة 278 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

تنص الماده278 فقره أولى على أنه جسامة كل منها أي يستنتج أن المشرع الجزائري بعد أن وضع في نص المادة مبدأ توزيع المسؤولية بنسبة جسامة الخطر أعاد ونص على" غير أنه إذا لم يكن تحديد النسبة نظرًا للخطر او تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية بحصص متساوية.[1]

أما بالنسبة للتصادم بسبب إحدى السفن فقد نصت عليه المادة 277 من القانون البحري أنه إذا وقع التصادم بخطأ إحدى السفن أوقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ، وقد يكون الخطأ منسوب إلى الربان، ويمكن أيضا أن ينسب إلى مجهز السفينة[2].

كما قد يحدث التصادم بسبب قوة قاهرة ويسمى بالتصادم القهري، ولا يكون لإرادة المجهز أو أي فرد من أفراد الطاقم دخل بها، ولا أن تكون من الأشياء المتوقعة بحيث يستحيل دفعها، كضباب تستحيل معه الرؤية أو عاصفة وأعاصير أو هيجان البحر أو ما قد يصيب معدات السفينة من خلل مفاجئ، فيحدث هذا التصادم رغم أن السفينة اتخذت كل الاحتياطات والتدابير اللازمة لسلامة الرحلة البحرية[3].

أما التصادم المشتبه في سببه فهو الذي لا يمكن معرفة سببه على وجه التحديد، فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعًا إلى قوة قاهرة او أخطاء أحد الربابنة أو إلى خطأ مشترك بينهم، ويأخذ حكم التصادم القهري[4].

ثانيا: الجنوح والغرق

يعتبر جنوح السفينة من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو بممر مائي، مما قد يؤدي إلى تلف الجزء المغمور منها وخاصة الهيكل السفلي، وقد يتفاقم

---

[1]– شحماط محمود، مرجع سابق، ص77.

[2]– المرجع نفسه، ص 76.

[3]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 130.

[4]–المرجع نفسه، ص130.

الوضع ليصل إلى تسرب المياه، والتي قد تعرض سلامة السفينة للخطر وعدم الاستقرار، كما يعرف أيضا بأنه توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو الصخور أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج[1]، أما بالنسبة للغرق فهو اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو[2].

ثالثا: القرصنة البحرية

كانت القرصنة البحرية في الماضي تشكل خطرًا تواجهه كل السفن التي كانت تجوب البحار، ومع مرور الزمن أصبحت تعتبر من الأخطار النادرة، إلا أنه في الوقت الحالي عاد هذا الخطر إلى الظهور على الساحة البحرية[3]، فالقرصنة البحرية هي تلك الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأي دولة كأعالي البحار، وتتمثل في أعمال العنف أو السلب لغاية خاصة ومن غير غرض صادق، بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر او منه[4].

حددت اتفاقية جنيف لسنة 1958 لقانون البحار عمل القرصنة البحرية، على أنه عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل غير شرعي[5].

---

[1]– معزوزي وليد، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر في الحقوق، كلية الحقوق العلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر،2014، ص49.

[2]– المرجع نفسه، ص49.

[3] – شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010، ص 71.

[4]– عمراني ناذية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لونسي علي– البليدة 02، المجلد 03، العدد 02، الصادر في 01 جوان 2016، ص136.

[5]– Arnaud Montas , Droit maritime ,03éme édition , Vuibert, France, 2021, p165.

.

أما المشرع الجزائري فإنه يعرف القرصنة في نص المادة 519 من القانون البحري الجزائري بأنها كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة: – ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار.

– ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أي دولة.

– كل مشاركة إدارية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة.

الفرع الثاني: الإجراءات المتخذة لمواجهة المخاطر البحرية

تحتاج السفينة في عملياتها إلى المساعدة من أجل تجنب المخاطر التي قد تصيبها، كما قد تحتاج لمن يرشدها ويوصلها إلى بر الأمان إذا ما تعطلت محركاتها وآلاتها، فقد يتعين عليها الاستعانة بقوة سير خارجية، إضافة إلى أن الطاقم والسفينة بحاجة إلى التزود بالمواد الغذائية والطبية والوقود وغيرها من الخدمات، ويتعلق الأمر هنا أساسا بعمليات الإسعاف والإنقاذ، الإرشاد والقطر، إضافة إلى التموين.

أولا: الإسعاف والإنقاذ البحري

لم يعد الإسعاف والإنقاذ البحري مجرد التزام أدبي، بل أصبح التزام قانوني تفرضه التشريعات والمعاهدات الدولية على السفن، باعتبار أن تقديم يد المساعدة إلزامية للأشخاص المهددين بخطر الهلاك في عرض البحر، ويقصد بالإنقاذ البحري، العمل الذي يرمي إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع أو الأذى عن السفن والأرواح في البحر[1].

ينظم المشرع الجزائري الإسعاف البحري ويعرفه في المادة 332 من القانون البحري بأنه كل نجدة مقدمة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها، ولا يمكن حصر الإسعاف والإنقاذ البحري بعدد محصور من العمليات، لأن

[1]– بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص138.

المساعدة قد تأخذ صور أخرى، كأن تسير السفينة المساعدة أمام السفينة التي تطلب المساعدة، أو تأخذ بعضًا من بضائعها لتخفيف حمولتها، فيتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك، بشرط عدم تعريض سفينته بما تحمله لخطر جدي.

ثانيا: الإرشاد البحري

تعتبر عملية الإرشاد من أقدم النظم البحرية، حيث كان المرشد يتولى قيادة السفينة من الوجهة الملاحية، وبالتالي فعملية الإرشاد البحري هي عملية لا غنى عنها في الملاحة البحرية، وقد عرفه المشرع الجزائري بأنه المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ، المرخص له من قبل الدولة بقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها[1].

كما يعرف الإرشاد البحري بأنه عملية إمساك حبل السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء[2]، والمرشد هو الشخص الذي يستعين به الربان لتوجيهه عند قيادة السفينة أثناء الدخول أو الخروج من الموانئ والقنوات، ويعتبر الإرشاد إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء، ويقوم به مرشدون يتمتعون بمؤهلات وخبرة مهنية[3].

حظيت هذه العملية بتنظيم محكم، من خلال تزويد كل ميناء بمحطات الإرشاد مسخرة بكل الوسائل والإمكانيات البشرية والمادية وتخضع لرقابة السلطة المكلفة بالبحرية التجارية، للتأكد من حسن سيرها ونوعية الخدمات المقدمة للسفن، ويجوز إعلام المرشد

---

[1]– المادة 171 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

[2] – المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 02–01، المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج. ر.ع 01، صادر بتاريخ 6 جانفي 2002.

[3]– بن عيسى حياة، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد– تلمسان، المجلد 01، العدد 02، الصادر في 01 نوفمبر 2014، ص86.

الرئيسي والسلطة المينائية بكل ما يتعلق بالسفينة المرشدة خاصة في حال وجود خطر يهدد الركاب او الحمولة، وكذا الحوادث أو الطوارئ التي قد تحدث أثناء عملية الإرشاد والتي من شأنها المساس بأمن وسلامة الملاحة البحرية بصفة عامة والرحلة البحرية بصفة خاصة[1].

ثالثا: القطر البحري

القطر البحري هو عملية مساعدة بحرية وهو عقد يتم بمقتضاه التزام مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر مقابل أجر معلوم،[2] وهو بوجه عام الإستعانة بقوة محركة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الإنتقال ذاتيا، وقد بينت المادة 860 من القانون البحري الجزائري" يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة".

حددت كل من المادة 861 من القانون البحري والمادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، الخدمات التي تدخل في عملية القطر فيما يلي:

- العمليات التي تتطلب سحب او دفع سفينة.
- مناورات الإرساء والانتقال او إبحار السفينة.
- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة.

الهدف من عقد القطر البحري يجعله مرتبط بعقد الإرشاد البحري، بحكم أن الموانئ غالبا ما تعج بالصخور والشعب المرجانية التي تشكل خطرا حقيقيا على السفينة الوافدة إلى الميناء، خاصة في حال اصطدامها بإحدى تلك المعيقات، مما يلحق ضررًا

[1]- المادتين 6 و38 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، المؤرخ في 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الارشاد في الموانئ، ج. ر. ع 02، الصادر بتاريخ 09 جانفي 2006.

[2]- دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2001، ص127.

جسيما بها أو تعطيل لحركة السفن بالميناء، مما يجعل دور الإرشاد البحري يتجلى في ضمان السير الحسن للسفينة وبلوغها غايتها الملاحية، في ظروف آمنة وسليمة وتفادي أي ضرر قد يلحق بها أو بالمنشآت المينائية.[1]

رابعا: التموين والقيادة

تعتبر القيادة والتموين من بين الخدمات الهامة جدا المقدمة للسفن، إذ تتمثل عملية التموين في تزويد طاقم السفينة والركاب والسفينة بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية، وكذا الوقود السائل والزيوت وذلك من قبل ممونين معتمدين[2]، وذلك وفقا لما نصت عليه المادة 96 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 سالف الذكر، والهدف من هذا الإجراء هو الحفاظ على سلامة الأرواح.

أما القيادة فتعرف بأنها المساعدة التي تمنح للربان لقيادة سفينة عند الدخول إلى الموانئ البحرية والرحب والخروج منها، كما تتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية، وهي عملية إجبارية بالنسبة لكل السفن الوطنية والأجنبية وذلك كله حمايةً لها ولمن عليها[3].

[1]- فنور نسرين، عقد القطر البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق، تخصص القانون البحري والمينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى- جيجل، 2022، ص17.

[2]- بن عيسى حياة، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، مرجع سابق، ص97.

[3]- انظر المادة 88 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

الفصل الثاني



القواعد المطبقة على أمن وسلامة المنشآت المينائية



تعرف الموانئ البحرية بأنها منطقة عبور لمختلف السلع، تلعب دورا رئيسيا في التجارة الدولية، وهي تضمن الإنتقال من وسيلة النقل البري إلى النقل البحري والعكس بالعكس، وهو منطقة عبور وبوابة بحرية يمر من خلالها المسافرين والبضائع.

يتجه الإهتمام دائما إلى النظر في أمن الموانئ وقواعد وتعليمات السلامة والصحة المهنية والإلتزام بإتفاقيات حماية البيئة في الموانئ، وذلك من أجل تطوير القطاع البحري وتأمين أقصى درجات السلامة البحرية، للمحافظة على سلامة الأرواح والمنشآت المينائية والبيئة، ولتحقيق هذه الغاية يتم وضع قواعد قانونية يتعين تطبيقها من طرف جميع مستخدمي الموانئ والبحار والإطلاع عليها.

بالنظر إلى الدور الأساسي للموانئ في مجال الملاحة البحرية فإنه قد أحيط بمجموعة من التدابير والإجراءات الأمنية **(المبحث الأول)**، وقواعد لتحقيق سلامة المنشآت المينائية **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

الإجراءات القانونية المتبعة لأمن المنشآت المينائية

احتلت مسائل السلامة والأمن البحري مركز الصدارة لدى المنظمة البحرية الدولية، بإعتبار صناعة النقل البحري الركيزة الأساسية لحركية التجارة الخارجية، وقد عرفت تطورا كبيرا ومستمرا، أثر إيجابا وسلبا على نشاطها، حيث أصبح النقل البحري عرضة للعديد من المخاطر التي أثرت على مردوديته من حوادث بحرية وجرائم.

ونظرا لتفاقم وتزايد الحوادث البحرية، وتنامي الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، والتي استهدفت البنى التحتية للنقل، وبالتالي اعتمدت المنظمة البحرية العالمية مجموعة شاملة من التدابير والإجراءات من أجل الحفاظ على أمن المنشآت المينائية **(المطلب الأول)**، على أن تتم عمليات مراقبة مدى استجابة الميناء لمتطلبات الأمن المفروضة قانونا **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

الإجراءات الأمنية الخاصة بالمنشآت المينائية

تعتبر الموانئ مواقع حيوية واستراتيجية وهي منفذ أساسي للدخول إلى الدول كما تعرف بمناطق الرقابة والتصدي لحماية أمن الدولة، فهي مثل المطارات لها أهمية خاصة بالنسبة لأمن الدولة السياسية والاقتصادي والعسكري، فهي مراكز ذات موقع أمني خاص وحساس، لأنها مرتبطة بالعالم الخارجي، وهي أهداف حيوية لوجود منشآت هامة بها، كمستودعات البترول ومخازن البضائع والسفن، وقد يتوقف نشاطها لأي سبب وهو ما يؤثر على مصالح الدولة.

عملت مدونة أمن السفن والمنشآت المينائية على تشديد الإجراءات الأمنية اللازمة في موانئ العالم، ومراجعة البنى التحتية لها، وسيتم من خلال هذا المطلب إبراز القواعد الأمنية المطبقة داخل المنشآت المينائية **(الفرع الأول)**، ومراقبة النظام الأمني المطبق داخل الموانئ الجزائرية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: القواعد الأمنية المطبقة داخل المنشآت المينائية

إن توفير الأمن وضمانه في الموانئ يعتبر من أهم الخدمات التي يجب توفيرها للعملاء، وذلك بسبب المخاطر التي تصاحب العمليات المنجزة على مستوى الموانئ، منها عمليات شحن وتفريغ البضائع، لذلك يتعين على الميناء أن يقدم الضمانات الكافية لسلامة السلع والبضاعة عن طريق اتباع مجموعة من القواعد الأمنية، كما يتعين على السلطات المينائية أن تتخذ الإجراءات الكفيلة بأمن المنشآت المينائية من أية مخاطر محتملة.

أولا: القواعد الأمنية المطبقة خلال عمليات الشحن والتفريغ

دعت منظمة IMO كافة الموانئ العالمية إلى تعزيز إجراءاتها الأمنية، وخصوصا خلال عمليات الشحن وتلقي الحمولة، وذلك من أجل حماية أمن الموانئ من أي خطر قد تتسبب فيه، وذلك بإتخاذ كافة القواعد الأمنية المفروضة داخل الميناء فقد خصت بتدابير وإجراءات أمنية لضبط الحماية الداخلية والخارجية للميناء باعتباره منطقة حساسة بالنظر إلى الدور الذي يلعبه على كل من الصعيد الوطني والدولي حيث يجب توفير كل الوسائل الضرورية قصد حمايته من كل الأخطار الداخلية والخارجية وذلك بإخضاع دخول الأشخاص والعربات داخل الميناء لترخيص كتابي مسبق صالح تسلمه المصالح المختصة طبقا للتنظيم المعمول به في هذا المجال.[1]

وفي سبيل ذلك لا بد من توفير مجموعة الوسائل تتمثل في:

- آلات كشف عبر الأشعة لمراقبة الحاويات.
- آلات كشف عبر الأشعة لمراقبة المسافرين وأمتعتهم.
- شاحنات كشف بالأشعة عن السيارات، ومرايا عاكسة لمراقبة العربات والشاحنات الداخلة للموانئ.
- مراقبة الموانئ بأنظمة المراقبة الإلكترونية.

[1]- انظر المادة 116 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

- آلات كشف عن المعادن لمراقبة المسافرين.[1]

يتعين على الموانئ أخذ الإحتياطات والتدابير المفروضة بالنسبة للحركة داخل الميناء بالنسبة للأشخاص والآليات والبضائع، خاصة في عمليتي الشحن والتفريغ وحركة وسائل النقل، والتي ينتج عنها العديد من الحوادث والمخاطر التي قد تسبب في عرقلة السير الحسن داخل الميناء وتهديد أمنها، كما حددت المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 شروط شحن السفن وتفريغه، إذ يجب أن تنجز هذه العمليات حسب تنظيم وتوقيت العمل، وكذا ظروف التوقيت والحمولة والأمن المحددة في النظام العام الخاص بكل ميناء، كما يتعين تشغيل عمال مؤهلين وعتاد ملائم، حتى تتم عملية المناولة في أحسن الظروف التقنية والأمنية[2].

كما خص المشرع عمليات مكوث البضائع الخطيرة بإجراءات خاصة، لما قد ينجم عنها من خطر من شأنه عرقله أمن الميناء، حيث منع المشرع السفن التي تحمل بضاعة خطيرة من الدخول إلى الميناء دون ترخيص من السلطة المينائية، كما ويتعين اتخاذ الإجراءات الضرورية والتحقق من أن هذه المواد الخطيرة تتوفر على الضمانات الأمنية المطلوبة[3]، كما يجب الإهتمام أيضا بوسائل الفحص والكشف عن البضائع الخطيرة في الموانئ، ووضع العلامات الخاصة بنوعية الخطر على وسائل النقل.

يتطلب الحفاظ على الأمن داخل الميناء تقييد حركة المركبات بسبب المخاطر التي قد تنجم عنها، وفي هذا الإطار يتعين على الموانئ أن تقرر نظام أمني صارم لدخول المركبات إلى الميناء، منها مركبات دائمة تخص سيارات المصالح العامة على مستوى

---

[1]- بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص ص 336-337.

[2]- المادة 47 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

[3]- المادة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

الموانئ، ومنها مؤقتة، تخص الزوار وأصحاب الأعمال الوافدين على الميناء في إطار علاقات عمل مع المؤسسة المينائية، بتفادي وقوع أي حوادث قد تمس بأمن الميناء[1].

نظمت ذلك المواد من 119 الى 123 من المرسوم التنفيذي 02-01، كما ينظم دخول السفن وخروجها ومكوثها بالموانئ، حيث يجب إخطار السلطة المينائية قبل وصول السفن الى الميناء في 48 ساعة على الأقل أو عند انطلاقها من ميناء الإنطلاق من طرف مجهزها أو السمسار البحري، وذلك من أجل حجز مكان بالرصيف، مع ذكر كافة البيانات المتعلقة بها، مثل اسمها، رايتها، ساعة وصولها والمدة المتوقع مكوثها بالميناء، حمولتها وضعية البضائع وإن كانت تحمل البضائع الخطرة[2].

ثانيًا: القواعد الأمنية المطبقة على التجهيزات والمنشآت داخل الميناء

تتعبر التجهيزات والمنشآت الأمنية الوسائل المادية التي تعتمد عليها الموانئ في إنجاز المهام الموكل إليها، لذلك فإن أي مساس بأمن هذه المنشآت يخلق اضطراب وخلل في عمل الميناء وأجهزته، لذلك قرر المشرع الجزائري من خلال قواعد القانون البحري مجموعة من الإجراءات والقواعد الأمنية، لضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعماق مساحات الماء التابعة للأملاك المينائية، ومن بين أهم الإجرءات الواجب اتخاذها في هذا الشأن نجد:

- المحافظة على منطقة التوسع والتنظيم القانوني لحركة الملاحة في الحدود البحرية للموانئ.
- تأمين نظافة وصحة مساحات الماء والسطوح الترابية والمغارات.

[1]- تنص المادة 119 من التنفيذي 02-01 المعدل والمتمم على أنه: "ينظم مرور السيارات والآلات وتوقفها داخل حصن الموانئ بمخططات المرور والتوقف المعدة في هذا الشأن من طرف السلطة المينائية لكل ميناء تابع لها وذلك بالتشاور مع المصالح الأخرى المختصة التابعة للدولة...".

[2]- انظر المادة 73 من المرسوم التنفيذي 02-01، مرجع سابق.

– سن إجراءات وقائية والقضاء على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعمليات المناولة وغيرها من الخدمات المينائية[1].

يُعد توفير الأمن داخل المنشآت المينائية من أبرز القواعد المتعلقة بتنظيم التجارة البحرية والموانئ، والتي نظمها المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، حيث يشير في الباب الثاني إلى القواعد العامة لأمن الموانئ، إلى ضرورة المحافظة على الأملاك العمومية المينائية وفق ما جاء في نص المادة 911 من القانون البحري الجزائري.

وفي إطار التدابير المقررة لحماية التجهيزات والمنشآت المينائية، يجوز للمصالح المؤهلة للسلطة المينائية منع دخول السفن التي قد تمس عند دخولها بأمن البنايات والمنشآت، وذلك من أجل المحافظة عليها وعلى حسن استغلالها، كما يمكن أن يخضع دخولها لزيارة مسبقة لجنة لتفتيش، وهذا حسب ما جاءت به المادة 77 من المرسوم التنفيذي رقم02-01 [2].

وفي هذا الإطار يجب أن تكون القواعد والاجراءات التي تحددها سلطة الميناء فيما يتعلق بحركة السفن، سواء في دخولها أو خروجها الى الموانئ، تتناسق مع القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بحركة السفن.

الفرع الثاني: مراقبة النظام الأمني المطبق داخل الموانئ الجزائرية

اهتم المشرع الجزائري على غرار باقي الدول بالميناء منذ الاستقلال، فقد صادقت الجزائر سنة 1983 بمقتضى المرسوم رقم 83-510 على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الأرواح في البحر المبرمة في لندن 1974، والتي تم تحديثها سنه 2004 بإضافة الفصل الثاني الذي ينوه للمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، ما جعل

[1]– انظر المادة 911 من القانون رقم 76-80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

[2]– انظر المادة 77 من المرسوم التنفيذي 02-01، مرجع سابق.

المشرع الجزائري يصدر المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها[1].

تضمن المرسوم التنفيذي رقم 04-418 إطارا قانونيا للأمن البحري والمينائي، الذي يشكل إجراء موحدا ومتكاملا معتمدا على المستوى الوطني، قصد ضمان التنسيق بين السلطات المعنية وشركات النقل البحري والمؤسسات الولائية، وضمان إمتثال المنشآت المينائية والسفن ذات الراية الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، حيث يحدد هذا الإطار المستويات الأمنية التي يتعين على الميناء اتخاذها:

- **المستوى الأمني الأول:** وهو يستوجب الإبقاء دائما على تدابير أمنية دنيا ملائمة.

- **المستوى الأمني الثاني:** ويتطلب هذا المستوى الإبقاء على تدابير أمنية إضافية ملائمة لفترة زمنية معينة، بسبب تزايد وقوع حادثة امنية[2].

- **المستوى الأمني الثالث:** يعني المستوى الذي يستوجب الإبقاء على تدابير أمنية خاصة جديدة لفترة زمنية محدودة عندما يكون وقوع حادثة أمنية محتملا أو وشيكا، حتى وإن تعذر تحديد الهدف المقصود[3].

تلتزم المؤسسات المينائية وتحت رقابة الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، بتعيين عون أمن المنشأة المينائية، الذي يعتبر المسؤول عن إعداد خطة أمن المنشأة الولائية وتنفيذها ومراجعتها والإبقاء عليها، وأيضا الإتصال بأعوان أمن السفينة وأعوان أمن الشركة.

---

[1]- مرسوم تنفيذي 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، الصادر في 22 ديسمبر 2004، المعدل والمتمم.

[2]- حادثة أمنية هي كل فعل مشتبه به أو كل ظرف مريب يهدد أمن المنشأة المينائية.

[3]- انظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي 04-418 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

كما يتعين على المنشأة المينائية وفي إطار الإجراءات المتعلقة بأمنها القيام بإجراء تقييم أمن المنشأة المينائية، حيث يعد هذا التقييم جزء أساسي لا يتجزأ من عملية إنشاء وتحديد خطة أمن مرفق الميناء، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يذكر أي تفاصيل أو تعاريف بخصوص تقييم أمن المنشأة المينائية، في حين نصت مدونه **ISPS** على وجوب إجراء التقييم الأمني من قبل الحكومة لدولة الميناء، أو من قبل منظمة أمنية معترف بها تحصل على تفويض من الحكومة، ويجب مراجعة التقييم والمصادقة عليه من طرف الدولة[1].

كما تلتزم أيضا بتحضير خطة أمن المنشأة المينائية، وهي الخطة القائمة لضمان تطبيق تدابير ضرورية لحماية المنشأة المينائية، والسف والأشخاص والبضائع وآليات نقل البضائع ومؤن السفينة داخل المنشأة المينائية من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية[2].

كما يدخل في الإطار العام لأمن الموانئ إنشاء مكتب أمن مينائي يكلف بتنفيذ جميع المهام والمهمات الأمنية المتعلقة بالمنشآت المينائية، وتقع مكاتب أمن المنشأة المينائية بمقر السلطة المينائية ويديرها عون المنشأة المينائية حيث يخضع رفق مساعديه قبل تعيينهم لتكوين ملائم في هذا المجال، وتتمثل مهام هذا المكتب فيما يلي:

- إنشاء مكتب أمن للشركة يتناسب حجمه مع أهمية المهام .
- ضمان التنسيق التقني بين الأعوان التابعين للهيئات المرتبطة مباشرة بالأمن البحري والمينائي.
- التقييم الدائم لمخطط أمن المنشأة المينائية ومراجعتها.
- الإتصال مع السلطات المختصة ومكتب أمن الشركات البحرية وكذا أعوان أمن السفن.
- إعلام السلطة المينائية وكذا السلطات المختصة بكل حادثة أمنية تمت معاينتها.

[1]– المادة 02 الفقرة 16 من المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.

[2]– أنظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي 04-418 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

- متابعة تطبيق مخطط عمل المنشآت المينائية.
- ضمان تنفيذ مراجعة مخطط امن المنشآت المينائية والإبقاء عليه
- ضمان تكوين أعوان أمن المنشأة المينائية وأعوان أمن السفينة.
- القيام بتمارين أمنية على متن السفينة واليابسة[1].

المطلب الثاني

الأجهزة الأمنية على مستوى الموانئ

يمكن أن تشكل الموانئ منفذ عبور للإجرام المنظم الذي يهدد إقتصاد الدولة وأمنها، وهو ما يستدعي بالضرورة مراقبة الأشخاص والبضائع، واتخاذ كل الإجراءات والتدابير الإحترازية، إن تنفيذ هذه الإجراءات والتدابير يتطلب أجهزة ذات كفاءة وإمكانيات معينة، ولتحقيق أغراض الرقابة والأمن أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المعدل والمتمم والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية، وإنشاء الهيئات التابعة لها، وعمل أيضا على إنشاء هيئات أمنية تسهر على ضمان السير الحسن لموانئها وحماية وصيانة ممتلكاتها والعاملين عليها.

الفرع الأول: الهيئات المركزية للأمن المينائي

في إطار الاستعداد للتصدي للحوادث الأمنية التي تهدد السفن والموانئ أنشا المشرع على المستوى المركزي اللجنة الوطنية للأمن المينائي بمقتضى المرسوم التنفيذي 94-340المؤرخ في25 أكتوبر1994 إلا أنه استبدل هذه اللجنة بأخرى سماها اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي حيث ألغى المرسوم التنفيذي السابق بالمادة 41 من

[1]- المادة 04 من المرسوم التنفيذي 04-418 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

المرسوم التنفيذي رقم 04- 418 المتضمن تعيين السلطات المختصة بأمن السفن والموانئ والهيئات التابعة لها[1].

ومن جهة أخرى لم يغفل المشرع عن إحداث الهيئات المركزية الكفيلة بمتابعة الأزمات الأمنية وإدارتها بالشكل الذي يناسب المقتضيات حيث أوجد المركز العملي للأمن والسلامة البحريين بمقتضى المرسوم 04-418 سالف الذكر[2]، وفيما يلي أنواع الهيئات المكلفة بالأمن داخل الموانئ:

أولا: اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي

تمارس اللجنة الوطنية للأمن البحري والميناء مهامها على المستوى المركزي تحت سلطة رئاسة وزير النقل أو ممثله وتتألف من15 عضوا يمثلون أغلب القطاعات الوزارية الناشطة في الميناء بالإضافة الى حقها في الإستعانة بأي شخص من شأنه المساهمة في تطوير عملها كما تم تزويد اللجنة بأمانة دائمة يتولاها مسؤول المركز العملي للأمن والسلامة البحريين ويخضع تعيين الأعضاء لقرار الوزير بعد اقتراح السلطات المنتمين إليها وتنعقد اللجنة مرتين في السنة دورات عادية.[3]

تكلف هذه اللجنة وفقا للمادة 12 من المرسوم التنفيذي 04-418 المعدل والمتمم بإعداد برنامج وطني للأمن البحري للسفن ذات الراية الجزائرية والمنشآت المينائية، حيث تضطلع اللجنة بالتكفل بالجوانب الأمنية عند تطور الموانئ المدنية والتجارية، وتلتزم اللجنة بإعلام الوزير المكلف بالنقل واقتراح جميع التدابير الأمنية اللازمة للحفاظ على المنشآت المينائية والسفن التجارية التي تدخل في حدود الموانئ والأرصفة والمياه

[1]- غريبي عطا الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة مقدمة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم في القانون البحري، جامعة وهران 02 كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2017، ص ص 277-278.

[2]- المرجع نفسه، ص278.

[3]- المرجع نفسه، ص278.

الخاضعة للقانون الجزائري، وذلك من كل أشكال التهديد والأخطار والأعمال غير المشروعة[1].

كما تعمل اللجنة الوطنية على التنسيق بين مستويات الأمن المنصوص عليها في المدونة الدولية ومستويات الأمن المنصوص عليه في التشريعات الوطنية، لضمان إنسجام قواعد الأمن المطبقة على الموانئ الجزائرية بالمعايير الدولية المقررة في هذا الشأن، وفي هذا الصدد تتمتع اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي بمناسبة القيام بمهامها بحق إقامة علاقات عمل مع نظيراتها الأجنبية وصلاحيات رقابة تطبيق تدابير الأمن البحري والمينائي وطلب تنفيذ قراراتها بواسطة الهياكل المعنية.[2]

تتولى اللجنة الوطنية للأمن البحري من خلال الصلاحيات المخولة لها، فتح باب التشاور والتنسيق بين مختلف الإدارات والمصالح والأجهزة التابعة للدولة، والسهر على تنفيذ مخططات أمن السفن والمنشآت المينائية وبرنامج التجهيز، وتكوين المستخدمين المكلفين بالأمن البحري والمينائي، ودراسة التوصيات والطلبات التي تقدمها اللجان المحلية للأمن البحري والمينائي، كما تهتم اللجنة الوطنية بمتابعة التنظيم الدولي في مجال الأمن البحري وتكييفه مع المستوى الوطني[3].

[1]– المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

[2]– غريبي عطا الله، المرجع السابق، ص279.

[3]– بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص395.

ثانيا: مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين

تمّ انشاء مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين كهيئة مركزية لدى وزير البحرية التجارية والموانئ، يزود بجميع الوسائل والتجهيزات الضرورية لأداء مهامه على أحسن وجه[1].

من أبرز مهامه ضمان اليقظة الدائمة في مجال الأمن والسلامة البحرية والمينائية، جمع المعطيات الإحصائية عن الحوادث الأمنية التي تقع على متن السفن ذات الراية الوطنية وعلى مستوى المنشآت المينائية قصد إعداد حصيلة عند نهاية كل سنة، استلام تقارير حوادث الأمن الواردة من أعوان الأمن التابعين للشركات البحرية والمنشآت المينائية، ضمان المتابعة الدائمة للتنظيم الوطني والدولي والمشاركة في عمليات تدقيق التقييم للأمن البحري والمينائي التي تقوم بها السلطة الوطنية [2].

يدير مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين رئيس مركز يساعده أربعة رؤساء دراسات، وأربعة (04) إلى ستة (06) مكلفين بالدراسات للبحرية التجارية والموانئ[3]، وممثل عن المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ، وممثل عن المديرية العامة للأمن الوطني، وممثل واحد عن الدرك الوطني، ويُزود المركز بمستخدمين، كما يمكن للمركز أن يستعين بأي شخص طبيعي أو معنوي من شأنه مساعده المركز في إنجاز مهامه[4].

---

[1]– المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 18–190 مؤرخ في 15 يوليو 2018، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي 04–418 مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها.

[2]– المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 18–190، مرجع سابق.

[3]– المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 18–190، مرجع سابق.

[4]– المادة 38 من المرسوم التنفيذي رقم 04_418 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

الفرع الثاني: الهيئات المحلية للأمن المينائي

أنشأ المشرع لجان محلية للأمن المينائي تتولى مساعدة الهيئات المركزية، وتتوزع هذه الهيئات عبر مختلف الولايات التي لها موانئ، وتتمثل في اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، والمركز الرئيسي للعمليات المستعجلة، وتتولىّ هذه الهيئات صلاحيات لا تقل أهمية عن الصلاحيات المخولة للهيئات المركزية.

أولا: اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي

تتواجد اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي على مستوى الولايات التي لها موانئ، وتعد من الهيئات الأمنية البحرية، ويترأسها الوالي المختص إقليميا أو ممثله، حيث يقوم بتعيين أعضاء اللجنة بقرار منه بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها، وهي تضم 13 عضوا، يعكس أغلبهم التمثيل الوزاري للقطاعات الممثلة على المستوى المركزي في اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي[1]، ووفق المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المعدل والمتمم تتكون اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي من الأعضاء التاليين:

- مسؤول السلطة المينائية المعنية.
- محافظ أمن الميناء المعني.
- ضابط أمن المنشأة المينائية.
- رئيس المحطة البحرية الرئيسية للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.
- قائد مجموعة الدرك الوطني المختص إقليميا.
- مسؤول مصالح الحماية المدنية المختص إقليميا.
- مدير النقل للولاية.
- مدير الأشغال العمومية للولاية.

[1]- غريبي عطا الله، مرجع سابق، ص280.

- مدير الطاقة والمناجم (في موانئ المحروقات فقط).
- الممثل المحلي لوكالة الملاحة البحرية اللاسلكية.
- الممثل المحلي للديوان الوطني للإشارة البحرية.
- الممثل عن تجهيز السفن الوطنية.

يضم مكتب الأمن المينائي الأمانة التقنية للجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، والتي تتلخص مهامها في السهر على التوفيق بين تسهيل الملاحة والأمن البحري والمينائي، من خلال تنسيق تنفيذ الخطة الوطنية للأمن البحري المعد من طرف اللجنة الوطنية، واعداد وتحديد مخططات أمن الميناء ومخططات تنظيم الحركة المينائية، وتقدير الأخطار والتدابير المتخذة بشكل دوري[1].

كما تتولى اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي اتخاذ التدابير اللازمة لتكوين المستخدمين المعنيين بالأمن البحري والمينائي، واقتراح الإجراءات التي من شأنها تحسين الأمن البحري وأمن الموانئ، كما يجب على اللجنة المحلية دفع تقارير دورية لأنشطتها إلى اللجنة الوطنية[2].

يبدو من خلال المهام والصلاحيات المخولة للجنة المحلية للأمن البحري والمينائي أن عملها لا يقل أهمية عن عمل اللجنة الوطنية، إذ تضطلع بصلاحيات مشابهة لتلك المخولة للجنة الوطنية لكن على المستوى المحلي، كما تعد هيئة مساعدة للجنة الوطنية تنفذ القرارات الصادرة عنها وتبلغها بالتقارير والمعلومات المتعلقة بالوضع الأمني على مستوى الموانئ التي تدخل في نطاق عملها.

[1]- غريبي عطا الله، مرجع سابق، ص281.

[2]- المرجع نفسه، ص281.

ثانيا: اللجنة العملاتية للأمن البحري والمينائي

تعد اللجنة العملاتية للأمن البحري والمينائي من أبرز الهيئات الخاصة بأمن وسلامة الملاحة البحرية، وهي هيئة تنشأ على مستوى كل ميناء تدعى في صلب النص "اللجنة العملاتية" [1].

تتكون اللجنة العملاتية 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 ورئيس وحدة الحماية المدنية[2].

تتلخص مهام اللجنة العملاتية للأمن البحري والمينائي في تولي تسيير جميع حالات الأزمة في مجال الأمن والسلامة البحرية والمينائية، إدارة عمليات التدخل في حالة وقوع حادثة أو حادث له علاقة بالأمن والسلامة البحرية والمينائية، إعداد عروض حال دورية حول النشاطات والتدابير المتخذة وإرسالها إلى رئيس اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي ومسؤول السلطة المينائية، تنفيذ التدابير الأمنية المستعجلة من أجل مواجهة مختلف التهديدات المينائية وإعلام رئيس اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، السهر على وضع القرارات المتخذة من طرف اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي حيز التنفيذ ومتابعتها وتقديم كل الاقتراحات لها فيما يخص الأمن[3].

[1]– انظر المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 18–190، مرجع سابق.

[2]– انظر المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 18–190، مرجع سابق.

[3]– انظر المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 18–190، مرجع سابق.

المبحث الثاني

القواعد القانونية المتبعة لسلامة المنشآت المينائية

تعد السلامة في الموانئ من العناصر الأساسية التي يجب الحرص توفيرها في كل ميناء لضمان ممارسة مهامه دون خوف على الأرواح والمنشآت المينائية، فالسلامة ينبغي توفيرها للمباني والبضائع والأشخاص، بإستخدام الآليات والمعدات الآمنة وإحاطة المواد الخطرة بدرجة عالية من السلامة، من أجل ذلك قرّر المشرع مجموعة من القواعد يجب احترامها وتطبيقها لتحقيق سلامة الموانئ.

تهدف قواعد السلامة إلى حماية الأرواح داخل الموانئ من أي خطر قد ينشأ عن نشاطات الميناء والتي تتسم بالخطورة بطبيعتها **(المطلب الأول)**، كما يتعين على الميناء الحرص على إتباع القواعد اللازمة لضمان سلامة الملاحة داخله **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

قواعد السلامة المتعلقة بالأرواح داخل الميناء

يقصد بحماية الأرواح داخل الميناء توفير قواعد وقائية لتفادي الأضرار التي يمكن أن تسببها أخطار النشاطات المينائية، ويعتبر عمال الرصيف من أكثر الأشخاص عرضة للخطر بسبب قربهم من مناطق رسوّ السفن وتفريغ وشحن البضائع، لذلك فقد خصتهم التشريعات بحماية خاصة، من خلال فرض إجراءات وقائية لحفظ سلامتهم **(الفرع الأول)**.

كما يكون عرضة للخطر الأشخاص الآخرون غير العاملين في الميناء، وقد يكون هؤلاء الأشخاص مهددين أكثر بسبب جهلهم بالمخاطر التي يمكن أن يتعرضوا إليها داخل الميناء، وعدم معرفتهم بقواعد السلامة التي تمكنهم من تجنب هذه المخاطر، لذلك لم تغفل القواعد المقررة بشأن سلامة الأرواح في البحار عن حمايتهم **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: إجراءات سلامة العمال داخل الميناء

يعتبر عمال الرصيف من أهم الأفراد المتواجدون على الساحة المينائية، فهم العمال المسؤولون عن عمليات المناولة المينائية[1] (شحن وتفريغ السفن أثناء رسوها في الموانئ)، لذلك من الضروري توفير بيئة آمنة تقيهم من كل المخاطر المهنية التي تسببها طبيعة عملهم، من أجل ضمان أداء عملهم في أريحية وبكل سلامة .

تتمثل إجراءات حماية عمال الرصيف في مجموعة من الأسس والشروط المتعلقة بسلامة العمال والواجب توافرها في المؤسسات المينائية، لسبب تعاملهم مع أنواع وأحجام متعددة من البضائع يوميا، ولهذه الأسباب يتعين أن تتوفر المؤسسة المينائية توفير الرعاية الصحية لعمالها

أولا: توفير الرعاية الصحية اللازمة

يُعد تزويد المؤسسة المينائية بالمرافق الصحية شرطا أساسيا يجب احترامه، وتنشأ في المؤسسات المينائية وحدات لطب العمل من أجل الحفاظ على سلامة العمال البدنية والعقلية، ووقايتهم من الأخطار التي يمكن أن تتسبب فيها الحوادث أو الأمراض المهنية[2]، وهذا حسب نص المادتين 12 و13 من القانون رقم 88-07 المتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل[3]، ويخضع وجوبا كل عامل أو ممتهن لفحوص طبية إلزامية قبل

[1]- تعرف المناولة بأنها عمليات شحن البضاعة ورصها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمستودعات وأخذها، كما تعرف بأنها كل عمل من أعمال شحن وتفريغ أي سفينة أو جزء منها، أو أي عمل عرضي مرتبط بهما، مشار إليه لدى: بركاس سفيان، إجراءات حفظ الأمن والسلامة في الموانئ التجارية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق، تخصص القانون البحري والمينائي، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل،2022، ص ص 09-10.

[2]- بركاس سفيان، مرجع سابق، ص08.

[3]- قانون رقم 88-07 مؤرخ في 26 يناير 1988، يتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل، ج.ر.ع 04، الصادر في 27 جانفي 1988.

التوظيف، تثبت قدرته على آداء العمل المطلوب، وكذلك فحوص دورية وفحوص في حالة استئناف العمل، ويمكن فضلا عن ذلك استفادة العامل من فحوص تلقائية[1].

ثانيا: توفير وسائل عمل آمنة

يتعين على المؤسسة المينائية وضع جدول أمني خاص بالزيارات والفحوص وعمليات الصيانة الدورية للمعدات والآلات والآليات وكل وسائل العمل، من أجل القيامة برقابة دورية وصيانة من شأنها الحفاظ على حسن سيرها وفعاليتها، كوسائل الحماية الفردية والجماعية، معدات مكافحة الحرائق، مركبات النقل التابعة للميناء لاسيما المخصصة لنقل العمال، المنشآت المخصصة للمصادر الكهربائية وأجهزة الرفع وتجهيزات الشحن والتفريغ، ومن أجل تحقيق ذلك يجب الاستعانة بمختصين مؤهلين، أو اللجوء إلى هيئات الرقابة التقنية[2].

يتطلب عمل عمال المناولة استخدام عديد الأدوات منها الآلات والآليات، التي يمكن أن تسبب عديد الأخطار، منها خطر الدهس بالآليات الثقيلة التي لها دور هام في نجاعة عمليات المناولة، ما يجعل عمال الرصيف مجبورين على التعامل معها والتواجد قربها باستمرار، ولهذا يشترط توفير جميع متطلبات السلامة التي تقيهم من هذه الحوادث، كعرض الممرات التي تمر فيها الآليات وعربات الشحن والتفريغ.

ثالثا: تأمين عمليات المناولة المينائية

تخضع عمليات المناولة المينائية (الشحن والتفريغ) لعدة شروط وضعتها التشريعات الوطنية وكذا الاتفاقيات والمواثيق الدولية، بغرض حماية المنشآت المينائية بصفة عامة وعمال الرصيف بصفة خاصة، حيث تتم المناولة في الموانئ تحت رقابة الأعوان المؤهلين قانونيا التابعين للسلطة المينائية، والذين يقومون بتحديد الأماكن

[1]- أنظر المادة 17 من القانون 88-07، مرجع سابق.

[2]– بركاس سفيان، مرجع سابق، ص09.

المخصصة للتفريغ والتخزين، ووسائل التفريغ التي ينبغي استعمالها لضمان القدر الأقصى من السلامة[1].

اشترط المشرع الجزائري على المتعاملين المختارين للقيام بعمليات المناولة في الموانئ احترام الأنظمة والتعليمات المعمول بها في الموانئ في مجال أمن وسلامة الأشخاص والمنشآت المينائية، واكتساب عقد تأمين لتغطية كل المخاطر المهنية ذات العلاقة بنشاطهم، كما يشترط أيضا تشغيل مستخدمين مؤهلين وعتاد ملائم في عمليات المناولة سواء كان، ذلك على متن السفن أو على اليابسة لأغراض تخص سلامة وأمن المنشآت[2].

كما يستوجب على الميناء حماية العمال من أخطار مناولة البضائع الحساسة، وهي التي تتطلب عناية خاصة أثناء نقلها والتعامل معها، كالبضائع الخطرة التي تعرف بأنها مواد كيميائية يمكن أن تشكل أو تفرز عند رفعها أو نقلها غازات أو دخان أو غبار أو ضباب، أو أي ألياف ذات خصائص ضارة أو سامة أو قابلة للالتهاب أو الإنفجار، وهو ما من شانه إلحاق الضرر بصحة الأشخاص أو البيئة في وسط العمل[3].

من أجل ذلك فقد قرر المشرع الجزائري قواعد خاصة فيما يتعلق بمناولة المواد الخطيرة بهدف الحفاظ على صحة الإنسان من الأضرار التي يمكن أن تلحق بها أثناء عملية المناولة، ومن القواعد الوقائية المطبقة في هذا الشأن نجد:

- وضع جهاز (حاجز نار) أثناء مناولة المواد الخطيرة ونقلها إلى المنطقة المينائية.

- منع تواجد أي شخص غير ضروري أثناء مناولة المواد الخطيرة على متن السفينة، وذلك في حدود 15 مترا.

---

[1]- بركاس سفيان، مرجع سابق، ص10.

[2]- المرجع نفسه، ص10.

[3]- المرجع نفسه، ص10.

رابعا: حماية العمال من أخطار الحريق

أخطار الحريق والانفجار وهي من أكثر الحوادث شيوعا في أماكن العمل وهذا راجع لكثرة أسبابها، فمن الضروري عزل أماكن العمل التي تحتوي بشكل دائم على مواد سريعة الاشتعال، كمستودعات تخزين البضائع المتفجرة أو سريعة الالتهاب، عن أماكن العمل الأخرى، وتخصيص حراسة خاصة لها أثناء فترة صيانتها[1].

بالإضافة إلى ما سبق فإن هناك العديد من العوامل الأخرى الواجب مراعاتها وعدم إغفالها في سبيل حفظ سلامة وصحة عمال الرصيف، كنقص الإضاءة والضوضاء والغبار بحيث أن عمليات المناولة تتم دون انقطاع طيلة 24 ساعة في اليوم، لهذا وجب ضمان تأدية عمال الرصيف لمهامهم بكل سهولة في الليل.

كما تلتزم الموانئ بالإضافة إلى الإجراءات السابقة اتخاذ إجراءات إضافية تتمثل في:

- إعلام العمال وتكوينهم حول الأخطار المرتبطة بالبضائع الخطيرة والتدابير الواجب اتخاذها للحماية منها.
- وضع أنظمة الحماية الجماعية ووسائل الحماية الفردية المناسبة في متناول العمال.
- وضع جهاز استعجالي للخروج ونقل العمال إلى الهياكل الصحية[2].

الفرع الثاني: قواعد سلامة الأشخاص غير العاملين في الميناء

يمثل الميناء وجهة دائمة للأشخاص الذين لا تربطهم علاقة مباشرة به كونه، يعتبر حلقة وصل بين العالم الخارجي والداخلي في حدود عمليات النقل البحري، ويكون هؤلاء الأشخاص معرضين لبعض المخاطر، لذا وجب الحرص على سلامتهم وصحتهم طوال

[1]– بركاس سفيان، مرجع سابق ، ص13.

[2]- المرجع نفسه، ص12.

فترة تواجدهم داخل جدران المنشأة المينائية، على غرار الأطقم البحرية للسفن الأجنبية، وزوار الميناء الآخرين والمسافرين.

أولا: قواعد حماية الأطقم البحرية للسفن الأجنبية

يقصد بالأطقم البحرية الأشخاص المبحرون على متن السفن والمرتبطين بعقد عمل مع مالك السفينة أو مجهزها، ومقيدين 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، ويعتبر البحارة الأجانب العاملين على متن السفن الأجنبية عرضة للأخطار، نتيجة بعدهم عن موطنهم، فيقع على الميناء مسؤولية حمايتهم، حيث يكون مطالب بالتنسيق معهم لضمان سلامتهم.

يقع على الميناء في إطار تحقيق سلامة البحارة الأجانب مجموعة من الالتزامات، حيث يتعين عليه توفير الرعاية الصحية للبحارة الأجانب أثناء تواجدهم داخل الميناء في فترة الرسو مجانا، فرعايتهم لا تقتصر على علاجهم فقط بل يجب توفير كافة التدابير الوقائية اللازمة لهم، فلهم حق زيارة طبيب مؤهل، كما لهم الحق في العلاج في عيادات خارجية ودخول المستشفيات عند الضرورة[2].

كما يجب على الميناء اتخاذ كافة التدابير التي تسمح لهم بتسهيل الاتصال بقناصل دولهم التي يحملون جنسيتها أو مقيمين بها، وتتخذ الدولة كل تدبير تراه ضروريا لضمان سلامة البحارة داخل إقليمها وبالخصوص داخل موانئها[3].

---

[1]– أنظر المادة 384 من القانون رقم 76–80 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

[2]– المبدأ التوجيهي باء 4–1–3، اتفاقية العمل البحري، معتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية، بجنيف، سنة 2006، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 15–260 مؤرخ في 07 أكتـــوبر 2015، ج.ر.ع 05، صادر في 31 جانفي 2016.

[3]– المبدأ التوجيهي باء، 4–4–6 من الإتفاقية نفسها.

ثانيا: قواعد حماية المسافرين والزوار داخل الميناء

تعتبر الموانئ بشكل عام نقاطا حساسة على المستويين الوطني والدولي، كونها مفصل رئيسي في حركة البضائع في عملية الاستيراد والتصدير، بالإضافية إلى كونها نقطة عبور خارج أراضي الدولة بالنسبة للأشخاص، لذلك يجب أن يقتصر دخولهم على أصحاب المصلحة والمخول لهم من طرف إدارة الميناء وفق ضوابط وقيود مثل تقديم وثيقة هوية أو تذكرة سفر وإخضاعهم للتفتيش الشخصي وتفتيش أمتعتهم إن لزم الأمر[1].

بالنسبة للمسافرين هناك ضوابط وشروط تهدف إلى حماية الركاب في المحطات البحرية على مستوى المنشآت المينائية، حيث اشترط المشرع عدم صعود الركاب إلى السفينة وأغراضهم أو النزول منها إلا في المحطات البحرية أو المباني المماثلة المخصصة لهذا الغرض، إذ تسهر السلطة المينائية على توفير كل المرافق والمنشآت الضرورية لإستقبال الركاب وكل ما يحملونه من أمتعة وسيارات، وأيضا تسهر على سلامة هذه المنشآت وضمان السير الحسن للعمليات المنجزة بها[2].

بالنسبة للقواعد الخاصة بحماية زوار الميناء، فينبغي على السلطة المينائية فصل مداخل ومخارج الميناء المخصصة للمشاة عن غيرها المخصصة للشاحنات والمركبات الأخرى، ووضع حواجز أو تسييج المناطق ذات الوصول المقيد، حرصا على سلامة كل من الأشخاص والمنشأة المينائية[3].

[1]– بركاس سفيان، مرجع سابق، ص23.

[2]– راجع المادتين 14–15 من المرسوم التنفيذي رقم 02–01 سالف الذكر.

[3]– بركاس سفيان، مرجع سابق، ص ص 23–24.

المطلب الثاني

قواعد سلامة عملية الملاحة البحرية داخل الموانئ

من أجل ضمان التطبيق الأمثل لقواعد سلامة الملاحة البحرية في الموانئ وجب توفير مجموعة من الشروط منها المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية في الموانئ التي تطبقها السفن (فرع أول) ومن هذه الإجراءات ما تطبقها الموانئ (فرع ثان).

الفرع الأول: شروط سلامة الملاحة في الموانئ المطبقة من السفن

تخضع ملاحة السفن داخل الموانئ لإجراءات قانونية صارمة ومحددة، يترتب على مخالفتها منع دخول السفينة المعنية[1]، ويتعلق الأمر بإجراء إشعار مسبق للسلطات المينائية قبل وصول السفينة بثمان وأربعون ساعة على الأقل وعند انطلاقهم من الميناء السابق، وفي حالة وجود خطأ في المعلومات المقدمة في هذا الإشعار يجب إرسال برقية تصحيحية في حالة اكتشاف خطأ في المعلومات المقدمة مسبقا[2]، ويستطيع ربّان السفينة أن يصحب الإشعار بطلب تخصيص مراكز متخصصة على الرصيف عندما يتعلق الأمر ببضائع من نوع خاص، كالبضائع الثقيلة والغاز والبترول...

يجب أن يتضمن هذا الإشعار مجموعة من المعلومات، منها ما هو متعلقة بالسفينة من حيث اسمها وجنسيتها، ومنها ما يتعلق بالخصائص الفنية والتقنية للسفينة من حيث عرضها وطولها ومحسوب الماء الأقصى للسفينة، ومنها ما يتعلق بالحمولة من حيث طبيعة البضائع وكيفيات توضيبها وإذا ما كانت تحمل مواد خطيرة، ووزن وحجم هذه الحمولة.

إن فرض إجراء الإشعار له فوائد عملية جمّة بالنسبة للموانئ، إذ يمكن هذه الأخيرة من إعداد خططها الأمنية بناء على الإشعارات المقدمة لها، فتتولى ترتيب دخول

[1]– المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

[2]– المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

السفن إلى الموانئ بنفس الترتيب الذي دخلت به إلى المياه الإقليمية لدولة الميناء، غير أن القانون يمنح للسلطات المينائية منح أولوية لإحدى السفن لإعتبارات تتعلق بخصوصية حمولة السفينة[1]، وذلك عندما يحتاج تفريغ أو شحن هذه السفينة لتجهيزات خاصة، فيتعيّن عليها الرسو في المركز المجهّز لهذا الغرض، كما يمكن خرق جدول ترتيب السفن ومنح الأولية لأحدها بسبب أهمية وطبيعة حركة سفينة مجهزة.

الفرع الثاني: شروط سلامة الملاحة البحرية المطبقة في الموانئ

تخضع ملاحة السفن داخل الموانئ لتعليمات السلطات المينائية، ويكون لهذه الأخيرة تحديد الرّحب والممرات وفق قواعد الملاحة المعمول بها دوليا، ويكون للسلطات المينائية أن تطلب من ربان السفينة الإنتقال من المكان الذي يشغله في الميناء وتحريره لأسباب ضرورية تتعلق بالإستغلال أو القيام بالأشغال أو لأسباب أمنية، بحيث لا يكون لربّان السفينة الاعتراض على ذلك، وإذا ما رفض تتولى السلطات المينائية عملية النقل على نفقة مالك السفينة[2].

كما يُمنع على السفينة عند رسوّها بالميناء القيام بأية مناورات أو ممارستها من شأنها أن تهدد سلامة الميناء أو أحد منشآته أو تشكل خطرا عليه، ومن أجل ذلك فإنه يمنع عليها تشغيل أجهزة الإنارة والأجهزة السمعية التي قد لا تتميز عن تلك المقررة في التشوير البحري داخل الموانئ وملحقاتها[3].

وتعتبر عمليات تنظيف المداخن وأنابيب الدخان أو الغاز من الممارسات الممنوعة داخل الموانئ بسبب خطر التلوث المترتب عنها، كما تمنع أشغال التصليح خارج المراكز المخصصة إلا إذا اقتضت الضرورة ذلك، وفي هذه الحالة الأخيرة يجب أن تعلم السلطة

[1]– المادة 75 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

[2]– المادة 67 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

[3]– المادة 68 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

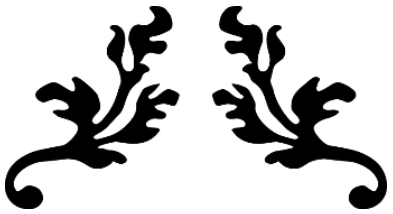
المينائية بذلك، والتي تتولى تحديد ساعة وشروط تنفيذ هذه الأشغال[1]، والغرض من هذا الإجراء الأخير هو تمكين السلطات المينائية من مراقبة عمليات الإصلاح التي تقوم بها السفينة على مستوى الميناء لمنع أي مخاطر محتملة، كما أن ذلك يمكنها من أن تضع في اعتبار وجود هذه الأشغال عند إدارة المناورات التي تقوم بها سفن أخرى داخل الميناء.

كما يخضع توقّف الآليات العائمة للخدمة في الموانئ لإجراءات خاصة، إذ يتطلب الأمر الحصول على رخصة مسبقة من طرف السلطة المينائية التي تحدد شروط هذا التوقف، ولا يتم التوقّف إلا في الأماكن المخصصة لهذا الغرض ونوع معين من الآلات وفي مدة محددة، ويصبح الترخيص باطلا إذا لم تتوفر فيه إحدى الشروط المفروضة قانونا، ولا يمكن لهذه الآلة مغادرة الميناء لمدة تفوق عن 6 أشهر متتالية إلا بموافقة مسبقة من قبل السلطة المينائية أو في حالة القوة القاهرة، ويلتزم المالك عندئذ بنزعها أو تحويلها في الآجال الممنوحة من طرف السلطة المينائية[2].

[1]– المادة 69 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

[2]– أنظر المادة 70 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، مرجع سابق.

الفصل الثالث



دراسة تطبيقية لواقع أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية باتخاذ " المؤسسة المينائية جن جن" نموذجا



إن موضوع أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية أكثر مواضيع القانون البحري ارتبطا بالجانب العملي، لذلك فإنه لا يمكن تحقيق الأهداف المتوخاة من هذه الدراسة كاملة إلا باستكمال الدراسة الميدانية، وذلك عن طريق الإحتكاك مباشرة بالموانئ، وقد أتيحت لنا فرصة إجراء تربص ميداني على مستوى "المؤسسة المينائية جن جن"، أين تمت معاينة بعض الأجهزة المكلفة بالأمن والسلامة على مستوى الميناء، والحصول على بعض الشروحات والوثائق المتعلقة بالنظام الأمني المطبق **(المبحث الأول)**.

واستكمالا للشق النظري من الدراسة المتعلق بقواعد السلامة فستتم دراسة بعض الأمثلة عن حوادث بالمؤسسة المينائية "جن جن"، بناءً على بعض الوثائق والمستندات المتحصل عليها **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

نظام الأمن المطبق على مستوى المؤسسة المينائية جن جن

الميناء هو نقطة من الساحل أو الشاطئ، ويمثل أحد المكونات الأساسية لقطاع النقل البحري، حيث يمكن من خلاله أن ترسو السفن من أجل نقل البضائع أو الأشخاص من ميناء لآخر، إذ يتم اختيار موقع الميناء على أساس المياه الصالحة للملاحة وكذلك جهة الرياح والأمواج وكذا الطلب التجاري.

يعتبر ميناء "جن جن" من أهم الموانئ الجزائرية وأحدثها بالنظر إلى موقعه الاستراتيجي ومساحته وأهمية نشاطه بالنسبة للاقتصاد الوطني، وإن دراسة نظام الأمن المطبق على مستوى المؤسسة المينائية "جن جن" يتطلب منّا تقديم لمحة تعريفية لهذه المؤسسة المينائية **(المطلب الأول)**، إضافة إلى تحديد الهيئات والمستويات المتبعة لتحقيق أمن المؤسسة المينائية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن

إن التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن يتطلب توضيح الأهمية التجارية للمؤسسة، وبيان خصائصها، كموقعها الجغرافي ومساحتها، وتحديد الهياكل والمنشآت المادية التي تتكون منها.

الفرع الأول: تعريف المؤسسة المينائية جن جن

تعتبر "المؤسسة المينائية جن جن" من أهم مؤسسات النقل البحري في الجزائر بصفة عامة وشمال إفريقيا بصفة خاصة، فهي مؤسسة عمومية اقتصادية تابعة للمؤسسة القابضة متعددة الخدمات، هدفها تحقيق الربح والزيادة في حجم التعاملات.

يعتبر" **ميناء جن جن**" أحدث ميناء شيّد في الجزائر، فهو ميناء عالمي يتوفر على عدة مميزات ترشحه لإحتلال مكانة في الصفوف الأولى على جميع المستويات (الجهوية، القارية والدولية)، كونه يتمتع بموقع استراتيجي هام في الجهة الشرقية للبلاد، تقدر مساحة ميناء جن جن بـ 210 هكتار قابلة للتوسعة، يحتوي على أرضية يصل عمقها إلى 18.2م.

"ميناء جن جن" هو من أكبر الموانئ الجزائرية يقع بالطاهير ولاية جيجل، بالقرب من مطار فرحات عباس، طاقته الاستيعابية 4،5 مليون طن سنويا، يستجيب لكل التقنيات الحديثة في مجال النقل البحري، موصول مع أهم محاور الإتصالات لا سيما المنفذ شمال جنوب جيجل–سطيف، وخط السكك الحديدية، مما يجعله المحور المفضل للنقل الأورو أفريقي، كما تظهر أهمية الميناء من خلال ربطة بين إفريقيا وأروبا والشرق الأوسط[1].

[1]– "بحث كامل حول المؤسسة المينائية جن جن –جيجل"، بحث منشور على الموقع الإلكتروني:
https://www.elmarji3.com/2021/12/djen-djen-port.html تاريخ الإطلاع : 12 ماي 2023

أولا: مشآت" المؤسسة المينائية جن جن"

تحتوي" المؤسسة المينائية جن جن" على منشآت قاعدية وأخرى فوقية تتمثل في:

1- المنشآت القاعدية:

تتمثل المنشآت القاعدية لميناء جن جن في الأرصفة وحواجز حماية الميناء من أمواج البحر أي ما يسمى بكاسرات الأمواج[1]، وكذا المسالك المائية لدخول السفن إلى الميناء.

يتكون" **ميناء جن جن**" في وقتنا الحالي من 4 أرصفة قيد الإستعمال متمثلة في:

- رصيف عام للبواخر والسفن (طوله 770 م، عرضه 200م، عمق المياه 11ميل، مساحته 15 هكتار).
- رصيف مختلط (طوله 250م، عرضه300م، عمق المياه 11م، مساحته 7.5هكتار).
- رصيف مختلط (طوله 1060م، عرضه 300م، عمق المياه يتراوح ما بين 10.5 و18.2 م، مساحته 30 هكتار و6 هكتارات علوية).
- رصيف شحن وتفريغ السيارات (طوله 3 منحدرات، عمق المياه 11م، مساحته 9هكتارات).

كما يتوفر ميناء جن جن على حاجزين للحماية متمثلين في السد الغربي بطول 3400م والسد الشرقي بطول 900م.

---

[1]- (كاسر الأمواج) Breakwate :منشأ جدار يحمي الميناء أو الشاطئ أو المنشآت على مبعدة من الشاطئ من الأمواج القوية. يُؤمِّن كاسر الأمواج منطقة هادئة، حيث تستطيع السفن أن ترسو بأمان، كما يؤمن كاسر الأمواج حماية مؤقتة أثناء عملية التشييد أو أثناء اكتشاف النفط أو المعادن. تفقد الأمواج الكثير من طاقاتها عند ارتطامها بكاسر الأمواج ، قد يكون كاسر الأمواج متراساً من التربة، أو من الصخور أو من الإسمنت. تُبنى بعض كواسر الأمواج من ركائز ألواح أي من ألواح من خشب البناء أو الفولاذ أو الإسمنت، حيث توضع متلاصقة وتسحب إلى قاع البحر، أو البحيرة. وفي بعض الحالات، توضع الركائز في صفين ويملأ الفراغ بينهما بالصخور. أما نوع كاسر الأمواج المستعمل، فهو يعتمد على حالة قاع البحر أو أرضية البحيرة، فمثلاً، تتطلب الأرضية الرخوة استعمال أكوام من ركائز. في حين أن الأرضية الصلبة تُدعم كمتراسٍ. يجب أن يختبر تصميم كاسر الأمواج للتأكد من قدرته على حماية الموانئ أو الشواطئ في أشد العواصف المتوقعة، وعلى فترات طويلة.

أما المسالك المائية لدخول السفن للميناء فتتمثل في المسطحات المائية التابعة للميناء[1]، التي تسمح بدخول وخروج ورسو وتحرك مختلف السفن المتعاملة مع الميناء وهي :

- المدخل الرئيسي للميناء يقع في الجهة الشرقية له بعرض 250 م.

- قناة الدخول، وتكون في البحر على امتداد طريق السفن من خارج الميناء إلى داخله، بعمق 19.3م.

- حوض التحويل يقع بعد المدخل الرئيسي للميناء مباشرة بعمق18.8م.

- مساحة الحوض الكلي للميناء والذي يسمح بطفو السفن وهي المساحة المغمورة بالمياه الواقعة بين حواجز الحماية تقدر ب180 هكتار.

2- المنشآت الفوقية:

تتمثل المنشآت الفوقية في جميع المباني التي يحتوي عليها الميناء متمثلة في العمارات والمستودعات والتوصيلات الكهربائية، ومساحات التخزين المهيأة لإستقبال السلع، وكذا المعدات بما فيها البحرية ومعدات المناولة.

ثانيا: أهداف" المؤسسة المينائية جن جن"

يعتبر ميناء جن جن عصب الحركة التجارية من خلال عملتي الإستيراد والتصدير، ومن أهم العمليات التي تتم على مستواه هي استيراد الحبوب، فهو يحتل المرتبة الأولى فيما يخص هذا النشاط، ويعتبر أعمق ميناء على المستوى الوطني، ومتحصل على شهادة ايزو للجودة والبيئة والصحة والسلامة المهنية مند سنة 2018.

[1]-بحث كامل حول المؤسسة المينائية جن جن، متاح على الموقع الالكتروني:
https://www.elmarji3.com/2021/12/djen-djen-port.html?m=1، تم الاطلاع بتاريخ 2023/05/20، على الساعة 11:30.

تهدف" **المؤسسة المينائية جن جن**" كغيرها من باقي المؤسسات، لتحقيق أكبر قدر من الربح، وتحسين خدماتها المقدمة في جميع المجالات، وكذا زيادة حجم التعاملات، تنشيط حركة التجارة الخارجية للبلاد، وتوسيع الميناء وفتح وحدات أخرى في أماكن متعددة.

الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي" للمؤسسة المينائية جن جن"[1]

الهيكل التنظيمي هو مخطط تنظيمي بياني يتم من خلاله عرض التسلسل الهرمي للوظائف في "**المؤسسة المينائية جن جن**" من الأعلى إلى الأسفل، فالغرض من هذا التقسيم هو توضيح المهام والمسؤوليات لكل مديرية، كما أنه يوضح العلاقة بين الوظائف ويسهل حركة العمل وسير المعلومات بين الوحدات المختلفة لتحديد جهات الإتصال بينهم.

يتكون الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن إلى جانب المديرية العامة والأمانة ومساعد المدير العام، إلى سبع مديريات أخرى، وكل مديرية تتفرع إلى دوائر والتي بدورها تتفرع إلى مصالح ومكاتب وذلك كما يلي:

المديرية العامة

تترأس المديرية العامة قمة الهرم، وتشمل المديرية العامة مساعد المدير المكلف بالأمن الداخلي للميناء والأمانة، ويديرها الرئيس المدير العام، حيث يعتبر صاحب السلطة العليا، وحددت المادة 11 من المرسوم رقم 84-173 والذي يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل[2] على مهام المدير العام وأهمها تنسيق ومراقبة مديريات المؤسسة، كما يعتبر هو المسؤول عن ضبط تسيير المؤسسة ويحدد الترتيب الهرمي للعمال وتعيين الإطارات العليا، ويمثل المؤسسة في جميع نشاطات الحياة المدنية.

[1]- الملحق رقم 09، ص104.

[2]- مرسوم رقم 84-173 المؤرخ في 21 جويلية 1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج. ر،ع 30، الصادر في 24 يوليو 1984.

كما يكون الرئيس المدير العام مسؤولا عن أي تذكرة أو صك خاص بالتبادلات أو مختلف الأعمال التجارية.

أولا: مديرية القيادة المينائية

تتكون مديرية القيادة المينائية من دائرتين هما، دائرة السلامة والشـــرطة ودائـــرة المساعدة على الملاحة، من أهم مهامها:

- تطبيق القوانين الخاصة بالتنقل والتفريغ والشحن بالتنسيق مع مديرية الإستغلال.
- الرقابة ومواجهة الحوادث التي تقع.
- إعداد التقارير حول الحقائق والتطبيقات المعمول بها في جميع الميادين الداخلية فـــي المؤسسة وتحديد القيود والعراقيل ومعيقات العمل[1].

ثانيا: مديرية العمليات

تتكون مديريات العمليات من دائرة الشحن والتفريغ وثلاث مصـــالح تتمثـــل فـــي مصلحة البرمجة والتخطيط، مصلحة الشحن والتفريغ ومصلحة التغطية من أهم مهامهـــا ضمان تطبيق أنظمة الموانئ الحالية، والسهر على كفالة تطبيق إجراءات إدارة المخاطر، وكذا إعداد خطة تطوير إدارة العمليات واقتراحها على الإدارة العامة، كما تتولى مديريـــة العمليات التحقق من جودة وسلامة عمليات الارساء والمناولة المنفذة.

ثالثا: مديرية الأملاك والصيانة

تتكون من دائرتين هما دائرة الصيانة ودائرة المشاريع والأشغال الجديدة، وثـــلاث مصالح هي مصلحة الصيانة ومصلحة الشبكات ومصلحة الأشغال، من أهم مهامها التأكد من أن إدارة الأملاك والصيانة لديها موظفين مؤهلين، ومباني مناسبة وأدوات ضـــرورية ومتوافقة للحفاظ على جميع معدات مناولة المؤسسة[2].

---

[1]– مقابلة شخصية مع السيد شكيرد برهان الدين، ضابط مينائي على مستوى المؤسسة المينائية جن جن، تمت في المديرية العامة للميناء بتاريخ 2023/05/18 على الساعة 10:30.

[2]– مقابلة مع السيدة بعيو أسماء، مهندسة معمارية على مستوى مديرية الاملاك والصيانة بالمؤسسة المينائية جن جن، في 2023/05/22 على الساعة 11:30

رابعا: مديرية المحاسبة والمالية

تتكون من دائرتين، دائرة المالية التي تشمل مصلحة المالية ومصلحة الميزانية والإستثمار، ودائرة المحاسبة التي تتكون من مصلحة المحاسبة العامة ومصلحة المحاسبة التحليلية[1].

تتولى مديرية المحاسبة والمالية مجموعة من المهام تتمثل أساسا في إعداد وتنفيذ السياسة المالية للشركة، والسهر على تطبيق قرارات المديرية العامة ومجلس الإدارة، كما تقوم بتقديم وتوجيه المساعدة في تنفيذ المعاملات المالية.

خامسا: مديرية التجارة

تتولى مديرية التجارة بعض الصلاحيات المتعلقة بالأنشطة التجارية للمؤسسة المينائية وتتمثل في: – وضع السياسة التجارية للشركة بالتنسيق مع الإدارة العامة وضمان تطبيقها.

- وضع وتنفيذ سياسة لإسترداد الشركة وضمان تطبيقها.
- الإشراف على الأنشطة التجارية وفواتير الخدمات المقدمة.
- معالجة متطلبات وشكاوى العملاء.
- وضع خطة لتنمية العملات التجارية
- مراقبة وحماية صورة العلامة التجارية للشركة.[2]

سادسا: مديرية الإدارة والموارد البشرية.

تتكون من دائرة تسيير الموارد البشرية والتكوين التي تحتوي على مصلحة التكوين ومصلحة المستخدمين ذات مكتب للأجور ومكتب الضمان الاجتماعي، إضافة إلى

[1]– انظر الملحق رقم07، يتضمن الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن، ص98 .

[2]– مقابلة مع السيد: قيراط نصر الدين، رئيس دائرة التجارة في المؤسسة المينائية جن جن، تمت المقابلة في مكتبه يوم 2023/05/22 على الساعة 10:45.

دائرة الوسائل العامة التي تضم مصلحة الوسائل العامة ومصلحة المنازعات،[1] من مهامها تحديد سياسة إدارة الموارد البشرية للشركة بالتنسيق مع الإدارة العامة وضمان تطبيقها، وكذا ضمان مراعاة متطلبات العوامل البشرية وفقا للمعايير الوطنية والدولية والإمتثال للتشريعات الإجتماعية واللوائح والإجراءات الداخلية[2].

سابعا: مديرية الإعلام والتسويق

تتكفل هذه المديرية بثلاث وظائف تتعلق بالاتصال والتسويق، ونظام الإعلام، بالإضافة إلى دراسة ومتابعة إحصائيات البناء[3].

المطلب الثاني

الهيئات والمستويات الأمنية المطبقة على مستوى "المؤسسة المينائية جن جن"

من أجل ضمان أمن المؤسسة المينائية جن جن فقد وضعت عدة هيئات مسؤولة تنفيذ المخططات والقواعد الأمنية اللاّزمة **(فرع أول)**، كما تسهر المؤسسة المينائية جن جن على تطبيق المستويات الأمنية المحددة من قبل المنظمة البحرية الدولية، والتي اعتمدها المشرع الجزائري من خلال إصدار المرسوم رقم 02-01 المتعلق بأمن المنشآت المينائية والسفن، وهي بمثابة إجراءات أمنية يجب العمل بها وتنفيذها بواسطة السفن والموانئ والمرافق المينائية (فرع ثان).

الفرع الأول: الهيئات المسؤولة عن الأمن داخل" المؤسسة المينائية جن جن"

توجد على مستوى "المؤسسة المينائية جن جن" العديد من الهيئات التي تعمل بالتنسيق فيما بينها من أجل ضمان تحقيق أمن المؤسسة المينائية، وتتمثل فيما يلي:

---

[1]- مقابلة مع السيد خدام هشام، مكلف بالدراسات رئيسي في مصلحة المستخدمين بالمؤسسة المينائية جن جن، تمت المقابلة في مكتبه يوم 2023/05/23 على الساعة 14:30.

[2]- مقابلة مع السيد خدام هشام، مكلف بالدراسات رئيسي في مصلحة المستخدمين بالمؤسسة المينائية جن جن، تمت المقابلة في مكتبه يوم 2023/05/23 على الساعة 14:30.

[3]- انظر الملحق رقم 07، يتضمن الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن، ص 98.

أولا: فرقة شرطة الحدود البحرية

تقوم فرقة شرطة الحدود البحرية بالمهام الموكلة لمديرية شرطة الحدود التابعة للمديرية العامة للأمن الوطني، فهي مسؤولة عن أمن السفن والمنشآت المينائية وكذا وضع التدابير الأمنية من أجل سلامة الأشخاص والممتلكات والمنشآت المينائية، وذلك من خلال:

- مراقبة حركة الأشخاص والممتلكات عبر الحدود.
- المساهمة في الوقاية وقمع مخالفات القوانين والتنظيمات على الحدود.
- السهر على تطبيق التنظيم المنبثق عن الاتفاقيات الدولية في مجال حركة البضائع الخاصة (أسلحة، مواد مشعة، كيميائية، خطرة، سامة، متفجرات).
- التدخل لقمع كل أشكال التهديدات الخارجية.
- مراقبة المداخل الرئيسية والثانوية للميناء، حركة الأشخاص والعربات، حركة السفن والبحارة ومكافحة الإبحار السري (الهجرة غير الشرعية)، وكل أشكال الجريمة المنظمة والعابرة للحدود.
- تأمين المحيط الداخلي والخارجي للميناء بالمراقبة والدوريات.

ثانيا: ضابط أمن المرفق المينائي (PFSO)

يُعيّن ضابط أمن المرفق المينائي من قبل الرئيس المدير العام، وهو المسؤول عن وضع وتنفيذ والحفاظ على خطة أمن المنشآت المينائية، والإتصال والتنسيق مع ضباط أمن السفينة والشركة، كما أن ضابط أمن المرفق المينائي مسؤول عن التنسيق مع ضابط أمن السفن (SSO) ومسؤول أمن الشركة (CSO)، وهما ضباط موظفون لدى السفن والشركات[1].

[1]– مقابلة مع السيد طكوك محمد نجيب، مسؤول الأمن الداخلي في المؤسسة المينائية جن جن، تمت المقابلة يوم 2023/05/23 على الساعة 10:30.

كما يعمل ضابط أمن المرفق المينائي على تنفيذ العديد من المهام داخل الميناء بغرض تحقيق المعايير الأمنية المطلوبة، وتتمثل هذه المهام في:

- التنسيق بين جميع الهيئات الأمنية المتواجدة داخل وخارج الميناء.
- إنشاء مخطط أمن المرفق المينائي.
- الإشراف على مناطق وقوف السيارات خارج مداخل الميناء الرئيسية.
- تسيير دوريات راجلة في مختلف المناطق الأمنية داخل الميناء.
- تخليص محطات الركاب بعد آخر سفينة.
- تسجيل وتقرير حوادث الصحة والسلامة والحوادث الوشيكة.
- مراقبة غرفة التحكم بما في ذلك مشغل الراديو ومشغل الدوائر التلفزيونية المغلقة.[1]

ثالثا: المصلحة الوطنية لحرس السواحل

تعتبر المصلحة الوطنية لحرس السواحل هيئة وطنية تابعة للجيش الوطني الشعبي تمثل الدولة في البحر، متواجدة في كل الموانئ الوطنية، تم إنشاؤها بموجب الأمر رقم 73-12[2]، وتمّ تنظيمها وبيان مهامها بموجب المرسوم الرئاسي 17-01 [3] المتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، تؤدي عدة مهام أهمها:

- تطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة البحرية، الصيد البحري والجمارك.
- مراقبة حمولة السفن وتفحص الوثائق الخاصة بها وبالبحارة والتأكد من مطابقتهم للأنظمة المعمول بها.

[1]- مقابلة شخصية، مع فرقة ضباط في مقر فرقة شرطة الحدود البحرية بالمؤسسة المينائية جن جن، تمت يوم 2023/05/14 على الساعة 10:00.

[2]- أمر رقم 73-12 المؤرخ في 03 أفريل 1973، يتضمن أحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج. ر.ع 28، الصادر في 06 أفريل 1973.

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

– المساهمة في الوقاية من الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد السفن وأطقمها وعلى المنشآت المينائية ومكافحتها.

– حماية الأملاك الوطنية العمومية البحرية والوسط البحري.

– تساهم أيضا في النجدة والمساعدة في البحر، والمكافحة الوقائية ضد التلوث البحري بالوقود.

– كما تساهم في حدود اختصاصها في تنفيذ الأعمال الخاصة بضبط الإشارات والأسلاك البحرية.

رابعا: إدارة الجمارك البحرية

تعتبر الجمارك خط الدفاع الأول للدولة، فهي تهتم بحماية الإقتصاد الوطني وترقية مداخله، كما تساهم داخل الحيز المينائي في عمليتي المراقبة وضبط جرائم التهريب، إضافة إلى حرصها على تطبيق القوانين والأنظمة المعمول بها، وكذا مراقبة السفن المبحرة من وإلى خارج البلاد، أنشأت الجمارك الجزائرية بموجب القانون رقم 79-07 المعدل والمتمم[1]، وتضطلع بصلاحيات مهمة على مستوى الموانئ في:

– مراقبة حركة البضائع الصادرة والواردة عن طريق الإدارة الجمركية البحرية

– تفتيش السفن عند الدخول والخروج من المياه الإقليمية، أو داخل المناطق البحرية للنطاق الجمركي.

– مكافحة التهريب الجمركي والأنشطة التجارية غير المشروعة بما في ذلك ضبط البضائع موضوع المخالفة وحجزها.

– مراقبة حركة المسافرين عن طريق الموانئ البحرية وتفتيشهم ومعاينة أمتعتهم وفقا لأحكام القانون ولحماية أمن الموانئ[2].

[1]– قانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979، المتضمن قانون الجمارك، ج. ر.ع 30، الصادر في 24 جويلية 1979، المعدل والمتمم.

[2]– مقابلة مع السيد طكوك محمد نجيب، مسؤول الأمن الداخلي في المؤسسة المينائية جن جن، تمت المقابلة يوم 2023/03/15 على الساعة 10:20.

خامسا: محافظة أمن الميناء

تعتبر محافظة أمن الميناء من أهم الهيئات الأمنية، أنشأت بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 95-192[1]، من أجل التكفل بالجانب الأمني للميناء، لكن مع صدور المرسوم التنفيذي رقم 04-418 أصبحت عضوا في اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، ومتكفلة برئاسة مركز إدارة العمليات الإستعجالية، ثم أصبحت مسؤولة عن تنسيق أعمال اللجنة العملاتية للأمن البحري والمينائي، ومن مهامها ما يلي:

- تترأس وتنشط أعمال اللجان المحلية لأمن الميناء.
- تُعد مخطط الأمن الخاص بالميناء، وذلك بالتنسيق مع الأجهزة والسلطات الأخرى وتسهر على تنفيذه.
- لها صلاحية القيام بكل نشاط وقائي تراه ضروريا لأمن الميناء، بتجنيد جميع الوسائل البشرية والمادية المخصصة، إذا كان الخطر يتطلب تدخلا فورية.
- تراقب مدى فعالية التدابير الأمنية وتملي التصحيحات الضرورية وذلك من خلال المراقبة والتفتيش[2].

الفرع الثاني: تحديد المستوى الأمني لميناء "جن جن"

توجد ثلاث مستويات أمنية حددتها المنظمة البحرية الدولية من خلال قانون أمن المنشآت المينائية والسفن، تم التفصيل فيها في الجانب النظري، وهي بمثابة إجراءات أمنية يجب العمل بها وتنفيذها بواسطة السفن والموانئ والمرافق المينائية، ويكون ميناء "جن جن" ملزما بالإستجابة لهذه المستويات، وذلك باتخاذ كافة التدابير الملائمة لذلك.

[1]- مرسوم تنفيذي رقم 95-192، مؤرخ في 10 جويلية 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج. ر.ع 38، الصادر في 19 جويلية 1995.

[2]- المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192.

المستوى الأمني الأول

المستوى الأمني الأول هو المستوى الذي تستغل فيه السفينة أو الميناء والمرافق المينائية استغلالا طبيعيا، وتتخذ في هذا المستوى إجراءات عادية لضمان السير الحسن للسفن والمنشآت المينائية، وتتمثل هذه الإجراءات في مراقبة دخول السفن والأشخاص، والإشراف على عملية تفريغ البضائع المشحونة والمؤن التي على متنها، يتم تحديد المستوى الأمني لـ"ميناء جن جن" بالنظر للموقع الجغرافي الذي يحتله هذا الأخير، وذلك بإعتباره يقع بمنطقة أشواط مدينة الطاهير ولاية جيجل ويبعد عن هذه الأخيرة ب10 كلم، ما يجعله في منطقة آمنة وهادئة ذات نسبة سكانية منخفضة وبالتالي يقلل الضغط على الميناء من حيث الأفراد غير العاملين به كما يشهد انعدام لمحاولات الهجرة غير الشرعية عن طريقه على عكس ما يشهده ميناء الجزائر العاصمة وميناء وهران من حركة واسعة، وبالتالي يمكننا القول بأن ميناء جن جن يحتل المستوى الأمني الأول[1].

المبحث الثاني:

نماذج متعلقة بحوادث السلامة البحرية داخل الميناء

ازدادت أهمية النقل البحري عالمياً بسبب زيادة المبادلات التجارية بين مختلف دول العالم بحيث يبقى النقل البحري مسؤول عن نقل 83% من تجارة العالم التي تُنقل بحراً، كما أن أعداد السفن المسجلة حول العالم والتي تزيد حمولتها الكلية GT أكثر من 100 طن قد ازدادت هي الأُخرى في آخر ثلاثون سنة من 80.000 سفينة إلى أكثر من 130.000 سفينة وبالتالي فالزيادة في نسبة النقل البحري يؤذي بصورة طردية إلى زيادة ما يعرف بالحوادث البحرية[2].

[1] – مقابلة شخصية مع السيد شكيرد برهان الدين، ضابط مينائي على مستوى المؤسسة المينائية جن جن، تمت في المديرية العامة للميناء بتاريخ 2023/05/18، على الساعة 11:00.

لذلك سيتم من خلال هذا المبحث محاولة دراسة بعض الأسباب الرئيسية لحوادث السلامة في الميناء، والإجراءات المتبعة لتفاديها **(المطلب الأول)**، كما سيتم دراسة بعض النماذج المتعلقة بحوادث السلامة بميناء جن جن أثناء عملية القطر البحري نموذجا **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول:

الأسباب الرئيسية لحوادث السلامة في الميناء والإجراءات المتبعة لتفاديها

إن أسباب الحوادث البحرية تختلف من سنة إلى أخرى، إلا أن معظم الخسائر في الأرواح تحدث نتيجة الغرق عادة بسبب العواصف أو الإجهادات التي يتعرض لها بدن السفينة، أو الحرائق والإنفجارات أو الجنوح والإصطدام بالشعاب المرجانية، ومن الواضح أن السفن الصغيرة الحجم والقديمة أكثر عرضة لأخطار البحر من السفن الكبيرة والحديثة بصفة عامة **(الفرع الأول)**، لـــذا قامت الموانئ بمحاولة حل هذه المشاكل ومعالجتها بطرق مختلفة، وقامت باعتماد إجراءات، تمثلت في تنفيذ بعض الاتفاقيات ونظم وتوصيات بهدف الوقاية من الحوادث ومنع أو تقليل من حدوثها ،وكذلك تقليل احتمال تكرار الحوادث التي تقع عادة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: الأسباب الرئيسة لحوادث السلامة في الميناء

يمكن للعمل في الموانئ أن يكون خطيرا، حيث يواجه عمال الرصيف العديد من المخاطر كل يوم، مثل العمل على الإرتفاعات، وسقوط الشحنات، والمعدات الثقيلة، ولكن بعض العوامل قد تزيد من المخاطر، وتتمثل الأسباب الرئيسية لحوادث العمل فيما يلي[1]:

- عدم احترام ارتداء معدات الوقاية الشخصية (القفازات، الخوذة، أحذية السلامة).
- غياب رجل السلسلة أثناء عمليات الرفع والتعامل مع الرافعة أو الرافعة الشوكية.

[1]- انظر الملحق رقم 15، ص 114.

- التعرض لحوادث بسبب (عدم صيانة وتنظيف الأرض الصلبة، عدم احترام ارتداء معدات الوقاية الشخصية).
- عدم الإمتثال لتعليمات سلامة الرفع، والتقصير أثناء التحميل / التفريغ.
- عدم اليقظة أثناء العمل، وعدم احترام أساليب العمل.
- عدم تنظيم وتنسيق العمل.
- عدم وجود أساليب وإجراءات ملائمة لأداء بعض الأنشطة الاستثنائية[1].

الفرع الثاني: الإجراءات الوقائية الواجب اتخادها

بالنظر للمخاطر التي يتعرض له عمال الموانئ على مستوى السفن أو على مستوى الأرصفة، وأثناء القيام بمهام الشحن والتفريغ للبضائع، أي ما يسمى بالمناولة المينائية، بحيث تصل الخطورة إلى موت بعض العمال، مثل ما حدث بالمؤسسة المينائية جن جن في العام الفارط، حيث تم تسجيل حالة وفاة على مستوى الرصيف الغربي للميناء، بسبب سقوط ذلك الشخص من على متن السفينة أثناء عمله[2]، لذلك كان لابد من وضع إجراءات وقائية لتفادي حدة تلك الخطورة وتتمثل تلك الإجراءات فيما يلي:

- احترام تعليمات السلامة التي يمليها مشرفو الصحة والسلامة والبيئة في الموقع.[3]
- ارتدِاء معدات الوقاية الشخصية المناسبة.
- أثناء تحميل وتفريغ البضائع، تأكد من أن جميع الموظفين بعيدون عن منطقة العمليات.
- توعية العاملين في الموقع بالصحة والسلامة والبيئة.
- التأكد من عقد جلسات الإحاطة من قبل المسؤولين عن العمل.
- تعيين الأشخاص المختصين لتنفيذ العمليات المطلوبة.

---

[1]- انظر الملحق 15، ص 115.

[2]- أنظر الملحق 14، ص ص 109-111.

[3]- مقابلة مع السيد بوفنشوشة فهد، مندوب البيئة بمكتب الصحة والسلامة المينائية "بميناء جن جن"، تمت المقابلة يوم 2023/05/23 على الساعة 13:31.

- يعد وجود رجل سلسلة (راجل) أثناء تفريغ أو تحميل السفن / العمل على رفع البضائع إلزاميًا.
- استخدام وسائل الرفع المتوافقة.
- توفير سلالم متوافقة أثناء العمل في الأماكن المرتفعة[1].

المطلب الثاني

نماذج حوادث السلامة أثناء عملية القطر البحري "نموذجا"

يقصد بالقطر البحري ما تقدمه سفينة لسفينة أخرى من مساعدة لتسيير رحلة السفينة الأخيرة، عندما لا يكون مطلوبا منها سوى تزويد سرعة السفينة المقطورة أثناء دخولها الميناء أو خروجها منه، وذلك بجرّ السفينة القاطرة للسفينة المقطورة، وباختلاف ذلك قد تتسبب في حوادث بحرية (ثانيا) مما يستلزم اتباع بعض الإجراءات من طرف المؤسسة المينائية لمجابهة تلك الحوادث (ثانيا).

الفرع الأول: الأسباب الرئيسية لحوادث السلامة أثناء عملية القطر البحري.

استنادا للتنظيم الداخلي لـــ"ميناء جن جن" يعتبر القطر من أهم الأنشطة التجارية التي تحتكرها المؤسسة المينائية[2]، ويتجلى تنظيم نشاط القطر من طرف القيادة المينائية من خلال إعدادها نموذج ورقي لطلب القطر، لكن هذا ما كان معمول به سابقا إلى غاية الأيام القليلة الفارطة من سنة 2021، حيث شهدت المنظومة المينائية نوع من التحول نحو معاملات النظام المعلوماتي الجديد الخاص بمجمع الخدمات المينائية، وبالضبط مع صدور المرسوم التنفيذي رقم 21-147 الذي تضمن إنشاء ما يعرف بمنصة المجمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية.[3]

---

[1]- أنظر الملحق رقم 14، ص 112.

[2]- فنور نسرين، مرجع سابق، ص54.

[3]- مرسوم تنفيذي رقم 21-147 المؤرخ في 17 أفريل 2021، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية. ج. ر. ع 31، الصادر في 27 أفريل 2021.

أولا: عدم توفير سفن القطر اللازمة لتنفيذ عملية القطر

أهم التزام يتم تنفيذه للقيام بعملية القطر البحري بـــ "ميناء جن جـــن" هـــو التـــزام القيادة المينائية بتوفير سفن القطر اللازمة لتنفيذ العملية وسحب السفن التجاريـــة الوافـــدة على الميناء، وهذه الأخيرة هي من تتحكم بخصائصها الفنية في عدد القاطرات اللازمـــة لتنفيذ العملية، ومن بين تلك الخصائص يوجد طول السفينة الذي يعتبر كأساس لتحديد عدد القاطرات[1] وفقا لما يلي:

- السفينة التي يبلغ طولها 100متر تحتاج لقاطرة واحدة فقط.
- السفينة التي يتراوح طولها بين101متر و150متر تحتاج قاطرتين.
- السفينة التي يتراوح طولها بين151متر و200متر تحتاج لـــ3 قاطرات.
- السفينة التي يتراوح طولها بين201متر و250متر تحتاج لـــ4 قاطرات.
- السفينة التي يبلغ طولها من251متر فما فوق تحتاج 5 قاطرات كأقل عدد.

وبعد تحديد عدد القاطرات اللازمة لسحب السفينة التجارية محل طلب القطر يـــتم تعيين إحدى القاطرات التالية لتنفيذ عملية القطر:

أولا- القاطرة NIL 1[2].

ثانيا- القاطرة NIL 2[3].

ثالثا- القاطرة ISSER؛

رابعا- القاطرة IGILGILI.1[4].

خامسا- القاطرة IGILGILI.2.

[1] – فنور نسرين، مرجع سابق، ص62.

[2]– انظر الملحق رقم 11، ص 106.

[3]– انظر الملحق رقم 12، ص 107.

[4]– انظر الملحق رقم 13 ص. 108.

ثانيًا: مخالفة توجيهات الربان المسؤول عن تنفيذ عملية القطر.

عند بداية عملية القطر البحري الذي قد تكون داخل حوض "ميناء جن جن" أو قد تكون خارج "ميناء جن جن" ، ففي حالة كان القطر البحري خارج الميناء يقوم ربان السفينة القاطرة بالتوقيع على محضر للخروج من الميناء، ويوقع معه ربان السفينة المقطورة أو العائمة المراد قطرها، وبذلك لا تتم عملية القطر خارج الميناء بنفس الطريقة المعمول بها في القطر داخله، وتسند إدارة عملية القطر خارج الميناء للسفينة المقطورة كأصل طبقا لما يتم الإتفاق عليه في عقد القطر[1].

عملية القطر خارج الميناء تستلزم فنيات أكثر تستلزم الحيطة والحذر، عكس القطر داخل الميناء فهو عملية سهلة نوعا ما، تتم من خلال ربط كابلات أو حبال الجر بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة وتنفذ العملية في ظروف عادية، ففي الميناء تكون الأمواج منخفضة وعمقه محدد ومعلوم، لكن فيما يخص القطر خارج الميناء يجب أن تكون حبال القطر متينة وذات قوة جد كبيرة، نظرا للعوامل التي قد تعيق عملية القطر في أعالي البحار حيث تكون الأمواج جد عالية، إضافة لعمق المياه التي تتفاوت بين البحر والمحيط لذلك يستلزم في القطر وسائل جد متطورة لتحقيق نتائج ايجابية وإيصال السفينة المقطورة بسلام وبدون حوادث لوجهتها والنقطة المتفق عليها في عقد القطر[2].

[1] – فنور نسرين، مرجع سابق، ص75.

[2] – المرجع نفسه، ص ص 75–76.

الفرع الثاني: الإجراءات المسطرة لمجابهة حوادث سلامة عملية القطر البحري

من أجل الحفاظ على سلامة ميناء جن جن يلتزم هذا الأخير بإتباع إجراءات فنية تتعلق وتخص السفن القاطرة المسؤولة عن تنفيذ عملية القطر إذ يجب على مجهز السفينة القاطرة (وهو ميناء جن جن) بتقديم سفينة قطر صالحة من حيث التجهيز(أولا) إضافة لإلتزامه بالإشراف على عملية القطر(ثانيا) بينما يلتزم مجهز السفينة المقطورة بإعداد السفينة المقطورة لعملية القطر (ثالثا).

أولا: صلاحية سفن القطر من حيث التجهيز

استنادًا لنص المادة 860 ق. ب. ج يلتزم المجهّز بتقديم سفينة صالحة لإنجاز العمليات المتفق عليها في عقد القطر البحري.

وذلك من خلال تزويد السفينة القاطرة بكل المعدات والأدوات الضرورية واللازمة لتنفيذ عمليات القطر، مثل معدّات الدفع والإشارة وإخماد الحرائق والحبال المستخدمة في جرّ السفينة المقطورة، كما يجب على المجهّز أن يؤمن على متن السفينة القاطرة طاقمًا كافيًا من حيث الكفاءة والعدد.

ثانيًا: تفتيش العبور

بعد تجهيز السفينة القاطرة وقبل توجهها وإبحارها لتنفيذ عملية القطر، يتم إخضاع السفينة القاطرة لعملية جد مهمة للحفاظ وتحقيق السلامة البحرية بـ" ميناء جن جن" تسمى بعملية تفتيش العبور.

تشرف على عملية تفتيش العبور لجنة أمنية تابعة للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، إذ يهدف ذلك التفتيش وتكمن غايته في التأكد والتحقق من مدى جاهزية السفينة القاطرة من حيث عدد الطاقم وكفاءته وامتلاكه لمختلف المعدات والوسائل والأسلحة

اللازمة والضرورية للقيام بعملية القطر، إضافة لصلاحية القاطرة من أجل القيام بعملية القطر في المكان والزمان المتفق عليهما سابقا[1].

ثالثًا: إعداد السفينة المقطورة لعملية القطر

يلتزم مجهز السفينة المقطورة بإعداد هذه الأخيرة لتنفيذ عملية القطر وذلك عن طريق تقديمها للمكان الذي ستنطلق منه عملية القطر وهذا في وقت متفق عليه، كما يتم ربان السفينة المقطورة بتوجيه هذه الأخيرة في وضعية مناسبة تسمح لها بأخذ حبال القطر من السفينة القاطرة[2].

كما يجب أن تكون السفينة المقطورة صالحة للملاحة وقادرة على التجاوب مع القاطرة، وإذا كانت المقطورة تتمثل في منشأة عائمة لا تملك قوة محركة عند ئد يجب أن يخطر مجهز السفينة المقطورة مجهز السفينة القاطرة بذلك من أجل أخد هذا الأخير احتياطاته اللازمة لجرّ تلك العائمة.

[1]– فنور نسرين، المرجع السابق، ص73.

[2]– فنور نسرين، مرجع سابق، ص33.



الخاتمـــة



يعتبر أمن وسلامة السفن وكذا المنشآت المينائية مسؤولية مشتركة تقع على عاتق جميع المشاركين في عملية الملاحة البحرية، ويجب الإمتثال لما جاءت به الاتفاقيات والقوانين والقرارات الصادرة عن المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، لضمان تحقق الأمن والسلامة، انطلاقا من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر والقانون الدولي للسلامة البحرية ISM وكذا القانون الدولي لأمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية ISPS.

بعد دراسة موضوع النظام القانوني لأمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية تم التوصل إلى النتائج التالية:

- تنظيم المشرع الجزائري لمجمل المسائل المتعلقة بأمن وسلامة السفن والموانئ بكثير من التفصيل، سواء من خلال أحكام القانون البحري، أو من خلال النصوص التطبيقية له.

- اعتماد المشرع الجزائري في تحديد القواعد المطبقة على الأمن والسلامة على ما أقرته المدونة الدولية البحرية.

- تعدد الأجهزة الأمنية المعنية بتطبيق قواعد الأمن والسلامة، والإعتماد بشكل كبير على التفتيش والرقابة المستمرة.

بالرغم من أهمية النصوص القانونية في مجال أمن وسلامة السفن والموانئ، إلا أنه يلاحظ بعض الثغرات القانونية، نذكر منها:

- تعقيد الإجراءات الأمنية يُصعب على السلطات الأمنية داخل الموانئ القيام بمهامها في الوقت المناسب.
- كثرة النصوص القانونية المطبقة وتشتتها يؤدي إلى صعوبة الإلمام بها من قبل الجهات المعنية بأمن وسلامة السفن والموانئ.

- بالرغم على إصرار المشرع من خلال النصوص القانونية على التمييز بين قواعد الأمن والسلامة، إلا أنه عمليا هناك تداخل كبير بين هذه القواعد، ولا توجد أي فائدة عملية من التمييز بينهما.
- يتكون ميناء جن جن من هيكل تنظيمي متكامل يضم عدة مديريات ومصالح ومكاتب تعمل بالتنسيق فيما بينها، ومع ذلك فإن الهيئة المسؤولة عن الحفاظ على الأمن هي المديرية العامة إضافة إلى مديرية القيادة المينائية.
- ضعف الإمكانيات المادية والبشرية التي تتوفر عليها الموانئ الجزائرية يصعب عليها تطبيق المعايير الدولية في مجال الأمن والسلامة.

بناء على ما تقدم فإنه يمكن تقديم التوصيات التالية:

- أهمية صياغة تعريف قانوني لكل من الأمن البحري والسلامة البحرية من قبل التشريع الداخلي.
- ضرورة تطوير السفن والموانئ وتوفير الأجهزة الإلكترونية الحديثة وأجهزة رصد ورقابة متطورة لرصد المخاطر القادمة من البحر والبر، من أجل الحفاظ على أمن وسلامة الإقليم البحري.
- وجوب الفصل بين سلطات ومهام الهيئات المتدخلة في أمن الميناء بسبب الخلط الموجود في الصلاحيات خاصة ما بين ضباط أمن الميناء وحرس السواحل وفرقة شرطة الحدود البحرية.
- تفعيل رقابة الدولة على الموانئ في مجال الأمن المينائي والسلامة وعدم الإكتفاء بإصدار الرخص.

الملاحق

الملحق رقم 01: شهادة توضح تعليمات السلامة والأمن للسفن

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DES TRANSPORTS
GROUPE SERVICES PORTUAIRES «SERPORT - spa»
ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN DJEN - spa
وزارة النقل
مجمع الخدمات المينائية -ش.ذ.أ
المؤسسة المينائية جن جن - ش.ذ.أ

SAFETY AND SECURITY INSTRUCTIONS FOR SHIPS

Vessels berthed at Djen Djen 0006 port, Algeria, must respect the following instructions, to avoid any malicious acts:

1- Keep a watchman on the top of gangway, during (24H/24H)

2- Heave up the pilot ladder, as soon as the pilot leaves the vessel

3- Report all ship's visitors at the log book

4- Ensure that the vessel keep one controlled access from the deck

5- At night time, heave up the gangway, or close the ramp (for Ro/Ro vessels) as soon as handling operations are stopped **(at 22h00 if there are handling operations)**

6- Ensure that empty containers are loaded correctly, as follows:

- Checking the containers by ship's crew member, and policeman
- Put the seal after
- Finally, the container must be loaded immediately

7- The Declaration of Security must be established between the ship and the port facility.

Ship Security Officer

MASTER

MV KAMENARI KINGSTOWN

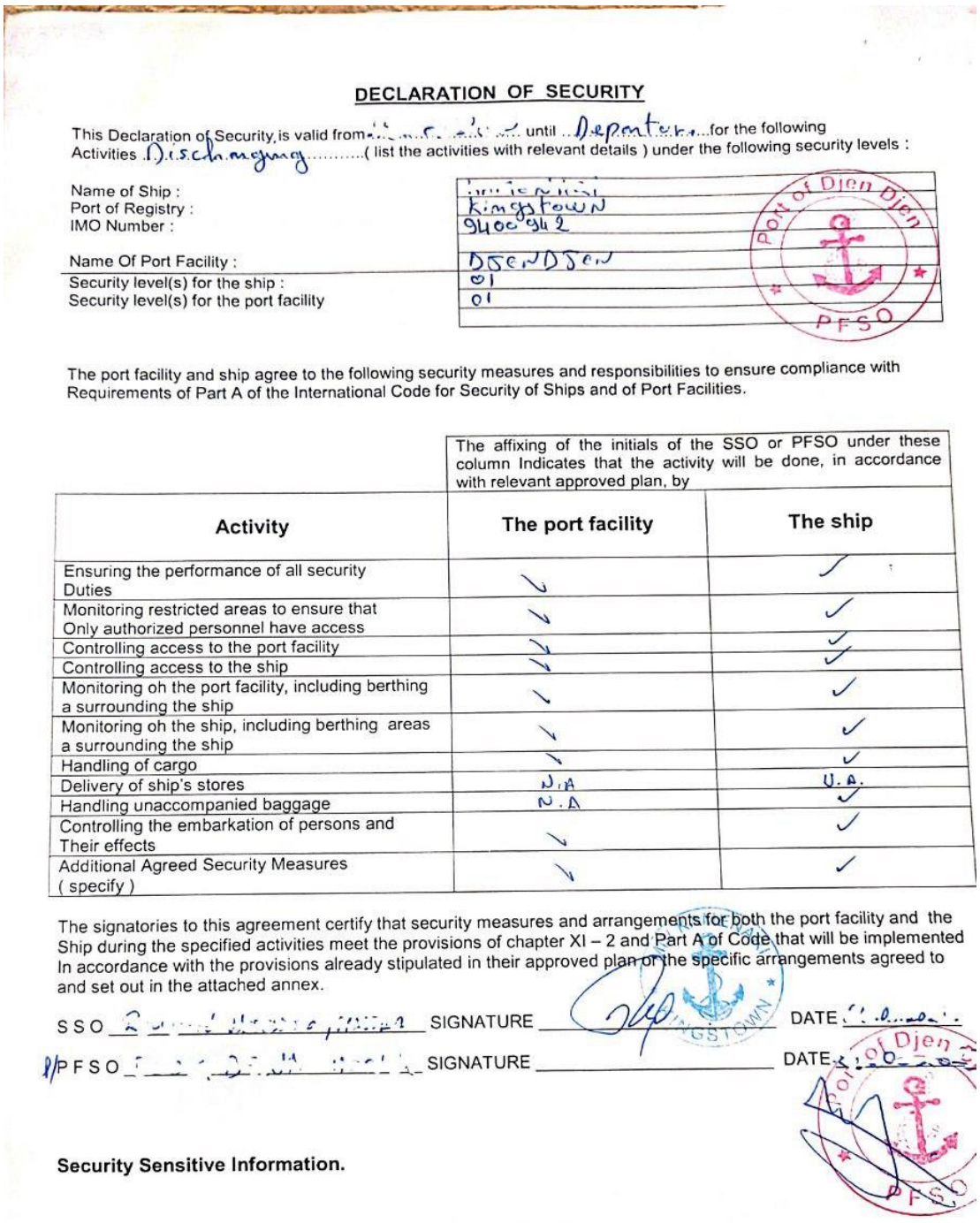
Port Facility Security Officer

Djen Djen PFSO

ش.ذ.أ رأسمالها الإجتماعي 000 000 000 4 دج
NIS : 0982 1805 0056 139 | R.C : 00 B 00442292
العنوان. ص.ب 87 الأشواط الطاهير 18002 - جيجل
Tél. +213 34 54 21 64 - +213 30 47 84 10 Fax. +213 34 54 21 60
SPA au capital social de 4 000 000 000 Dinars
NIF : 0000 1804 422 9262 | Article : 1805 0 131 850
Adresse.BP N°87 Achouat Taher 18002 -Jijel
contact@djendjen-port.com www.djendjen-port.com

Intertek Intertek Intertek

الملحق رقم 02: تصريح أمني –شهادة DOS–



DECLARATION OF SECURITY

This Declaration of Security, is valid from ... until ...Depanteur...for the following Activities ...Dischmging.....(list the activities with relevant details) under the following security levels :

Name of Ship :	.....
Port of Registry :	kingstown
IMO Number :	9400942
Name Of Port Facility :	DSENDSEN
Security level(s) for the ship :	01
Security level(s) for the port facility	01

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with Requirements of Part A of the International Code for Security of Ships and of Port Facilities.

Activity	The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these column Indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by The port facility	The ship
Ensuring the performance of all security Duties	✓	✓
Monitoring restricted areas to ensure that Only authorized personnel have access	✓	✓
Controlling access to the port facility	✓	✓
Controlling access to the ship	✓	✓
Monitoring oh the port facility, including berthing a surrounding the ship	✓	✓
Monitoring oh the ship, including berthing areas a surrounding the ship	✓	✓
Handling of cargo	✓	✓
Delivery of ship's stores	N.A	U.A.
Handling unaccompanied baggage	N.A	✓
Controlling the embarkation of persons and Their effects	✓	✓
Additional Agreed Security Measures (specify)	✓	✓

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the Ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI – 2 and Part A of Code that will be implemented In accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

SSO ..... SIGNATURE ..... DATE .....

P/PFSO ..... SIGNATURE ..... DATE .....

Security Sensitive Information.

DOS Annex – Security Measure Review Check Off List

Ships :		
Ship Security lookout / Gangway watch posted	YES ✓	NO
Crew/ Passenger Identification Cards issued to every crew/ passenger	YES ✓	NO
Ship verifies each person departing the ship/crew list provided to terminal	YES ✓	NO
Ship Security officer designated and in place	YES ✓	NO
Ship Knows the Security Level and any pending increase	YES ✓	NO
Ship has the Port Facility Communication Plan form	YES ✓	NO
(Extra Space)	YES ✓	NO
Facility :	YES ✓	NO
Secure terminal and establishes guards	YES ✓	NO
Passenger / Cargo handling system in place and operational	YES ✓	NO
Terminal security officer designated and place	YES ✓	NO
Conduct stores/visitor security screening	YES ✓	NO
Terminal advises ship of security measures in harbour and when increased	YES ✓	NO
(Extra Space)	YES	NO
Ship / Terminal :		
Performing according to plan for access control, monitoring the area around the Ship, cargo handling monitoring restricted areas and delivery of ship stores	YES	NO
Communications established between Facility Security Officer and Ship Security Officer on Channel 14-16 or phone number _____	YES	NO
Ship and terminal know the emergency signal	YES	NO
Pre-transfer Ship / terminal manager meeting held		

Security Sensitive Information

- **In case of emergency three long blast or call by VHF CH14**
- **Watch at gangway or ramp.**
- **Max light's on deck and hold's during commercial operations by night**
- **Search light's on fixed to the sea and shore sides**
- **Ramp or gangway must be keeped up from 1h00 till 06h30**

Port of Djen Djen

MV KAMENARI KINGSTOWN

الملحق رقم 03: شهادة معلومات عامة حول السفينة.

SHIP'S PARTICULARS

SHIP'S NAME	M.V. »KAMENARI«
EX NAME	M.V. »IKAN JAHAN«
PORT OF REGISTRY	Kingstown
FLAG	Saint Vincent and the Grenadines
CALL SIGN	J8B5551
OFFICIAL NUMBER	12024
IMO NUMBER	9400942
MMSI/DSC	375 778 000
TYPE OF VESSEL	General cargo vessel, well decker with aft engine, raked stem with bulbous bow, transom stern and single screw driven by diesel engine
CLASSIFICATION SOCIETY AND CLASS	Bureau Veritas »General Cargo« NS, MNS, Unrestricted Navigation
LAST DRYDOCKING/SPECIAL SURVEY	July 2020 / July 2020
NAVIGATION AREA	Ocean going
OWNERS	LEO LIMITED, IMO 1750599, 113 Bonadie Street, Trust House, Kingstown, Saint Vincent and the Grenadines
MANAGERS	DABINOVIC (MONACO) S.A.M. 74, Bld d'Italie MC 98000 MONACO, IMO 0502282 Phone: + 377 93 10 44 50 Fax: + 377 93 10 44 98 E-mail: info@dabisam.com
BUILDERS	KANDA Shipbuilding Co Ltd, Kure - Japan
BUILT	2010

INMARSAT C	437 577 810
VOIP Master's cabin	+47 2367 8358
INMARSAT FB 500 Voice	+870 773060295
MOBILE	+385 95 522 68 71
E-Mail	master.kamenari@gmail.com

GROSS TONNAGE	20236
NET TONNAGE	10947
PANAMA CANAL NET TONNAGE	16 901
SUEZ CANAL GROSS / NET TONNAGE	20 552.60 / 18 819.14

LENGHT OVERALL	177.13 m
LENGHT BETWEEN PERPENDICULARS	168.50 m
BREADTH MOULDED	28.40 m
DEPTH MOULDED	14.25 m
HEIGHT FROM BOTTOM	41.32 m
LIGHT VESSEL DISPLACEMENT	7351.43 mt
SUMMER DRAFT	10.022 m
DEADWEIGHT	32326.39 mt
DISPLACEMENT	39677.82 mt
TPC (SUMMER DRAFT)	43.83 mt
MTC (SUMMER DRAFT)	510.18 mt
FRESH WATER ALLOWANCE	22.60 cm
SERVICE SPEED	14.3 knots (designed draft 9.5m, C.S.O 118.4 rpm)
MAIN ENGINE	MITSUBISHI-6UEC52LA x 1 set, 6620 kW (9000 PS) at 125.0rpm (at 85% 5627 kW /7650 PS at118.4rpm)

ANCHORS AND CHAINS	Stockless 7007/7310 kg port/stbd, 11 cables port & 11 starboard, 27.5 m cable length, chain dia 64 mm
ANCHOR WINDLASS	Electro-hydraulic, 2 sets, 20.5 mt x 9 m/min
MOORING WINCHES	Electro-hydraulic, 4 sets 12 mt x 13-15 m/min
BALLAST WATER CAPACITY	12360.32 cum or 12669.32 mt (S.G.=1.025)
FRESH WATER CAPACITY	229.77 mt (S.G.=1.000)
FUEL OIL CAPACITY	1840.99 m³, 1767.36 m³ @ 96% (S.G.=0.980)-1732.00 mt
DIESEL OIL CAPACITY	92.90 m³, 89,19 @ 96% (S.G.=0.900) - 80.26 mt
SEAGOING DAILY CONSUMPTION	18.5 mt at 105 rpm, 26.3 mt at 116 rpm, IFO 380 cst
PORT/ANCHOR DAILY CONSUMPTION	Idle 2.40 mt IFO/ Cranes working 4.50 mt IFO
FRESH WATER DAILY CONSUMPTION	About 4.0.mt
EVAPORATOR DAILY OUTPUT	About 14.0 mt
GENERATORS	Daihatsu Diesel Engine 5DC-17A, 480 kw, 2 sets
PROPELLER	4-bladed, solid keyless, single screw, righthanded, dia 5 450 mm, pitch 3 721 mm
PROPELLER IMMERSION DRAFT	6.18 m
CONSTANT WEIGHTS	About 150 mt

CARGO CRANES	IHI, Electro-hydraylic type 4 x 30.5 mt SWL, radius 3.5 m-24 m.
HATCH COVERS	NACATA MAC folding type watertight steel hatch cover operated by hydraulic cylinders
HATCH COAMING DISTANCE	18.80 m from fore peak point to #1 forward hatch coaming; 128.00 m from # 1 forward hatch coaming to # 5 aft hatch coaming; 30.33 m from #5 aft hatch coaming to aft peak point.
HOLDS VENTILATION	Natural Only
HOLDS TANK TOP PERMISSIBLE LOAD	#1-5-15.0 mt/m² except #1 under cross deck - 14.4 mt/m²

SEASON	DISPLACEMENT	DEADWEIGHT	DRAFT	FREEBOARD
TROPICAL FW	40 577.48 mt	33 266.05 mt	10.456 m	3.858 m
FRESH	39 680.67 mt	32 329.24 mt	10.248 m	4.066 m
TROPICAL	40 593.25 mt	33 241.82 mt	10.230 m	4.084 m
SUMMER	39 677.82 mt	32 326.39 mt	10.022 m	4.292 m
WINTER/WNA	38 766.03 mt	31 414.60 mt	9.814 m	4.500 m

CARGO HOLDS CAPACITY							
HOLD	GRAIN TRIMMED		GRAIN UNTRIMMED		HOMOGEN.CARGO		FRAMES
	m3	ft3	m3	ft3	m3	ft3	
1	5 792.2	204 541	5 506.5	194 461	5 608	198 044	172-203
2	9 499.6	335 488	9 256.2	326 880	9 147	323 022	136-172
3	9 499.6	335 488	9 256.2	326 880	9 147	323 022	100-136
4	9 499.6	335 488	9 256.2	326 880	9 147	323 022	64-100
5	8 303.3	293216	8 079.9	285 339	8 075	285 164	31-64
TTL	42 594.3	1 504 220	41 355.0	1 460 440	41 124	1 452 272	

HOLD / HATCH SIZE						
HOLD	HOLD SIZE			HATCH SIZE		
	LENGHT	BREADTH	DEPTH	LENGHT	BREADTH	DEPTH
1	25.0 m	6.4 - 12.8-24.00 m	12.60 m	13.60 m	15.80 m	1.50 m
2	29.00 m	24.00 m	12.60 m	20.80 m	24.00 m	1.66 m
3	29.00 m	24.00 m	12.60 m	20.80 m	24.00 m	1.66 m
4	29.00 m	24.00 m	12.60 m	20.80 m	24.00 m	1.66 m
5	26.60 m	24.00-13.4-9.60 m	12.60 m	19.20 m	24.00 m	1.66 m

الملحق رقم 04: شهادة أمنية –شهادة ممنوعات–

IMO NIL LIST

[X] Arrival [ ] Departure — Page 1 of 1

1. Name of ship	2. Port of arrival / departure	3. Date of arrival / departure
M.V. "KAMENARI"	Djen Djen, Algeria	23/03/2023
4. Nationality of ship	**5. Port arrived from / of destination**	
Saint Vincent and the Grenadines	Varna, Bulgaria	

6. No	7. Item
1.	NO WEAPONS ON BOARD
2.	NO AMMUNITIONS ON BOARD
3.	NO DANGEROUS CARGO ON BOARD
4.	NO ALIVE ANIMALS ON BOARD
5.	NO STOWAWAYS ON BOARD
6.	NO PASSENGERS ON BOARD

8. Date and signature by Master, authorized agent or officer: 23/03/2023

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic 1969

الملحق رقم 05: شهادة تسجيل السفينة

ST. VINCENT AND THE GRENADINES

MARITIME ADMINISTRATION

Certificate of Registry

Nr: 12024/N

(issued under the provisions of the Sections 5-52 of the Shipping Act, 2004)

WHEREAS, the Government of ST. VINCENT AND THE GRENADINES, has considered and approved the application of the ship described hereunder. THEREFORE, be it resolved, that there be issued, pursuant to the terms of the Shipping Act, 2004, this Certificate of registry to the said vessel entitling her to engage in foreign trade under the flag of St. Vincent and the Grenadines and be accorded the rights and privileges of a St. Vincent and the Grenadines vessel in accordance with the terms of the Shipping Act, 2004.

Name of Ship	Official Number	Call Sign	IMO Number
KAMENARI	12024	J8B5551	9400942

Year & Port of Registry	Previous Name of Ship	Previous Port of Registry
2017, KINGSTOWN	IKAN JAHAN	PANAMA

Date	Name, Residence and Description of the Owner(s)	Shares	Recorded
31/03/2017	LEO LIMITED (IMO 1750599) Kingstown, St. Vincent And The Grenadines	100 %	20/04/2017

PARTICULARS OF THE SHIP

Type of Ship	General Cargo Ship				
Place Built	Date of Contract	Year Keel Laid	Year Built	Date of Delivery	Year of Conversion
KURE, JAPAN	2006	2006	2010	2010	N/A
Name of Builders	KANDA KURE				

Gross Tonnage	20236	Net Tonnage	10947	Hull Material Number of Decks Number of Masts	Steel 1 1	Length (ITC 69) Breadth Moulded Depth	177.13 m 28.40 m 14.25 m

PARTICULARS OF THE ENGINES (IF ANY)

Nr of Sets	Description of Engines	When Built	Number of Cylinders	Diameter	Length of Stroke	kW
1	6UEC52LA	2009	6	520	1600	1 X 6620

Name and Address of Makers	
AKASAKA, KOBE - JAPAN	
Classification Society	BUREAU VERITAS

Issued by the authority of the Government of ST. VINCENT AND THE GRENADINES, under my hand and seal, at Monaco, this 01 June 2022.

This Certificate expires on 03 October 2027 (unless previously cancelled or revoked)

The Commissioner for Maritime Affairs

See overleaf for encumbrance

ST. VINCENT AND THE GRENADINES · COMMISSIONER FOR MARITIME AFFAIRS ·

الملحق رقم 06: الشهادة الدولية لأمن السفن

ST. VINCENT AND THE GRENADINES

MARITIME ADMINISTRATION

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

No. ISSC/12024/09/09/2022/G

ISSUED UNDER PROVISION OF
THE INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

Name of ship:	**KAMENARI**
Distinctive number or letters:	**J8B5551**
Port of registry:	**KINGSTOWN**
Type of ship *:	**Other Cargo Ship**
Gross tonnage:	**20236**
IMO Number:	**9400942**
Name and address of the Company:	**DABINOVIC (MONACO) S.A.M.** **74 Bd. D'Italie E/F** **MC 98000 MONACO**
Company Identification Number :	**0502282**

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the security system and any associated security equipment of the ship have been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;

2. That the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;

3. That the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based: 07 September 2022.

This Certificate is valid until **11 September 2027** subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at Geneva, 09 September 2022.

The Commissioner for Maritime Affairs

ST. VINCENT AND THE GRENADINES
MARITIME ADMINISTRATION
OFFICE OF THE COMMISSIONER
FOR MARITIME AFFAIRS

* Insert type of ship from: Passenger ship (including passenger high speed craft and ro-ro ferries); Oil tanker; Chemical tanker; Gas carrier; Bulk carrier; Cargo high speed craft; MODU (self-propelled); Other cargo ship.

Page 1 of 3

الملحق رقم 07: شهادة تفتيش السفينة

ST. VINCENT AND THE GRENADINES

MARITIME ADMINISTRATION

CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (FORM 1 CSR)
DOCUMENT NUMBER 10 FOR THE SHIP WITH IMO NUMBER: **IMO 9400942**

Dates should be in the format yyyy/mm/dd.

		Information
1	This document applies from (date):	2017/04/15
2	Flag State:	ST VINCENT & THE GRENADINES
3	Date of registration with the State indicated in 2:	2017-03-29
4	Name of ship:	KAMENARI
5	Port of registration:	KINGSTOWN
6	Name of current registered owner(s): Registered address(es):	LEO LIMITED Kingstown, St. Vincent And The Grenadines
7	Registered Owner Identification Number	1750569
8	If applicable, name of current registered bareboat charterer(s): Registered address(es):	N/A
9	Name of Company (International Safety Management): Registered address(es): Address(es) of its safety management activities:	DABINOVIC (MONACO) S.A.M. 74 Bd. D'Italie - E/F MC-98000 MONACO
10	Company Identification Number	0502282
11	Name of all classification societies with which the ship is classed:	BUREAU VERITAS
12	Administration/Government/Recognized Organization which issued Document of Compliance: Body which carried out audit (if different):	ST. VINCENT AND THE GRENADINES MARITIME ADMINISTRATION
13	Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate: Body which carried out audit (if different):	ST. VINCENT & THE GRENADINES MARITIME ADMINISTRATION
14	Administration/Government/Recognized Security Organization which issued International Ship Security Certificate: Body which carried out audit (if different):	ST. VINCENT & THE GRENADINES MARITIME ADMINISTRATION N/A or to be carried out
15	Date on which the ship ceased to be registered with the State indicated in 2:	N/A
16	Remarks	

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects.

Issued by the Commissioner for Maritime Affairs of St. Vincent & the Grenadines

Place and date of issue: Monaco, 2017-06-01

Signature:

ST. VINCENT AND THE GRENADINES
MARITIME ADMINISTRATION
OFFICE OF THE COMMISSIONER
FOR MARITIME AFFAIRS

This document was received by the ship and attached to the ship's CSR file on the following date (fill in): 12.06.2017.

Signature:

الملحق رقم 08: تقرير رقابة وتفتيش السفينة

FORM A

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEDITERRANEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL [1]

Reporting Authority:
- CIR-MAR Annaba

- Phone: 21338450379 - Fax:
- E-mail: mardr.annaba@mdn.dz - Website:

copy for: - master
- head office
- PSCO
if ship is detained, copy to:
- flag state
- recognised organisation, if applicable

SHIP PARTICULARS

1. Name of ship: KAMENARI
2. Flag of ship: Saint Vincent and the Grenadines
3. Type of Ship: General cargo/multipurpose
4. Call sign: J8B5551
5. IMO number: 9400942
6. Gross tonnage: 20236
7. Date keel laid / major conversion commenced: 28052006
8. Deadweight (where
9. Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)

IMO Company number: 0502282 Address: City: Country: Monaco
Name: Dabinovic Monaco

10. Name and signature of master to certify that the information under 9 is correct :
Name: Signature:

INSPECTION PARTICULARS [3]

11. Date of boarding ship: 28/02/2023
12. Place of inspection: Annaba
13. If the vessel is detained: Date of issue of detention notice:
14. Date of report: 28/02/2023
15. Type of Inspection: ☒ Initial inspection ☐ More detailed inspection ☐ Expanded inspection ☐ C.I.C.[4]
16. Follow-Up if inspection(s):

Nr.	Visit date	Inspection team	Observations
1	28/02/2023	Yaacoub Koubi	

[1] This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

[2] Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10. for correct full particulars of company

[3] Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

[4] Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med.

Inspection report ID: InspectionReport-9400942-20230228-v1.pdf

Page 1 of 5

17. Operational Controls (if any):

- ☐ Other
- ☐ Communication equipment
- ☐ Emergency fire pump
- ☐ Emergency steering
- ☐ Oil filtering equipement
- ☐ Abandon ship drill
- ☐ Damage control
- ☐ Emergency generator
- ☐ Fire drill

18. Relevant certificate(s):

Nr.	a. title	b. issuing authority	c. date of issue	d. date of expiry	e. Information on last intermediate, periodical or annual survey: date of survey	surveying authority	country
1	Bunker Oil Pollution Damage	Saint Vincent and the Grenadines	16/02/2022	20/02/2023			
2	Cargo Ship Safety Construction	BV	27/07/2020	30/03/2025	06/02/2023	BV	France
3	Cargo Ship Safety Equipment	BV	27/07/2020	30/03/2025	06/02/2023	BV	France
4	Cargo Ship Safety Radio	Saint Vincent and the Grenadines	27/07/2020	30/03/2025	27/01/2023	Saint Vincent and the Grenadines	Spain
5	Continuous Synopsis Record[10]	Saint Vincent and the Grenadines	01/06/2017				
6	Document of Compliance	Saint Vincent and the Grenadines	04/12/2020	01/12/2027			
7	International Air Pollution Prevention	BV	27/07/2020	30/03/2025	06/02/2023	BV	France
8	International Ballast Water Management	Saint Vincent and the Grenadines	28/07/2020	30/03/2025	27/01/2023	Saint Vincent and the Grenadines	Spain
9	International Energy Efficiency Certificate	BV	06/02/2023				

[1] This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

[2] Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10. for correct full particulars of company

[3] Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

[4] Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med.

10	International Oil Pollution Prevention (IOPP)	BV	27/07/2022	30/03/2025	06/02/2023	BV	France
11	International Sewage Pollution Prevention	BV	27/07/2020	30/03/2025			
12	International Ship Security	Saint Vincent and the Grenadines	09/09/2022	11/09/2027			
13	Load Line	BV	27/07/2020	30/03/2025	06/02/2023	BV	France
14	Maritime Labour Certificate	Saint Vincent and the Grenadines	09/09/2022	11/09/2027			
15	Minimum Safe Manning Document	Saint Vincent and the Grenadines	19/07/2017				
16	Safety Management Certificate	Saint Vincent and the Grenadines	09/09/2022	11/09/2027			
17	Tonnage	Saint Vincent and the Grenadines	26/07/2017				

19. Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates:

BV Bureau Veritas **Issued on:** 27/07/2020 **Expired on:** 30/03/2025

20. Recognized Organization(s) responsible for issuance of certificates on behalf of flag State:

Bureau Veritas

[1] This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

[2] Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10. for correct full particulars of company

[3] Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

[4] Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med.

21. Ship related inspection action taken:

☐ Inspection suspended	☐ Dismissed on AFS grounds	☐ Excluded AFS grounds
☐ Vessel expelled on other grounds	☐ Inspection done at sea	☐ Vessel expelled on security grounds
☐ Marpol investigation of contravention of discharge provision	☐ Coastal State informed	☐ ILO informed
☐ Union representative informed	☐ Other authority informed	☐ Observations to inspection
☐ Overriding Factor	☐ The flag State has been requested an action plan within a deadline	☐ Next port of call informed
☐ Flag State Administration informed	☐ Recognised organisation informed	

22. Deficiencies	☒ no	☐ yes (see attached FORM B)
23. Supporting Documentation	☒ no	☐ yes (see annex)

[1] This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

[2] Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10. for correct full particulars of company

[3] Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

[4] Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med.

PORT STATE PARTICULARS

District Office: CIR-MAR Annaba

Address:

Telephone: 21338450379

Fax:

E-mail: marcir.annaba@mdn.dz

Name(s):
(duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature(s):

مراقبة السفن من طرف دولة الميناء
عنابة - الجزائر
Tél. 00213 38 80 [illegible]
PORT STATE CONTROL
ANNABA - ALGERIA

This report must be retained on board for a period of at least two years and must be readily available for consultation by the Port State Control Officers at all times.

[1] This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

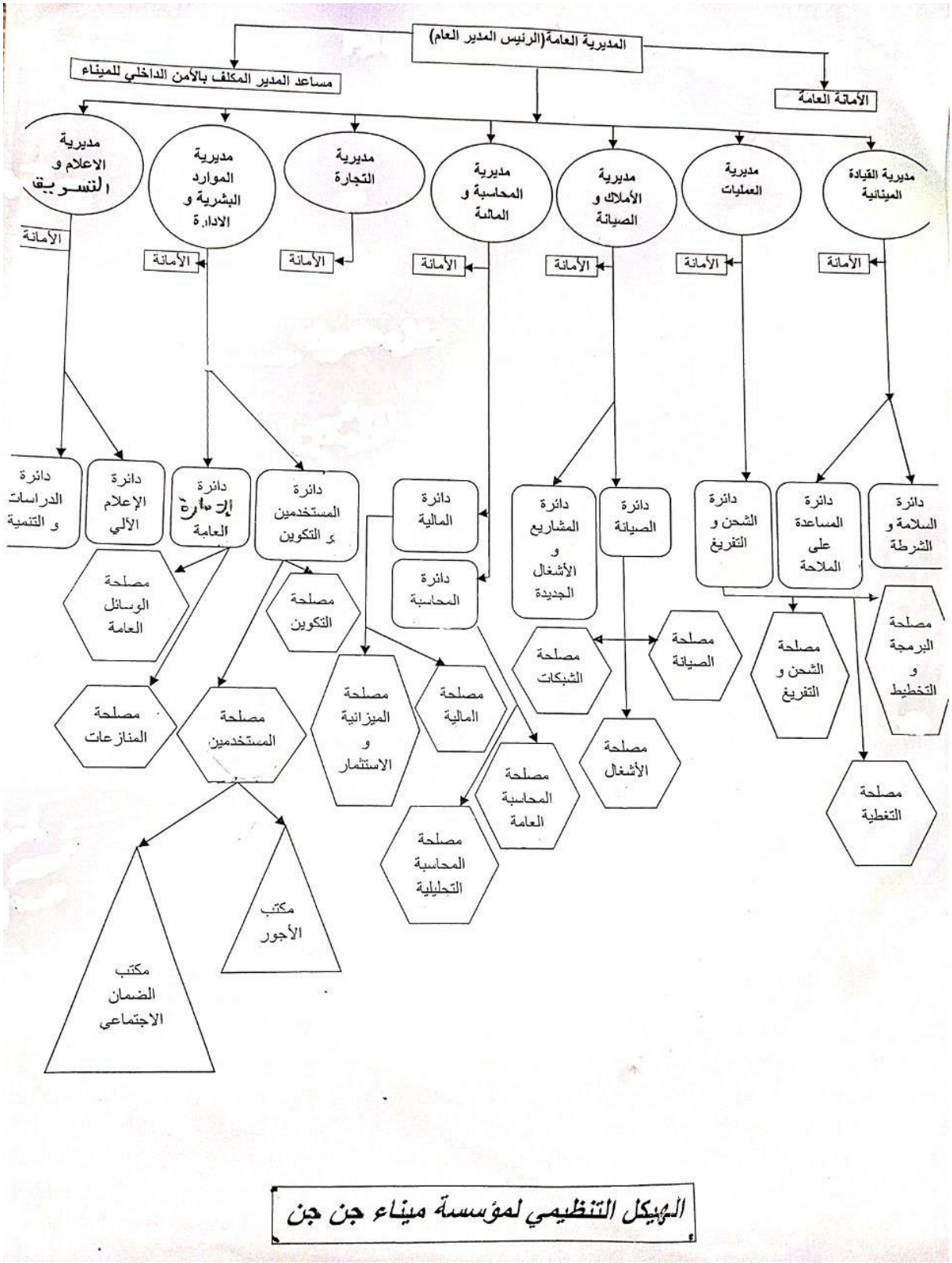
[2] Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10. for correct full particulars of company

[3] Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

[4] Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into Thetis-Med.

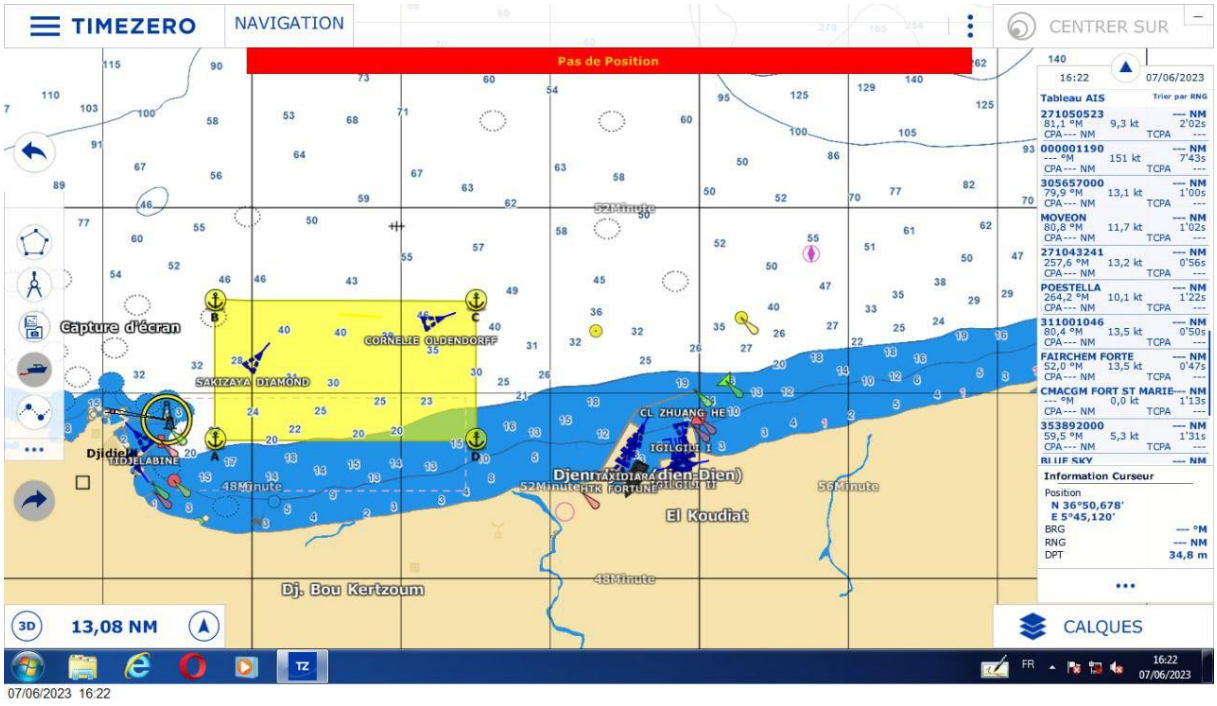
Inspection report ID: InspectionReport-9400942-20230228-v1.pdf

الملحق رقم 09: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن



الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن

الملحق رقم 10: جهاز مراقبة حركة السفن AIS (أثناء عملية دخول وخروج السفن)



الملحق رقم 11:

PARTICULARITES PRINCIPALES
(PRINCIPAL PARTICULARS)

R/R NIL I

GENERALES :

Pavillon (Flag)	: Algerien
Port d'attache : (Port of registry)	: Djen-Djen
Indicatif d'appel : (call sign)	: 7.T.Y.Y
IMO N°	9168714
MMSI N°	jj 446
Immatriculation	:
Armateur : (Owner)	: Entreprise portuaire de Djen Djen
Type de navire (kind of ship)	: Remorqueur portuaire
Date de construction Date of build	: 1998
chantier Naval : (shipyard)	: ASTILLEROS ZAMACONA (BILBAO)
Assurance coque & machine (H&M Insurance)	: CAAT
Société de classification (Classification society)	: Bureau . Veritas
Force d'attraction (Bollard pull)	: 32 T
Vitesse : speed	: 12,2 Ns
Déplacement Displacment	: 48,0 T



DIMENSIONS

Jauge Brute (G.R.T)	97 TX:
Longueur H.T (L.O.A)	: 31 m
Longueur E.P (L.P.P)	:
Largeur (breadth)	: 9,50 m
T.E Max (Max Draught)	: 4,33 m
Creux (Moulded depth)	:

PROPULSION

Moteur principal (Main engin)	:2MAK- Type 6M20
Puissance (power)	: 2700 CV
Propulsion	: VOITH GII
Groupes . Elec (Auxiliar Engines)	: 2 Volvo Penta .TAMD 71B . 6 Cylindres
Puissance (power)	: 110 KW

CAPACITES DES TANKS
(TANK CAPACITIES)

Gas-oil (D.O)	: 93 m^3 :
Eau Douce (fresh water)	: 98m^3

LUTTE CONTRE INCENDIE
(FIREFIGHTING EQUIPMENT)

Pompe centrifuge : (Centrifugal Pump)	
Moniteur de lutte contre l'incendie (Firefighting monitor)	:

الملحق رقم 12:

GENERALES :

Pavillon (Flag)	: Algerien
Port d'attache : (Port of registry)	: Djen-Djen
Indicatif d'appel : (call sign)	: 7.T.Y.Z
IMO N°	: 9168726
MMSI N°	:
Immatriculation	: JJ 447
Armateur : (Owner)	: Entreprise portuaire de Djen Djen
Type de navire (kind of ship)	: Remorqueur portuaire
Date de construction Date of build	: 1998
chantier Naval : (shipyard)	: ASTILLEROS ZAMACONA (BILBAO)
Assurance coque & machine (H&M Insurance)	: CAAT
Société de classification (Classification society)	: Bureau . Veritas
Force d'attraction (Bollard pull)	: 32 T
Vitesse : speed	: 12,2 Ns
Déplacement Displacment	: 48,0 T



PROPULSION

Moteur principal (Main engin)	: 2MAK- Type 6M20
Puissance (power)	: 2700 CV
Propulsion	: VOITH GII
Groupes. Elec (Auxiliar Engines)	: 2 Volvo Penta .TAMD 71B . 6 Cylindres
Puissance (power)	: 110 KW

CAPACITES DES TANKS

(TANK CAPACITIES)

Gas oil (D.O)	: 93 m³
Eau Douce (fresh water)	: 98 m³

DIM ENSIONS :

Jauge Brute (G.R.T)	: 97 TX
Longueur H.T (L.O.A)	: 31 m
Longueur E.P (L.P.P)	:
Largeur (breadth)	: 9,50 m
T.E Max (Max Draught)	: 4,33 m
Creux (Moulded depth)	:

LUTTE CONTRE INCENDIE

(FIREFIGHTING EQUIPMENT)

Pompe centrifuge : (Centrifugal Pump)
Moniteur de lutte contre l'incendie (Firefighting monitor)

الملحق رقم 13:

PARTICULARITES PRINCIPALES
(PRINCIPAL PARTICULARS)

IGILGILI I R/R

GENERALES :

Pavillon (Flag)	: Algerien
Port d'attache : (Port of registry)	: Djen-Djen
Indicatif d'appel : (call sign)	: 7TKI
IMO N°	9829239
MMSI N°	605116704
Immatriculation	: JJ 2126
Armateur : (Owner)	: Entreprise portuaire de Djen Djen
Type de navire (kind of ship)	: Remorqueur portuaire
Date de construction Date of build	: 20/03/2019
chantier Naval : (shipyard)	: ASTILLEROS Armon SA ; NAVIA Spain
Assurance coque & machine (H&M Insurance)	: CAAT
Société de classification (Classification society)	: Bureau . Veritas
Force d'attraction (Bollard pull)	: 55 T
Vitesse : speed	: 12 Ns
Déplacement Displacment	: .....



PROPULSION

Moteur principal (Main engin)	:(2) MP ABC 8DZC-1000-188A
Puissance (power)	: 2x2000 Kw 1000 rpm
Propulsion	: VOITH GII
Groupes . Elec (Auxiliar Engines)	: DEUTZ BF4M 1013 MC
Puissance (power)	: 110 KW

DIMENSIONS:

Jauge Brute (G.R.T)	: 442 T
Longueur H.T (L.O.A)	: 31,5 m
Longueur E.P (L.P.P)	:
Largeur (breadth)	: 11.0 m
T.E Max (Max Draught)	: 5,6 m
Creux (Moulded depth)	: .....

CAPACITES DES TANKS
(TANK CAPACITIES)

Gas-oil (D.O)	: 80 m^3
Eau Douce (fresh water)	: 30m^3

LUTTE CONTRE INCENDIE
(FIREFIGHTING EQUIPMENT)

Pompe centrifuge : (Centrifugal Pump)	
Moniteur de lutte contre l'incendie (Firefighting monitor)	:

الملحق رقم 14: تقرير التحقيق في حادث على مستوى ميناء جن جن

Système de Management QHSE Rapport d'Enquête d'accident	Code : FOS 02/02-a Date d'édition : Avril 2018

RAPPORT D'ENQUETE ACCIDENT

1. EMPLOYEUR

ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN DJEN

Adresse : BP N° 87 El Achouat- Taher/ 18002

Tél : 034-54-21-64/22-20 Fax : 034-54-21-60

Email: contact@djendjen-port.com Web: www.djendjen-port.com

2. VICTIME

Nom: ..... Service: Maintenance

Prénom: ..... Fonction : Graisseur

Age: ..... Date de recrutement: 19/05/2013

3. CIRCONSTANCES

Date : 13/09/2022.

Heure : 09h :00.

Lieu : Station Service (fosse de vidange).

Nature de la marchandise: /

Explication détaillée (que faisait la victime avant et pendant l'accident ?que s'est-il passé ?) :

Au moment que la victime dirigeait le chauffeur de bus pour entrer dans la station de service, et par inattention il a mis son pied dans la fosse de vidange ce qui l'a fait chuter dedans.

SIEGE DES LESIONS :
(à indiquer à l'aide d'une croix)

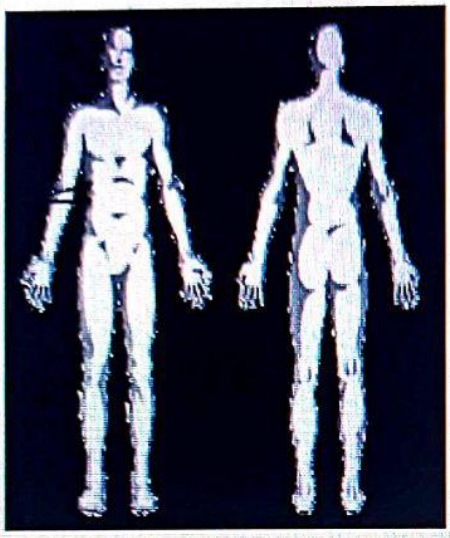


Photo de lieu au moment de l'accident :

Port des Equipements de protection individuelle au moment de l'accident ?

- [x] Oui, lesquels ? Casque, Chaussures de Sécurité, Gants.
- [ ] Non

4. NATURE DE L'EVENEMENT

- [ ] Accident de circulation :
  - * Survenu lors d'un déplacement pour le compte de l'entreprise [ ]
  - * Survenu entre le domicile et le lieu de travail [ ]
- [x] Accident survenu sur le lieu de travail

5. TEMOINS

Nom :	Nom : .....
Prénom :	Prénom : .....
Fonction : responsable station	Fonction : Graisseur engin.
Matricule : 389	Matricule : 2199
Signature	Signature

6. PREMIERS SECOURS

☐ Non

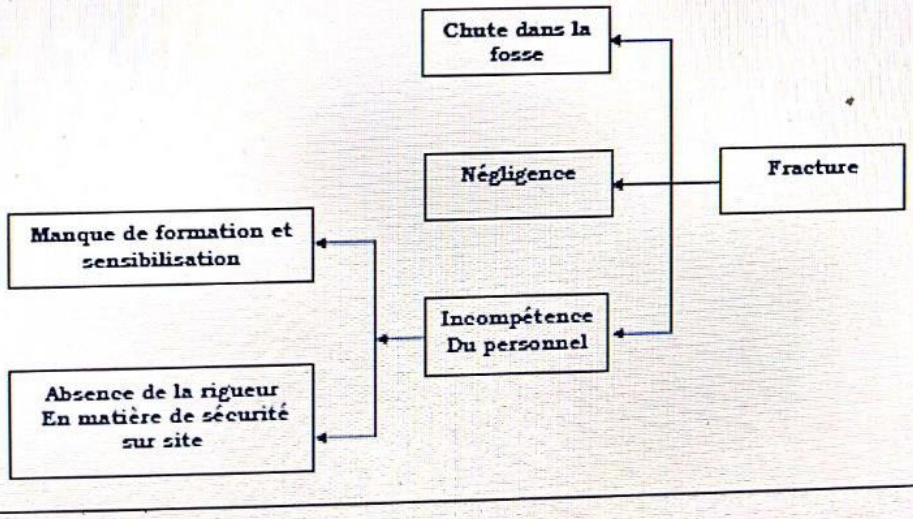
☒ Oui, par : Le Médecin de l'entreprise.

7. EVACUATION

☐ Non

☒ Oui, par : l'Ambulance de l'Entreprise.

8. ANALYSE DES CAUSES DE L'ACCIDENT



Système de Management QHSE Rapport d'Enquête d'accident	Code : POS 02/02-a Date d'édition : Avril 2018

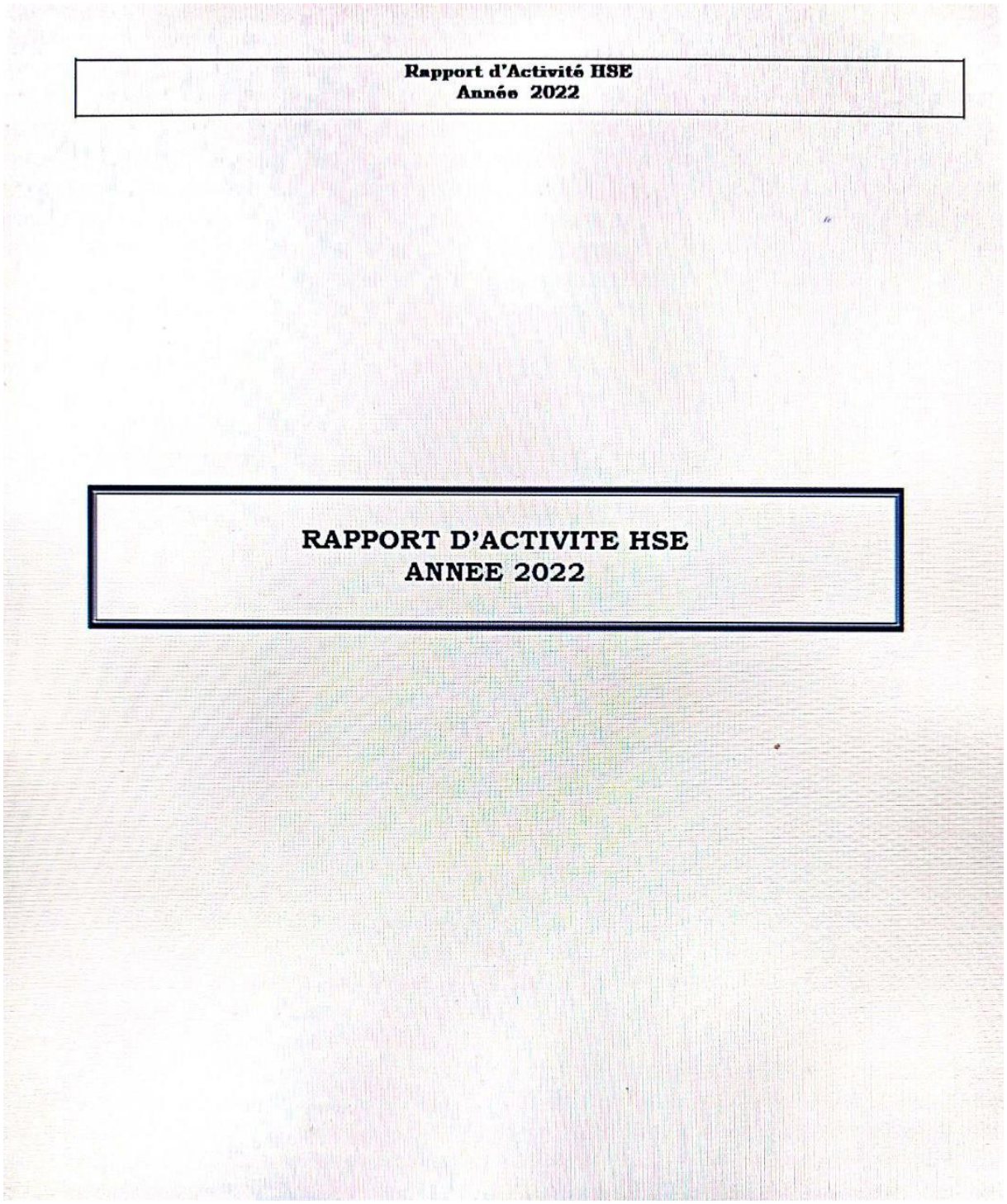
9. ACTIONS CORRECTIVES /PREVENTIVES A PRENDRE:

- Sensibilisation HSE du personnel sur site.
- Respecter les consignes de sécurité HSE dictées par les superviseurs HSE sur site.
- S'assurer de la tenue des briefings par les responsables des travaux.
- Désigner les personnes compétentes pour l'exécution des opérations.
- Exiger l'induction au personnel nouvellement réaffecté à un poste de travail.

Nom et Prénom	Signature
1.	

Fait à Djen Djen, Le : 20/09/2022.

الملحق رقم 15: تقرير نشاط الصحة والسلامة والبيئة لعام2022 لميناء جن جن



Rapport d'Activité HSE
Année 2022

RAPPORT D'ACTIVITE HSE
ANNEE 2022

Les principales causes des accidents de travail :

- **Non respect du port des EPI (gants, Casque, Chaussure de sécurité).**
- **Absence du l'homme de chaine durant les opérations de levage, manutention avec grue ou chariot élévateur.**
- **Piqure par clou (manque d'entretien et nettoyage des terres pleines, non respect du port des EPI).**
- **Fausse manœuvre.**
- **Non respect des consignes de sécurité de levage.**
- **Négligence lors des travaux de chargement/déchargement.**
- Manque de vigilance lors des travaux.
- Non respect des méthodes de travail.
- Absence d'organisation et coordination des travaux.
- Absence de modes opératoires et procédures pour certaines activités.
- Glissade avec chute.
- Tache inhabituelle et méconnaissance des méthodes de travail (changement de la roue par le conducteur de chargeur).
- Accident de trajet (agression physique/chute).
- Ecrasement de la main par la porte de la sous station 00.
- Mauvaise posture de travail.

12

Rapport d'Activité HSE
Année 2022

Actions correctives/préventives à prendre :

- Respecter les consignes de sécurité dictées par les superviseurs HSE sur site.
- Porter les EPI adéquate.
- Nettoyer régulièrement les lieux de travail, lieux de stockage.
- Lors des opérations de chargement et déchargement de la marchandise s'assurer que tous les employés sont éloignés de la zone des opérations.
- Sensibilisation HSE du personnel sur site.
- S'assurer de la tenue des briefings par les responsables des travaux.
- Désigner les personnes compétentes pour l'exécution des opérations.
- Respecter les procédures de travail.
- Utiliser les bonnes postures de travail.
- La présence d'un homme de chaine (signaleur) lors des travaux de déchargement ou chargement des navires / travaux de relevage de la marchandise est obligatoire.
- Utiliser les accessoires de levage conformes.
- Prévoir des échelles et escabeaux conformes pendant les travaux en hauteur.
- Responsabilisé les chefs des quais, les contres maitre et les chefs d'équipes.
- Utiliser la corde de guidage de la charge lors de levage avec grue.
- Renforcer la supervision HSE et la surveillance sur Quais et à bord des navires des Bois (Contre-plaqué, MDF), Conteneurs, tubes.
- Elaborer des procédures des opérations et veiller sur l'application de ces derniers.
- Exiger l'induction au personnel nouvellement réaffecté à un poste de travail.

VISITES PERIODIQUES MEDICALE :



قائمة المراجع



قائمـــة المـــــراجـــــع:

أولا: المراجـــــع باللغـــة العربية:

I- الكتب:

1. دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2001.
2. شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
3. العطير عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

II- المذكرات و الرسائل الجامعية:

أ-رسائل الدكتورة:

1. بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2015.
2. حاليس محمد، مجال تدخل الدولة الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص دراسات استراتيجية وعلاقات دولية، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر3، 2021.
3. حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية – التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين- أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص

القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقايد- تلمسان، 2019.

4. غريبي عطاء الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 02- محمد بن أحمد، 2017.

ب- مذكرات الماجستير:

1. زين محمد زوم قعبيل، دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن وسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات منح درجة الماجيستر في تكنولوجيا النقل البحري، تخصص معاينات الهندسة البحرية، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2005.

2. شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010.

3. مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجيستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2015.

ج- مذكرات الماستر:

1. بركاس سفيان، اجراءات حفظ الأمن والسلامة في الموانئ التجارية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق، تخصص القانون البحري والمينائي، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل2022.

2. فنور نسرين، عقد القطر البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق، تخصص القانون البحري والمينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل، 2022.

3. معزوزي وليد، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر،2014.

III- المقالات:

1. أريوط وسيلة، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد 05، العدد 01، الصادر في مارس 2018.

2. بلغازي نور الدين، "الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة آفاق للأبحاث السياسية والقانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي-الأغواط، المجلد 03 عدد 05، الصادر في 15 جوان 2020.

3. بن عيسى حياة، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد-تلمسان، المجلد01، العدد02، الصادر في 01 نوفمبر2014.

4. بوخميس وناسة، "دور أنظمة الاتصالات في سلامة الملاحة البحرية"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد- وهران، المجلد 03، العدد 01، الصادر في 31 ديسمبر 2016.

5. تيغلت فرحات كمال، "جنسية السفينة وظاهرة أعلام المجاملة في الممارسات القانونية الدولية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، المجلد 16، العدد 04، الصادر في 31 ديسمبر 2021.

6. عمراني ناذية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لونسي علي- البليدة 02، المجلد 03، العدد 02، الصادر في 01 جوان 2016.

7. فتحي القباني، أمن و سلامة السفن مسؤولية مشتركة بين الدول والشركات، دون سنة، تم الإطلاع عليه 2023/03/30، على الساعة 15:15، منشور على الموقع الإلكتروني، **https://www.okaz.com.sa/article/296821** .

IV- النصوص القانونية:

أ- الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار "سولاس" 1974 ، صادقت عليها الجزائر بالمرسوم رقم 83-510، مؤرخ في 27 أوث 1983 ج.ر.ع36، صادر في 30 أوت 1983 .

2. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المبرمة في ديسمبر 1982، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-54 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج.ر.ع 06، الصادر في 24 جانفي 1996.

3. اتفاقية العمل البحري، معتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية، جنيف، 2006، صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 15-260 مؤرخ في 07 أكتوبر 2015، ج.ر.ع 05، صادر في 31 يناير 2016 .

ب- النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 73-12 المؤرخ في 03 أفريل 1973، يتضمن أحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج. ر.ع 28، الصادر في 06 أفريل 1973.

2. أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج. ر. ع 29، الصادر في تاريخ 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم.

3. قانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979، المتضمن قانون الجمارك، ج. ر.ع 30، الصادر في 24 جويلية 1979، المعدل والمتمم.

4. قانون رقم 88-07 مؤرخ في 26 يناير 1988، يتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل، ج.ر.ع 04، الصادر في 27 جانفي 1988.

ج- المراسيم الرئاسية:

- مرسوم رئاسي رقم 17-01 المؤرخ في 02 جانفي 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج. ر.ع 01، الصادر في 04 جانفي 2017.

د- المراسيم التنفيذية:

1. مرسوم تنفيذي رقم 84-173 المؤرخ في 21 جويلية 1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج. ر،ع 30، الصادر في 24 يوليو 1984.

2. مرسوم تنفيذي رقم 95-192، مؤرخ في 10 جويلية 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج. ر.ع 38، الصادر في 19 جويلية 1995.

3. مرسوم تنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج. ر.ع 01، صادر بتاريخ 6 جانفي 2002.

4. مرسوم تنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج. ر. ع 02، الصادر في 6 جانفي 2002.

5. مرسوم تنفيذي 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، الصادر في 22 ديسمبر 2004، المعدل والمتمم.

6. مرسوم تنفيذي رقم 05-08 مؤرخ في 8 جانفي 2005، يتعلق بالقواعد الخاصة المطبقة على العناصر أو المواد أو المستحضرات الخطرة وسط العمل، ج .ر.ع 04، صادر في 9 جانفي 2005 .

7. مرسوم تنفيذي رقم 06-08، المؤرخ في 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الارشاد في الموانئ، ج. ر. ع 02، الصادر بتاريخ 09 جانفي 2006.

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

9. مرسوم تنفيذي رقم 21-147 المؤرخ في 17 أفريل 2021، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية، ج. ر. ع 31، الصادر في 27 أفريل 2021.

V- المقابلات:

1. مقابلة شخصية مع السيد شكيرد برهان الدين، ضابط مينائي على مستوى المؤسسة المينائية جن جن، تمت في المديرية العامة للميناء بتاريخ 2023/05/18 على الساعة 10:30.

2. مقابلة مع السيدة بعيو أسماء، مهندسة معمارية على مستوى مديرية الاملاك والصيانة بالمؤسسة المينائية جن جن، في 2023/05/22 على الساعة 11:30.

3. مقابلة مع السيد: قيراط نصر الدين، رئيس دائرة التجارة في المؤسسة الموانئية جن جن، تمت المقابلة في مكتبه يوم 2023/05/22 على الساعة 10:45.

4. مقابلة مع السيد خدام هشام، مكلف بالدراسات رئيسي في مصلحة المستخدمين بالمؤسسة الموانئية جن جن، تمت المقابلة في مكتبه يوم 2023/05/23 على الساعة 14:30.

5. مقابلة مع السيد طكوك محمد نجيب، مسؤول الأمن الداخلي في المؤسسة الموانئية جن جن، تمت المقابلة يوم 2023/05/23 على الساعة 10:30.

6. مقابلة شخصية، مع فرقة ضباط في مقر فرقة شرطة الحدود البحرية بالمؤسسة الموانئية جن جن، تمت يوم 2023/05/14 على الساعة 10:00.

7. مقابلة مع السيد بوفنشوشة فهد، مندوب البيئة بمكتب الصحة والسلامة الموانئية "بميناء جن جن"، تمت المقابلة يوم 2023/05/23 على الساعة 13:31.

VI- المواقع الإلكترونية:

1. المنظمة البحرية الدولية **IMO**- ويكيبيديا، تم الإطلاع بتاريخ 2023/05/07، على الساعة 15:02، متاح على الرابط: **https://ar.wikipedia.org/wiki** .

2. متاح على الموقع **https://www.aldouman.com** تم الاطلاع بتاريخ 2023/05/13، على الساعة 19:47.

3. مجلة المسلح التعريف بالمدونة لأمن السفن والمرافق الموانئية **ISPS Code**، تم الإطلاع بتاريخ: 2023/05/13، على الساعة 19:50، متاح على الموقع الالكتروني: **https://www.almusallh.ly/ar/navy/113-vol-36-80** .

4. متاح على الموقع: **https://www.almusallh.ly/ar/navy/113-vol-36-80** تم الإطلاع بتاريخ 2023/05/13، على الساعة: 20:00.

5. بحث كامل حول "المؤسسة المينائية جن جن جيجل"، بحث منشور على الموقع الإلكتروني: **https://www.elmarji3.com/2021/12/djen-djen-port.html**، تاريخ الإطلاع : 12 ماي 2023.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية:

1. Arnaud Montas, Droit maritime ,03éme édition, Vuibert, France, 2021.



فهرس المحتويات



العنوان: **الصفحة**

البسملة

شكر وتقدير

الإهداء

قائمة أهم المختصرات

مقدمة 1

الفصل الأول: القواعد المطبقة على أمن وسلامة السفن.....8

المبحث الأول: القواعد الأمنية المتعلقة بالسفن 11

المطلب الأول: التدابير القانونية الأمنية المطبقة على السفن 11

الفرع الأول: الإجراءات الأمنية الخاصة بالسفن..... 12

أولا: إجراءات التسجيل 12

ثانيا: إجراء الإخطار 14

الفرع الثاني: إلزامية الحصول على الشهادات الأمنية للسفن 15

أولا: شهادات الملاحة..... 16

1- شهادة الجنسية..... 16

2- دفتر البحارة 17

3- رخصة أو بطاقة المرور 17

ثانيا: الشهادة الدولية لأمن السفن 18

المطلب الثاني: الأنظمة الأمنية الواجب توافرها في السفينة 19

الفرع الأول: أنظمة الإنذار الأمني للسفن..... 19

أولا: نظام التعريف الآلي 20

ثانيا: نظام الإنذار الأمني للسفينة..... 20

ثالثا: نظام التعارف والتتبع بعيد المدى 21
الفرع الثاني: أنظمة الإبلاغ الأمني للسفن 22
أولا: نظام إبلاغ المعلومات 22
ثانيا: نظام إبلاغ معلومات السفن 22
المبحث الثاني: القواعد المطبقة على سلامة السفن 23
المطلب الأول: الشروط الإلزامية لسلامة السفن 23
الفرع الأول: أنواع شروط السلامة المطبقة على السفن 24
أولا: صلاحية السفينة للملاحة 24
1- الشروط المتعلقة بالجانب الفني 25
2- الشروط المتعلقة بالطاقم 25
3- الشروط المتعلقة بالعنابر وأجهزة الشحن والتفريغ 26
ثانيا: الشروط المتعلقة بالجانب الصحي على السفينة 27
الفرع الثاني: إجراءات الرقابة والتفتيش المتعلقة بسلامة السفن 27
المطلب الثاني: تدابير السلامة عند وقوع المخاطر البحرية 29
الفرع الأول: أنواع المخاطر البحرية 30
أولا: التصادم البحري 30
ثانيا: الجنوح والغرق 32
ثالثا: القرصنة البحرية 33
الفرع الثاني: الإجراءات المتخذة لمواجهة المخاطر البحرية 34
أولا: الإسعاف والإنقاذ البحري 34
ثانيا: الإرشاد البحري 35
ثالثا: القطر البحري 36
رابعًا: التموين والقيادة 37

الفصل الثاني: القواعد المطبقة على أمن وسلامة المنشآت المينائية..... 38
المبحث الأول: الإجراءات القانونية المتبعة لأمن المنشآت المينائية..... 40
المطلب الاول: الإجراءات الأمنية الخاصة بالمنشآت المينائية 40
الفرع الاول: القواعد الأمنية المطبقة داخل المنشآت المينائية 41
أولا: القواعد الأمنية المطبقة خلال عمليات الشحن والتفريغ 41
ثانيًا: القواعد الأمنية المطبقة على التجهيزات والمنشآت داخل الميناء 43
الفرع الثاني: مراقبة النظام الأمني المطبق داخل الموانئ الجزائرية 44
المطلب الثاني: الأجهزة الأمنية على مستوى الموانئ 47
الفرع الأول: الهيئات المركزية للأمن المينائي 48
أولا: اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي 48
ثانيا: مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين 50
الفرع الثاني: الهيئات المحلية للأمن المينائي 51
أولا: اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي 51
ثانيا: اللجنة العملاتية للأمن البحري والمينائي..... 53
المبحث الثاني: القواعد القانونية المتبعة لسلامة المنشآت المينائية 54
المطلب الأول: قواعد السلامة المتعلقة بالأرواح داخل الميناء 54
الفرع الأول: إجراءات سلامة العمال داخل الميناء 55
أولا: توفير الرعاية الصحية اللازمة 55
ثانيا: توفير وسائل عمل آمنة..... 56
ثالثا: تأمين عمليات المناولة المينائية 56
رابعا: حماية العمال من أخطار الحريق 57
الفرع الثاني: قواعد سلامة الأشخاص غير العاملين في الميناء 58
أولا : قواعد حماية الأطقم البحرية للسفن الأجنبية..... 59

ثانيا: قواعد حماية المسافرين والزوار داخل الميناء 59
المطلب الثاني: قواعد سلامة عملية الملاحة البحرية داخل الموانئ..... 61
الفرع الأول: شروط سلامة الملاحة في الموانئ المطبقة من السفن 61
الفرع الثاني: شروط سلامة الملاحة البحرية المطبقة في الموانئ 62
الفصل الثالث: دراسة تطبيقية لواقع أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية باتخاذ "المؤسسة المينائية جن جن" نموذجا. 64
المبحث الأول: نظام الأمن المطبق على مستوى المؤسسة المينائية جن جن 65
المطلب الأول: التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن 66
الفرع الأول : تعريف المؤسسة المينائية جن جن..... 66
أولا: منشآت" المؤسسة المينائية جن جن"..... 67
1- المنشآت القاعدية..... 67
2- المنشآت الفوقية 68
ثانيا : أهداف" المؤسسة المينائية جن جن"..... 68
الفرع الثاني : الهيكل التنظيمي" للمؤسسة المينائية جن جن" 68
أولا: مديرية القيادة المينائية..... 69
ثانيا: مديرية العمليات..... 70
ثالثا: مديرية الاملاك والصيانة..... 70
رابعا: مديرية المحاسبة والمالية..... 70
خامسا: مديرية التجارة..... 71
سادسا: مديرية الإدارة والموارد البشرية 71
سابعا: مديرية الإعلام والتسويق 72

المطلب الثاني: الهيئات والمستويات الأمنية المطبقة على مستوى "المؤسسة المينائية جن جن" 72
الفرع الأول: الهيئات المسؤولة عن الأمن داخل" المؤسسة المينائية جن جن".. 72
أولا: فرقة شرطة الحدود البحرية 72
ثانيا: ضابط أمن المرفق المينائي **(PFSO)** 73
ثالثا: المصلحة الوطنية لحرس السواحل..... 74
رابعا: إدارة الجمارك البحرية..... 75
خامسا: محافظة أمن الميناء..... 75
الفرع الثاني: تحديد المستوى الأمني لميناء "جن جن"..... 76
المبحث الثاني: نماذج متعلقة بحوادث السلامة البحرية داخل الميناء..... 78
المطلب الأول: الأسباب الرئيسية لحوادث السلامة في الميناء والإجراءات المتبعة لتفاديها 78
الفرع الأول: الأسباب الرئيسة لحوادث السلامة في الميناء. 79
الفرع الثاني: الإجراءات الوقائية الواجب اتخادها 79
المطلب الثاني: نماذج حوادث السلامة أثناء عملية القطر البحري "نموذجا"..... 80
الفرع الأول: الأسباب الرئيسية لحوادث السلامة أثناء عملية القطر البحري... 81
أولا: عدم توفير سفن القطر اللازمة لتنفيذ عماية القطر 81
ثانيًا: مخالفة توجيهات الربان المسؤول عن تنفيذ عملية القطر 82
الفرع الثاني: الإجراءات المسطرة لمجابهة حوادث سلامة عملية القطر البحري83
أولا: صلاحية سفن القطر من حيث التجهيز..... 84
ثانيًا: تفتيش العبور..... 84
ثالثًا: إعداد السفينة المقطورة لعملية القطر..... 85
الخاتمة..... 86

الملاحق..... 89

قائمة المراجع 116

فهرس المحتويات 125

الملخص

الملخص:

إن صناعة النقل البحري الركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية، لذلك فقد احتلت مسائل السلامة والأمن البحري مركز صدارة واعتبرت من أولويات المنظمة البحرية العالمية، فالأمن والسلامة في البحار اليوم يعني الوقاية من تشكيلة واسعة من التهديدات التي تمس السفن وكذا المنشآت المينائية، وقد تنبّه المشرع الجزائري إلى أهمية هذا الموضوع من خلال عقد العديد من الاتفاقيات وإصدار نصوص داخلية مختلفة، حاول من خلالها إرساء جميع القواعد المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين، تتمثل في مختلف القواعد الوقائية التي من شأنها تغطية المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها الموانئ في سبيل حماية الأرواح والممتلكات.

Summary:

The maritime transport industry is the main pillar of the movement of foreign trade, so the issues of safety and maritime security have occupied a forefront position and are considered among the priorities of the International Maritime Organization.

Security and Safety at Sea today means prevention from a wide variety of threats affecting ships as well as port facilities. The importance of this issue through concluding many agreements and issuing various internal texts, through which he tried to establish all the rules related to maritime security and safety, represented in the various preventive rules that would cover the risks that ports could be exposed to in order to protect lives and property.