

* الإبحار في السيرة *

دورة دراسية
الخميس 27 ماي 2004

البرنامج

- 9.00 حلقة الافتتاح
السيد حسن بن فلاح
المدير العام للمعهد الأعلى للقضاء
- 9.10 التقرير التمهيدى
السيد كمال بن جعفر
رئيس دائرة بمحكمة الاستئناف بتونس
- 9.30 المداخلة الأولى :
المفهوم القانونى لجريمة الإبحار خلصة
السيد منير الرياحي
قاضي بالمحكمة الابتدائية بتطاوين
- 10.00 الاستراحة
- 10.15 المداخلة الثالثة :
الإبحار خلصة والجريمة المنظمة
الدكتور عبد الله الأحمدى
أستاذ جامعي ومحامي
- 10.45 المداخلة الرابعة :
الأحكام الجديدة لتنظيم ملكية السفن
السيد فيصل الأسود
مدير السلامة وحماية المحيط
بديوان البحرية التجارية والموانئ
- 11.15 الذقش
- 13.00 نهاية الأشغال



الإيجار جلسة

التقرير التمهيدي

إعداد السيد جمال بن جعفر

رئيس دائرة إدارة محكمة الاستئناف بتونس

الخميس 27 ماي 2004

بسم الله الرحمن الرحيم

إعداد السيد كمال بن جعفر

رئيس دائرة لدى محكمة الاستئناف بتونس

▪

30

▪

1951

1967

% 0.7

▪

▪

1994

1998

6

1996

"GATT" " "

.

.

2004 27

القدمة:

.

.

.

76

1977/03/30

1977

28

"

"

"

6

291

76

2004

6

1975/05/14

40

2004/02/03

:

.

.1

.

.

:

.2

1975 28

1965/07/24

: .3

：

1975/03/14 1975 40

40

1975

.

"

"

.

：

.1

.

：

❖

：

.

	.	
	.	-
	.	-
	.	-
:		
	" "	-
	.(21) .	
	" "	-
)		
		.(24
	" "	-
1951/07/28		
	.(24)	
	" "	-
		1954/09/28
	:	❖
.		
.		
	:	.2
		.

:

-

1975 40

55

57

5

.

83

.

57

:

-

219

.

.

：

：

。I

1975

40

。

40

1975

/02/03

2004

6

2004

。

()

.

.

:

.

:

.1

.

197

92

33

80

81

5

.

1999

32

.

-

.

-

-

.

.

:

.2

.

.

.

.

.1 :

.2 :

⋮

⋮

⋮

.1

67

68

76

6

1975/05/14

1975

40

2004

⋮

.2

1975

40

39

40

⋮

.II

⋮

⋮

▪

⋮

⋮

.1

6

2004

⋮

•

⋮

•

⋮

⋮

.2

38

2004

6

⋮

⋮

•

()

:

•

2004 6

48

:

-

.

-

.

.

■

■

.

.1

:

.1975 40

2004 6

:

.2

.

■

■
■

.

■

.I

.

2004 6

2004/02/03

2004 6

38

قد يأخذ السلوك الاجرامي في جريمة الابحار خلسة صورة الامتناع ويتحقق ذلك في احوال الامتناع العمدي من طرف من كان خاضعا للسر المهني عن اشعار السلط ذات النظر فورا بما بلغ إليه من معلومات أو إرشادات حول ارتكاب جريمة الإبحار خلسة.

في هذا المجال أكد الفصل 45 من القانون على هذه المسألة دون الإفصاح عن المطالب بالمحافظة على السر المهني الملزم بالإشعار حول ارتكاب جريمة الإبحار خلسة و لا شك أن كل شخص بحكم وظيفته كالتبيب المباشر للضحية و كل من كان له علم بأفعال حول ارتكاب جريمة الإبحار خلسة ملزما بالإبلاغ و إلا استهداف إلى العقوبات المنصوص عليها بهذا القانون.

تجدر الإشارة الى ان المشرع اقتضى لـمأخذة الشخص ان يكون الامتناع عمدا بمعنى ان يكون الامتناع مقصودا و الامتناع العمدي يقتضي توفر ثلاثة عناصر .

- الاول هو الاحجام عن اتيان فعل ايجابي، هو الابلاغ عن الجريمة
- الثاني هو ان يكون الامتناع من شأنه الاخلال بواجب قانوني .
- اما العنصر الثالث فهو ضرورة توفر الصفة الارادية للامتناع أي ان تكون الارادة مصدر الامتناع الا ان صفة الإرادة في فعل الامتناع عن ابلاغ عن الافعال المكونة لجريمة الابحار خلصة تثير بعض الصعوبات اذا تعلل الشخص بالنسيان وهي جرائم امتناع غير مقصودة. ففي هذه الصورة قد لا يسائل الشخص عن امتناعه عن الابلاغ على الافعال التي تشكل ابحار خلصة.

(

سوى المشرع التونسي صلب القانون عدد 06 لسنة 2004 بين الفعل الأصلي و المحاولة في جريمة الإبحار خلصة من حيث العقوبة و قد بين الفصل 38 و هو جريمة الأساس أن المحاولة موجبة للعقاب كما سبب الفصل 39 من نفس القانون ان يعاقب مرتكبي الجرائم المنصوص عليها بهذا الباب و سحب العقاب على المحاولة بهذا الفصل. و طرح المحاولة في جريمة الابحار خلصة اشكاليات تتعلق بمدى خضوعها للاركان العامة للمحاولة وهي البدء في التنفيذ و العدول الاضطراري.

(

يبدو ان المشرع بالقانون عدد 06 لسنة 2004 المؤرخ في 03 فيفري 2004 اعتبر في اغلب النصوص ان جريمة الإبحار خلصة (اجتياز الحدود البحرية) جريمة قصدية وان الركن القصدي مفترض بهذه الجرائم الا انه بالفصل 40 ذكر عبارة " كل من تعمد نقل شخص او اشخاص " فلماذا اشترط المشرع لـمأخذة الجاني في عملية نقل الأشخاص توفر ركن القصد الإجرامي. للإجابة عن هذا التساؤل يمكن القول أن المشرع توخى في هذا الفصل الوضوح والتدقيق ليحمي حسن النية الذي له حقوق على وسيلة النقل البحرية خاصة و كأن نقل الاشخاص يفترض فيه ركن القصد الاجرامي للإجابة عن هذا نقول أنه قد يكون المشرع في هذا الفصل توخى الوضوح و التدقيق ليحمي حسن النية

إذ يعتمد الكثير إلى التسلل داخل الحاويات الموضوعة على ظهر الشاحنات او غيرها للإبحار خلسة دون علم صاحب الشاحنة او سائقها ففي هذه الصورة اشترط المشرع ان يكون الجاني تعمد نقل هذا الشخص حتى يسائل جزائيا من اجل ذلك.

II - اقتراح جريمة الإبحار خلسة

تهم هذه المسألة الناحية الفعلية للجريمة و لها ارتباط بشكل اقتراحها كما لها ايضا ارتباط بما يعرف بالتعدد الاجرامي

قد تقترب جريمة الإبحار خلسة من طرف شخص وحيد و في ذلك لا تثير هذه الجريمة اية صعوبة لأن الفاعل هو شخص واحد قام باقتراح جميع عناصر الركن المادي للجريمة اما إذا تعاون مع الجاني شخص او عدة اشخاص متعددين فالامر يتعلق بالإشتراك الإجرامي وتطرح في هذا الصدد صعوبات تتعلق بتحديد الفاعل الأصلي والشريك.

-

غالبا ما تقترب جريمة الإبحار خلسة من طرف شخص واحدا يعتبر فاعلا اصليا ففي هذه الصورة يتحمل هذا الاخير المسؤولية الجزائية لوحده عن الافعال التي اقترافها دون إستبعاد إمكانية إرتكابها من طرف عدة أشخاص يسائل كل واحد من أجل الأفعال التي ارتكبها بوصفه مساهما أو مشاركا.

فالفاعل الأصلي عموما هو الفاعل المادي او المعنوي و قد توخى المشرع صلب هذا القانون مفهوما واسعا للفاعل الأصلي معتبرا إياه الفاعل المعنوي و الفاعل المادي على حد السواء .

- فالفاعل المادي في جريمة الإبحار خلسة هو الفاعل الذي يقوم بمفرده بالأعمال المادية المكونة للجريمة و قد وردت بالقانون 6-د لسنة 2004 جملة من الأفعال كنقل الأشخاص و إيوائهم و توفير وسائل النقل لهم .

- أما الفاعل المعنوي فهو الذي يقوم بالتحريض و التدبير على إرتكاب الجريمة

ب - المشاركة في جريمة الإبحار خلسة :

رغم أن المشرع التونسي لم ينص صراحة على أحكام المشاركة في هذا القانون بإستثناء ما ورد بالفصل 41 إلا أن ذلك لا يؤول إلى تفصي المشارك في الجريمة من العقوبة ضرورة أن المشرع إحالة إلى أحكام الفصل 32 من المجلة الجنائية بصفة ضمنية إذ نص صراحة بالفصل

52 من القانون المذكور على أن العقوبات المقررة بهذا القانون لا تحول دون تطبيق العقوبات الواردة بالمجلة الجنائية و ذلك عندما تثبت أركان المشاركة في هذه الجريمة .

غير أن إقتراف جريمة الإبحار خلصة عن طريق المشاركة تطرح بعض الإشكاليات تتعلق الأولى بتحديد الفاعل الأصلي من جهة أولى و تحديد أفعال المساهمة الإجرامية من جهة أخرى عندما تقترب الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة .

ج - العقوبة و ظروف التشديد في هذه الجريمة :

- ماهية الظروف : الظروف هي العناصر التي قد تلحق بالجريمة كما قد لا تلحق بها و عدم وجودها لا يؤثر في قيام جريمة الإبحار خلصة أما في حالة توافرها فيترتب عليها تغيير في العقوبة بالتشديد أو التخفيف، و ظروف جريمة الإبحار خلصة نوعان

1 - ظروف تغير من وصف الجريمة

2 - و ظروف تغيير من العقوبة

فبالنسبة إلى الظروف التي تغير من وصف الجريمة فقد تعرض لها المشرع بالقانون المذكور صلب الفصل 42 حينما أقر عقوبة لا يمكن تسليطها إلا في مادة الجنج إلا أنه و لإرتباط إقتراف هذه الأفعال بظروف واردة بهذا الفصل فإنه يتغير الوصف القانوني لها و تصبح الجرائم المرتكبة و المنصوص عليها بالفصول 38 و 39 و 40 من صنف الجنايات إذا أقرت هذه الأفعال في إطار تنظيم أو وفاق أو إذا أقرت بسقوط بدني طبق ما نص عليه الفصل 44 من هذا القانون أو نتج عنها موت .

أما بالنسبة للظروف التي تغير من العقوبة فهي ظروف لا تدخل أي تغيير على وصف الجريمة و إنما تغيير العقوبة مع بقاء الوصف القانوني الأصلي لها و قد بين الفصولين 42 و 43 الظروف التي تغير العقوبة في إتجاه الشدة مع بقاء الوصف القانوني للجريمة و هي الجنايات إذا أقرت من طرف أشخاص معينين ورد ذكرهم حصرا بالفصل 43 من القانون أو إذا أقرت الأفعال الإجرامية ضد طفل .

فالمعيار هنا في تغيير العقوبة هي صفة الجاني و المجني عليه .

الأحكام الجديدة لتنظيم ملكية السفن

فيصل الأسود
مدير السلامة و حماية البيئة
ديوان البحرية التجارية و الموانئ

ماي 2004

الهاتف: 71737556 الفاكس: 71737556 العنوان الإلكتروني: dir.spg@ommp.nat.tn

الأحكام الجديدة لتنظيم ملكية السفن

العناصر

- 1- المقدمة
- 2- تسجيل السفن
- 3- تنقيح وإتمام مجلة التجارة البحرية
- 4- تنقيح وإتمام مجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية
- 5- الإجراءات المتخذة على مستوى المنظمة البحرية الدولية بشأن الهجرة غير المشروعة عبر البحر.

الأحكام الجديدة لتنظيم ملكية السفن

1 - المقدمة

يعتبر الإبحار خلسة ظاهرة جديدة لم يتطرق إليها التشريع البحري الوطني حيث تطرقت المجلة التأديبية و الجزائية البحرية إلى السفر خفية و قد عرفت "المسافر خفية " بكل شخص يختفي بالسفينة في ميناء أو مكان مجاور له بدون رضى صاحب السفينة و يكون على متنها إثر مغادرتها ذلك الميناء أو المكان (القسم الخامس الفصل 67) كما خصصت هذه المجلة فصول أخرى حول إجراءات إنزال و تسليم المسافرين خفية و تحمل المصاريف المنجرة عن العناية بهم و ترحيلهم و كذلك التدابير الجزرية لردع كل من ساعدهم بالبر أو بالبحر .

في إطار التصدي إلى ظاهرة الإبحار خلسة وسعيًا إلى تجسيم التزامات تونس بموجب انضمامها لبروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البحر المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، تم العمل على ملاءمة النصوص التشريعية الوطنية مع أحكام هذه الصكوك الدولية قصد إيجاد الآليات القانونية الداخلية الكفيلة بالتصدي لظاهرة تهريب المهاجرين والوقاية منها وزجرها عند الاقتضاء.

و خلال البحث بخصوص عمليات الإبحار خلسة يتم التحقيق مع مالكي السفن المرسمين بالسجلات التي تمسكها السلطة البحرية بمقرات المناطق البحرية. غير أنه في عدد الحالات تبين أن مالك السفينة قد فوت فيها إلى منظم عملية

الإبحار خلسة وذلك بمقتضى عقد ودون إتمام إجراءات نقل الملكية لدى السلطة البحرية.

كما بينت هذه التحقيقات أن العديد من العمليات تنطلق من مواقع على الشريط الساحلي بعيدا عن كل مراقبة.

وقد اتضح وجود نقص على مستوى النصوص المنظمة لملكية السفن يتمثل أهمها في عدم خضوع عمليات بيع السفن إلى مراقبة إدارية كافية لذا تم التنسيق بين وزارتي الداخلية والتنمية المحلية وتكنولوجيات الاتصال والنقل لتنقيح وإتمام مجلة التجارة البحرية ومجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية.

2- تسجيل السفن

تخضع عمليات تسجيل السفن إلى أحكام مجلة التجارة البحرية ومجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية التي تفرض القيام بهذه العملية لدى السلطة البحرية بمقر المناطق البحرية الموجودة على طول الساحل التونسي.

و قد نص الفصل 55 من مجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية أن الساحل التونسي ينقسم إلى جهات ومناطق يقع ضبطها بأمر.

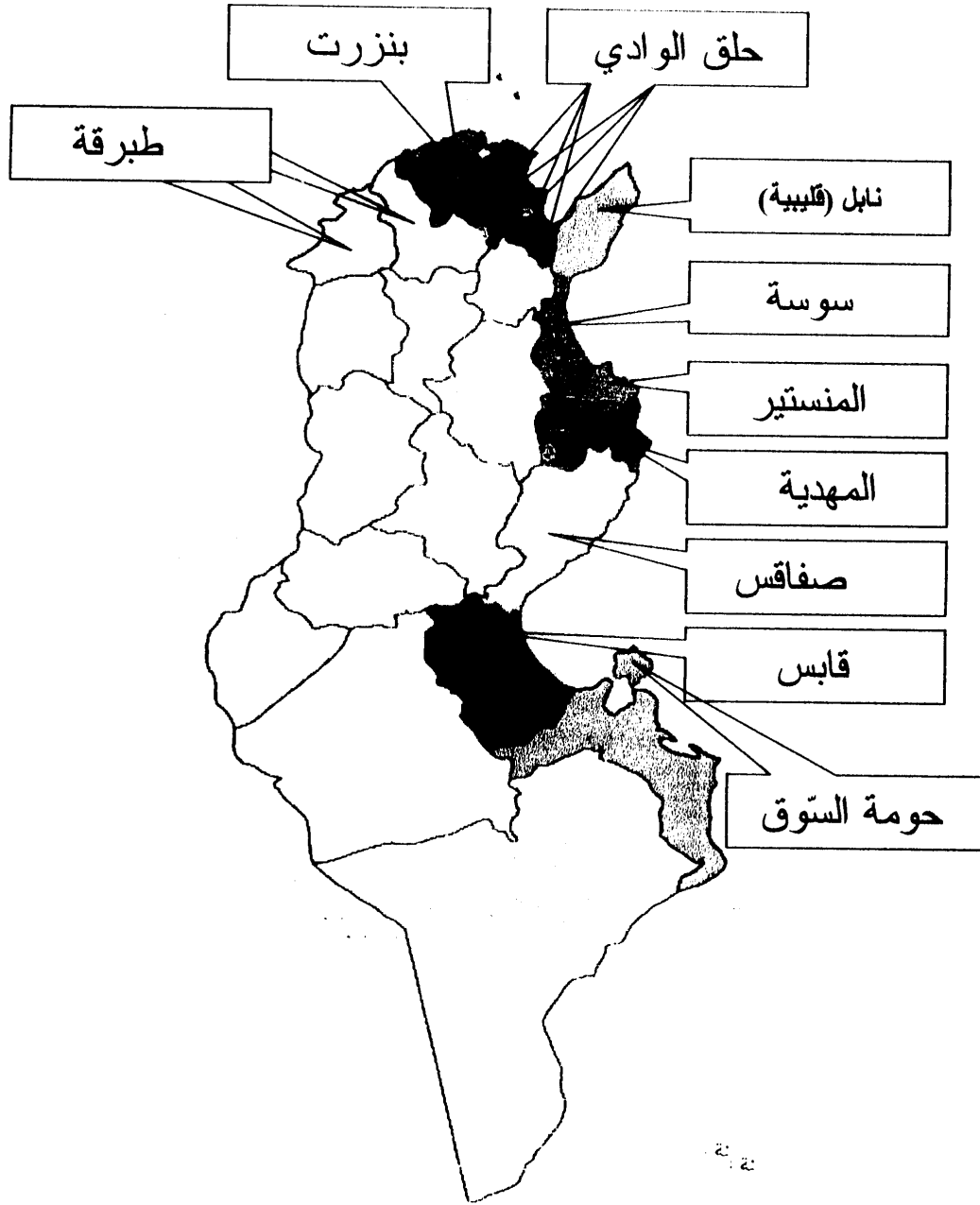
ولم يصدر أمر خاص بهذا التقسيم بل ورد ضمنيا بالأمر عدد 135 لسنة 1994 مؤرخ في 17 جانفي 1994 يتعلق بضبط مشمولات الإدارات الجهوية للنقل وتنظيمها و قد حددت كذلك تسمية هذه المناطق بقرار وزير النقل مؤرخ في 19 نوفمبر 1994 يتعلق بضبط الأحرف النظامية الدالة على أسماء موانئ إنتماء السفن وشروط رسم العلامات الخارجية لتعريف السفن.

وتتطابق مجالات نفوذ المناطق البحرية مع حدود الولايات إلا بالنسبة للمنطقة البحرية بحلق الوادي التي تغطي سواحل ولايات تونس الكبرى والمنطقة البحرية بطبرقة التي تغطي سواحل ولايتي باجة وجندوبة.

قائمة المناطق البحرية

الأحرف النظامية	مركز المنطقة البحرية لتسجيل السفن
TA	طبرقة
BI	بنزرت
TG	حلق الوادي
NA	قلايية
SO	سوسة
MO	المنستير
MA	المهدية
SF	صفاقس
GA	قابس
HS	حومة السوق

وتمسك هذه المناطق البحرية دفاتر تخصص بها ورقة تسجيل لكل سفينة ترسم بها خاصياتها والحقوق المتعلقة بها إلى غاية شطبها بسبب تقويضها، أو فقدانها أو بيعها إلى أجنبي.



3- تنقيح وإتمام مجلة التجارة البحرية

3-1 ملحمة السفينة عند الصنع.

أقرت مجلة التجارة البحرية في فصلها 15 أنه من صنع سفينة لحساب شخص آخر يبقى مالكا لها إلى أن يسلمها ما لم يكن هناك إتفاق مخالف لذلك مرسوم بسجل السفن.

كما نص الفصل 25 من نفس المجلة أنه **يمكن** تسجيل سفينة بصدد الصنع بموجب مطلب يقدمه المالك إلى السلطة البحرية بمركز المنطقة البحرية التي يباشر فيها الصنع و تنص السلطة البحرية في دفتر التسجيل وتحت رقم خاص على ما يلي :

- تاريخ المطلب ،
- المكان الذي يباشر فيه صنع السفينة واسمها ونوع قوتها المحركة ومواد هيكلها و أقيستها وحمولتها المحتملة و عند الاقتضاء قوة ألتها المحركة.
- وتحرر الورقة النهائية بمجرد إقامة شهادة تقدير الحمولة أي عند استكمال الصنع.

و لتدارك النقص المسجل و المتعلق خاصة في عدم متابعة عمليات صنع السفن تم تنقيح و إتمام الفصلين 15 و 25 كالاتي :

3-1-1 تنقيح وإتمام الفصل 15

أضيفت إلى الصيغة القديمة للفصل 15 فقرتان، قضت الأولى بوجوب تقديم تصريح من قبل صانع السفينة إلى السلطة البحرية بمركز المنطقة البحرية التي يباشر بها الصنع لإعلامها بكل عملية صنع سفينة يتولاها وفرضت الثانية تقديم الترخيص في الصنع إذا ما تعلق الأمر بصنع سفينة صيد. وتسلم هذا الترخيص مصالح وزارة الفلاحة والبيئة والموارد البيئية طبقا لأحكام الفصل 6

من القانون عدد 13 لسنة 1994 مؤرخ في 31 جانفي 1994 يتعلق بتعاطي الصيد البحري. و يندرج هذا الترخيص في إطار التحكم في مجهود الصيد لتخفيف الضغط خاصة على خليج قابس والتشجيع على استغلال الثروات البحرية بالمناطق الشمالية.

ولذا ساهمت الفقرة الأخيرة أيضا من مقاومة ظاهرة صنع سفن تتطابق مقاساتها مع سفن مندثرة واستعمال وثائق ملكيتها وذلك للتهرب من الحصول على رخصة الصنع وتقديم الملفات الفنية المتعلقة بها.

3-1-2 تنقيح وإتمام الفصل 25

ادخل تغيير جذري على الفقرة الأولى من الفصل 25 حيث تم الانتقال من إمكانية تسجيل سفينة بصدد الصنع إلى وجوب تسجيلها وذلك بطلب يقدمه الصانع إلى السلطة البحرية بمركز المنطقة البحرية التي يباشر بها الصنع مع مواصلة اعتباره مالكا للسفينة إلى حين تسليمها ما لم يقتضي غير ذلك إتفاق بين الأطراف يكون بدوره مرسما بدفتر تسجيل السفن.

و هذا الإجراء من شأنه أن يضمن علم الإدارة بملكية السفينة و متابعة انتقالها وتأمين إشهارها.

ويلاحظ في هذا الصدد أن الفصل 41 من مجلة التجارة البحرية ينص على أن السلطة بمركز المنطقة البحرية تسلم لكل شخص يطلب منها ذلك وعلى نفقته نسخة مطابقة للأصل من ورقة التسجيل الخاصة بالسفينة على حالتها يوم الطلب أو كشفا عاما أو خاصا في التتبعات الموجودة بها أو نسخة حرفية من الأوراق والوثائق المودعة أو مضمونا منها. ولكل من يهمه الأمر أن يطلع على الدفاتر بدون نقلها.

3.2 - نقل ملكية السفن

نص الفصل 16 في صيغته الأولى أن كل عمل تنتقل به ملكية السفينة كلها أو بعضها يجب أن يكون بكتب.

أما الفصل 23 من المجلة في صيغته الأولى فقد أوجب تسجيل السفينة خلال شهر من تاريخ إتمام صنعها أو اقتناءها أو دخولها لأول ميناء تونسي إذا ما تم اقتناؤها في الخارج.
و من هنا يتبين أن هذه الإجراءات لا تمكن الإدارة من المتابعة الآنية لعمليات تنقل الملكية

ولذلك جاءت الصيغة الجديدة للفصل 16* لتفرض أن يتم انتقال الملكية بكتب محرر لدى السلطة البحرية المختصة وكل نقل ملكية لا يرقى فيه هذه الأحكام يكون باطلا ولا عمل به.

كما ألغيت الصيغة الجديدة للفصل 23 الأجل بالنسبة لتسجيل السفن عند إتمام صنعها أو اقتنائها بالبلاد التونسية و التي لم يعد لها موجب حسب الفصول 15 و 16 و 25 حيث يتم إعلام الإدارة و تسجيل السفينة منذ انطلاق الصنع.
أما بالنسبة للسفن المقتناة من الخارج فقد فرضت على المشتري تقديم طلب كتابي في التسجيل في أجل سبعة أيام من دخول السفينة إلى أول ميناء تونسي على أن تتم إجراءات التسجيل في أجل أقصاه ستين يوما من هذا التاريخ.
وهذه الأجل ملزمة كذلك للإدارة لإتمام الإجراءات الخاصة بتونس السفن والتي تتمثل خاصة في تطبيق الفصل 40 من مجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية القاضي بعرض تصميمات السفينة قبل تونستها على مصادقة اللجنة المركزية لضمان السلامة البحرية.
وقد حددت تركيبة هذه اللجنة و أساليب عملها بمقتضى الأمر عدد 731 لسنة 1977 المؤرخ في 9 سبتمبر 1977 مثلما تم تنقيحه بالأمر عدد 1383 لسنة 1989 مؤرخ في 7 سبتمبر 1989.

أما الفصل 24 المتعلق بملف التسجيل فقد أدخلت عليه تعديلات شملت :

- 1- الفصل بين الوثائق المطلوبة عند تسجيل سفينة مصنوعة بتونس والوثائق المطلوبة عند تسجيل سفينة مصنوعة أو مقتناة بالخارج؛
- 2- بالنسبة للسفن المصنوعة بتونس، التنصيص على ضرورة تقديم نظير من عقد البيع و حذف التصريح الكتابي في الملكية ذلك أنها محل متابعة منذ انطلاق عملية صنعها؛
- 3- الإبقاء على التصريح الكتابي في الملكية بالنسبة للسفن المصنوعة أو المقتناة بالخارج و التنصيص على ضرورة تقديم نظير من سند الملكية.

3.3 التحابير الزجرية

تبعاً لفرض الإعلام بصنع سفينة وكذلك الانتقال من إمكانية إلى وجوب تسجيل السفن بصدد الصنع و تحديد آجال قصوى للتسجيل، تعين وضع أحكام زجرية لردع المخالفين وهو ما جاءت به تنقيحات الفصل 28 من المجلة حيث فرضت خطية على من يخالف الفصول 15 و 16 و 23 زيادة على سحب وثائق السفينة إلى غاية تسوسة وضعيتها.

كما مكنت هذه التنقيحات من تدارك النقص الحاصل في بخصوص إجراءات معاقبة المخالفات حيث أشار في هذا الصدد إلى اعتماد نفس الإجراءات الواردة بمجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية والمقصود هو الباب الأول والباب الثاني من العنوان السابع من هذه المجلة (الفصول من 69 إلى 72).

ويحدد هذان البابان قائمة السلط المكلفة بمعاقبة المخالفات وصيغة المحضر وطريقة الإحالة والقيام بالدعوى العمومية. و ينص الفصل 69 أنه يمكن أن يعاين المخالفات بمحاضر:

1) في الموانئ والمرافئ والممرات وفي المياه الإقليمية التي لا تتجاوز ثلاثة أميال بحرية :

- أ - ضباط الشرطة العدلية ؛
- ب - الأعوان المحلفون لمصالح البحرية التجارية ؛
- ج - قادة وحدات البحرية القومية ؛
- د - الأعوان المحلفون لإدارة القمارق ؛
- هـ - الأعوان المحلفون لإدارة الصيد البحري ؛
- و - الأعوان المحلفون للمصلحة القومية لخفر السواحل ؛
- ز - الأعوان المحلفون للحرس الوطني المكلفون بمراقبة الحدود البحرية.

2) : خارج المناطق المبينة أعلاه :

- أ - قادة وحدات البحرية القومية ؛
- ب - الأعوان المحلفون للمصلحة القومية لخفر السواحل ؛
- ج - أعوان القمارق داخل المنطقة البحرية للقمارق كما هي محددة بأحكام الفصل الرابع والثلاثين من المجلة القمريقية.

4- تدقيق وإتمام مجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية

1-4 ملكية السفن

تضمنت مجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية في إطار عنوانها الأول المتعلق بالتنظيم الإداري للسفن، باباً ثالثاً يخص ملكية السفن. وقد اقتضت أحكام الفصلين 11 و 12 من مجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية في صيغتها الأولى تقديم تصريح الملكية أمام السلطة البحرية بميناء الانتماء وذلك على غرار ما هو مطلوب بالفصل 24 من مجلة التجارة البحرية.

وتحقيقاً للتناسق بين أحكام المجلتين بشأن ملكية السفن وتغادياً للتضارب بين النصوص المختلفة أعيدت صياغة الفصل 11 من مجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية وذلك بالاقتران ضمن هذا الفصل على التنصيص إثبات ملكية السفينة وفق الأحكام الجاري به العمل إشارة إلى أحكام مجلة التجارة البحرية دون أي تفصيل .

ويندرج كذلك تعديل الفقرة الأولى من الفصل 12 في نفس الغاية وذلك بحذف الإشارة إلى التصريح بالملكية تبعاً لإلغاءها بالفصل 11 كوسيلة لتأكيد الملكية.

2-4 الرسو بالموانئ والمواقع الساحلية البحرية

لم ترد بالتشريع البحري أحكاماً تلزم السفن بالإيواء إلى الموانئ و الرسو بها ، مما يتيح لبعضها حرية الربوض بعيدة عن كل مراقبة و يزيد بالتالي في خطر استعمالها في أعمال غير شرعية مثل تهريب المهاجرين بحراً . ولمجابهة هذه العمليات تم إدراج فصل جديد بمجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية و هو الفصل 57 مكرر .

و قد نص هذا الفصل على:

- 1- و جوب الرسو بالموانئ والمواقع الساحلية البحرية المخصصة لذلك بالنسبة للسفن المجهزة بمحرك والتي يفوق حجمها خمس أطنان حجمية؛
- 2- يحدد القواني المختص ترابيا المواقع الساحلية البحرية المخصصة لرسو السفن؛

- 3- وجوب الإعلام السبق للوحدات البحرية للحرس البحري عند الاضطرار إلى الرسو خارج المواقع الساحلية البحرية المحددة.
- 4- تحمل المالك أو المستغل مسؤولية حراسة السفينة في كل الحالات.

3-4 التدابير الزجرية

في الباب الثالث من المجلة والمخصص للعقوبات تمت إضافة الفصل 83 القاضي بمعاقبة كل مخالف، لأحكام الفصل 57 بخطية قدرها ألف دينار.

5 - الإجراءات المتخذة على مستوى المنظمة البحرية الدولية بشأن

الهجرة غير المشروعة عبر البحر.

أدرجت لجنة السلامة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية بجدول أعمالها موضوع مقاومة الهجرة غير المشروعة عبر البحر باقتراح خاصة من إيطاليا التي لعبت دورا كبيرا في هذا المجال حيث اقترحت اعتماد اتفاقية دولية لمجابهة هذه الظاهرة.

غير أن المجموعة البحرية الدولية رأت أن هذا الموضوع يتعدى مجال المنظمة الذي يشمل أساسا السلامة البحرية و لذلك يتعين النظر فيه صلب هياكل منظمة الأمم المتحدة المختصة.

و في هذا المجال اكتفت المنظمة البحرية الدولية بمتابعة جوانب سلامة الأرواح في البحار المتعلقة بالهجرة غير المشروعة و ذلك خاصة من خلال جمع المعلومات المتعلقة بهذا الموضوع و إصدار تقارير دورية يتم نشرها بموقع المنظمة على شبكة الانترنت.

الصفحات المخصصة للتقارير حول عمليات الهجرة غير المشروعة بموقع المنظمة البحرية الدولية على شبكة الانترنت

International Maritime Organization - Microsoft Internet Explorer

Fichier Edition Affichage Favoris Outils ?

Rechercher Favoris Média

Adresse D:\OMI 2.htm

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

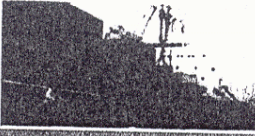
ABOUT IMO NEWSROOM SAFETY MARINE ENVIRONMENT LEGAL HUMAN ELEMENT FACILITATION TECHNICAL CO-OPERATION PUBLICATION INFORMATION RESOURCES

Introduction

Stowaways, illicit drug trafficking, attacks on a ship in port by armed robbers. Security issues are a key priority for ships, alongside safety and marine pollution prevention.

The shipmaster may have done nothing to invite such activities on board the ship, but can face delays in port as the problems are dealt with.

IMO's Facilitation Committee addresses these issues as well as other matters relating to implementation of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention). The Convention was adopted in 1965 to prevent unnecessary delays in maritime traffic, to aid co-operation between Governments, and to secure the highest practicable degree of uniformity in formalities and other procedures.



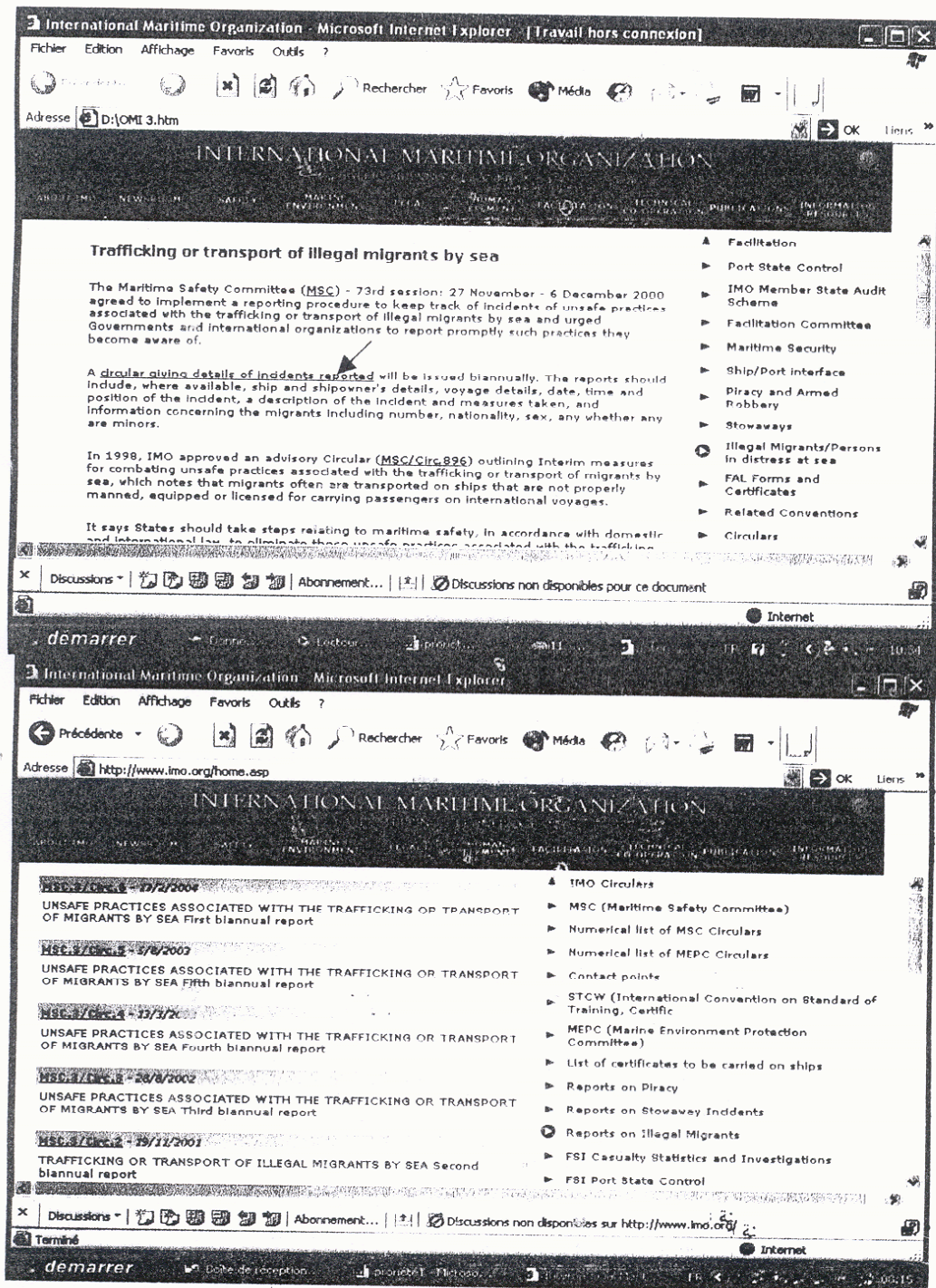
Traditionally, large numbers of documents are required by customs, immigration, health and other public authorities pertaining to a ship, its crew and passengers, baggage, cargo and mail. Unnecessary paperwork is a problem in most industries, but the potential for red tape is probably greater in shipping than in other industries, because of its international

Facilitation

- ▶ Port State Control
- ▶ IMO Member State Audit Scheme
- ▶ Facilitation Committee
- ▶ Maritime Security
- ▶ Ship/Port interface
- ▶ Piracy and Armed Robbery
- ▶ Stowaways
- ▶ Illegal Migrants/Persons in distress at sea
- ▶ FAL Forms and Certificates
- ▶ Related Conventions
- ▶ Circulars

Discussions | Abonnements | Discussions non disponibles pour ce document

démarrer | Donner... | Lecteur... | Imprimé... | Int... | Conne... | 10:30



الإحصائيات حول عمليات الهجرة غير المشروعة المصرح بها لدى المنظمة البحرية الدولية

