

دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع (نظام المجتمع المينائي الجزائري نموذجاً)

*The role of digital transformation of ports in developing and securing
the maritime cargo transport sector
(The case of Algerian port community system)*

حوباد حياة

أبركان عبد المالك*

Houbad Hayat

Aberkane Abdelmalek

مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية جامعة وهران 2 - الجزائر-

Laboratory of Transport and Port Activities Law University of Oran 2 -Algeria-

houbad.hayat @univ-oran2.dz

aberkane.abdelmalek@unive-oran2.dz

تاريخ النشر

تاريخ القبول للنشر

تاريخ الاستلام

Publication date
31/05/2024

Acceptance date
18/05/2024

Submission date
12/03/2024

ملخص:

يُعد النقل البحري عنصراً حيوياً في التجارة الخارجية ومؤشراً لنمو الاقتصاد، ونظراً لهذه الأهمية سعت الجزائر لتحديث موانئها عبر الاعتماد على الرقمنة لتعزيز التجارة الدولية، بناءً على ذلك صدر المرسوم التنفيذي 21-147 المتضمن وضع منصة المجتمع المينائي الجزائري (APCS) والتي هي عبارة عن نظام إلكتروني تم انشاؤه بغرض تبسيط وتسريع الإجراءات الإدارية للأطراف المعنية في السلسلة اللوجستية، كما يهدف إلى ضمان أمن و سلامة المنشآت المينائية وحماية البيانات الشخصية للأطراف المعنية، خاصة بعدما كانت شروط شحن وتفريغ البضائع وحركة النقل في الموانئ تتم وفقاً للمرسوم التنفيذي 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها والذي لم يكن كافياً لمواجهة المنافسة الدولية في هذا القطاع.

الكلمات المفتاحية: مرسوم؛ نظام؛ ميناء؛ سفن؛ بضائع؛ أمن.

Abstract:

Maritime transport is a vital element in foreign trade and an indicator of economic growth. Recognizing its importance, Algeria has sought to modernize its ports by embracing digital transformation to enhance international trade. In pursuit of this goal, Executive Decree 21-147 was issued, establishing the Algerian Port Community System (APCS), an electronic platform designed to simplify and expedite administrative

* المؤلف المراسل

procedures for stakeholders in the logistics chain. The APCS aims to ensure the security and safety of port facilities and protect the personal data of stakeholders. Previously, cargo loading, unloading conditions, and transport movements in ports were regulated under Executive Decree 02-01, which defined the general system for port operation and security but proved insufficient to compete effectively in the international sector.

Key words: Decree; system; port; ships; goods; Security.

مقدمة:

يعتبر النقل البحري من أهم عناصر التجارة الخارجية، فمقياس نمو أي اقتصاد يعتمد على تطور هذا القطاع، ونظرا لهذه الأهمية فقد سعت العديد من الدول إلى تطوير الموانئ من خلال إدخال تكنولوجيا المعلومات والرقمنة عليها لتسهيل وتسريع الإجراءات التي تتم على مستواها لصالح السفن.

تبعاً لذلك وفي إطار المخطط الوطني الرامي لرقمنة القطاعات الحكومية الجزائرية، كان لابد على المشرع الجزائري أن يقوم بإصدار تأطير قانوني يساهم في رقمنة قطاع الموانئ وهذا بالنظر لعدد الموانئ التجارية الجزائرية والمقدر بـ 13 ميناءً تجارياً، وطول ساحلها الممتد على مسافة 1200 كلم¹ والذي يعطيها أفضلية كبيرة في المساهمة في التجارة الدولية، إلا أنه أيضاً يجعلها في تنافسية شديدة مع عدة موانئ في دول مجاورة، خاصة بعدما كانت شروط شحن وتفريغ البضائع وحركة النقل في الموانئ تتم وفقاً للمرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها والذي لم يكن كافياً لمواجهة المنافسة الدولية في هذا القطاع.

بناءً على ذلك صدر مرسوم تنفيذي يقضي بوضع نظام للمجتمع المينائي الجزائري APCS، يعمل على تحسين سير الأنشطة المينائية الخاصة بنقل البضائع من أجل تنمية القدرات اللوجيستية للموانئ الجزائرية ورفع من قدرتها على المنافسة الدولية وخاصة مع الموقع المتميز للسواحل الجزائرية على مستوى البحر الأبيض المتوسط كما يساهم في أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن عن طريق إيداع المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق الموحدة على مستوى نقطة دخول وحيدة، مع حماية المعطيات الشخصية لكل الأطراف ذي الصلة.

من خلال النقاط السابقة فإنه يتبادر إلى أذهاننا الإشكالية التالية:

"كيف يساهم نظام المجتمع المينائي الجزائري APCS في استغلال الموانئ وتأمين أنشطة النقل البحري للبضائع؟"

للإجابة على ذلك اتبعنا المنهج الوصفي التحليلي، وهذا بوصف مجمل العمليات اللوجيستية قبل وبعد استخدام نظام المجتمع المينائي الجزائري، مع إبراز أهمية استخدام نظام المجتمع المينائي الجزائري على مستوى الموانئ التجارية الجزائرية في الحفاظ على أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن في واحد من أهم القطاعات الحيوية ألا وهو قطاع النقل البحري. من أجل ذلك قسمنا هذه الورقة البحثية إلى مبحثين حيث تطرقنا في المبحث الأول إلى النظام القانوني الخاص بنظام المجتمع المينائي الجزائري APCS، أما في المبحث الثاني فقد قمنا بالتعرف على دور نظام المجتمع المينائي الجزائري APCS في أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن.

المبحث الأول:

النظام القانوني لنظام المجتمع المينائي الجزائري APCS

بعد استغلال الموانئ الحلقة الرئيسية في تطوير قطاع النقل البحري، حيث تعتمد عمليات الشحن والتفريغ على مدى جاهزية الموانئ وتطورها من حيث العتاد المستخدم على مستوياتها، لكن ذلك وحده لا يكفي بل يجب كذلك أن تكون الإجراءات الإدارية بسيطة وخالية من العراقيل الإدارية حتى يمكن أن تمر العمليات المادية كالمناولة بكل سلاسة ودقة. ومما لا شك فيه أن المشرع الجزائري حاول تنظيم هذه العمليات (سواء المادية أو الإدارية)، لكنه رغم ذلك لم يجد من المشاكل التي كانت تواجه الموانئ التجارية الجزائرية وعلى رأسها البيروقراطية الإدارية، وطول مدة معالجة الوثائق الخاصة بالسفن أو البضائع... الخ، وهو ما كلف الخزينة العمومية مبالغ طائلة من العملة الصعبة.

بناء على ذلك وفي إطار المخطط الوطني الرامي لقمنة القطاعات الحكومية، أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي 21-147 المتضمن وضع منصة المجتمع المينائي الجزائري بهدف الحد من المشاكل السالفة الذكر ومحاوله منه اللحاق بالركب العالمي التكنولوجي في هذا المجال، أين كلف السلطة المينائية بإنشائه، ومتابعته وتسييره وصيانته وأمنه.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لاستغلال الموانئ التجارية الجزائرية

طوال عقدين من الزمن، كانت استغلال الموانئ التجارية الجزائرية يعتمد في على المرسوم التنفيذي 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وامنها، والذي رغم تنظيمه للعديد من الأنشطة المادية والإدارية، إلا أنه لم يستطع تغطية بعض العراقيل التي كانت تواجه العمليات اللوجيستية، وهو ما دعا إلى إصدار المرسوم التنفيذي 21-147 المتضمن وضع منصة المجتمع

المينائي الجزائري، للحد من العراقيل التي كانت تواجه استغلال الموانئ وبخاصة العراقيل الإدارية، سوء التسيير، كثرة العمليات الورقية، وطول فترة معالجة الوثائق الخاصة بالسفن والبضائع.

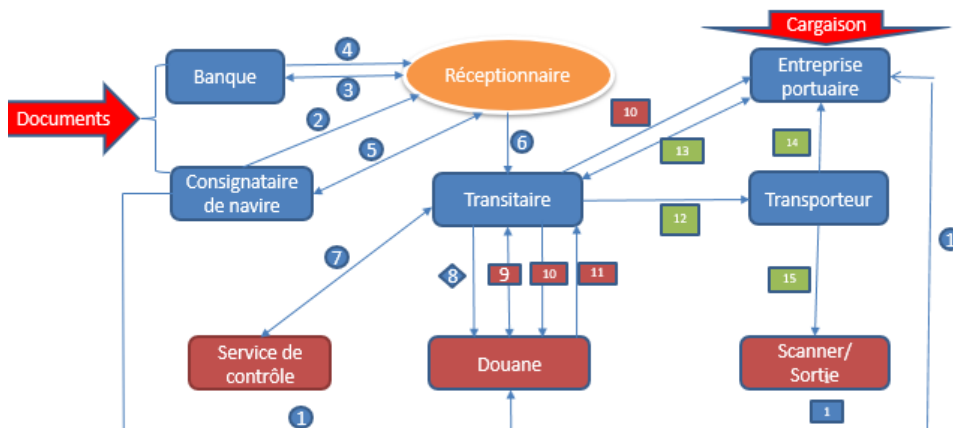
الفرع الأول: استغلال الموانئ وفقا للمرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها
سابقا كانت الإجراءات الإدارية لعمليات رسو السفن التجارية وشحن وتفريغ البضائع تتم وفقا للمرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، حيث كان يجب ان يشعر مخرج السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء بثمان وأربعين (48) ساعة على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربع وعشرين (24) ساعة وذلك لحجز مركز في الرصيف² بواسطة إشعار الوصول³ إلى لجنة تخصيص أماكن للسفن في الميناء المعني والتي تقوم بتخصيص مراكز على الرصيف حسب مميزات التقنية وحمولتها ومتطلبات الاستغلال والاستعمال والنظام الخاص كما يجب إرسال برقية تصحيحية في حالة تغيير المعلومات المقدمة مسبقاً.⁴

كذلك يجب ان يسلم كل ربان سفينة يدخل الميناء إلى السلطة المينائية عند الوصول تصريحاً مكتوباً ليسجل من طرف المصالح المعنية التابعة للسلطة المينائية التي تخصص له رقم الإرساء.

كما ينبغي على ربان السفينة أن يسلم أيضا نسخة من البيان أو مستخرج من هذا البيان عندما يقرر تفريغ جزء من الحمولة فقط.⁵

أيضا يجب ان يعلم قائد السفينة المصالح المعنية التابعة للسلطة المينائية بمخطط رسوها وقائمة كاملة لهذه المواد العابرة فقط أو تلك التي يجب شحنها أو تفريغها في الميناء.⁶

كل هذا جعل من مدة العبور على مستوى الموانئ طويلة نسبيا حيث كانت تقدر بحوالي 21 يوما⁷، وهو ما كان يكلف الخزينة العمومية والاقتصاد الوطني مبالغ طائلة جراء غرامات التأخير، هذا دون الحديث عن الانطباع السيئ المتروك لدى المتعاملين الاقتصاديين نتيجة للإجراءات البيروقراطية وسوء التسيير.



يمثل المخطط البياني السابق عدد عمليات مرور البضائع على مستوى الموانئ والتي تقدر بـ 16 عملية يمكن أن نشمّلها فيما يلي:

- العمليات التي تشمل مصدر الوثائق (وثائق البضائع).
- العمليات التي تتم خلال مرور البضائع (الشكليات والضوابط).
- العمليات التي تشمل إخراج البضائع.
- تبعاً لذلك فإن تعقيد وتكرار المعلومات المتبادلة بالوسائل التقليدية (كالفاكس، والورق)، بطء الإجراءات الإدارية... الخ ينتج عنه:
- التدفق الشديد والمضطرب للمعلومات؛
- الشكليات معقدة مع استمرار الدوائر الورقية؛
- وقت عبور البضائع بطيء جداً؛
- التكلفة العالية جداً لنقل البضائع؛
- تكاليف لوجستية إضافية؛
- فقدان القدرة التنافسية؛
- تمديد بقاء البضائع؛
- غرامات التأخير في الحاويات.

الفرع الثاني: استغلال الموانئ وفقا للمرسوم التنفيذي 21-147 المتضمن وضع منصة المجتمع المينائي الجزائري

نتيجة للعراقيل الإدارية وسوء التسيير على مستوى الموانئ التجارية في ظل المرسوم التنفيذي 02-01، ومن أجل ضمان تحول جذري ومستدام للاقتصاد الوطني، بالأخص من خلال القيام بعصرنة الإدارة، صدر المرسوم التنفيذي 21-147 المتضمن وضع منصة المجتمع المينائي الجزائري، والتي هي عبارة عن خدمة تسمح للأطراف المعنية بالتبادلات التجارية والنقل البحري، بإيداع معلومات وبيانات ورسائل ووثائق موحدة على مستوى نقطة دخول وحيدة بهدف تلبية كل المتطلبات اللازمة لاستيراد البضائع وتصديرها وعبورها باستثناء الإجراءات الجمركية⁸، حيث تم على إثر ذلك إحصاء جميع الأنشطة الاقتصادية والتجارية الخاضعة لتراخيص مسبقة من قبل مختلف الإدارات، على أساس أربعة (04) معايير، تتمثل فيما يلي:

1- طريقة إيداع وتسليم الوثائق (الشباك أو المنصة الرقمية)؛

2- عدد الوثائق المكونة للملف؛

3- آجال معالجة وتسليم الوثائق؛

4- التسيير المركزي أو غير المركز للطلبات.

كما تم توسيع عملية التقييم هذه إلى المؤسسات العمومية الأخرى التي تتمتع بصلاحيات السلطة العمومية⁹.

وعلى هذا الأساس صارت العمليات التي تتم على مستوى الموانئ تتم عبر المنصة كما

يلي:

1 – طلب الحجز على الرصيف: يتم الطلب من طرف وكيل السفينة إلى المنصة (وكيل السفينة

هو شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام

بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة أثناء الرحلة وتكاليفها وعمليات الرسو في الميناء

وإبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة وتسليم واستلام البضاعة باسم الربان،

والتكفل بالعمليات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية¹⁰.

2 – إرسال وثائق FAL: يقوم وكيل السفينة بإرسال وثائق FAL (07 وثائق) إلى المنصة

(وثائق FAL هي وثائق موحدة تعمل على تسهيل حركة الملاحة البحرية سيتم ذكرها

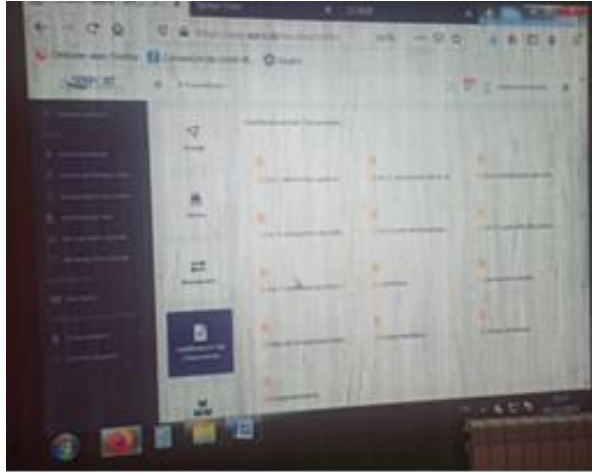
لاحقا).

- 1-2- تقوم المنصة بإرسال وثائق FAL إلى الأطراف المعنية حسب كل وثيقة: (مصالح المراقبة التابعة لمديرية التجارة، الجمارك، شرطة الحدود، وكلاء العبور، حراس السواحل، مقال المناولة، مديرية المصالح الفلاحية).
- 3- تقوم المنصة بإرسال طلب الحجز على الرصيف إلى القبطانية.
- 4- يتم الموافقة على طلب الحجز مع تحديد مكان لرسو السفينة على رصيف الميناء، من طرف لجنة الأرصفة التي يرأسها مدير القبطانية أو من ينوبه قانونا، أين يتم إعلام وكيل السفينة على مكان رسو السفينة.
- 5- يقوم وكيل السفينة بإرسال وثيقة الشحن MANIFESTE إلى المنصة (هي قائمة مفصلة تتضمن أرقام الطرود ودفعات البضائع التي تشكل حمولة السفينة).
- 1-5- تقوم المنصة بإرسال وثيقة الشحن MANIFESTE إلى الأطراف المعنية: (مصالح المراقبة التابعة لمديرية التجارة، الجمارك، مقال المناولة، مديرية المصالح الفلاحية).
- عند رسو السفينة يتم اتخاذ الإجراءات الاعتيادية من حيث تأمين السفينة وتفتيشها من الناحية الصحية إلى غير ذلك.
- 6- يقوم مقال المناولة بتبليغ المنصة عن قيامه بعميلة المناولة (يقع تحت تصرف مقال المناولة الأرضيات، اللوجستيات، المخازن والمستودعات) حيث يقوم بعملية التفريغ للسفينة وحرص الحاويات في الأماكن المخصصة لها.
- 7- يقوم وكيل السفينة بإرسال سند التسليم BAD وهي وثيقة يسلمها عوضا عن سند الشحن إلى المنصة.
- 8- تقوم مصالح الجمارك عبر نظامها المعلوماتي الخاص بها (SIGAD سابقا، ALCES حاليا)، والذي يكون موصولاً بنظام المجتمع المينائي الجزائري APCS ببرمجة مواعيد فحص الحاويات، وبعد الموافقة على تلك التواريخ المبرمجة أو التحفظ عليها من أجل تغييرها، يتم القيام بفحص الحمولة أو البضاعة في الأماكن المخصصة لذلك مع العلم أن هذه العملية كانت سابقا تتم ورقيا وتأخذ الكثير من الوقت.
- 9- تقوم مصالح الجمارك بعد فحص الحمولة بإرسال سند رفع البضاعة الخاص بها (RIGHT TO REMOVE THE DOUAN) إلى المنصة.
- 10- يقوم مقال المناولة بإرسال سند رفع البضاعة الخاص بها (GOOD TO BE REMOVED HANDHELD) إلى المنصة.

11- تقوم المنصة بإرسال تأشيرة مصالح المراقبة التجارية والفلاحية إلى وكيل الحمولة من أجل إنهاء الإجراءات وإخراج البضاعة من الميناء.

القيمة المضافة لنظام المجتمع المينائي الجزائري APCS:

- التجريد من الطابع المادي على الإجراءات: تقديم المعلومات والوثائق الإلكترونية الموحدة عند نقطة دخول واحدة؛
- أتمتة العمليات: المعالجة المادية والإدارية وتتبع البضائع؛
- التعامل مع الوثائق المتعلقة بأمن السفن (لجنة FAL-Algerian FAL، توجيه DEU 2010/65، توصيات المنظمة البحرية الدولية)؛
- تقليص زمن عبور السفن والبضائع في الموانئ.



صورة توضيحية لنظام المجتمع المينائي الجزائري

المطلب الثاني: الإطار القانوني للسلطة المينائية

أوكل المشرع الجزائري بموجب الكتاب الثالث من القانون البحري بعنوان "الاستغلال المينائي" إلى السلطات المينائية، مهام الخدمة العامة¹¹، والتي تتمثل أساسا في مهام المرفق العام كتطوير وصيانة وتسيير واستغلال وحماية الأملاك العمومية المينائية التي تعهد لها والمحافظة عليها وتتولى نشاطات التنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين وكذا الترقية التجارية المكلفة بها.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للسلطة المينائية في ظل نظام المجتمع المينائي الجزائري.

تعتبر السلطة المينائية حسب القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية¹²: "السلطة المينائية كما هي مساة بأحكام الأمر المذكور أعلاه هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري

تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي. تحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير"، وكذلك نص المرسوم التنفيذي رقم 18-190 في القسم الأول المتعلق بالإطار الوطني للأمن البحري والمينائي¹³ بأن: "السلطة المينائية: تعني مؤسسة تتكفل بمهام المرفق العام كتطوير وصيانة وتسيير واستغلال وحماية الأملاك العمومية المينائية التي تعهد لها والمحافظة عليها وتتولى نشاطات التنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين وكذا الترقية التجارية المكلفة بها".

لكن عند الرجوع للمادة 24 من المرسوم 21-147، فإننا نجد إشكالية قانونية، أين تم تكليف مجمع الخدمات المينائية (SERPORT) في مهام السلطة المينائية المنصوص عليها في أحكام هذا المرسوم إلى غاية إنشاء الأخيرة¹⁴، ويبرز هذا باعتبار أن مؤسسة الخدمات المينائية تعتبر كمؤسسة عمومية اقتصادية ذات طابع اقتصادي وتجاري وبالتالي فإنه يطبق عليها قواعد القانون الخاص في تسييرها.

في حين أن السلطة المينائية هي عبارة عن مرفق عام تطبق عليها قواعد الإدارة والقانون العام في تسييرها، وهو ما يعني بالتبعية انعدام الصفة بالنسبة لمجمع الخدمات المينائية في تسيير نظام المجمع المينائي الجزائري.

الفرع الثاني: مهام السلطة المينائية في إطار نظام المجمع المينائي الجزائري

باستقراء المادة 07 من المرسوم 21-147، نجد أن المشرع الجزائري كلف السلطة المينائية بوضع نظام المجمع المينائي الجزائري APCS، ومتابعته وتسييره وصيانته وأمنه، بحيث يجب عليها أن تسخر جميع الوسائل البشرية والمادية التي تسمح بضمان حسن سير النظام¹⁵. ولتحقيق ذلك، فإن على السلطة المينائية إحداث نظام عملياتي وتقني بحيث:

- يتضمن بروتوكولات التبادل لمختلف مستعملي نظام المجمع المينائي الجزائري ويضم جداول تبادل المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق المتفق عليها بين السلطة المينائية ومختلف الأطراف الأخرى؛
- يتضمن بنودا تتعلق بالكيفيات والإجراءات المرتبطة بالدخول والسلامة والتوقيع الإلكتروني ومسؤولية كل متدخل؛
- يحدد المتطلبات العملية والتقنية المرتبطة بسير نظام المجمع المينائي الجزائري وهذا بالتشاور مع الأطراف المعنية وموافقة الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ؛

- يعمل هذا النظام بكيفية تضمن توافقية نظام المجتمع المينائي الجزائري مع الأنظمة المعلوماتية الأخرى (العمومية أو الخاصة)؛
 - يحدد شروط وكيفيات الربط البينية للأنظمة المعلوماتية للمؤسسات والإدارات والهيئات العمومية والمتعاملين الاقتصاديين والمتداخلين الآخرين المعنيين في السلسلة اللوجستية وبالأخص مع النظام المعلوماتي لإدارة الجمارك؛
 - يحدد الشروط التي يتعين من خلالها على السلطة المينائية إيواء أو العمل على إيواء نظام المجتمع المينائي الجزائري في الجزائر في هياكل ملائمة تستجيب لمتطلبات السلامة والحماية لكل محتويات النظام والبيانات التي يحوزها؛
 - يحدد كيفية تبليغ المعلومات المطلوبة في الإجراءات التصريحية المينائية من طرف ربان السفينة أو إذا تعذر ذلك مجهر السفينة أو الناقل أو الوكيل قبل الدخول في الميناء الجزائري المتوجه إليه؛
 - يتضمن الوسائل التي يتعين على السلطة المينائية توفيرها من أجل السير المنتظم لنظام المجتمع المينائي الجزائري بطريقة موثوقة وبدون انقطاع مع ضمان التحليل الدائم للمنظومة وصيانة تجهيزاتها وادواتها؛
 - يحدد الإجراءات والآليات الواجب وضعها لضمان سلامة وسرية المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق التي يتم جمعها وتبادلها بواسطة نظام المجتمع المينائي الجزائري والتتبع الدائم والفعال لعمليات الربط وتأمين المداخل عن طريق إثبات هوية المستعملين وتصديقهم وترخيصهم؛
 - يجب أن تكون الشروط والكيفيات المتعلقة بحفظ وتوثيق المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق محددة في النظام العملي والتقني لنظام المجتمع المينائي الجزائري وذلك طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما في هذا المجال؛
 - يمكن أن يعدل أو يتم النظام التقني والعملي لنظام المجتمع المينائي الجزائري حسب نفس الأشكال المنصوص عليها في المادة التاسعة من المرسوم¹⁶.
- عند إنشاء المنصة ألزم المشرع الجزائري جميع الأطراف المعنية على استعمالها بمجرد البدء في استغلالها¹⁷.

المبحث الثاني:

دور نظام المجتمع المينائي الجزائري في أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن

يساهم نظام المجتمع المينائي الجزائري APCS في أمن وسلامة المنشآت المينائية، من خلال تبسيط الإجراءات الإدارية واعتمادها على وثائق ومستندات موحدة، ولعل أهم هذه الوثائق هي وثائق اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية FAL، التي تجعل عملية مراقبة البضائع والسفن داخل المنشآت المينائية واضحة ودقيقة وبخاصة المحملة ذات الطبيعة الخطرة التي تحتاج الدقة والوضوح في التعامل معها خلال العمليات اللوجيستية التي تتم في الموانئ، هذا من جهة. أما من جهة أخرى، يمثل استخدام نظام المجتمع المينائي APCS لنقل البيانات عبر شبكة الأنترنت عملية محفوفة بالعديد من المخاطر مثل القرصنة الإلكترونية أو سوء استغلال المعطيات ذات الطابع الشخصي لطواقم السفن أو الركاب، أو كل من له علاقة بالمنصة مما يفرض وضع إطار قانوني يحمي هذه المعطيات، عبر تجريم الأفعال الماسة بالمعطيات السالفة الذكر.

المطلب الأول: ملحق اتفاقية FAL

تعمل اتفاقية FAL التي تم اعتمادها في لندن في 9 أبريل 1965، وتم تحديثها في العديد من المرات على ملاءمة طبيعة النقل البحري والمساهمة في تسهيل حركته، وهذا من خلال توحيد الوثائق المستخدمة فيها عبر نماذج تحتوي على معلومات خاصة بالسفينة والمحملة التي عليها بالإضافة للطاقم والركاب، مما يساعد على مراقبة وتسيير السفن والمحملة التي عليها.

الفرع الأول: مفهومه

يشير الملحق الخاص باتفاقية FAL إلى الإجراءات والتدابير التي تساهم في تسهيل النقل البحري الدولي، ويهدف هذا الملحق إلى تبسيط الإجراءات المتعلقة بوصول السفن وإقامتها ومغادرتها من الموانئ وهذا عبر النماذج والوثائق الموحدة المتضمنة داخله.

أولاً: تعريفه

ملحق اتفاقية FAL هو عبارة عن نماذج تحتوي على المعايير والممارسات الموصى بها بشأن الشكليات والمتطلبات والإجراءات المستندية التي يجب تطبيقها عند الوصول وأثناء الإقامة وعند مغادرة السفن وأطقمها وركابها وأمتعتها وحمولتها¹⁸.

ثانياً: الهدف منه

تتمثل الأهداف الرئيسية لاتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية FAL، في منع التأخير غير الضروري في حركة المرور البحري، وتعزيز التعاون بين الحكومات، وضمان أعلى درجة

ممكنة من التوحيد في الشكليات وغيرها من الإجراءات، وعلى وجه الخصوص، تقلل الاتفاقية من عدد التصريحات التي يمكن أن تطلبها السلطات العامة¹⁹.

يرجع الاعتماد على هذه الاتفاقية إلى الطبيعة الدولية للشحن، فقد وضعت العديد من البلدان معايير للجارك والهجرة وغيرها من المعايير بشكل مستقل عن بعضها البعض، لكن غالباً ما يطلب من السفينة التي تزور هذه البلدان أن تقدم نفس المعلومات بالضبط ولكن بطريقة مختلفة قليلاً²⁰.

هذا ما استدعى توحيد الوثائق المقدمة للسلطات الوصية في موانئ الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية حتى يسهل تسيير حركة الملاحة البحرية فيها ويعزز أنشطة التجارة الخارجية الدولية وهو ما نجده في ملحق اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية FAL.

الفرع الثاني: مضمونه

يتكون هيكل ملحق الاتفاقية من 07 نماذج يجب ملؤها وإرسالها إلى نظام المجتمع المينائي الجزائري قبل رسو السفينة وهي كما يلي:

1. **التصريح العام GENERAL DECLARATION:** يتضمن المعلومات العامة

المتعلقة بالسفينة من اسم السفينة، ميناء الانطلاق/الوصول، تاريخ ووقت الانطلاق/الوصول، اسم القبطان، حالة جناح السفينة، آخر ميناء تم الرسو به، الميناء القادم للرسو، اسم قبطان السفينة، اسم ولقب وكيل السفينة، معلومات حول الركاب، معلومات حول البضاعة، التصريح الصحي، التصريح بعتاد الطاقم... الخ من المعلومات، وتقدم بصفة مختصرة وعامة؛

2. **التصريح بالحمولة CARGO DECLARATION:** يتضمن معلومات تتعلق بالحمولة

مثل: ميناء الشحن وميناء التفريغ، وصف الحمولة (نوعها وعددها)، الوزن الإجمالي، الأبعاد؛

3. **التصريح بالموثونة على متن السفينة DECLARATION OF SHIPBOARD**

PROVISIONS: يتضمن معلومات تتعلق بالموثونة على متن السفينة مثل: مكان

التخزين، عدد الأفراد على متن السفينة، مدة الإقامة، ميناء الشحن وميناء التفريغ؛

4. **التصريح بعتاد وبضائع طاقم السفينة DECLARATION OF THE EFFECTS**

AND GOODS OF THE EQUIPMENT: يتضمن معلومات تتعلق بعتاد

وبضائع طاقم السفينة مثل: أساء وألقاب أفراد الطاقم، الرتبة والوظيفة، الأصناف غير

المغفأة من الضرائب والرسوم الجمركية أو التي تخضع للحضر أو التقييد، توقيعات الأفراد؛

5. القائمة الاسمية للطاقم **LIST OF THE EQUIPMENT**: يتضمن معلومات تتعلق

بطاقم السفينة مثل: أسماء وألقاب أفراد الطاقم، الرتبة والوظيفة، الجنسية، تاريخ ومكان الازدياد، طبيعة ورقم بطاقة التعريف (دفتر البحار، جواز السفر)؛

6. القائمة الاسمية للركاب **PASSENGER LIST**: يتضمن معلومات تتعلق بركاب

السفينة مثل: أسماء وألقاب الركاب، الجنسية، تاريخ ومكان الازدياد، نوع بطاقة التعريف، رقم بطاقة التعريف، ميناء المغادرة، ميناء الوصول؛

7. بيان البضائع الخطرة **DANGEROUS GOODS MANIFEST**: يتضمن

معلومات تتعلق بالبضائع الخطرة مثل: اسم السفينة، ميناء الشحن، ميناء التفريغ، الرقم المرجعي للحجز، نوع ورقم التعريف للحاوية، الرقم التسلسلي للعربة، كمية ونوع البضاعة، الرقم الدولي ONU، مجموعة التغليف، نوع الأخطار، الكتلة الإجمالية/الصافية، وضعية التخزين على متن السفينة.

عند تعبئة هذه النماذج وإرسالها إلى نظام المجتمع المينائي الجزائري APCS، تقوم المنصة بإعادة إرسالها أليا إلى الجهات الوصية في الميناء، وهذه الصفة تسمح بتحديد كل المشاكل والأخطار التي يمكن أن تصيب السفينة أو المنشأة المينائية، وخاصة فيما يتعلق بالبضائع ذات الطبيعة الخطرة.

المطلب الثاني: حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي

يمثل نظام المجتمع المينائي الجزائري APCS نظاما يعتمد على نقل المعطيات وتخزينها في قواعد بيانات تشرف عليها السلطة المينائية (مؤسسة الخدمات المينائية حاليا)، ما يفرض بالضرورة المحافظة عليها من كل تلف أو تخريب، وتشمل المعطيات التي تمر عبر هذه المنصة المعلومات المتعلقة بالسفينة وما عليها من حمولة وطاقم وركاب، والتي يتم نقلها آتيا وعن طريق شبكة الأنترنت مما يطرح إشكالا كبيرا يتمثل في حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي من كل تهديد يحدق بها كالفقرنة وسوء الاستغلال ... الخ، فما هي المعطيات ذات الطابع الشخصي، وما هو دور منصة APCS والقانون الجزائري في حماية هذه المعطيات؟

الفرع الأول: تعريف المعطيات ذات الطابع الشخصي

الحق في الخصوصية يعتبر من أهم الحقوق للصيقة بالشخصية الإنسانية، فقد نصت عليه المواثيق الدولية كالعهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية وذلك لما له من ارتباط وثيق بحرية الفرد.

وقد كانت الحاجة ملحة لضمانات قانونية تحمي الحق في الحياة الخاصة للأفراد من المعلوماتية بأدواتها المتمثلة في الحاسب الإلكتروني والشبكة العالمية للمعلومات²¹.

لقد عرف المشرع الجزائري المعطيات ذات الطابع الشخصي بأنها: "كل معلومة بغض النظر عن دعائها متعلقة بشخص معرف أو قابل للتعرف عليه والمشار إليه أدناه "الشخص المعني" بصفة مباشرة أو غير مباشرة لا سيما بالرجوع إلى رقم التعريف أو عنصر أو عدة عناصر خاصة بهويته البدنية أو الفيزيولوجية أو الجينية أو البيومترية أو النفسية أو الاقتصادية أو الثقافية أو الاجتماعية"²².

والجدير بالذكر أن هذا التعريف يحتوي على خاصيتين أولهما تتعلق بالمعطيات ذات الطابع الشخصي المتعلقة بالشخص الطبيعي وليس بالشخص المعنوي ذلك على اعتبار أن حماية المعطيات الشخصية هو بمثابة حماية للحق في الحياة الخاصة الذي يعد من الحقوق المتعلقة بالشخصيات الإنسانية.

أما بالنسبة للخاصية الثانية فهي تلك المعطيات التي تمكن من تعريف والتعرف على "الشخص المعني" وبالنسبة للمصطلح الثاني المتعلق بالمعالجة يقصد به هو الآخر أنها كل عملية أو مجموعة عمليات منجزة بطرق أو بوسائل آلية أو بدونها على معطيات ذات طابع شخصي مثل الجمع أو التسجيل أو التنظيم أو الحفظ أو الملائمة أو التغيير أو الاستخراج أو الاطلاع أو الاستعمال أو الإيصال عن طريق الإرسال أو النشر أو أي شكل آخر من أشكال الإتاحة أو التقريب أو الربط البيئي وكذا الإغلاق أو التشفير أو المسح أو الإتلاف²³.

الفرع الثاني: حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي

يلعب نظام المجتمع المينائي الجزائري APCS دورا كبيرا في حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي من خلال عدة نقاط نبرز أهمها فيما يلي:

- تخصيص مركزين لاحتواء قواعد البيانات التي يتم فيها تخزين المعطيات ذات الطابع الشخصي وكل المعلومات المتعلقة بالمنصة، (أحدهما يتواجد في الجزائر العاصمة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر)؛

- ضرورة الحصول على ترخيص مسبق من السلطات المعنية من اجل الولوج إلى المعطيات ذات الطابع الشخصي المرتبطة بالمنصة؛
 - محدودية الوصول إلى كل المعلومات من طرف واحد؛
 - تكليف السلطة المينائية بالمحافظة والسهر على حماية كل ما يتعلق بالمنصة ومتابعتها وتسييرها وصيانتها وأمنها²⁴؛
- أما من جانب التشريع الجزائري فقد أقر عدة إجراءات إدارية وجزائية تضمن من خلالها حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي المرتبطة بالمنصة وهي:

01- الإجراءات الإدارية:

تتوفر لدى السلطة الوطنية صلاحية اتخاذ إجراءات إدارية في مواجهة المسؤول عن المعالجة في حالة خرقه لأحكام القانون تتمثل في الإنذار والسحب المؤقت أو النهائي لوصل التصريح أو الترخيص ويكون قرار السلطة الوطنية قابل للطعن أمام مجلس الدولة. كما يمكنها إصدار عقوبات إدارية بتوقيع غرامة قدرها 500.000 د.ج ضد المسؤول عن المعالجة في الحالات التالية:

- عندما يرفض دون سبب شرعي احترام حق الشخص المعني بالمعالجة في الإعلام، أو الولوج، أو التصحيح، أو الاعتراض؛
- المسؤول عن المعالجة غير المقيم في الجزائر ويقوم بمعالجة معطيات ذات طابع شخصي توجد في الجزائر دون أن يبلغ السلطة الوطنية بهوية ممثله المقيم بالجزائر الذي يحل محله في جميع الحقوق والالتزامات الناشئة عن هذا القانون؛
- المسؤول عن المعالجة الذي يغير المعلومات التي تضمنها التصريحات المقدمة إلى السلطة الوطنية دون إخطار هذه السلطة بهذا التغيير.

02- الحماية الجزائية:

تضمن القانون 18-07 المتعلق بحماية المعطيات ذات الطابع الشخصي مجموعة من الأفعال التي تشكل اعتداء على المعطيات ذات الطابع الشخصي أثناء مراحل معالجتها وهي كالتالي:

- أ- التجريم المتعلق بالجمع غير المشروع للمعطيات ذات الطابع الشخصي؛
- ب- التجريم المتعلق بالأفعال المرتكبة خلال المعالجة الآلية للمعطيات الشخصية؛
- ج- تجريم الأفعال المتعلقة بالاستغلال غير المشروع للمعطيات ذات الطابع الشخصي؛

د- تجريم الأفعال الماسة بصلاحيات السلطة الوطنية لحماية المعطيات ذات الطابع الشخصي²⁵.

الخاتمة:

تم خلال هذه الدراسة استكشاف مدى فاعلية نظام المجتمع المينائي بصفة عامة PCS، ونظام المجتمع المينائي الجزائري APCS بصفة خاصة في تطوير وتسهيل حركة التجارة الخارجية مما يعود على الاقتصاد بفوائد كبيرة ناتجة عن التقليل من غرامات التأخير التي كانت تكلف الدولة مبالغ طائلة من العملة الصعبة، المساهمة في القضاء على البيروقراطية، تبسيط الإجراءات الإدارية، إضفاء الشفافية في التسيير، مكافحة الفساد والعديد من الفوائد الأخرى.

هذا دون أن ننسى دور هذا النظام في حماية المنشآت المينائية وخاصة فيما يتعلق بسهولة تحديد ومتابعة البضائع ذات الطبيعة الخطرة، بالإضافة إلى حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي التي أصبحت تتجمع في مكان واحد تحت رقابة أشخاص مؤهلين ومحددin بدقة وتحت وصاية سلطة مينائية مكلفة بحماية كل ما سبق.

لكن كل هذا يصطدم بإشكالية قانونية تتمثل في عدم تفعيل هذه السلطة المينائية لحد الآن مما يوجب الإسراع في تفعيلها حتى يتم تطبيق المرسوم الخاص بنظام المجتمع المينائي على أكمل وجه.

الهوامش:

1. أ. بن عيسى حياة، تطوير الموانئ وصيانتها واقع الموانئ الجزائرية . مجلة الدراسة القانونية والسياسية، الجزائر، المجلد 01 ، العدد 01 ، 2015 ، ص 112.
- 2 المادة 73 من الرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.
- 3 المادة 74 من الرسوم التنفيذي 01-02، المرجع السابق.
- 4 المادة 73 من الرسوم التنفيذي 01-02، المرجع السابق.
- 5 المادة 79 من الرسوم التنفيذي 01-02، المرجع السابق.
- 6 المادة 80 من الرسوم التنفيذي 01-02، المرجع السابق.
- 7 الموقع الرسمي لوكالة الأنباء الجزائرية: النقل البحري: نحو تقليص آجال العبور على مستوى الموانئ إلى خمسة أيام، تاريخ النشر: 2020/02/14، تاريخ الاطلاع: 2023/10/23، متاحة على الموقع: <https://www.aps.dz/ar/economie/83734-2020-02-14-13-11-11>.
- 8 أنظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي 147/21، المرجع السابق.

- 9 الموقع الرسمي لوكالة الأنباء الجزائرية: اجتماع الحكومة يدرس مشاريع مراسيم تنفيذية تخص قطاعات الطاقة والنقل، تاريخ النشر: 2021/02/17، تاريخ الاطلاع 2023/10/23، متاحة على الموقع: <https://www.aps.dz/ar/economie/101913-2021-02-17-18-41-44>
- 10 ألكي ليندة وساعيل جوهر، وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري، مجلة الفكر القانوني والسياسي، الجزائر، المجلد 07، العدد 01، 2023، ص 1489.
- 11 د/ حصام سميرة، محاضرات في قانون الإدارة المينائية، المحاضرة الرابعة المحور الاول/ التنظيم الاداري للموانئ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جيجل، تاريخ الاطلاع 2024/03/10، متاحة على الموقع: ق.إ.م.و.ت.!: المحاضرة الرابعة/ المحور الاول/ التنظيم الاداري للموانئ univ-jijel.dz .
- 12 أنظر المادة 02 من المرسوم التنفيذي 99-199، المتضمن تحديد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية.
- 13 أنظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 18-190، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها.
- 14 أنظر المادة 24 من المرسوم التنفيذي 21-147، المرجع السابق.
- 15 أنظر المادة 07 من المرسوم التنفيذي 21-147، المرجع السابق.
- 16 أنظر المواد من 08-18 من المرسوم التنفيذي 21-147، المرجع السابق.
- 17 أنظر المادة 25 من المرسوم التنفيذي 21-147، المرجع السابق.
- 18 اتفاقية تيسير حركة الملاحة البحرية الدولية، تاريخ الاطلاع 2024/02/11، متاحة على الموقع: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-FAL.aspx>
- 19 اتفاقية تيسير حركة الملاحة البحرية الدولية، تاريخ الاطلاع 2024/02/12، متاحة على الموقع: <https://archive.unescwa.org/ar/convention-facilitation-international-maritime-traffic>
- 20 اتفاقية تيسير حركة الملاحة البحرية الدولية، تاريخ الاطلاع 2024/02/11، متاحة على الموقع: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-FAL.aspx>
- 21 بوخالفة فيصل، حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي: بين النصوص التقليدية ومتطلبات التقنية، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، الجزائر، المجلد 08، العدد 01، 2023، ص 1523.
- 22 أنظر المادة 03 من القانون 18-07 المتعلق بحماية المعطيات ذات الطابع الشخصي.
- 23 بوخالفة فيصل، المرجع السابق، ص 1526-1527.
- 24 أنظر المادة 07 من المرسوم التنفيذي 21-147، المرجع السابق.

25 سعيداني نعيم، حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي *Protection of data of a personal nature in the Algerian legislation*, مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، الجزائر، المجلد 08 ، العدد 01 ، 2021 ، ص ص 476-480.