

التحديات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها

بن عيسى حياة♦

مقدمة:

يمثل الأمن أحد المرتكزات الأساسية لاستقرار الأمم والشعوب و من مقومات تطور المجتمعات ونموها، وتمثل الجريمة بشتى صورها و تباين مواقع ارتكابها مصدر القلق و مكن الخطر الذي يهدد أمن وهدوء المجتمعات، ويعتبر النقل البحري من المجالات الخصبة للأعمال غير المشروعة التي باتت تهدد أمن السفن والموانئ والبيئة البحرية، ولأهميته باعتباره ناقل التجارة الخارجية والوسيلة الأهم لنقل البضائع والأشخاص من مكان لآخر، عمد المجتمع الدولي وعلى رأسه المنظمة البحرية العالمية IMO على وضع إجراءات أمنية مشددة على المستويين الداخلي والخارجي، استجابة للمتغيرات الأمنية وتزايد التهديدات والمخاطر البحرية في السنوات الأخيرة خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، ولم تكن الجزائر بمنأى عن هذا التخوف و الاهتمام، حيث انضمت للعديد من المعاهدات و الاتفاقيات الخاصة بالأمن البحري.

ومن هذا المنطلق وقع الاختيار على بعض الجوانب التي تهدد أمن النقل البحري موضوعا لهذه الدراسة محاولين إبرازها و تبين الجهود الدولية الحثيثة لصدّها و مكافحتها.

أولاً: مهددات الأمن البحري

يمثل النقل البحري قلب و أساس التجارة الدولية، إذ كان و لازال الوسيلة الأهم المستعملة لنقل البضائع والأشخاص والإبحار في سلام، و يتطلب ذلك أن

♦ - أستاذة مساعدة صنف "أ"

تكون وسيلة النقل صالحة للملاحة، وأن يكون الطاقم القائم على ذلك يتمتع بالكفاءة المطلوبة، غير أن ذلك لا ينفي بقاء السفن والموانئ مهددة بالأخطار، إذ نعلم جيدا أن هذا المرتكز الاقتصادي الاستراتيجي مثل دائما مسرحا للجرائم والحوادث البحرية الكارثية التي أثارت قلق المجتمع الدولي.

وستتناول بالدراسة أهم الحوادث البحرية وأهم الجرائم وأخطرها التي باتت تدق فعلا ناقوس الخطر و تهديد عالمي وشيك.

أ - الحوادث البحرية

صاحب التطور الكبير الذي شهدته صناعة السفن والتطور التقني في المجال البحري زيادة ملحوظة في عدد الحوادث رغم محاولة السيطرة عليها بإصدار العديد من القواعد و التدابير المتلاحقة لتجنبها و تجنب فقد الأرواح و الحد من التلوث البحري و تعزيز السلامة البحرية، و من ذلك التصادم البحري الذي ينشأ نتيجة تصادم سفينتين مع بعضهما "كما تعد من الحوادث البحرية قيام سفينة وأشخاصها بتقديم مساعدة لإنقاذ سفينة أخرى تعرضت لخطر وهي في البحر، وتعد أيضا من الحوادث الحالة التي تكون فيها السفينة معرضة لخطر الهلاك في البحر ناتج عن زيادة حمولتها مما يؤدي إلى إقدام الربان على إلقاء جزء من حمولتها تضحية بها لتخفيف وزنها وهو ما يعرف بالخسارة البحرية المشتركة التي تقع على كل من انتفع منها.

و قد تناول المشرع الجزائري هذه الحوادث باهتمام في القانون البحري الجزائري.

1. التصادم البحري:

يعتبر التصادم خطرا بحريا كثير الوقوع لاسيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار، وتضاعفت سرعتها واتخذت خطوط الملاحة، مما ولد أضرارا

جسيمة للأموال والأشخاص، و قد عرفه المشرع الجزائري في المادة 273 من القانون البحري "يعد تصادم السفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر، أو بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في المياه التي وقع فيها التصادم"، وقد ينشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن، أو عن خطأ مشترك بينهما، كما يمكن أن يقع بسبب قوة القاهرة¹، وقد فصل المشرع الجزائري في هذه الحالات في المواد من 277- 281 من القانون البحري، ويقع هذا الحادث الكارثي عادة في حالة وجود ضباب كثيف تستحيل معه الرؤية أو عاصفة أين يقع التصادم من غير أن ينسب الخطأ لسفينة معينة، كما أن التصادم المشتبه في سببه إذ كان قد نشأ عن قوة القاهرة، أو سبب خطأ الربان أو خطأ مشترك يدخل ضمن القوة القاهرة، وهذا طبقاً للمادة 181 من القانون البحري الجزائري، وبالتالي يتحمله من أصابه و لو كانت السفن التي وقع منها التصادم أو إحداهما راسية عند وقوع الخطر وقد ينشأ كذلك بسبب إحدى السفن أو بخطاء من الربان²، وغالبا ما يكون سبب هذا التصادم مخالفة القواعد الدولية لمنه التصادم في البحار كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور، أو عدم تخفيض السرعة عند كثافة الضباب، أو عدم إضاءة الأنوار ليلا، كما قد ينسب الخطأ للمجهز في حالة سماحه للسفينة بالسفر، وهي غير صالحة للملاحة، كما أنه يسأل عن خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إلزاميا لأن عمل هذا الأخير هو فقط تزويد الربان بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب إتباعه، ويبقى أمر قيادة السفينة وإدارتها بيد الربان³، وفي الخطأ المشترك تقدر مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها، أما إذا استحال تقديره وزعت المسؤولية بينها بالتساوي.

و قد عقدت ثلاثة اتفاقيات تتعلق بالتصادم البحري وقعت في بروكسل، الأولى موقعة في 23 أوت 1910 متعلقة بالقواعد الموضوعية للتصادم أي قواعد المسؤولية، و المعاهدتان الأخريتان وقعتا في 10 ماي 1952 و تتعلقان

¹ - انظر، عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة عمان، 2011، ص193.

بالاختصاص المدني و الجنائي في مسائل التصادم, وقد نص المشرع الجزائي في المواد 278-298 من القانون البحري على هذه الاختصاصات.

ونظرا لخطورته باعتباره خطر كثير الوقوع و لهول نتائجه المهددة لسلامة الأرواح و الأموال والبيئة البحرية جراء ما قد ينتج عن هذه العملية خاصة إذا كانت السفن ناقلة لبضائع خطيرة أو ناقلات البترول, فقد وضعت قواعد دولية لتنظيم مرور السفن في البحار, وعملت الدول على توحيد أحكامه ابتغاء القضاء على تنازع القوانين, وهو ما جاءت به معاهدة بروكسل لعام 1910 والتي نظمت الدول قوانينها وفقا لأحكامها.

2. المساعدة والإنقاذ:

هو العمل الذي يرمي إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع أو الأذى عن الإنسان الذي فقد سفينته أو أصبحت هذه السفينة في حكم المفقودة و الحيلولة دون تلف الأشياء التي تسقط في البحر على إثر حادث بحري ومد المساعدة للسفن المهددة بالغرق للحيلولة دون ذلك, وقد أصبح الإنقاذ البحري في القانون الدولي و التشريعات الوطنية واجبا قانونيا إذ نصت عليه المادة 11 من الاتفاقية الدولية لعام 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الإسعاف والإنقاذ في البحار على ما يلي: "على كل ربان أن يقدم المساعدة لأي شخص مهدد بالغرق في البحر ولو كان عدوا على أن لا تتعرض سفينته وبحارته وركابه إلى خطر جدي", وهذا ما أكدته المادة 10 من ملحق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1978: "على ربان السفينة في البحر عند تلقيه إشارة صادرة من أي سفينة أو طائرة مائية أو قارب تابع لأي منهما في حالة خطر أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدة الأشخاص المعرضين لكارثة..." و نفس الحكم نصت عليه المادة 98 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982, وقد انضمت الجزائر إلى المعاهدة المتعلقة بتوحيد بعض قواعد المساعدة و الإنقاذ 1979 بالمرسوم 70/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 والمرسوم 340/82

المؤرخ في 13 نوفمبر 1982 والتي أدمجت في التشريع الداخلي بواسطة القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل و المتمم للأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتعلق بالقانون البحري.

وبالفعل فالقانون البحري الجزائري في نصوصه يتناول المساعدة والإنقاذ ولكن كل على حدى، فالأول أي المساعدة يختص بتكليف المساعدة التي تعطي للسفينة المعرضة لخسائر جسيمة وفقا لنص المادة 332 من القانون البحري الجزائري "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر، أو للأموال الموجودة على متنها، وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

أما الثاني (الإنقاذ) يتناول حالة السفينة التي تكون قد تعرضت لخسائر وهي معرضة لأضرار كلية، وهو الوحيد الذي بواسطته يتم تكليف إنقاذ حطام السفينة حسب نص المادة 358 من القانون البحري، وعلى ضوء هذه التفرقة بين المساعدة والإنقاذ يمكن أن نضيف بأن المساعدة تتناول بصفة مباشرة السفينة وبصفة غير مباشرة الأشياء، وما يوجد على ظهر السفينة¹.

ويجب اتخاذ الترتيبات الاحتياطية من جانب كل السفن لضمان سلامتها وسلامة الحياة البشرية على متنها حالة وقوع الخطر، وتنقسم ترتيبات الإنقاذ إلى ترتيبات وقائية، وتشمل تصميم السفينة وبنائها والتجهيزات اللازمة لسلامة الملاحة فيها ومستويات تأهيل الربانية والضباط والمهندسين وشروط منحهم الشهادات التي يمارسون وظائفهم بموجبها، وأهم الأجهزة التي يجب أن تحملها السفينة لسلامة الأرواح ولاسيما أجهزة الإرسال والاستقبال اللاسلكية لتحديد مواقع الكوارث RLS تقوم هذه الأجهزة بإرسال إشارة الاستغاثة آليا في حال

¹ Belkhir Lakache, Le phare, n° 30 octobre 2001: quelque réflexion sur l'assurance maritime. P4

قيام الخطر. وقد اتخذت المنظمة البحرية الدولية سنة 1979 قرارات أوصت بموجبها أن يكون وجود هذه الأجهزة إجباريا على متن السفن.

كما عملت المنظمة منذ 1966 وبالتعاون مع الاتحاد الدولي للاتصالات اللاسلكية على إقامة نظام اتصالات للملاحة البحرية بالاستعانة بالسواتل الصناعية وقد تحققت فوائد كثيرة بواسطة هذه الاتصالات وسميت innarsat ودخلت حيز التنفيذ في سنة 1979، ويستعمل هذا النظام سواتل صناعية فوق المحيطات الهندي والأطلسي والهادي، تغطي من مواقعها الثلاثة الكرة الأرضية حتى خط عرض 75° شمالا ومثله جنوبا وهذا كله لضمان السلامة البحرية¹.

والترتيبات التي تنفذ حالة الخطر، وتتمثل في إطلاق إشارات الخطر والاستغاثة واستعمال وسائل النجاة وهذا حسب ما جاء في الملحق 4 للأنظمة الدولية بشأن منع التصادم في البحار لعام 1972.

ومتى أسفرت عمليات الإنقاذ عن نتائج مفيدة يستحق من كان سببا فيها لمكافأة وفقا لنص المادة 336 من القانون البحري الجزائري.

3. الخسائر المشتركة:

هي نظام قديم أخذت به الحضارات القديمة ويقصد بها جميع الأضرار التي تلحق السفينة وما عليها من بضائع، وكذا الخسائر النقدية، وهي كل تضحية يقوم بها الربان للسلامة العامة درءا لخطر تتعرض له العملية البحرية، ويتحمل كل من شارك في هذه التضحية جزءا من الخسارة، كأن يقوم بتخفيف حمولتها بإلقاء جزء منها في البحر أو كسر جزء من السفينة، "أو إعادة تعويمها لدرء خطر كالعواصف الشديدة ويقضي ذلك إنفاق مصاريف المساعدة والإنقاذ

¹ أنظر، الإنقاذ البحري، موقع على الانترنت.

مثلا"1. وقد نص عليها المشرع الجزائري في المادة 300 من القانون البحري. ومن أهم الأسباب التي تدفع بالربان للتضحية ضمانا لسلامة الرحلة البحرية الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة.

ب- الجرائم البحرية:

مع تزايد حركة الملاحة البحرية نتيجة النقل البحري والصيد البحري والسياحة، تزايدت مهددات الأمن البحري من قبل العناصر الإرهابية وعصابات الجريمة المنظمة، التي تنتسل إلى حدود الدولة البحرية مستفيدة غالبا من تواضع قدرات الأجهزة المنية، وما قد تتلقاه من دعم خارجي وتواطؤ داخلي للوصول إلى أهدافها وتهديد منشآت الدولة الإستراتيجية وزعزعة استقرارها وأمنها، وتتمثل أساسا في أعمال القرصنة وتهريب الأسلحة والمخدرات والبشر.

1. القرصنة البحرية:

لم تستقر التعاريف الفقهية ولا الاتفاقيات الدولية على مفهوم واحد للقرصنة البحرية ، وتعرف عادة بأنها الجرائم والأعمال العدائية والسلب والعنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما، وقد تناولت العديد من الاتفاقيات بكثير من الاهتمام، كاتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 في المادة 15 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 101، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية 1988 المعدلة سنة 2005 مبرزة أهم الأعمال التي تعد قرصنة بحرية وهي أساسا أعمال السلب والعنف والتهريب والسيطرة والاختطاف الموجهة ضد السفن البحرية. وعرفها المشرع الجزائري في المادة 519 من القانون البحري بأنها:

"تعتبر أعمال القرصنة:

¹ أنظر، عادل المقدادي، المرجع السابق، ص218.

* كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب، والموجهة:

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأمالك الموجودة على متنها في أعلي البحار.
- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأمالك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.

* كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أو السفينة المذكورة سفينة قرصنة".

من خلال هذه التعريفات يمكننا استخلاص الهدف من العمل القرصني وشكله وأنواعه ونطاقه، فقد أشارت الاتفاقيات والفقهاء إلى وجوب أن يكون العمل عنيفا وغير مشروع وأن يوجه ضد أشخاص وأموال وأن يكون من شخص لا دولة، كما اشترط أن يقع الفعل في أعالي البحار وأن يكون الهدف منه تحقيق مصلحة خاصة وهذا هو المفهوم التقليدي للقرصنة، وقد اتسع مفهومها بشمولها على الأفعال غير المباشرة وأعمال التحريض والاشتراك وتسهيل عمليات القرصنة، كما أدخلت بعض الاتفاقيات أعمال التمرد على السفن الحكومية، كما اتسع النطاق المكاني للقرصنة وفق ما نصت عليه المادة 4 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية الصادرة سنة 2005، حيث أدخلت الأعمال التي تقع في المياه الإقليمية الداخلية للدول ضمن أعمال القرصنة، "واصطلح عليه بأعمال القرصنة"¹.

¹ أنظر، محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص183.

وعلى الرغم من التطور الحضاري الكبير، ووجود منظمات عالمية ووسائل رصد ومراقبة متطورة جدا إلا أن القرصنة لا تزال تطفو على السطح ضاربة عرض الحائط سيادة الدول والقانون الدولي، ولم تتغير مناطقها التقليدية فلا تزال كما هي ومما ساعد على بقائها:

1. التطور التكنولوجي الذي جعل السفن الكبيرة تبخر بطواقم ملاحية أقل عددا وبالتالي تسهل مهمة القرصنة بالاستيلاء عليها.
2. ظهور جماعات ذات أجنداث سياسية أو انفصالية تنقصها الأموال وبالتالي تلجأ إلى القرصنة والخطف والاحتجاز للإنفاق على الأسلحة والعتاد والرجال.
3. تواضع الميزانيات التي تخصصها الدول للسلاح البحري مقارنة بسلاح البر والجو المر الذي حال دون قدرة سلاح البحرية على أداء أعمال الدورية بكفاءة وسرعة.
4. عدم وجود دول مستعدة لتحمل نفقات قوة بحرية دولية تجوب أعالي البحار لحماية خطوط المواصلات والتجارة.
5. تأخر الإنفاق على إجراءات جماعية حاسمة للتصدي للمشكلة بسبب المصاعب الناجمة عن تداخل الأمور السياسية والإجراءات القضائية والدبلوماسية¹.

ومن بين الأسباب كذلك احتواء بعض المناطق على عدد كبير من الجزر كأندونيسيا والفلبين مما ساعد القرصنة على الرصد والاختباء مما يعقد مهمة ملاحقتهم، بالإضافة إلى امتلاكهم لأدوات ووسائل حديثة تسهل عملهم الإجرامي، كشبكات الاتصال الفضائية والرادارات والأسلحة الأوتوماتيكية

¹ أنظر، عمر إدريس عن الريان بابيضان، تحول القرصنة من ظاهرة العنف المباشر إلى الاحتيال التقني، الموقع على الانترنت، www.alriyad.com

المتطورة والقوارب السريعة التي تسير بسرعة السفن العملاقة وأجهزة تحديد المواقع العالمية¹.

إن هذه العوامل تبين أن القرصنة لا تزال تهدد الملاحة البحرية لحد اليوم وهذا ما يتبين من خلال الحوادث الكثيرة التي تطرأ بين الفينة والأخرى وقد كشف المكتب الدولي البحري عن تزايد حجم الهجمات وخاصة في بحار جنوب شرق آسيا، والذي بلغ نحو 370 هجوم سنة 2002 مقابل 335 هجوم سنة 2001 كما سجل في السداسي الأول من سنة 2003 نحو 234 حادث في المياه الأندونيسية مقارنة ب 270 عام 2002 كله، وقد شهد العام 2000 أعلى معدل للهجمات على السفن بغرض القرصنة إذ بلغ 640 هجوم².

2. الإرهاب البحري:

الإرهاب عموماً هو بث الرعب الذي يثير الجسم والعقل باستخدام أساليب تفعل ذلك، أما

الإرهاب البحري وإن لم يكن قديماً، فإنه ليس بالظاهرة الجديدة، وقد عرفته المنظمة البحرية الدولية بأنه السعي لأغراض سياسية بغية التأثير على ممارسة حقوق دولة أخرى أو كيان سياسي آخر، عن طريق القيام بفعل واحد أو مجموعة من الأفعال الآتية:

– احتجاز أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل سفينة أو هيكل بحري آخر عن طريق التهديد بالقوة.

¹ أنظر، جون يرنت، القرصنة وحقوق الإنسان، موقع الانترنت، www.alihihadmorosi

Op cit, p.10.

² –Angélique Morosi, Op cit, p.10.

- اقتراح عمل عنيف أو التهديد باقترافه إزاء شخص على متن السفينة مما قد يعرض الملاحة الآمنة للخطر.
- تدمير سفينة أو أي منشأة بحرية.
- القيام عن علم بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة.

كما عرفته العديد من الاتفاقيات كاتفاقية الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية في المادة 3 مكرر، وكذا الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في المواد 1 و 2.

ويعتبر الهاجس الحالي للكثير من الدول لوجود العديد من الصراعات السياسية والعرقية والاقتصادية والدينية المنتشرة في المجتمع الدولي خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 بالو.م. أ هذا الحدث جعل المنظمة البحرية الدولية تكثف الجهود من أجل وضع إجراءات أمنية على السفن والموانئ، وفق قانون isps، لدعم التجارة العالمية ومواجهة السفن والموانئ لاحتمالات التعرض لهجمات إرهابية، وتشير دراسة حسب ما جاء في تقرير الاتحاد الدولي لمكافحة الإرهاب ومحترفي الأمن أن هنالك مؤشرات خطيرة فيما يخص الإرهاب البحري في الشرق الأوسط وهو ما يشكل تهديدا كبيرا للسفن والقوارب لنقل الأسلحة والمواد المنفجرة بغرض استخدامها في أعمال إرهابية، ويرجع ذلك لزيادة تصعيد العنف الإسرائيلي وعدم الاستقرار والبحث عن وسيلة انتقام، هذا ما جعل الملاحة في الشرق الأوسط والسواحل اللبنانية والإسرائيلية وساحل غزة مناطق خطيرة¹.

¹ أنظر، محمد يوسف وشيماء عاطف، جرائم الإرهاب البحري، المخاوف العالمية والمتغيرات الإقليمية، موقع الانترنت، www.Almotamar.net.

ومن أهم الهجمات الإرهابية الهجوم على المدمرة الأمريكية كول 2000 وناقلة النفط لمرزغ الفرنسية والتي تسببت في خسائر بشرية وبيئية كبيرة، حيث أن أكثر من 100.000 برميل تسرب في مياه البحر¹.

واستمرار الهجمات الإرهابية سيكون من شأنه لا محالة استهداف المرافق المينائية وبنيتها التحتية وبالتالي تعطيل تدفق التبادل التجاري والتأثير على الاقتصاد العالمي بإحداث خلل في الإمدادات بين دول إنتاج البترول والسوق العالمي.

3. التهريب البحري:

يعتبر التهريب عبر المنافذ البحرية أصعب وأخطر أنواع التهريب إذ يستعمل المهربون القوارب والسفن البحرية قصد تهريب المواد المحظورة من مكان لآخر ومن دولة لأخرى، وتعد تجارة غير مشروعة وهو نشاط إجرامي دولي منظم وصورة نموذجية للجريمة المنظمة، حيث تقوم على شبكات بالغة التعقيد، ويدر أموالا طائلة تمكن المنظمات والعصابات الإجرامية من اختراق وتلويث وإفساد الحكومات والمؤسسات التجارية المشروعة والمجتمع في جميع مستوياته خاصة الأمنية والصحية، ويعتبر تهريب الأسلحة والمخدرات من أبرز أنواعه والتي أثارت فعلا قلق المجتمع الدولي لصعوبتها وشدتها مقارنة بالتهريب البحري، وقد كان وراء تزايد التهريب البحري عدة عوامل أهمها:

- أن المجال البحري يعتبر وسيلة الربط بين الدول والقارات حيث استغل النقل البحري للبضائع والركاب بغزارة كبيرة، كما أنه أقل تكلفة وأعظم سعة وأشمل

¹ أنظر، محمد يوسف وشيماء عاطف، جرائم الإرهاب البحري، المخاوف العالمية والمتغيرات الإقليمية، موقع الانترنت، www.Almotamar.net.

امتدادا لشتى بقاع الأرض وهذه الخصائص استغلها المهربون في نقل تجارتهم غير المشروعة¹.

- تركز مناطق إنتاج المخدرات وإطلاقها على المحيطات البحرية الرئيسية، ما جعل المهربين يستغلونها باعتبارها أيسر وأمن الطرق، كما أنّ السواحل البحرية للعديد من الدول المنتجة أو المستهلكة تمتد إلى مئات الأميال البحرية ما يجعل السلطات عاجزة على فرض سيطرتها الأمنية الكاملة عليها ومراقبتها.

ويعتبر التهريب البحري فعلا من العمليات المشددة وأخطر أنواع التهريب والتي تعتمد على وسائل نقل وأجهزة دعم واتصال متطورة إذ يسهم في نقل بضائع ومواد أكثر وبحجم أكبر، ويتعلق المر أساسا بتهريب الأسلحة والتي تعد من أبرز الأنشطة ارتباطات بعدم الاستقرار إذ لا يمكن تصور العنف السياسي ومعظم أشكال الجريمة المنظمة دون سلاح، إضافة إلى تهريب البشر والمخدرات وقد أصبحت جريمة التهريب البحري ترتبط بالعديد من الجرائم التي تنسم بقدر كبير من التنظيم والعنف والإرهاب حيث بدت لها القدرة على توفير الدعم المالي لشراء السلاح وتمويل العمليات الإرهابية بما يؤثر على أمن المجتمع الدولي واستقراره باعتبارها جريمة ضد البشرية وللإنسانية لإخلالها بقواعد دولية محددة ومنظمة، فهي خرق لقواعد الشرعية الدولية².

لقد أصبحت جريمة التهريب البحري تمثل فعلا تهديدا لأمن الملاحة البحرية والاستقرار السياسي والاقتصادي للدول لارتباطها الوثيق بأعمال الإرهاب، والجريمة عبر الحدود وغسيل الأموال والاتجار غير المشروع بالأسلحة مما

¹ أنظر، محمد فاروق عبد الحميد كامل، التهريب البحري للمخدرات تقنيات المكافحة والتعاون الدولي في تنفيذها، الفكر الشرطي، المجلد 12 العدد 47،

2003. www.shpolice.gov.ae/ar/index.htm

² أنظر، عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 233.

يستوجب التصدي لهذا الخطر والتعاون بين الدول لمنع توجيه الأموال لتلك الأنشطة غير المشروعة وفق برنامج عمل عالمي وإقليمي ووطني¹.

ومن أهم الاتفاقيات التي عالجت تهريب المخدرات، اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة التهريب غير المشروع للعقاقير المخدرة والمؤثرات العقلية لعام 1988، و تناوله المشرع الجزائري بالأمر 05-06 المتعلق بمكافحة التهريب.

ثانيا: الإجراءات الأمنية ضدّ التهديدات البحرية

لقد أصبحت هذه الأنشطة الإجرامية تشكل فعلا تهديدا كبيرا للأمن الدولي، وتحقق خسائر لا تعد ولا تحصى وانعكاسات لا حصر لها في الأرواح والأموال، ما جعل الاهتمام بتأمين المجالات البحرية يؤخذ حيزا وقسطا كبيرا من الاهتمام الدولي، خاصة إذا تعلق الأمر بضرورة حماية المبادلات التجارية التي يتم معظمها عبر الطرق البحرية، وقد بات موضوع الأمن البحري بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 أمرا هاما على المستوى العالمي وحضي بأولوية في كل ما يخص سلامة النقل البحري. ومن هذا المنطلق ظهرت الحاجة إلى ضرورة وضع أسس في إطار أمني معين متفق عليه دوليا. مما يضمن تحقيق الأمن والسلامة وتوفير الحماية اللازمة للحجم الهائل للتجارة الدولية البحرية.

وقد اتخذت المنظمة الدولية IMO كثيرا من الإجراءات والتدابير لإدخال نظم وقواعد لمنع ومكافحة الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة والنقل البحري. واهتمت جميع الدول على حد سواء بتأمين حدودها البحرية والجمركية.

¹ نصر الدين ماروك، جريمة المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دار هومة للطباعة والنشر 2007، الجزائر، ص332.

أ- على المستوى المحلي:

لقد عملت الدول جميعها على وضع تدابير وآليات قانونية على مستوى تشريعاتها لتنظيم إقليمها البحري، والحفاظ على سلامته وأمنه من كل ما من شأنه عرقلة استقراره. إذ قامت جل الدول بإحداث هيئات متخصصة تتولى الحفاظ على مصالحها في البحر من خلال تطبيق القوانين الخاصة بمكافحة كل خطر قد يزعزع أمنها وسلامتها.

وهناك دول من تبنت نظاما يعتمد على تكليف هيئة أو إدارة واحدة لأداء هذه المهام، مثل النظام الأحادي الأمريكي الذي أولى كل الصلاحيات المتعلقة بالأمن البحري لمصلحة حراس السواحل الأمريكية. في حين اعتمدت دول أخرى على نظام قائم على تعدد الهيئات المتدخلة وهو ما يتبع في فرنسا ودول أخرى حيث أولت هذه المهمة لهيئات متعددة وحسب نظام كل دولة¹.

وبالنسبة للجزائر فقد تبنت بعد الاستقلال نظام تعدد المتدخلين وهو نظام موروث عن العهد الاستعماري حيث أوكلت مهمة الإدارة البحرية وبعض مهام الشرطة البحرية إلى هيئات رئيسية.

ونظرا لتعدد هذا النظام، تمّ إنشاء ما يعرف بالمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ سنة 1973 بهدف جعلها كسلطة وحيدة تحنكر ممارسة نشاط الدولة في البحر كتوجه جديد نحو تجسيد نظام أحادي² وقد تم إدخال تعديلات طفيفة عليه بموجب المرسوم الرئاسي 164/95 بتاريخ 14 جوان 1995³، وحدد الأمر 12/73 أهم اختصاصات أعوان حراس السواحل، المتمثلة أساسا في

¹ يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق جامعة الجزائر بن يوسف خدة، 2008-2009، ص02.

² أنظر، يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، المرجع نفسه، ص15.

³ انظر الجريدة الرسمية رقم 33 بتاريخ 21 جوان 1995.

إثبات سلطة الدولة في البحر وتشديد الرقابة على الحدود البحرية لمنع أي تهديد داخلي أو خارجي، كما تولى مهمة تفتيش السفن وعمليات الإنقاذ في البحر ومكافحة التلوث وقد زودت هذه المصلحة بإمكانيات معتبرة وتحديث وسائل التدخل كالمطائرات المروحية، ومن أجل التنسيق مع مختلف الهيئات العمومية المعنية، فإن مصلحة حراس الشواطئ هي الآن ممثلة على مستوى الهياكل التي تم إنشاءها مؤخرا "المركز العملياتي للأمن والسلامة البحرية، مركز العمليات الطارئة، اللجنة الوطنية للسلامة والأمة".

ومن أجل ضمان سلامة وأمن السفن والموانئ عملت جميع الدول على ضبط قوانينها الداخلية بما يتوافق مع قرارات المنظمة البحرية العالمية وبالنسبة للجزائر فنلاحظ اهتمامها بذلك من خلال العديد من المراسيم والقوانين الخاصة بكيفيات تفتيش السفن الوطنية والأجنبية، وكذا تحديث السلطات المختصة بالأمن المينائي وتبني الاختصاصات على المستويين المحلي والوطني والحرص على صلاحية السفينة، والاهتمام بالطاقم بما يتناسب مع المقاييس الدولية والعمل على تفعيل الدورات التدريبية في كل المجالات البحرية لكل العاملين في البحر وكذا للتعاون والاشتراك في تمارين تكوينية في الأمن البحري ففي مجال هام وحساس كالأمن يجب أن يكون هناك تعاون أو بالأحرى تضامن دولي فعال يسمح لكل الدول الساحلية بضبط قوانينها ومواصفات أساطيلها التجارية حسب المعايير الجديدة التي يملئها قانون أمن السفن والمنشآت المينائية الذي كان وليد جهود المنظمة البحرية الدولية كما سنبين في التالي.

ب- على المستوى الدولي:

لقد كان للحوادث البحرية التي عرفتها الملاحة -والتي اعتبرت في مجملها حوادث كارثية- دور فعال في وجوب اتخاذ التدابير اللازمة ووضع قواعد ملزمة للسفن وخاصة التجارية حيث مثل منعطفا جديرا بالبحث والدراسة وفرض نفسه على الأمن والسلامة البحرية وأعظم مثال على ذلك ما وقع مع

سفينة التيتانيك التي كان يقال عنها أنها لا تغرق، فغرقت وأغرقت معها أكثر من 1500 شخص، وكذا ناقلة النفط توري كانيون التي جنحت وتسببت في تلوث بحري على بعد 250 كلم من إنجلترا و100 كلم من السواحل الفرنسية، وكان هذا الحادث وراء اعتماد اتفاقية عام 1969، واتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث البحري، وآخرها اتفاقية ماربول 1973 كما اعتمدت المنظمة البحرية إدارة السلامة بعد كارثة غرق السفينة هيرالد قبالة سواحل بلجيكا عام 1987 مما أسفر عن مقتل 193 شخص¹.

لقد كانت هذه الحوادث فعلا كارثية ومهلكة للأموال والأشخاص ومهددة لسلامة البيئة البحرية وبالتالي الثروة الحيوانية البحرية، وما زاد الأمر سوءا وزاد في مخاوف الدول هو أحداث 11 سبتمبر 2001 التي أثبتت فعلا أن الإرهاب لا حدود له، وسلطت الأضواء على هشاشة أنظمة النقل البحري الدولي وسهولة النيل منها، خاصة السفن والموانئ التي تعتبر أهدافا سهلة للمنظمات والعصابات الإجرامية.

ومن هذا المنطلق ظهرت الحاجة إلى ضرورة وضع أسس ومتطلبات ومعايير دولية لأنظمة السفن والموانئ والمناطق الجمركية في إطار أمني رقابي معين متفق عليه دوليا.

وقد اتخذت المنظمة البحرية بهذا الشأن كثيرا من الإجراءات والتدابير لإدخال نظم وقواعد لمنع ومكافحة الأعمال الإرهابية وهجمات القرصنة وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي تهدد أمن وسلامة السفن، وتلخصت تلك الإجراءات في تعديل بعض نصوص اتفاقية سولاس Solas لسلامة الأرواح والأموال في البحار وإصدار القانون الدولي لأمن السفن والمنشآت المائية ISPS.

¹ David peano : la sécurité et la sureté Maritime, diplôme d'études supérieures eu droit maritime et des transports, université de droit D'AIX -Marseille.

ويهدف هذا القانون وفقا للفقرة 1 و 2 من الفصل A إلى:

- وضع إطار دولي يدعو للتعاون بين الحكومات المتعاقدة والمنظمات العامة والإدارات المحلية والقطاعات البحرية والموانئ للحد من الأخطار التي تواجه الأمن البحري واتخاذ إجراءات الحماية ضد الحوادث الأمنية التي تهدد السفن والتجهيزات المينائية المستعملة في التجارة الدولية.
- ضمان التعاون والتبادل في مجال المعلومات الخاصة بالأمن وقد اعتمد هذا القانون إجراءات إجبارية تخضع لها كل الدول المصادقة على الاتفاقية والجزائر من بين الدول التي صادقت عليها بصفة عاجلة ابتداء من 1 جويلية 2004 وتخص هذه الإجراءات ما يلي:
- الترقيم والتسجيل الدائم لهوية السفن.
- توفير أجهزة كشف أوتوماتيكية للهوية تعمل على مستوى الموانئ.
- توفير أجهزة إنذار أمنية توجه لبث وإرسال الإنذارات في حال حدوث طارئ للسفينة أثناء إبحارها ويعمل على إخطار الجهات المعنية (الموانئ والسفن).
- وضع مخططات لأمن السفن والموانئ، وتقييم وتحليل وتصنيف الحالة الأمنية إلى ثلاثة مستويات: عادية، مكثفة عالية، ويتم معرفة المستويات الثلاث عن طريق تحليل المخاطر وتحديد الأطراف المسؤولة عن ذلك.
- كما يفرض القانون على كل الدول تقدير مستواها الأمني بصفة دائمة.

الخاتمة:

بالنظر للأهمية الكبيرة لهذا الموضوع خصوصا أمام حركية النشاط التجاري البحري، والتهديدات المتزايدة لأمن وسلامة الموانئ والسفن بات لزاما على الدول التقيد بما جاءت به المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن، فالتمتعن في هذا القانون يجد أن قواعده قد غطت جل الثغرات التي تضمن السير الحسن لسلامة السفن وما عليها والموانئ.

ولكن ولتطبيق هذه الإجراءات والتقيد بالتعليمات والحرص على تدريب البحارة وأعدان الأمن ومصاريف تحديث الموانئ بالأجهزة الخاصة وتطوير بنيتها التحتية يتطلب مصاريف كبيرة لا تستطيع الدول الفقيرة تحملها.

فلتجسيد هذا القانون الذي اعتبر فعلا دعامة أساسية لقضايا الأمن البحري لابد من وجود مساعدات مالية لهذه الدول وتدريب بحارتها والقيام بتمارين مشتركة عن المن البحري، وتنمية هذا القطاع الحساس الذي أصبح محل تهديد مستمر من قبل الإرهابيين والقراصنة خاصة. ولا يكون ذلك إلا بتنسيق العمل المشترك ما بين الدول.

قائمة المراجع:

- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة عمان.
- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- نصر الدين ماروك، جريمة المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دار هومة للطباعة والنشر، 2007.

- يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق جامعة الجزائر بن يوسف خدة، 2008-2009.

المراجع الأجنبية:

- belkhir. Ikache, Le phare n° 30 octobre 2001 : quelque réflexion sur l'assurance maritime.
- David peano : la sécurité et la sureté Maritain, diplôme d'études supérieures eu droit maritime et des transports, université de droit, D'AIX -Marseille.

المراجع الإلكترونية:

- الإنقاذ البحري، موقع على الانترنت.
- عمر إدريس عن الربان بابيضان، تحول القرصنة من ظاهرة العنف المباشر إلى الاحتيال التقني، الموقع على الانترنت، www.alriyad.com
- جون يرنت، القرصنة وحقوق الإنسان، موقع الانترنت، www.alihihadmorosi, Op cit, p.10.
- محمد يوسف وشيماء عاطف، جرائم الإرهاب البحري، المخاوف العالمية والمتغيرات الإقليمية، موقع الانترنت، www.Almotamar.net.
- محمد فاروق عبد الحميد كامل، التهريب البحري للمخدرات تقنيات المكافحة والتعاون الدولي في تنفيذها، الفكر الشرطي، المجلد 12 العدد 47، 2003. www.shpolice.gov.ae/ar/index.htm