مدى فعالية النصوص القانونية في حماية الملك العمومي المينائي .

الدكتور / مـــــولاي بلقاســـم.
المركز الجامعي النعامة / الجزائر.
الدكتور / بلغـــــازي نورالدين.
جـــــــامعة تلمسان/ الجزائر.
nouri.belghazi@gmail.com

❖❖❖❖❖❖

مقدمة:

تلعب الموانئ البحرية دورا مهما وحاسما في عملية النقل البحري، و لها أثر بالغ في رواج التجارة الدولية، و بالنظر لهذه الأهمية و الدور الاستراتيجي الذي تؤديه الموانئ، تسعى كل الدول إلى أن توفر لها كل متطلبات الأمن و الحماية على اعتبار أنها تمثل منافذ للخروج و الدخول في الدولة، و الجزائر على غرار باقي الدول سايرت المجهودات الدولية من خلال إصدارها لمجموعة من القوانين المتعلقة بتوفير بيئة آمنة للنقل البحري بكل وسائله، سواء تعلق الأمر بالسفن أو الموانئ البحرية، و خير دليل على ذلك هو مصادقتها على معظم الاتفاقيات الدولية التي تدعم أمن الموانئ و تطوير أدائها.

فالموانئ تعد المنفذ الرئيسي و الأساسي للتجارة الداخلية و الخارجية لأي دولة، و بناء على ذلك يجب التخطيط لهذه المنافذ تخطيطا بعيد المدى حتى يتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث أنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض و البحر، و يتطلب إدارة وتشغيل مثل هذه المنافذ مستوى عالي من الإدارة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة و اقتصادية و آمنة في المقام الأول[1].

هذا و قد نظم المشرع الجزائري ضمن القانون البحري[2] لاسيما الباب الرابع من الكتاب الثالث، قواعد استغلال الموانئ و أمنها[3]، يضاف إليها بعض المراسيم التنفيذية المتعلقة بالسلطة المينائية و أمن الميناء و القواعد المطبقة في هذا الخصوص، و بالتالي يطرح التساؤل التالي: **ما مدى فعالية النصوص القانونية التي وفرها المشرع الجزائري لحماية الأملاك المينائية من خلال القوانين ذات الصلة؟.**

---

[1]– شريف ماهر هيكل، اللوجستيات و الموانئ البحرية من أجل التغيير، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2015، ص 49.

[2]– الأمر76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، ج ر 47 المؤرخة في 27 جوان 1998.

[3]– نصت المادة 911 من القانون البحري على ما يلي:" تحدد قواعد استغلال الموانئ و أمنها بواسطة نظام عام لاستغلال و الأمن...".

للإجابة على هذا التساؤل سوف نحاول من خلال هذه الدراسةالتطرق إلى ثلاث نقاط رئيسية على النحو التالي: المطلب الأول: القواعد العامة لأمن الموانئ، المطلب الثاني:الإطار الوطني للأمن البحري و الميناني و الهيئات المختصة، المطلب الثالث: الجرائم المرتكبة ضد منشآت الموانئ البحرية.

المطلب الأول: القواعد العامة لأمن الموانئ .

لقد حدد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 911 من القانون البحري الجزائري كيفية استغلال الموانئ و أمنها وذلك بواسطة نظام عام لاستغلال الموانئ و أمنها، ثم جاء تفعيل هذا النص من خلال المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 2002/01/06[1] لا سيما المادة الثانية منه و التي نصت على أن هذا النظام يهدف إلى تحديد القواعد العامة لاستغلال الموانئ التجارية و الصيد البحري و النزهة و المطبقة في الحدود البحرية و البرية للأملاك العمومية المينائية التابعة لكل ميناء وكذا تحديد نظام الاستغلال و الأمن الخاص بكل ميناء بقرار من وزير النقل بناء على اقتراح من السلطة المينائية المعنية، فحددت في الباب الثاني القواعد العامة لأمن الموانئ و التي سوف نتطرق لها في النقطتين التاليين :

الفرع الأول: قواعد المحافظة على الموانئ وملحقاتها.

أولا_ المحافظة على الأملاك العمومية المينائية:

المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها نص صراحة على أنه يجب ضمان سلامة المباني و المنشآت التابعة للأملاك العمومية المينائية و ملحقاتها و المحافظة عليها وذلك بمنع خصوصا: شحن و تفريغ البضائع التي من شأنها إتلاف المباني المينائية وكذا مرور أو توقيف السيارات و الآلات و التجهيزات الأخرى، وكذا سد طرق المرور و السكك الحديدية ومجاري الصرف، رمي أو إيداع أتربة أو لوحات إشهارية على الجدران و الأسوار[2]، و نصت المادة 55 بأنه يلزم أي شخص أو متعامل أنجز على الأرصفة و السطوح الترابية وملحقات أخرى للميناء والعمليات التي ألحقت أضرار بالمباني و المنشآت وذلك بإشعار المصالح التابعة للسلطة المينائية فورا تحت طائلة العقوبات.

ثانيا_المحافظة على مساحات الماء و أعماق الأحواض:

طبقا للمرسوم التنفيذي 02-01 ،لا يسمح لأي شخص إلحاق الضرر بسلامة الموانئ ومساحات الماء في أعماقها ونظافتها وكذا منشآتها ويمنع خاصة: طرح مياه تحتوي على المحروقات و مواد كيماوية ومواد خطيرة ونفايات سامة ومواد مضرة بالصحة وبصفة عامة كل مادة مضرة بالمحيط البحري.

هذا إلى جانب منعها إلقاء الردوم أو القاذورات ومختلف المواد على الأرض أ في مياه الميناء و ملحقاته، وكذا تفريغ أو نقل مواد قابلة للتفتت دون إقامة أحواض ملائمة إلا بإعفاء من السلطة المينائية.

---

[1]– المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها،ج ر 01 بتاريخ 6 يناير 2002.

[2]– المادة 54 من المرسوم 02-01 المذكور أعلاه.

إذ يجب إشعار المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية فورا في حالة رمي أي مواد أو نفايات مهما كان مصدرها، كما أنه يلزم المتسبب في ذلك بتنظيف الأمكنة وترميمها على نفقته و في حالة عجزه عن ذلك يباشر في الأشغال تلقائيا بطلب من السلطة المينائية على نفقة مرتكب المخالفة وذلك دون المساس بالعقوبات التي تباشر ضده[1].

كما يمنع تفريغ النفايات الخاصة بالسفن في الميناء إلا في حالات خاصة إلا بترخيص من السلطات المينائية، هذا إلى جانب ما نصت عليه المادتين 59 و60 من نفس المرسوم بتشديدهما على اتخاذ السلطات المينائية احتياطات خاصة لعمليات تنظيف لتفادي التسربات في مساحات الماء، وربط السفن في الأماكن المخصصة لها و المعدة لهذا الغرض على المنشآت المينائية[2].

ثالثا_ الأحكام المطبقة على حطام السفن و السفن المودعة :

ألزمت المادة 61 من المرسوم التنفيذي 02-01 ملاك أو مجهزوا السفن أو الآلات العائمة التي تشكل أخطار أكيدة على البيئة و السفن المجاورة و المنشآت المينائية بالقيام بإعادة ترميمها أو نزعها بعد إعذار موجه من السلطة المينائية.

و في هذا الصدد ذهبت المادة 62 على إلزام ملاك السفينة التي اصطدمت أو غرقت نزع حطامها في الآجال و الشروط التي تحددها السلطة المينائية و في حالة عجزهم تتخذ ضدهم إجراءات تتعلق بتجريدهم من حق ملكيتهم للحطام مع الاحتفاظ بالمتابعات ضد المخالفين، و يجبأن تتوفر في السفن و الآلات العائمة جميع الضمانات الضرورية للأمن و الملاحة التي يقتضيها التشريع المعمول به[3].

الفرع الثاني: شرطة مساحات الماء المينائية.

أولا_ الملاحة في الموانئ و الرحب و ممرات الدخول:

طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 02-01 صراحة على أنه يجب أن تتم جميع حركات السفن في الموانئ و الرحب وممرات الدخول طبقا للتشوير البحري وقواعد الملاحة المعمول بها[4]، هذا ويمنع استعمال الصفارات و صفارات الإنذار إلا في حالة الاستعجال كما منعت تشغيل أجهزة الإنارة أو الأجهزة السمعية التي تشبه تلك المستعملة في التشوير البحري داخل الميناء[5].

يضاف إلى ذلك قررت المادة 70 من ذات المرسوم أن توقف الآلات العائمة للخدمة في الموانئ يخضع لترخيص مسبق من طرف السلطة المينائية ومنعت المادة 72 من نفس المرسوم نشر و تجفيف الشباك أو عتاد الصيد إلا في الأماكن المخصصة مسبقا من السلطة المينائية.

---

[1]– المادة 57 من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه.

[2]– المادة 58 من نفس المرسوم.

[3]– المادة 63 من المرسوم التنفيذي 02-01 المذكور أعلاه

[4]- المادة 64 من نفس المرسوم.

[5]– المادة 68 من نفس المرسوم.

ثانيا_ قبول السفن داخل الموانئ وتخصيص مراكز في الرصيف :

لقد ألزم المرسوم التنفيذي 02-01 مجهز السفينة أو السمسار البحري أو كيلهما إشعار السلطة المينائية قبل 48 ساعة من وصولها وذلك لحجز مركز في الرصيف[1]، أما المادة 74 من نفس المرسوم فأكدت على ضرورة تأكيد المعلومات المقدمة في إشعار الوصول و ذلك 24 ساعة من قبل من طرف مجهزي السفن أو ممثليهم إلى لجنة تخصيص أماكن السفن.

كما نصت المادة 77 من نفس المرسوم على أنه يجوز للمصالح المؤهلة للسلطة المينائية منع دخول الميناء للسفن التي قد تمس عند دخولها أمن البنايات، كما يمكن أن يخضع الدخول إلى الميناء لزيارة مسبقة للجنة التفتيش.

ثالثا_ شروط دخول السفن إلى الموانئ و الخروج منها و المكوث فيها:

حددت المادة 78 من المرسوم التنفيذي 02-01 تنظيم حركة الملاحة في الحدود البحرية للموانئ من طرف ضباط الموانئ التابعين للسلطة المينائية وعلى هذا الأساس فإن دخول السفن أو خروجها أو مكوثها يكون وفقا للبرنامج المحدد من قبل اللجنة المكلفة بتحديد الأماكن.

إذ أنه في حالة نقل شحن أو تفريغ مواد خطيرة يجب على قائد السفينة إعلام المصالح المعنية التابعة للسلطة المينائية بمخطط رسوها وقائمة كاملة بهذه المواد،[2] هذا إلى جانب ما نصت عليه المادة 81 من منع الصعود على متن السفينة التي لم تمنح السلطة الصحية البحرية إشارة حرية التصرف.

و أخيرا أشارت المادة 86 أنه عند الاقتضاء يحدد النظام الخاص بكل ميناء القواعد الخاصة بالدخول إلى الموانئ و تعيين مراكز على الرصيف و إجراءات دخول السفن ومركبات الصيد و النزهة وخروجها.

المطلب الثاني: الإطار الوطني للأمن البحري و المينائي و الهيئات المختصة.

نتطرق في هذا المطلب إلى آليتين مهمتين وهما الإطار الوطني للأمن البحري و المينائي ثم الهيئات المكلفة أو المختصة بالأمن المينائي و البحري على التوالي.

الفرع الأول: الإطار الوطني للأمن البحري و المينائي.

نصت المادة 2 من المرسوم التنفيذي 18-190 المؤرخ في 2018/07/15 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية[3] على أن المخطط الوطني للأمن البحري و المينائي و الذي يسمى " الإطار الوطني" يشكل إجراء موحدا ومتكاملا يعتمد على المستوى الوطني قصد ضمان التنسيق بين السلطات المعنية و شركات

---

[1]– المادة 73 من نفس المرسوم.

[2]– المادة 80 من المرسوم التنفيذي 02-01 المذكور أعلاه.

[3]- المرسوم التنفيذي 18-190 المؤرخ في02 02 ذي القعدة 1439 الموافق2018/07/15 ج ر 44 لعام 2018، المُعدل و المُتمم للمرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر 2004، جر 82 المؤرخة في 22 ديسمبر 2004 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي رقم 08-387 المؤرخ في 27 نوفمبر 2008 جر 69 المؤرخة في 07 ديسمبر 2008، و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها.

النقل البحري و لامتثال المنشآت المينائية و السفن ذات الراية الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية[1].

فحين حدد المشرع من خلال نص المادة 3 من المرسوم18-190 المفاهيم المتعلقة بالمستويات الأمنية للسفن ذات الراية الوطنية و المنشآت المينائية :

المستوى الأمني الأول : هو المستوى العادي الذي تعمل فيه السفن والمرافق المينائية بصورة مألوفة.

المستوى الأمني الثاني : هو المستوى الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية إضافية ملائمة لفترة معينة طالما وجدت مخاطر متزايدة منذرة بوقوع حادثة أمنية.

المستوى الأمني الثالث: هو المستوى الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية خاصة لفترة زمنية محدودة عندما يكون وقوع حادثة أمنية مرجحا أو وشيكا حتى وان تعذر تحديد الهدف المقصود[2].

الحادثة المرتبطة بالأمن أو الإعلان الأمني بتعبير المشرع الجزائري هو حادثة أو حالة مشبوهة قد تهدد الميناء أو المرفق المينائي أو السفينة في المرفق المينائي.

المناطق الأمنية الإضافية للميناء: مناطق أمنية من المناسب حمايتها طبقا للتقييم الأمني والتي تقع خارج المرافق المينائية الحاضرة [3].

و من حيث التنظيم و المسؤولية و توزيع المهام تعمل معظم حركات مرور السفن الدولية وفقا لخطط الأمن الموافق عليها من قبل السلطات، و تتطلب هذه الخطط أن تزور السفن الموانئ الأمنية أو" النظيفة ."لذلك يقوم الميناء بإنشاء موانئ آمنة ومرافق مينائية آمنة كخدمة للسفن المؤمنة، فأمن الميناء يخضع لجملة من القوانين التي تتطلب الموافقة و المراقبة من قبل السلطات كما في حالة السفن، فالعامل المهم في أمن الموانئ هو إدارة الميناء كطرف يتعامل مع مختلف الأشخاص و الهيئات.

---

[1]- صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر Solasالمبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974 وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بانقاذ الحياة البشرية في البحر المبرم في لندن في 17 فبراير سنة 1978،لا سيما الفصلXI-2 الذي ينوه للمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية (ISPS Code)، بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1403 الموافق 27 غشت ستة 1983،ج.ر36 المؤرخة في 21 ذو القعدة عام 1403 الموافق 30 غشت 1983.

[2]- Mohammed Benamar, les autorités et les organes en charges de la sureté des navios et des installations portuaires en Algérie (code ISPS), études de droit, Mélanges en hommage à Abdablah Benhamou ouvrage publié avec le soutien du recteur de l'université Abou BekrBelkaid de Tlemcen, p 289, cite par dr. Benaissahayat these de doctorat , op cit, page388.

[3]- معاهدة SOLAS أجريت عليها تحديثات منتظمة و إضافات على شكل فصول و من ضمنها إضافة تعديلات في ديسمبر 2002 فصل جديد لاتفاقية سلامة الأرواح في البحار، و تعديلات أخرى خاصة بتدعيم الأمن البحري.

الفرع الثاني: هيئات أمن البحري و الميناني.

لقد أنشأ المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 95- 192 محافظة لأمن الميناء أو المطار[1]، و تم تكريس ذلك بموجب المادة 12 من المرسوم التنفيذي 18-190 على استحداث لجنة وطنية للأمن البحري و الميناني لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ.

في حين نصت المادة 22 من المرسوم التنفيذي 18-190من نفس المرسوم على استحداث لجنة محلية لأمن البحري و الميناني.

أولا_ محافظة أمن الميناء :

لقد جاء إنشاء محافظة لأمن الميناء تطبيقا لأحكام المرسوم الرئاسي رقم 92-44 المؤرخ في 9 فبراير 1992 وتنشأ وفقا للمادة الأولى من المرسوم 95-192 على مستوى كل ميناء وتتبع سلميا للمديرية العامة للأمن الوطني، غير أن وزير الداخلية وبموجب قرار هو من يحدد قائمة الموانئ التي تزود بمحافظة، وتسير من قبل محافظ يتم اختياره من بين موظفي الأمن الوطني وفقا لنص المادة الثانية.

و تعتبر محافظة الميناء الجهاز القيادي الوحيد الذي يضمن أمن الميناء على الدوام، وهو يتولى في هذا الإطار ترأس أعمال اللجان المحلية لأمن الميناء، إعداد مخطط أمن الميناء بالاتصال مع الأجهزة و السلطات الأخرى المسؤولة في المكان، كما يقوم بتقويم مدى التهديدات و الوسائل الواجب استعمالها مع اتخاذ كافة التدابير الضرورية التي من شأنها المحافظة على أمن الأشخاص والأملاك الميناائية[2].

و إلى جانب ذلك تقوم محافظة الميناء بكافة الأعمال الوقائية التي تراها مناسبة و ضرورية لأمن الميناء و المحافظة على الأملاك، و إذا كان الخطر بارز في المكان الميناائي بالقدر الذي يتطلب التدخل الفوري فإنها تقوم بتعبئة جميع الوسائل لبشرية و المادية المخصصة للكيان الميناائي وتحريكها[3]، كما يمكنها استخدام وسائل خارجة عن الأملاك الميناائية بعد إعلام الوالي المختص بذلك، وقد أعطى المشرع لمحافظة الأمن تعديل عمل الإدارات و الهيئات الأخرى العاملة داخل حوزة الميناء متى طرأت أزمة، زيادة على طلب تدخل جميع الوسائل البشرية و المادية الخارجة عن المكان الميناائي التي يقع تحت مسؤوليتها وفقا لما نصت عليه المادة 8 من المرسوم.

ثانيا_ اللجنة الوطنية للأمن البحري و الميناني :

أنشأ المشرع هذه اللجنة بغرض تسهيل المهام داخل المؤسسة الميناائية[4]، وهي مكلفة بإعداد برنامج وطني للأمن البحري و الميناني للسفن ذات الراية الوطنية و المنشآت الميناائية، إلى جانب أنها تسهر على التكفل بالجوانب الأمنية

---

[1] – المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المؤرخ في 12 صفر عام 1416 الموافق 10 يوليو سنة 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج.ر 38 المؤرخة في 19يوليو 1995.

[2] – المادة 4 من نفس المرسوم.

[3] – المادة 6 من المرسوم التنفيذي95-192

[4] – بن عيسى حياة، أمن المنشآت الميناائية و السفن في ظل القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014-2015، ص 191.

للموانئ[1]، وهذه اللجنة يرأسها الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئوممثل عن قائد المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ أو ممثله،ممثل قيادة الدرك الوطني،ممثل وزارة الداخلية، ممثل وزير الطاقة، ممثل وزير الأشغال العمومية، ممثل وزير البريد و تكنولوجيات الإعلام و الاتصال، المدير العام للأمن الوطني أو ممثله،المدير العام للجمارك أو ممثله، المدير العام للحماية المدنية أو ممثله، ثلاثة مدراء من الإدارة المركزية لوزارة النقل معنيين بالنشاط الميناني و البحري، رئيس مجلس إدارة شركة تسيير المساهمة/الموانئ، رئيس مجلس إدارة شركة تسيير المساهمة/ النقل البحري،المدير العام للديوان الوطني للإشارة البحرية[2].

و تتمثل مهمة اللجنة الأمنية على وجه الخصوص في إبداء الرأي في جميع المسائل المتعلقة بالأمن البحري و الميناني، و اقتراح عناصر السياسة الوطنية في مجال الأمن البحري و الميناني و إعداد برنامج وطني للمنشآت المينائية و اقتراح جميع الأحكام التشريعية و التنظيمية التي تسمح بضمان و تعزيز أمن السفن و المنشآت المينائية[3]، و التوسط و تنسيق التعاون الأمني بين جميع الوحدات والمهتمين الذين يمسهم أمن الميناء، وتشكل اللجنة الأمنية من قبل إدارة الميناء وتشرف على تشكيلها و متابعتها. و لعل من أبرز واجباتها هو التعاون و التنسيق بين مختلف الهيئات و التأكد من الالتزام بالخطط الأمنية لأمن الميناء وأمن المرافق المينائية وكذا الاشتراك في تخطيط و تنسيق التدريبات الفصلية و السنوية، وتحديث الخطط الأمنية للموانئ والمرافق المينائية في حالة تغير الموقف الأمني للميناء.

ثالثا_ اللجنة المحلية للأمن البحري و الميناني :

نصت المادة 22 من المرسوم التنفيذي 18-190 على إنشاء لجنة محلية للأمن البحري و الميناني، يرأسها الوالي المختص إقليميا أو ممثله و تتكون من 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، إضافة إلى مسؤول مصالح الحماية المدنية، مدير النقل للولاية، مدير الأشغال العمومية ومدير الطاقة و المناجم في موانئ المحروقات فقط وكذا الممثل المحلي لوكالة الملاحة البحرية اللاسلكية و ممثل الديوان الوطني للإشارة البحرية وممثل تجهيز السفن الوطنية.وكل هؤلاء يعينون بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون اليها ضمن قائمة اسمية بقرار من الوالي المختص إقليميا[4].

و قد أسند المشرع للجنة المحلية للأمن البحري و الميناني مهمة السهر على التوفيق بين تسهيل الملاحة و الأمن البحري و الميناني كما حددها المرسوم، وهي تجتمع في دورة عادية كل أربع (4) مرات على الأقل في السنة، ويمكنها أن تجتمع بصورة غير عادية كلما كانت هناك ضرورة[5]، وهي ملزمة بتقديم وبصورة دورية عرضا للجنة الوطنية لأمن البحري و الميناني بحصيلة نشاطها وهو ما نصت عليه المادة 27 من المرسوم التنفيذي 04-418 السالف الذكر.

---

[1]- المادة 12 من المرسوم التنفيذي18-190.

[2]– المادة 14 من نفس المرسوم.

[3]– المادة 12 من نفس المرسوم.

[4]- المادة 23 من المرسوم التنفيذي 18-190

[5]- المادة 26 من نفس المرسوم.

رابعا_ اللجنة العملياتية للأمن البحري و الميناني:

تعتبر اللجنة العملياتية للأمن البحري و الميناني[1] بمثابة خلية أزمة على المستوى المحلي تعنى بتسيير جميع الأزمات في مجال الأمن البحري و الميناني وسلامتهما على المستوى المحلي، ويقوم بإدارته محافظ أمن الميناء ويحدد تشكيله وتسييره بقرار من الوالي المختص إقليميا، وهو يجتمع على كل حال عند وقوع حادث يمس بالأمن و السلامة البحرية أو كلما كان ذلك ضروريا باستدعاء من رئيسه.

أما مركز الإعلام حول الأمن و السلامة البحريين فقد استحدث بموجب المادة 32 من نفس المرسوم وهو يهدف إلى متابعة أمن وسلامة السفن و المنشآت المينائية، و على وجه الخصوص ضمان المواكبة الدائمة في مجال الأمن و السلامة البحريين وهو يعد بمثابة نقطة لاستقبال الإخطارات الموجهة من قبل المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن و السلامة البحرية لاسيما تلك المتعلقة بالمستوى الأمني الأول و الثاني و الثالث الخاصة بالموانئ الدولية، كما يتولى كذلك مهمة إعداد المعلومات لحساب لسلطة المؤهلة، ويقوم في هذا الإطار بتبليغ المستويات الأمنية للسفن ذات الراية الوطنية و إعلام الحكومات الأجنبية بحالة التدابير الأمنية و السلامة البحرية على متن السفن الجزائرية وكذلك إعلام المنظمة البحرية الدولية بكل تغيير يطرأ على التدابير الأمنية في الجزائر، يضاف إلى ذلك تنسيق الأعمال في مجال الأمن[2].

و يدير هذا المركز رئيس مركز يساعده أربعة (4) رؤساء دراسات و أربعة إلى ستة مكلفين بالدراسات للبحرية التجارية و الموانئ ، وتعد وظائف رئيس المركز ورؤساء الدراسات وظائف عليا في الدولة[3].

المطلب الثالث: الجرائم المرتكبة ضد منشآت الموانئ البحرية.

من المفيد في هذا الصدد أن نشير إلى أن المشرع الجزائري ومن خلال ما أورده في نصوص القانون البحري، فقد أوكل للشرطة المينائية مهمة البحث و معاينة المخالفات التي تمس بأمن الأملاك المينائية[4]، هذا إلى جانب أنه أعطى لضباط الميناء صلاحية اتخاذ كل الإجراءات اللازمة لحماية الأملاك العمومية المينائية و المنشآت القائمة عليها و الحفاظ عليها وهو ما أكدته المادة 937 من القانون البحري، ونظرا للأهمية التي يوليها المشرع لحماية الموانئ خصص الباب السابع من القانون البحري للأحكام الجزائية، و الذي عالج من خلاله الجرائم الماسة بالأملاك العمومية المينائية و قسمها إلى قسمين، الأول يتعلق بالمخالفات المخلة بقواعد شرطة المحافظة على الأملاك المينائية و الاستغلال و الثاني يتعلق بقمع المخالفات المتعلقة بالإنارة و المواد الخطيرة، وهو ما سوف نتطرق إليه في هذه الفقرة على النحو التالي:

الفرع الأول: الجرائم المتعلقة بمخالفة قواعد شرطة الأملاك المينائية .

لقد نص المشرع الجزائري في الفصل الأول من الباب السابع من القانون البحري و في المواد من 939 إلى950 على الجرائم التي تمس وتهدد أمن الأملاك المينائية، و التي تعد بمثابة مخالفات من الدرجة الأولى وهي تتعلق بالجرائم التالية:

---

[1]- المادة 29 من نفس المرسوم على استحداثه فيما حدد المادتين 30 و31 اختصاصه وتشكيله.

[2]– المادة 33 من المرسوم التنفيذي 18-190.

[3]-المادة 36 من نفس المرسوم.

[4] – المادة 933 من القانون البحري.

* جريمة دخول المنطقة الميناائية دون رخصة المنصوص عليها في المادتين 939 و 940 من القانون البحري و المعاقب عليها بين الغرامة المالية من 1.000 إلى 2.000دج وذلك في حالة الدخول بدون رخصة أو وثيقة تبريرية ، وقد ترفع الغرامة إلى 5.000دج، بينما تصل العقوبة إلى الحبس من شهرين إلى سنة وبغرامة من 2.000دج إلى 5.000دج.

*جريمة تلويث البيئة الميناائية المنصوص عليها في المواد 941 و946 و التي قرر لها عقوبة تتراوح بين الغرامة من 1.000دج إلى 5.000دج في حالة إلقاء أتربة أو نفايات أو أية مواد أخرى في الموانئ، وترفع الغرامة إلى 25.000دج في حالة إلقاء هذه المواد في مياه الميناء، أما إذا كانت هذه المواد كيماوية أو نفايات سامة أو مواد مفسدة للبيئة البحرية فإن العقوبة تكون من سنة إلى خمس سنوات و الغرامة من 5.000دج إلى 40.000 دج.

* الجرائم المتعلقة بالمباني التابعة للملك الميناائي وهي: شغل الأملاك الميناائية بصفة غير قانونية و البناء في الأملاك الميناائية، المعاقب عليهما بنص المادتين 942 و 943 و التي قرر للأولى عقوبة الحبس من شهرين إلى ستة أشهر وغرامة من 2.000دج إلى 5.000دج، و الثانية تتراوح عقوبتها بين الحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات والغرامة من 5.000دج إلى 20.000دج، و أخيرا جريمة الإتلاف العمدي أو غير العمدي للأملاك الميناائية المعاقب عليها بموجب المادة 944 من القانون البحري.

*جريمة مخالفة قواعد المرور في الأملاك الميناائية المنصوص عليا في المادة 945 و كذاجريمة عدم رفع الحطام أو السفن القديمة المنصوص عليا في المادة 947 و المعاقب عليها بالغرامة المالية من 5.000 دج إلى 20.000 دج أو المصادرة.

* جريمة عدم الامتثال للأوامر المنصوص عليها في المادة 948 و المعاقب عليها بالغرامة التي ترتبط قيمتها بحمولة السفينة، إذ كلما زادت حمولة السفينة كلما ارتفعت قيمة الغرامة.

*جريمة إلقاء الصابورة في الموانئ دون رخصة المنصوص عليها في المادة 949 و التي تتراوح عقوبتها بين 20.000 دج إلى 45.000 دج.

الفرع الثاني: الجرائم المتعلقة بقواعد الإنارة و المواد الخطيرة.

نص المشرع على الأحكام المتعلقة بهذه الجرائم في المواد من 951 إلى 955 وهي تتعلق أساسا بالجرائم التالية:

* جريمة عدم تبليغ السلطة الميناائية عن الحوادث البحرية، وهي التي نصت عليها المادة 951 من القانون البحري و التي تتراوح عقوبتها بين شهرين إلى ستة أشهر والغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج، فضلا عن تصليح الضرر الملحق بالمنشأة، و في حالة وقوع الجريمة غير المبلغ عنها في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج مياه الميناء، فإن العقوبة هي من ستة أشهر إلى سنتين و الغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج.

* جريمة إتلاف الإنارة الميناائية و المنصوص و المعاقب عليها بالمادة 952 بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، وتضاعف العقوبة في حالة ارتكاب المخالفة في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج المياه الميناائية.

* جريمة نقل المواد سريعة الانفجار أو الخطيرة دون علامات، وهي المنصوص عليها في المادة 953 و التي تكون عقوبتها الحبس من شهرين إلى خمس سنوات وغارمة من 10.000 دج إلى 400.000 دج، وفي حالة العود يعاقب مرتكب الفعل بالإقصاء مدى الحياة من العمل على متن الباخرة التجارية أو مركب الصيد.

الخاتمة :

في ختام هذه الورقة البحثية نستخلص أن المشرع الجزائري حريص على أمن وسلامة الموانئ طالما أنها تعد جزءا من سيادة الدولة على حدودها البحرية و نظرا لأهميتها التجارية الدولية، وهوما ظهر جليا من خلال ما وفره من هيئات تسهر على حماية الملك العمومي المينائي ، وما صادق عليه من اتفاقيات دولية تصب في صالح توفير أكبر قدر من الأمان للموانئ بوصفها قطاعا حيويا وبوابة التجارة الخارجية لأي دولة ساحلية، وما النصوص القانونية الموجودة إلا ترجمة واقعية لهذا الحرص و الرغبة في توفير الأمان وحماية الأملاك المينائية، ومع ذلك يبقى دائما المشرع مطالب بمواكبة التطورات التكنولوجية للحياة المينائية للوصول إلى أقصى درجة ممكنة من الأمان المطلوب، خاصة و أن التطورات التكنولوجية تجلب معها وسائل جديدة قد تهدد أمن الميناء.

❖ **قائمة المراجع :**

1. شريف ماهر هيكل، اللوجستيات و الموانئ البحرية من أجل التغيير، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2015،
2. بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014-2015.
3. Mohammed Benamar, les autorités et les organes en charges de la sureté des navires et des installations portuaires en Algérie (code ISPS), études de droit, Mélanges en hommage à Abdablah Benhamou ouvrage publié avec le soutien du recteur de l'université Abou Bekr-Belkaid de Tlemcen.
4. الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998ج ر 47 المؤرخة في 27 جوان 1998 .
5. المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها،ج.ر 01 بتاريخ 6 يناير 2002.
6. المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها ،ج.ر 82 المؤرخة في 22 ديسمبر 2004 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 08-387 المؤرخ في 27 نوفمبر 2008 ج.ر 69 المؤرخة في 07 ديسمبر 2008.
7. المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1403 الموافق 27 غشت ستة 1983،ج.ر36 المؤرخة في 21 ذو القعدة عام 1403 الموافق 30 غشت 1983.

8. المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المؤرخ في 12 صفر عام 1416 الموافق 10 يوليو سنة 1995، يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج.ر 38 المؤرخة في 19يوليو 1995.

9. المرسوم رقم 08-387 المؤرخ في 29 ذي القعدة 1429 الموافق 27 نوفمبر 2008 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي رقم 04-418 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها.

10. المرسوم التنفيذي 18-190 المؤرخ في02 02 ذي القعدة 1439 الموافق 2018/07/15 ج ر 44 لعام 2018 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها.