

صلاحيات الدولة الساحلية في منع السفن السياحية الأجنبية لموبوءة بفيروس كوفيد 19 من الرسو بموانئها

Coastal States Powers In preventing epidemic foreign cruise ships by Covid19 from berthing at their ports

تاريخ الاستلام : 2021/06/17 ؛ تاريخ القبول : 2021/07/25

ملخص

لقد أحدثت جائحة كوفيد19 هلعاً كبيراً للمجتمع الدولي، أين مست كل مناطق المعمورة، برا، جوا و بحرا، و بينت عن نقائص عديدة و يجب تداركها لمواجهة الأوبئة مستقبلا، حيث وقفت الهيئات و المنظمات الدولية عاجزة تكثفي بالتوصيات و التوجيهات، و إن كان الحجر الصحي تدبيراً بديلاً فرضته كل الأقطار في ظل غياب لقاح محدد موصى به يحد من انتشار هذا الفيروس الخطير، ألتزم البشر بيوتهم و ركنت وسائل النقل بكل أنواعها، لكن سفن النزهة بقت تائهة معلقة في المياه، و على ظهرها آلاف الركاب المصابين، إنها مأساة السفن السياحية الموبوءة، بعد أن أغلقت الدول الساحلية موانئها أمام الملاحة البحرية و رفضت استقبالها حفاظاً على الصحة العمومية.

الكلمات المفتاحية: جائحة، موبوءة، موانئ النزهة، السفن السياحية، ولاية.

شريط سهيلة

د. هشام بوحوش

مخبر الدراسات القانونية
التطبيقية، كلية الحقوق، جامعة
الإخوة منتوري قسنطينة 1،
الجزائر.

Abstract

The Covid 19 pandemic caused great panic for the international community, where it affected all regions of the world, by land, air and sea, and showed many deficiencies that must be corrected to face future epidemics, as international bodies and organizations stood helpless and satisfied with recommendations and directives, even if the stone was Health is an alternative measure imposed by all countries in the absence of a specific recommended vaccine that limits the spread of this dangerous virus. Humans have stayed at their homes and means of transport of all kinds are parked, but the sea monsters remain lost hanging in the water, with thousands of infected passengers on their back, It is the tragedy of the affected cruise ships, after coastal states closed their ports to maritime navigation and to preserve public health, they refused to receive them.

Keywords: pandemic, Infested, Excursion ports, Cruise ship, navigation.

Résumé

La pandémie de Covid 19 a provoqué une grande panique pour la communauté internationale, car elle a touché toutes les régions du monde, par voie terrestre, aérienne et maritime, et si le confinement était une mesure alternative imposée par tous les pays en l'absence d'un vaccin spécifique recommandé qui limite la propagation de ce dangereux virus, Les gens sont confinés chez eux ,et tous les moyens de transport ont été mis en place, Mais les monstres marins sont restés perdus suspendus dans l'eau, avec des milliers de passagers infectés sur le dos, c'est la tragédie des navires de croisière touchés, après que les pays côtiers ont fermé leurs ports à la navigation maritime et pour préserver la santé publique ils ont refusé de les recevoir

Mots clés : pandémie, Infesté, Ports d'excursion, Navire de croisière, la navigation.

* Corresponding author, e-mail: cheriet25.souheila@gmail.com

I - مقدمة

من المعروف تاريخياً، أن السفن قد لعبت دوراً كبيراً في سراية(1) الأمراض السارية(2) حول العالم، و يرجع تاريخ أول الوقائع المدونة التي تشير إلى محاولات مكافحة سراية الأمراض للإنسان عن طريق السفن إلى القرن الرابع عشر، عندما رفضت الموانئ التصريح للسفن التي يشتبه في حملها الطاعون بالدخول، و في القرن التاسع عشر كان من المتصور أن الشحن التجاري قد أدى إلى انتشار جائحة الكوليرا(3)، و قد كشفت أحد التقارير الصادرة عن منظمة الصحة العالمية عن أكثر من 100 حالة من حالات تفشي الأمراض المرتبطة بالسفن ما بين عامي 1970 و 2003(4).

كما تقدم صناعة النقل البحري دعماً لمجالي السياحة و الترفيه. فقد حملت سفن الرحلات البحرية(5) الأمريكية وحدها 13.4 مليون شخص خلال عام 2009، بمتوسط 7.3 يوماً للفرد، مما حقق زيادة في عدد الركاب يقدر متوسطها بنحو 4.7% سنوياً على مدار السنوات الأربعة السابقة(6). و نظراً لهذا الكم الهائل من السفن السياحية، وجدت أغلب الدول الساحلية خاصة السياحية منها، نفسها أمام ضرورة تشييد موانئ نزهة(7) خاصة لاستقبال هذا النوع من البواخر.

لكن هذه الموانئ السياحية لا تعطي امتيازاً معين في استغلالها من طرف مراكب الرحلات الأجنبية، بل تخضع بدورها لقوانين و أنظمة المرور البريء بالمياه الإقليمية للدولة الساحلية، و هذا ما نصت عليه اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982 في مادتها الواحدة و العشرون. كما تخضع هذه السفن إلى التدابير الصحية المتخذة عند الوصول و المغادرة، كالإقرار الصحي البحري، الشهادات الصحية للسفن، القرارات و المقررات الإجرائية التي نصت عليها اللوائح الصحية الدولية لجمعية الصحة العالمية في دورتها الثامنة و الخمسون، خاصة بعد ظهور و تفشي جائحة كوفيد19 التي لم تدع منطقة إلا و زارتها، في البر و البحر، و في أغلب وسائل النقل، خاصة السفن و منها السياحية بالذات، حيث أسكنت التكنولوجيا و قزمت الدول العظمى في مواجهتها، فلا بإمكان احد أن يوقفها في الوقت الحالي، نتيجة غياب لقاح محدد موصى به من طرف المنظمة العالمية للصحة، مما أثر على التجارة و السياحة العالميين بشكل مخيف، و أكثر من ذلك علفت الكثير من بواخر السياحة في عرض البحر و منعت من دخول الموانئ بسبب تفشي هذه الجائحة على ظهرها و إصابة ركابها بالفيروس، أين كان المسافرون يمضون وقتاً ممتعاً على متنها، في رحلة سياحية لأيام، إلا أن رحلتهم هذه تحولت إلى كابوس لا مفر منه(8).

هذه الطارئة الصحية العمومية سببت قلقاً دولياً(9)، و أثرت بشكل كبير على الملاحة البحرية أين وضعت الموانئ في إشكالية، بين استقبال السفن السياحية الموبوءة و وضعها تحت الحجر الصحي و تعد بمثابة مساعدة و إنقاذ للأرواح و بين منعها من الرسو بالميناء خوفاً على الصحة العمومية و إمكانية انتشار الوباء في الدولة الساحلية.

• أهمية البحث:

تبرز أهمية هذا البحث في أن ظهور و تفشي أوبئة و فيروسات جديدة أصبح يمثل تحديا حقيقيا للدولة الساحلية و السفينة معا، و هذا ما يعيشه العالم في الوقت الحالي حيث:

بينت جائحة كوفيد19 مدى عجز أغلب موانئ الدول الساحلية في استقبال السفن الموبوءة خاصة السياحية منها، لافتقارها لأرصدة الرسو المخصصة لهذا النوع من السفن و انعدام منشآت صحية بنفس الموانئ، بالإضافة إلى وقوف الملاحة البحرية العالمية عاجزة أمام التحديات الجديدة⁽¹⁰⁾، كضرورة وضع نظام رصد و احتواء أي تفشي لفيروسات مستحدثة مستقبلا، و كذلك وجوب تحديد صلاحيات كل طرف في تحمل مسؤولياته لاحتواء هذه الأزمة، سواء الدولة الساحلية أو السفينة الموبوءة.

• أسباب اختيار الموضوع: في الحقيقة هما سببان أساسيان،

يكمن السبب الأول في أن تفشي جائحة كوفيد19 فاجأت العالم، حيث مست العديد من السفن، و أثرت بشكل كبير في السفن السياحية بالذات، بالإضافة إلى أن هذا النوع من المراكب يفتر بحد ذاته للدراسات القانونية التي عنيت بتناوله. أما السبب الثاني يعود لوضعية الملاحة البحرية التي شهدت أزمة عالمية لم يسبق لها مثيل، أين أعلنت جل الدول الساحلية عن غلق حدودها البحرية أمام السفن الموبوءة، تاركة هذه الأخيرة عالقة في عرض البحر.

و من هنا نطرح إشكالية دراستنا والمتمثلة في:

ما هي صلاحيات الدولة الساحلية في منع السفن السياحية الأجنبية الموبوءة بفيروس كوفيد19 من الرسو بموانئها ؟

• منهجية البحث :

سنعتمد في هذه الدراسة بدرجة أولى على الأسلوب التحليلي الذي يبرز الأطر القانونية التي وضعتها الاتفاقيات و المعاهدات الدولية في تنظيم الملاحة البحرية، و أهم التشريعات و النصوص الوطنية في تنظيم الموانئ و المرافئ، كما سنعتمد على المنهج التاريخي الذي سنبرز من خلاله تاريخ تفشي الأوبئة على متن السفن السياحية، و كذلك المنهج الإحصائي الذي يساعدنا على معرفة نسبة انتشار الجائحة في الوسط البحري.

و للتفصيل في الموضوع، ارتأينا أن نقسم دراستنا وفق الخطة التالية:

- ✓ المبحث الأول: الوضع القانوني للسفن السياحية الأجنبية في موانئ الدولة الساحلية
- ✓ المطلب الأول: الموانئ السياحية و نظامها القانوني
- ✓ الفرع الأول: مفهوم الموانئ التجارية و موانئ النزهة
- ✓ الفرع الثاني: النظام القانوني للموانئ التجارية و موانئ النزهة

- ✓ **المطلب الثاني:** الوضع القانوني للسفينة الأجنبية السياحية قبالة موانئ الدولة الساحلية
- ✓ **الفرع الأول:** مفهوم السفينة السياحية و أنواعها
- ✓ **الفرع الثاني:** نظام و أمن الملاحة البحرية للسفينة السياحية الأجنبية
- ✓ **المبحث الثاني:** ولاية الدولة الساحلية على السفن السياحية الموبوءة بفيروس كوفيد19 قبالة موانئها
- ✓ **المطلب الأول:** سلطات الدولة الساحلية على السفن الموبوءة قبالة موانئها
- ✓ **الفرع الأول:** انتشار فيروس كوفيد19 بالسفن السياحية
- ✓ **الفرع الثاني:** تدابير الوقائية للدولة الساحلية في مكافحة انتشار جائحة كوفيد19
- ✓ **المطلب الثاني:** السفن الموبوءة بفيروس كوفيد19، بين طلب الرسو و رفض الدولة الساحلية
- ✓ **الفرع الأول:** السفن السياحية الموبوءة و حقها في الرسو في موانئ الدولة الساحلية
- ✓ **الفرع الثاني:** دوافع الدولة السياحية في رفض رسو السفن الموبوءة بفيروس كوفيد19 بموانئها

المبحث الأول: الوضع القانوني للسفن السياحية الأجنبية في موانئ الدولة الساحلية
استقر العرف الدولي، منذ أوائل القرن العشرين، على السماح للسفن الأجنبية الخاصة (سفن تجارية و سفن صيد و يخوت نزهة) بالتردد على موانئ الدولة، و معنى ذلك أنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تغلق موانئها في وجه السفن التجارية إلا إذا كان هناك مبرر معين (لاعتبارات صحية أو للمحافظة على النظام العام. مثلا)(11)
تقتضي القاعدة بخضوع السفينة الخاصة للولاية القانونية و القضائية للدولة الساحلية و ذلك باختلاف الطبيعة القانونية التي تميزها عن السفن العامة، من ثم نستطيع القول أن هذا النوع من السفن مجرد من كل إدعاء بالحصانة، مع ذلك في غياب اتفاق خاص تستفيد السفينة الخاصة من قواعد الحماية المعمول بها في مجال تسوية المنازعات الدولية بالطرق السلمية و الإشارة هنا إلى قواعد الحماية الدبلوماسية.
و عليه تخضع السفينة الخاصة الأجنبية فور دخولها إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية دون أن تفك ارتباطها بدولة العلم....و مع ذلك تخضع السفينة الخاصة إلى التدابير و القوانين المينائية التي تحددها الدولة الساحلية في مجال الحركة الملاحة الساحلية، الجمرک، الصحة و السلامة(12).

المطلب الأول: الموانئ السياحية و نظامها القانوني

الموانئ... هي مواقع على شاطئ الدولة معدة لاستقبال السفن، و تعتبر الموانئ ... داخلة ضمن إقليم الدولة و جزءا من أملاكها العامة، و للدولة استنادا إلى ملكيتها هذه أن تنظم دخول المراكب الأجنبية فيها و أن تضع الإجراءات التي ترى مراعاتها لدخولها و أن تخضعهما للوائح الصحية و الجمركية و تفرض عليها الرسوم و ما شابه ذلك.

و إنما ليس للدولة استنادا إلى سيادتها أن تقفل موانئها عموما دون سبب مشروع في وجه المراكب الأجنبية، لأن ذلك يتنافى مع الغرض الذي أعدت له الموانئ أولا، إخلالا بمبدأ حرية الملاحة البحرية و عرقلة للتجارة الدولية، ثانيا و قد سارت الدول بالفعل على فتح موانئها بصفة عامة للسفن التجارية الأجنبية، و استقر العرف الدولي

على ذلك (13).

الفرع الأول: مفهوم الموانئ التجارية و موانئ النزهة

يتحكم العامل الجغرافي و الهيدروغرافي المتعلق بعمق المياه الشاطئية في مدى قدرة هذه المياه على استيعاب و استقبال السفن و المركبات البحرية، و هنا يبرز بقوة دور الموانئ و المراسي(14)، و يختلف طابع الميناء باختلاف نوع السفن التي تتردد عليه.

الفقرة الأولى: تعريف الموانئ و المرافئ التجارية

أ- **الموانئ:** يمكن أن نعرف الميناء بأنه مكان خاص على شاطئ الدولة مجهز لكي تقوم السفن فيه بتفريغ و شحن البضائع و اخذ و إنزال المسافرين و لقد عرفت اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية لعام 1923 الموانئ البحرية بأنها هي التي " تتردد عليها عادة السفن البحرية و التي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية".

و أكدت الاتفاقية على حق السفن الخاصة في الدخول إلى الموانئ الأجنبية، حيث نصت في مادتها الثانية على أنه ليس للدول أن تغلق موانئها في وجه التجارة إلا في حالات استثنائية ناشئة عن التدابير الصحية أو مقتضيات النظام العام (15).

ب- **المرافئ:** تعد جزءا من الساحل، تلك المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي، وذلك مهما بعدت، إلا أن المنشآت المقامة في عرض البحر و الجزر الاصطناعية لا تعتبر من المنشآت المرفئية الدائمة، وهذا ما نصت عليه المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي جاء فيها: لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءا من الساحل بعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي، و لا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر و الجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة (16).

و الفرق بين الميناء و المرفأ يكمن في أن الميناء يفتح على مدينة مائية ville portuaire، أو قرية داخل المرفأ، و من ثم يتصور أن كل ميناء يكون مرفأ و ليس كل مرفأ ميناء (17).

الفقرة الثانية: تعريف موانئ النزهة " السياحية"

لم يرد تعريفا محددًا لمعنى موانئ النزهة أو السياحة و اقتصر بعض التعريفات على أن موانئ النزهة هي موانئ صغيرة تقوم باستقبال اليخوت و السفن الخاصة بالسياحة و السفن الشراعية و سفن التجديف و الرياضات المائية.

و تسمى كذلك موانئ الرحلات البحرية و هذه أكبر من حيث البناء، مثل موانئ ميامي السياحية بولاية فلوريدا الأمريكية، حيث بإمكانها استقبال بضعة سفن نزهة ضخمة في آن واحد.

و أختصر المشرع الجزائري بتحديد موانئ السياحة بما يلي: " لا تخصص مناطق الصيد البحري و النزهة المسورة و غير المسورة الواقعة على مستوى الموانئ التجارية أو الموانئ المهينة خصيصا لهذا الغرض إلا لحاجات هذه النشاطات و تطورها(18)"، و مثال ذلك ميناء سيدي فرج بالجزائر العاصمة، حيث يمكن لليخوت و قوارب النزهة الرسو به، لكنه غير مؤهل لاستقبال السفن السياحية الضخمة.

الفرع الثاني: النظام القانوني للموانئ التجارية و موانئ النزهة

تدخل الموانئ البحرية الدائمة⁽¹⁹⁾ ضمن سواحل الدولة بغض النظر عن مكان وجودها، و يسري عليها ما يسري على إقليم الدولة⁽²⁰⁾.

تقاس الموانئ اعتبارا من الخط الذي يصل بين أقصى امتداد منشآت الميناء الثابتة كما نصت عليه المادة 11 من معاهدة 1982 لقانون البحار، فلا تعتبر من الموانئ تلك المنشآت التي تقام بعيدا عن الشواطئ و الجزر الاصطناعية⁽²¹⁾.

الفقرة الأولى: النظام القانوني للموانئ و المرفئ

الميناء عبارة عن مساحة مائية محدودة طبيعيا أو صناعيا، تقع على ساحل البحر وتلجأ إليها السفن عند الحاجة سواء للاحتماء من الأجواء العاصفة، أو للرسو لعمليات الشحن والتفريغ وأخيرا لعمل الإصلاحات اللازمة⁽²²⁾.

و أكدت اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية لعام 1923 على حق السفن الخاصة في الدخول إلى الموانئ الأجنبية، حيث نصت: على انه ليس للدول أن تعلق موانئها في وجه التجارة إلا في حالات استثنائية ناشئة عن التدابير الصحية أو مقتضيات النظام العام⁽²³⁾.

و حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 النظام القانوني للموانئ بان نصت في المادة 11 على انه: لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي، و لا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة⁽²⁴⁾.

وعليه تعتبر الموانئ من مشتملات المياه الداخلية للدولة وجزءا من أملاكها العامة، ما يترتب أن كل المسائل التنظيمية المتعلقة بتنظيم دخول السفن إليها، أو فرض الرسوم وكل التدابير المتعلقة بالصحة والجمرك تبقى من الصلاحيات الحصرية للدولة الساحلية⁽²⁵⁾.

الفقرة الثانية: التنظيم القانوني لموانئ النزهة

يحدد هذا النظام القواعد العامة لاستغلال الموانئ التجارية و الصيد البحري و النزهة و أمنها و المطبقة في الحدود البحرية و البرية للأملاك العمومية المينائية التابعة لكل ميناء⁽²⁶⁾.

و نص القانون الجزائري في مادته العاشرة (10) من المرسوم التنفيذي 01-02 مؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق 6 يناير 2002، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها بما يلي:

" لا تخصص مناطق الصيد البحري و النزهة المسورة و غير المسورة الواقعة على مستوى الموانئ التجارية أو الموانئ المهيئة خصيصا لهذا الغرض إلا لحاجات هذه النشاطات و تطورها"

المطلب الثاني: الوضع القانوني للسفينة الأجنبية السياحية قبالة موانئ الدولة الساحلية

استقر العرف الدولي منذ أوائل القرن العشرين، على السماح للسفن الأجنبية الخاصة

(سفن تجارية و سفن صيد و يخوت للنزهة) بالتردد على موانئ الدولة، و معنى ذلك أنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تعلق موانئها في وجه السفن التجارية إلا إذا كان هناك مبرر معين (لاعتبارات صحية أو للمحافظة على النظام العام، مثلا)(27).

تخضع السفن الخاصة، بسبب اختلاف طبيعتها عن السفن العامة، لاختصاص دولة الساحل بصورة عامة، ما لم يوجد حكم خاص يقضي بخلاف ذلك، لذا فالسفنينة الخاصة ملزمة باحترام جميع اللوائح و القوانين المتعلقة بالملاحة و الصحة و الجمارك و الشؤون الفنية و بكل ما يتعلق بأمن الدولة الساحلية(28) و غالبا ما ترسو البواخر السياحية قبالة موانئ الدولة السياحية، بسبب حجمها الكبير و افتقار الميناء لرصيف يمكنه استيعابها.

و بطبيعة الحال لبواخر الرحلات اسمها، جنسيتها و علم ميناء استغلالها و مرشدها الخاص، و تحتوي على زناينة و يمكن احتجاز مثيري الشغب بأمر من قبطان السفينة، و هي مجردة من كل إدعاء بالحصانة.

الفرع الأول: مفهوم السفينة السياحية و أنواعها

إن أفضل مفهوم للسفينة هو الذي يتلائم مع ضرورات قواعد القانون الدولي العمومي المتعلق بالملاحة و البحرية نفسها. فبرز معيار القابلية على الملاحة في البحار، الذي أرفد بمعيار تخصيص المنشأة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، لذا لا بد من توفر الشرطين التاليين في السفينة:

- 1- أن تكون مؤهلة للملاحة البحرية من الناحيتين الفنية و القانونية.
 - 2- أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد(29).
- و لسفينة النزهة خاصيتها و طابعها القانوني.

الفقرة الأولى: تعريف السفينة السياحية

هي السفن التي يزيد عدد ركابها من غير الطاقم عن 12 راكبا، و هي سفن مزودة بأماكن راحة و ترفيه و نوم و حجرات الركاب، إضافة إلى سفن الركاب العملاقة التي تتجاوز سعتها ثلاثة آلاف راكب، و هي عبارة عن منشآت فندقية هائلة على متن السفن، بها مطاعم راقية و حمامات سباحة و صالات للترفيه، و يمكن أن يصل طاقمها إلى 750 فرد من مختلف التخصصات و لأداء مختلف الأعمال(30).

و تزيد طاقة استيعاب هاته السفن البحرية عن 6000 راكب أحيانا و 2000 من أفراد الطاقم(31)

و يتميز هذا النوع من السفن بعرض خدمات النقل المائي الساحلي و عبر المحيط للركاب بسفن سياحية، حيث تشمل هذه الفئة الفرعية: - الخدمات التي تقدمها السفن السياحية في البحار و تشمل خدمات النقل، و الإقامة و الطعام، و الخدمات الترويحية و الترفيهية الأخرى بأجرة شاملة (32).

الفقرة الثانية: أنواع السفن السياحية

تختلف مراكب النزهة من حيث الحجم، الخدمة و السرعة، و نذكر أهم أنواعها:

- 1- اليخت أو الطراد: هو قارب، عادة ما يكون صغيراً، حيث لا يتجاوز طوله الـ 15 متر و أكبر اليخوت يصل حتى 50 متر، صمم للراحة و ثمنه باهض نظير المعدات الفخمة و أجهزة الأمان التي زود بها.
- 2- الزورق أو القارب الشراعي: يتم التحكم فيه حسب اتجاه الرياح، مخصص للرياضة و النزهة.
- 3- العبارة: هي مركب لنقل الركاب و حاجياتهم بين ضفتي ممر بحري أو نهر، و تستخدم للسياحة كذلك.
- 4- باخرة الرحلات: هي سفينة سياحية بامتياز، و هي أكبر منشأة في البحر مخصصة للنزهة(33).

الفرع الثاني: نظام و أمن الملاحة البحرية للسفينة السياحية الأجنبية

إنطلاقاً من عبارة أن الملاحة البحرية هي فن إيجاد موقع السفينة وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر، نفهم أن حركة السفن و أمنها تحدد المعنى الشامل لمصطلح الملاحة البحرية، حيث:

يعد العمل البحري واحداً من أكثر المهن خطورة على الإطلاق، فعدم القدرة على التنبؤ بحالة الطقس، و عدم استقرار حالة البحر نفسه و غيرها من العوامل أظهرت خطورة عالية و فرضت اعتقاداً ساد لقرون أن القليل فقط هو ما يمكن فعله لجعل العمل في البحر أكثر أمناً.

تحركت الدول بدايةً في استجابة للكوارث الكبرى نحو تدويل القانون، من خلال المواءمة و التنسيق بين القوانين المحلية، عبر معاهدات أو اتفاقيات أو تفاهات ثنائية بين الدول البحرية الرائدة، و أنشئت بعض المنظمات ثم اختفت لاحقاً أو تم احتواؤها، فيما عمل بعضها الآخر مؤقتاً تلبية لمقتضيات الحرب.

بعد ذلك، قامت الدول بتنظيم مؤتمرات دولية من شأنها إعداد قواعد عالمية للعمل البحري، و أخيراً، تولت المنظمة البحرية الدولية(34) زمام المبادرة من أجل تشجيع اعتماد المواثيق الدولية لتعزيز السلامة البحرية و منع التلوث الناتج عن السفن.

و تعتبر الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) بأشكالها المتعاقبة أهم المعاهدات و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية على الإطلاق.

فاعتمدت النسخة الأولى من هذه الاتفاقية في عام 1914، و ذلك استجابة لكارثة تيتانيك، و اعتمدت الثانية في عام 1929، و الثالثة في عام 1948، و الرابعة في عام 1960. و جاءت هذه الأخيرة (والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1965) كأول إنجاز رئيسي للمنظمة البحرية الدولية (IMO) و خطوة كبيرة للأمام في تحديث الأنظمة و مواكبة التطورات التقنية.

أضيف إجراء القبول الضمني لأول مرة إلى اتفاقية 1974، و الذي نص على أن أي تعديل سيدخل حيز التنفيذ في تاريخ محدد، إلا إذا وردت اعتراضات من عدد معين من الأطراف قبل ذلك التاريخ، و بناءً على هذا الإجراء بدأ تحديث اتفاقية 1974 و عدلت في مناسبات عديدة، و هي سارية حتى اليوم لكن أصبح يشار إليها بـ (الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها).

يتمثل الهدف الرئيسي لاتفاقية (SOLAS) في تحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن، بما يتوافق مع سلامتها، وتكون دولة العلم مسؤولة عن ضمان توافق السفن التي ترفع علمها مع متطلبات (SOLAS)، عبر إصدارها لعدد من الشهادات المنصوص عليها في الاتفاقية كدليل على أنه تم الالتزام بالمتطلبات. كما تسمح أحكام الرقابة للحكومات الموقعة على الاتفاقية بتفتيش سفن تابعة لدول متعاقدة أخرى إذا كانت هناك أسباب موجبة للاعتقاد بأن السفينة ومعدات لا تتوافق مع متطلبات الاتفاقية إلى الحد المطلوب، فيما يعرف برقابة دولة الميناء (35).

الفقرة الأولى: النظام العام للملاحة البحرية الجزائرية

تخضع الملاحة البحرية لنظام إداري حسب ما ورد في القانون البحري الجزائري وتم التصنيف الإداري لنظام الملاحة البحرية بحسب الغرض منها و هي الملاحة التجارية و ملاحة الصيد البحرية و ملاحة النزهة مع تحديد مناطق ممارسة الملاحة التجارية البحرية و مناطق الصيد البحري على ان تكون حدود المناطق موضوع قرار تصدره الجهات الإدارية البحرية المختصة فضلا عن تأمين هذه الملاحة بواسطة الإرشاد البحري، و شهادة الملاحة التي تقر توافر السفينة على شروط الملاحة البحرية و هي شروط ضرورية لضمان امن و سلامة ممارسة السفينة لأي نشاط بحري (36). " يتم تنظيم حركة الملاحة في الحدود البحرية للموانئ من طرف ضباط الموانئ التابعين للسلطة المينائية.

و على هذا الأساس ينظم ضباط الموانئ دخول السفن و خروجها و مكوثها وفقا للبرنامج المحدد من طرف اللجنة المكلفة بتحديد الأماكن و يأمر و يسيرون جميع الحركات" (37).

أما ما يتعلق بالتدبير الصحي في حالة الجائحة، فالسلطات العليا للدولة هي المختصة" عن إصدار أوامر بتنفيذ و تطبيق هذا النوع من التدابير الصحية.

الفقرة الثانية: ملاحة النزهة

هي فن إيجاد موقع السفينة وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر، و تمارس بواسطة سفن السياحة، تجمع بين الإبحار وركوب القوارب مع الأنشطة الخاصة بالعطلات، يمكن أن يكون السفر من ميناء إلى ميناء، أو الانضمام إلى قارب صغير لتناول طعام أو غيرها من نشاطات الترفيه التي أعدت خصيصا لهذا الغرض. و في تعريف آخر، هي التي تقوم بها سفن النزهة كالخوت وما شابهها و تلحق بها الملاحة التي تقوم بها السفن العلمية (38).

المبحث الثاني: ولاية الدولة الساحلية على السفن السياحية الموبوءة بفيروس

كوفيد 19 قبالة موانئها

باعتبار الموانئ مناطق تشكل محتوى المياه الداخلية للدولة الساحلية، و أن الأخيرة خاضعة لسيادة مطلق، فإنه يترتب عن ذلك حق للدولة الساحلية في ممارسة سلطتها على السفن الخاصة الأجنبية بصفة عامة.

و من المعروف أن السفينة الأجنبية الخاصة تخرج عن سيادة الدولة الساحلية في

مياها الإقليمية في حالتين فقط:

الحالة الأولى: القضايا التأديبية داخل السفينة.

الحالة الثانية: القوة القاهرة، مثل هبوب العواصف، هنا لا تحتاج السفينة لترخيص مسبق من دولة الساحل.

أما الذي يهمنا في هذا الموضوع، هو السفن السياحية الموبوءة، بين حقها في الرسو في ميناء الدولة الساحلية وحق هذه الأخيرة في منعها.

المطلب الأول: سلطات الدولة الساحلية على السفن الموبوءة قبالة موانئها

سبق و أن تطرقنا للقاعدة العامة التي تؤكد حق السفن الخاصة في دخول موانئ الدولة الأجنبية، و لا يحق لهذه الأخيرة غلق موانئها إلا ما تعلق بالأمن العام و الصحة العمومية، كتدابير الحد من انتشار الأوبئة.

من حق أي دولة غلق موانئها في مواجهة سفن أي دولة يوجد بها وباء⁽³⁹⁾، و كما هو حادث بانتشار أنفلونزا الطيور فليس للسفن الأجنبية الدخول إذا كان هذا ينتشر على أرضها أو أن دخول هذه السفن الأجنبية يؤدي إلى إثارة الشغب و المظاهرات⁽⁴⁰⁾.

الفرع الأول: انتشار فيروس كوفيد19 بالسفن السياحية

إن الاهتمام بالجانب الصحي للركاب و الطاقم و المحافظة على أرواحهم و سلامتهم يأخذ شكلا مميزا و غاية في الأهمية بخلاف أنواع النقل الأخرى، و يرجع للمدة الطويلة التي تقضيها السفينة في البحر لطول رحلاتها، و بعدها عن اليابسة لمسافات كبيرة، هذا ما يستلزم تنظيم خدمة طبية و صحية على متنها، و الانشغال الدولي بسلامة الأرواح و الأموال في البحار أوجب تنظيم الخدمة الصحية و الطبية على متن السفينة العاملة في الرحلات الدولية⁽⁴¹⁾.

و رغم أنها صمدت في وجه العديد من الأوبئة والأمراض المعدية، لكنها وقفت عاجزة⁽⁴²⁾، أمام فيروس كوفيد19 الذي تلقت منه صدمة شلت حركتها تماماً.

ان تقشى فيروس كوفيد19 على متن العديد من السفن حول العالم، متسببا بكارث صحية، أشهرها ما جرى على متن "أميرة الألماس" (Diamond Princess)، قبالة سواحل اليابان، و اكتشفت أولى الحالات على متن السفينة السياحية مطلع شباط/فبراير الماضي، وبلغ مجموع من تم تسجيل إصابته على متنها حتى الأحد 712 شخصا، توفي 13 منهم⁽⁴³⁾، و هذا مثال لسفينة نزهة واحدة مع العلم أن الجائحة زارت العديد من بواخر السياحة عبر العالم.

الفقرة الأولى: مفهوم جائحة كوفيد19

تعد فيروسات كورونا فصيلة كبيرة من الفيروسات التي تسبب اعتلالات متنوعة بين الزكام وأمراض أكثر وخامة، مثل متلازمة الشرق الأوسط التنفسية-MERS (

CoV)، و متلازمة الالتهاب الرئوي الحاد الوخيم (سارس) (SARS-CoV)، و يُمَثَّل

فيروس كورونا المستجد (nCoV) سلالة جديدة لم يسبق تحديدها لدى البشر من قبل... و تشمل التوصيات الموحدة للوقاية من انتشار العدوى: غسل اليدين بانتظام، و تغطية الفم والأنف عند السعال والعطس، و طهي اللحوم والبيض جيدا. بالإضافة إلى

تجنب مخالطة أي شخص تبدو عليه أعراض الإصابة بمرض تنفسي، مثل السعال والعطس(44).

الفقرة الثانية: أهم السفن السياحية الموبوءة بفيروس كوفيد19

كانت البداية بسفينة أميرة الألماس و هي سفينة سياحية مسجلة في بريطانيا تحت ملكية وإدارة برينسيس كروزز، أين صعد السفينة راكب يبلغ من العمر ثمانين عامًا في يوكوهاما ونزل منها في هونغ كونغ في 25 يناير 2020، في 1 فبراير 2020، بعد مغادرته السفينة بستة أيام، ذهب إلى مستشفى هونغ كونغ، حيث ظهرت نتائج تحليل فيروس سارس- كوف2 إيجابية، كان من المقرر أن تغادر يوكوهاما لرحلتها البحرية القادمة في 4 فبراير 2020، لكنها أعلنت عن تأجيل الموعد في نفس اليوم كي تسمح للسلطات اليابانية بفحص واختبار الركاب وطاقم العمل الذين ما زالوا على متن السفينة، في 4 فبراير 2020، أعلنت السلطات عن نتائج إيجابية لتحليل سارس(كوف2) لعشرة أشخاص على متن السفينة، وقررت إلغاء هذه الرحلة ووضع السفينة في الحجر الصحي، و بمرور الأيام توالى أخبار تفشي الفيروس بسفن سياحية أخرى و وصلت أعداد الوفيات بسبب الفيروس على متن السفن السياحية إلى العشرات.

و نستعرض في الجدول التالي تواريخ رسو أهم السفن السياحية و على متنها حالات إيجابية مؤكدة لفيروس كوفيد19 (45).

السفينة	المسافرون	الطاقم	مجموع الركاب	تاريخ الرسو	الأماكن المسموح بالرسو عندها	المالك/ المنظم
سفينة أميرة الألماس	2666	1045	3711	4 فبراير 2020	ميناء يوكوهاما بيوكوها ما في اليابان	برينسيس كروزز (التابعة لكارنيفال كوربوريشن)
وورلد دريم	1871	1820	3691	5 فبراير 2020	كاي تاك كروز ترمينال، في هونغ كونغ بالصين[9]جمو	دريم كروزز (جزء من جنتغ هونغ كونغ)
إم. إس. ويستردام	781	747	1528	13 فبراير 2020	سيهانوكفيل في كمبوديا	هولندا أمريكا (فرع من كارنيفال كوربوريشن)
سفينة نهر النيل السياحية	101	70	171	7 مارس 2020	الأقصر بمصر	ترافيل بوابة
سفينة الأميرة الكبرى	2422	1111	3533	9 مارس 2020	ميناء أوكلاند، في أوكلاند بكاليفورنيا	برنسيس كروزز (فرع من كارنيفال كوربوريشن)
سلفر شادو	318	291	609	12 مارس 2020	ميناء ريسيفي، ريسيفي بالبرا زيل	سلفرسي كروزز (فرع من رويال كاريبيان)

سهيلة شريط، بوحوش هشام

سلفر إكسبلورر	111	120	231	14 مارس 2020	كاسترو (جزيرة شيلوي) ميناء كروز، بكاسترو في تشيلي	سلفرسي كروزز (فرع من رويال كاريبيان)
إم. إس. برايمر	682	38	1063	17 مارس 2020	ميناء ماريل، بماريل في كوبا	فريد بخطوط ألسين كروز

• و في الجدول التالي نستعرض أهم سفن النزهة العالمية الموبوءة و عدد حالات الإصابة و الوفاة:

- Cruise ship incidents with confirmed positive cases on board⁽⁴⁶⁾

Ship	Pass.	Crew	People	Cases	Dead	Date	Country
World Dream	1871	1820	3691	12	17	5 February	China
Diamond Princess	2666	1045	3711	712	14	4 February	Japan
Westerdam	781	747	1528	1	0	13 February	Cambodia
Grand Princess	2422	1111	3533	122	7	9 March	USA
A Sara	101	70	171	45		7 March	Egypt
Costa Magica	2309	945±1 5		2			USA
Braemar	682	38	1063	5		17 March	Cuba
Costa Luminosa	1370	410	1780	36	3	19 March	France
Carnival Valor				1		15 March	USA
Silver Explorer	111	120	231			14 March	Chile
Silver Shadow	318	291	609	2	1	12 March	Brazil
Norwegian Bliss				1			
Norwegian Breakaway				3	1	14 March	USA
Celebrity Solstice				20	1	none	Australia
Ruby Princess	~270 0	1100		852	28	19 March	Australia
MSC Bellissima				6			
Ovation of the Seas	~300 0			79	1	18 March	Australia
Voyager of the Seas				39	2	18 March	Australia

صلاحيات الدولة الساحلية في منع السفن السياحية الأجنبية الموبوءة بفيروس كوفيد 19 من الرسو
بموانئها

Costa Victoria	726				1	25 March	Italy
Marella Explorer 2					1	none	Barbados
						2020.03.30	Mexico
Artania	800	500	1300	89	4	27 March	Australia
	8	403	411			24 April	Indonesia
Carnival Freedom	0			1		none	USA
Celebrity Apex	0	1407	1407	224		none	France
Celebrity Infinity				2		none	USA
Costa Favolosa		1009		13	1		USA
MSC Splendida				1			
Sun Princess				1			
Zaandam	1243	586	1829	11	4	2/3 April	USA
Horizon		~250		125		none	UAE
Oasis of the Seas	0			14	3	none	USA
Liberty of the Seas		~1250		2		none	USA
Majesty of the Seas				1			
Riviera				1			
Coral Princess	1020	878	1898	12	3	4 April	USA
Disney Wonder				200		none	USA
Greg Mortimer			217	128	1	10 April	Uruguay
Pride of America	0	~500	~500	7		none	USA
Symphony of the Seas	0			31	1	15 March	USA
Celebrity Eclipse	2500			10	2	30 March	USA
Black Watch	0			8			UK
Celebrity Flora	0			48		none	Ecuador
Costa Fascinosa		764		43	3	none	Brazil
Monarch				1	1		
Costa Atlantica	0	623	623	148		none	Japan
MSC Armonia				1			
MSC Seaview	0	615	615	86			Brazil
Mein Schiff 3	0	2899	2899	9			Germany
MSC Preziosa				2			
Seven Seas Navigator	0	~450	~450	2		21 May	Spain
Adventure of the Seas	0	≥1345	≥1345	19		none	Jamaica

سهيلة شريط، بوحوش هشام

Mein Schiff 1				5		none	Germany
Roald Amundsen	177	160	337	36		none	Norway
Paul Gauguin	148	192	340	1		2 August	France
Total				3220	100		

- نلاحظ أن إجمالي السفن بلغ الـ 55 سفينة نزهة، و أن عدد الإصابات تجاوز 3200 حالة، و عدد الوفيات بلغ الـ100 حالة مؤكدة حتى بداية شهر أوت 2020.

الفرع الثاني: تدابير الوقائية للدولة الساحلية في مكافحة انتشار جائحة كوفيد19

بعد ظهورها في مدينة ووهان الصينية أواخر عام 2019، حركت جائحة كوفيد19 المستحدثة مختلف دول العالم لاتخاذ حزم من التدابير الوقائية لاحتوائها، و اختلفت هذه الإجراءات من قطر لآخر، من غلق للحدود البحرية إلى فرض الحجر الصحي على السفن الراسية بالموانئ وعلى طاقمها و ركابها.

الفقرة الأولى: غلق الموانئ أمام السفن الموبوءة

تستطيع الدولة الساحلية، بما لها من سيادة على المياه الداخلية، أن تمنع جميع السفن، العامة و الخاصة، من دخول تلك المياه، و بعبارة أخرى، لا تستطيع السفن الأجنبية دخول المياه الداخلية للدولة، إلا بإذن مسبق.

و يبرر اشتراط الإذن المسبق لدخول المياه الداخلية، بالإضافة لما للدولة الساحلية من سيادة على تلك المياه(47)، بأسباب صحية تفرضها ضرورات الرقابة الصحية(48)، و أسباب تنظيمية تتعلق بتنظيم حركة السفن على أرصفة الموانئ.

و على غرار الكثير من دول المعمورة، في الجزائر أمر رئيس الجمهورية السيد تبون عبد المجيد بالغلاق الفوري أمام الملاحة البحرية والنقل البحري، باستثناء البواخر الناقلة للبضائع والسلع(49)، و تعد شروط قبول السفن في الموانئ أمر ضروري مثل:

- إشعار سلطة الميناء ب(48) ساعة على الأقل قبل وصول السفينة.

و يتمتع ضباط الموانئ بسلطة تنظيم دخول السفن و خروجها لأسباب نذكر منها:

- عند مرض عضو أو عدة أعضاء من طاقم السفينة، فتتطلب السلطة الصحية البحرية بأن ترسي السفينة في نقطة تسمح بضمان مغادرة المرضى للسفينة بسهولة مع عزلهم الفعال، وتخضع القيام بعمليات على متن السفينة لموافقة السلطة الصحية البحرية.

- أما إذا كانت السفينة موبوءة بفيروس خطير، فترجع سلطة استقبالها أو منعها من الرسو إلى السلطات العليا للدولة و ليس سلطة الميناء(50).

الفقرة الثانية: فرض إجراءات الحجر الصحي على السفن الموبوءة

الأمر ليس جديد فقد فرض إجراء الحجر الصحي على السفن الموبوءة قديما، يقول شيخ المؤرخين أبو القاسم سعد الله: " لم يكن هناك مستشفيات و لا مصحات، بينما كان للأجانب، كالإسبان و الانجليز، مستشفيات خاصة بهم في الجزائر، و لعل أهم وسيلة

طبقتها العثمانيون في الجزائر هي ما يعرف بالحجر الصحي⁽⁵¹⁾. فقد كانوا يبقون السفن الواردة فترة معلومة قبل أن يسمحوا لها بالدخول إلى الميناء و لركابها بالنزول سواء كانت السفينة قادمة من بلاد إسلامية أو من بلاد مسيحية⁽⁵²⁾، و كانت أوروبا تفعل أيضا مع الجزائر، فقد كانت تغلق مراسيها في وجه السفن الجزائرية أو القادمة من الجزائر إذا ثبت انتشار الوباء فيها⁽⁵³⁾. و اليوم⁽⁵⁴⁾، لجأت أغلب دول العالم إلى فرض الحجر الصحي على السفن الأجنبية الراحية بموانئها، حيث اختلفت المعاملة بين حجر الطاقم و الركاب على متن السفينة الراحية و منع نزولهم و بين إنزال الطاقم و الركاب ثم عزلهم بمنشآت صحية و فندقية قريبة من الميناء.

المطلب الثاني: السفن الموبوءة بفيروس كوفيد 19، بين طلب الرسو في موانئ الدولة الساحلية

و رفض دولة الميناء ذلك تسابق عدة سفن سياحية عالقة في البحر، موبوء بفيروس كوفيد19، للبحث عن ملاذ آمن لها، بعد رفض الدول الساحلية رسوها أو الاقتراب من موانئها، نتيجة حالة الخوف المتزايدة من الوباء المنتشر حول العالم.

الفرع الأول: السفن السياحية الموبوءة و حقها في الرسو في موانئ الدولة الساحلية

أكدت اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923، على ما يلي " ليس للدول أن تغلق موانئها في وجه التجارة إلا في حالات استثنائية ناشئة عن التدابير الصحية أو مقتضيات النظام العام"⁽⁵⁵⁾. إذن للدولة حجة التدابير الصحية و حجة ثانية، أن الموانئ الراضية للاستقبال ليست مخصصة لهذا النوع من السفن، و على ربان السفينة أن يجد ملاذ آمن يناسب حجم و اختصاص باخرته السياحية.

الفقرة الأولى: حق ربان السفينة الموبوءة في طلب المساعدة

دون الإخلال بأحكام المادتين 27 و 43، من اللوائح الصحية الدولية لمنظمة الصحة العالمية، أو ما لم تسمح بذلك الاتفاقات الدولية السارية، لا يجوز لأية دولة طرف اتخاذ أي تدابير صحية فيما يتعلق:

(أ) أية سفينة لا تكون قادمة من منطقة موبوءة وتمر في قناة بحرية أو مجرى مائي داخل إقليم تلك الدولة الطرف، وتكون في طريقها إلى ميناء يقع في أراضي دولة أخرى. ويسمح لأية سفينة من هذا القبيل بالتزود بما يلزمها من وقود و ماء و طعام و إمدادات، تحت إشراف السلطات المختصة.

(ب) أية سفينة تمر في المياه الواقعة ضمن ولايتها القضائية، دون التوقف في ميناء أو على الساحل⁽⁵⁶⁾.

من نص المادة نفهم أن طلب المساعدة ليس بالضرورة رسو السفينة، و المساعدة هنا يقصد بها التزود بما يلزم الباخرة من وقود و ماء و طعام و إمدادات، أما المساعدة الطبية فتتعلق بقرار من السلطة العليا للدولة الساحلية و ليست سلطة الميناء و هذا

حسب إمكانات الدولة إن توفر لديها لقاح.

الفقرة الثانية: طلب ربان السفينة التحويل نحو ميناء آمن

رهناً بأحكام المادة 43، أو وفقاً لما تنص عليه الاتفاقات الدولية السارية، لا يجوز منع السفن أو الطائرات لأسباب تتعلق بالصحة العمومية من التوقف في أية نقطة دخول، بيد أنه إذا كانت نقطة الدخول غير مهيأة لتطبيق التدابير الصحية التي تنص عليها هذه اللوائح، يجوز إصدار الأمر إلى السفينة أو الطائرة بمواصلة رحلتها على مسؤوليتها الخاصة إلى أقرب نقطة دخول مناسبة ومتاحة لها، ما لم تواجه السفينة أو الطائرة مشكلة تشغيلية تجعل من تحويلها إلى نقطة الدخول تلك أمراً غير مأمون العواقب(57).

الفرع الثاني: دوافع الدولة السياحية في رفض رسو السفن الموبوءة بفيروس كوفيد19 بموانئها

من حق أي دولة غلق موانئها في مواجهة سفن أي دولة يوجد بها مرض، وكما هو حادث بانتشار أنفلونزا الطيور فليس للسفن الأجنبية الدخول إذا كان هذا ينتشر على أراضيها و أن دخول هذه السفن الأجنبية يؤدي إلى إثارة الشغب والمظاهرات. ولكن يجب أن نشير انه في حالة القوة القاهرة يجب على الدولة التي أغلقت موانئها أن تستقبل هذه السفن كإصلاح عطب، أو هبوب إعصار شديد قد يؤدي إلى غرق هذه السفينة الأجنبية، وهذا الأمر ينطبق على السفن الحربية، ولذلك تخضع السفن بنوعها سواء كانت عامة أو خاصة إلى اللوائح التي تفرضها الدولة الساحلية كواجب الصحة والبوليس والجمارك(58).

و يرجع سبب غلق الدولة الساحلية لموانئها أمام السفن السياحية الموبوءة بفيروس كوفيد19 إلى أمرين هامين و هما: 1- الحفاظ على الصحة العمومية، 2- غياب لقاح محدد موصى به دولياً.

الفقرة الأولى: الحفاظ على الصحة العمومية و الحد من الهجرة غير الشرعية بداعي المرض

المرض
أولاً: الحفاظ على الصحة العمومية كما تطرقنا له سابقاً فلسفن الخاصة و منها السياحية، الحق في دخول الموانئ الأجنبية، و نصت على هذا المبدأ المادة الثانية من نظام اتفاقية جنيف لعام 1923م " فلا يجوز لدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية الأجنبية إلا إذا دعت إلى ذلك ظروف استثنائية تتعلق بالنظام العام أو الأمن أو الصحة ".

و عبارة " إلا إذا دعت إلى ذلك ظروف استثنائية تتعلق بـ ... أو الصحة" تعد بمثابة رخصة استثنائية للدولة الساحلية في منع السفن السياحية الموبوءة من الرسو بموانئها. و ذكر الأستاذ علي صادق أبو هيف في كتابه القانون الدولي العام، الجزء الثاني، أن غلق الموانئ أمام السفن الموبوءة أمر ضروري من الناحية الصحية لمنع اقتربها، أو التي يخشى منها على الصحة العامة من الاتصال بشواطئ الدولة تجنباً لانتقال العدوى منها إلى إقليمها.

و تنص اللوائح الصحية الدولية على ما يلي:

1- إذا وجدت علامات سريرية أو أعراض و معلومات تستند إلى وقائع أو بيانات تدل على وجود خطر محتمل يتهدد الصحة العمومية، بما في ذلك مصادر العدوى أو التلوث، على متن وسيلة من وسائل النقل، تعتبر السلطة المختصة أن وسيلة النقل تلك موبوءة(59).

و منه توجب اتخاذ إجراءات إضافية نصت عليها المادة 28 السفن والطائرات في نقاط الدخول، دليل اللوائح الصحية الدولية لمنظمة الصحة العالمية.

ثانياً: مراقبة المسافرين للحد من الوباء و الهجرة غير الشرعية

نصت المادة 23 من الباب الخامس- للوائح الصحية الدولية لمنظمة الصحة العالمية- تدابير الصحة العمومية الفصل الأول - أحكام عامة- التدابير الصحية المتخذة عند الوصول والمغادرة

1- -رهنأ بأحكام الاتفاقات الدولية السارية والمواد ذات الصلة من هذه اللوائح، يجوز للدولة الطرف، لأغراض الصحة العمومية، أن تشترط ما يلي عند الوصول أو المغادرة :

(أ) فيما يخص المسافرين

- 1- تقديم معلومات عن وجهة المسافر كي يتسنى الاتصال به.
 - 2- تقديم معلومات تتعلق بخط رحلة المسافر للتأكد مما إذا كان قد حدث أي سفر في أي منطقة موبوءة أو بالقرب من أي منطقة موبوءة أو أي تماس آخر محتمل بمصادر العدوى أو التلوث قبل الوصول، علاوة على مراجعة وثائق المسافرين الصحية إذا كانت مطلوبة بموجب هذه اللوائح؛ و/ أو
 - 3- إجراء فحص طبي دون إجراءات باضعة؛ بأقل قدر من الإزعاج بما يحقق الغايات المتوخاة في مجال الصحة العمومية؛
- (ب) إجراء تفتيش للأمتعة والحمولات والحاويات ووسائل النقل والبضائع والطرود البريدية والرفات البشرية .

قد ترسو سفن سياحية موبوءة تطلب المساعدة الطبية، و يستغل بعض الأفراد على متنها من طاقم أو ركاب، الفرصة للتسلل إلى الدولة الساحلية، إما فرارا لجرم مرتكب أو طلبا للجوء السياسي أو بغرض الاستقرار في هذه الأخيرة دون وثائق و إجراءات السفر المعمول بها ... الخ.

أي فحص طبي أو إجراء طبي أو تطعيم أو غير ذلك من الإجراءات الاتقائية التي تنطوي على خطر انتقال المرض لا يجرى على المسافرين أو يعطى له إلا وفقاً لتوجيهات ومعايير السلامة المعمول بها على الصعيد الوطني أو الدولي، وذلك لتقليل هذا الخطر إلى أدنى حد(60).

الفقرة الثانية: غياب لقاح محدد موصى به

في ظل غياب لقاح فعال لفيروس كوفيد19 للوقاية منه، تواصل مختبرات الأبحاث وشركات مختلف الدول من دون كلل جهودها الرامية إلى تطوير علاج يحد من انتشار الجائحة، هذه الأخيرة التي أصابت أزيد من ستة و عشرون مليون شخص (26.200.000) و حصدت أزيد من ثمان مئة و أربعة و ستون ألف وفاة

(864.618) عبر العالم لحد الآن⁽⁶¹⁾، فعلا أرقام مرعبة توحى بمدى فتاكة هذا الوباء، و منه تلزم الدول في الإسراع لأخذ التدابير اللازمة للحد منه، و بما أنه ينتقل بين البشر و أول سبب هي الحركة الكثيفة و التجمعات، لم يبقى سبيل سوى تقييد الحركات و منها غلق الملاحة البحرية أو حصرها في بعض السفن، كسفن البضائع. و رغم أن السفن السياحية تتوفر على عيادات طبية، لكنها تفتقر للقاحات الفيروسات المستجدة، و خاصة لقاح يحد من فيروس كوفيد19 .

الختامة:

لا شك أن ظهور و تفشي فيروس كوفيد19 بأرجاء المعمورة و بهذه السرعة، فاجأ الدول و حتى المتقدمة منها، فلم يعطي هذا الوباء متسعا من الوقت لاتخاذ تدابير أو إجراءات تحد من انتشاره، بل جعل الجميع يهرول يمينا و يسارا لفهم ما يحدث، و كان الحل الوحيد المتعارف عليه عبر التاريخ هو تدبير الحجر الصحي و غلق الحدود و تقييد حركة المرور الجوية، البرية و البحرية، فنتجت أزمات اقتصادية، أمنية و صحية، و اضطربت حركة الملاحة البحرية، و ركنت وسائل النقل البري، و أوقفت الطائرات، لكن بعض سفن الرحلات العابرة للقارات(السفن السياحية) بقت عالقة في عرض البحر، بعد رفض استقبالها من طرف دولة الميناء بسبب تفشي فيروس كوفيد 19 على متنها.

و من خلال دراستنا للموضوع و تحدينا للمسؤوليات، توصلنا إلى أن غلق الدولة الساحلية لموانئها أمام السفن السياحية الأجنبية الموبوءة، هو حق مكفول بحكم القانون الدولي و التشريع الوطني حفاظا على الصحة العمومية و النظام العام، شرط التزام دولة الميناء بتقديم المساعدة اللوجيستية فقط للسفينة الموبوءة، أو المساعدة التقنية حالة القوة القاهرة كالعواصف، و على السفينة السياحية الموبوءة احترام اللوائح و التشريعات، الدولية و الوطنية الصحية و الأمنية في تعاملها مع دولة الميناء.

و يمكن أن نلخص باقي النتائج في عدم احترام اللوائح الصحية لمنظمة الصحة العالمية، يسهم بشكل واضح في تأزم الأوضاع حالة وقوع الكوارث الطبيعية و الصحية، أن القوانين التنظيمية الدولية و الوطنية للملاحة البحرية وجدت نفسها أمام ضرورة تحيين بعض المواد و الفقرات فيما يخص تحديد صلاحيات استغلال الموانئ في الظروف الطارئة، كذلك انعدام الدراسات القانونية، خاصة العربية التي تناولت مواضيع سفن و موانئ النزهة، إهمال تعليمات المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية و السفن، افتقار موانئ أغلب الدول الساحلية لأرصدة مخصصة للسفن السياحية العملاقة، للدولة الساحلية الحق في منع رسو السفن الموبوءة حفاظا على الصحة العمومية، لكن مع وجوب تقديم المساعدة اللوجيستية للسفينة الموبوءة بغرض مواصلة رحلتها حتى تجد ملاذا آمنا.

كما خلصنا إلى مجموعة من التوصيات أبرزها:

ضرورة التقييد باللوائح الصحية لمنظمة الصحة العالمية فيما يخص الملاحة البحرية، كذلك وضع نظام دولي للرصد و الكشف المسبق عن الأوبئة و الفيروسات بالسفن،

خاصة بواخر الرحلات، كما يجب تجهيز الموانئ و موانئ النزهة بعيادات عزل و علاج المصابين في حالات الطوارئ، بالإضافة إلى تعزيز الجهود الإقليمية و الدولية في مجال الأمن البحري و خاصة مجال مرافقة السفن الموبوءة، كذلك يستحسن تطوير أرصفة خاصة بسفن النزهة في موانئ الدول الساحلية.

المراجع:

أولاً: الكتب

1. أبو القاسم سعد الله، تاريخ الجزائر الثقافي، الجزء الأول. عالم المعرفة للنشر و التوزيع، الجزائر، 2015.
2. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009.
3. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة (البري-البحري-الجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2009.
4. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، منشورات الحلب الحقوقية، الطبعة السابعة، بيروت، لبنان، 2018.
5. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009.
6. سيد ابراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة العربية، مصر، 2012.
7. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، القسم الثاني، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2015.
8. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى – الإصدار الأول، عمان، الأردن، 2008.
9. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2010.
10. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.
11. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006 .
12. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون و الاقتصاد، الطبعة الأولى، الرياض 2012.

ثانياً: رسائل و أطروحات

1. بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2015.

ثالثا: الوثائق الدولية

- 1- اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982.
- 2- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974.
- 3- اتفاقية جنيف للبحار لعام 1958.
- 4- اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923.

رابعا: مطبوعات منظمة الصحة العالمية

- 1- اللوائح الصحية الدولية، الطبعة الثالثة، منظمة الصحة العالمية، 2005.
- 2- دليل إصاح السفن الطبعة الثالثة، منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، 2016.

خامسا: المراسيم الوطنية

- 1- المرسوم التنفيذي 01-02 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال للموانئ و أمنها

سادسا: المجالات

مجلة إدارة الشؤون الاقتصادية و الاجتماعية، التوصيات الدولية المتعلقة بإحصاءات السياحة، منظمة الأمم المتحدة، العدد 83، نيويورك، وم أ، 2008.

سابعا: المواقع الالكترونية

<https://ar.wikipedia.org>

www.who.org

www.aldouman.com

<https://arabi21.com>

www.radioalgerie.dz

الهوامش:

¹ - انتقال.

2- الأمراض السارية بالإنجليزية(Contagious disease)، هي فئة فرعية من الأمراض المعدية التي تنتقل إلى الأشخاص الآخرين، إما عن طريق الاتصال الجسدي مع الشخص المصاب بالمرض، أو عن طريق اتصال الإفرازات أو من خلال الهواء الجوي. تختلف العدوى بين الأمراض، عن موقع <https://ar.wikipedia.org/wiki/>، نشر بتاريخ 2020 /04/24.

3- وعلى مدار التاريخ ظل السكان في كل أرجاء العالم يتعرضون بين الفينة والفينة لفاشيات الكوليرا الكاسحة. وبالفعل قدمت السجلات من عصر أبو قراط (460-377 ق م) وجالينوس

(129-216 م) وصفاً لمرض قد يكون هو الكوليرا، وتشير ملاحظات عديدة إلى أن مرضاً يشبه الكوليرا كان معروفاً في سهول نهر الغانج منذ القدم. غير أن المعارف الحديثة عن الكوليرا لا ترجع إلا إلى بداية القرن التاسع عشر حين بدأ الباحثون إحراز تقدم في سبيل تحسين فهم أسباب المرض ووصف العلاج المناسب له. وبدأت أول جائحة، أو وباء عالمي، في عام 1817 من منطقة توطنها في جنوب شرق آسيا وانتشرت بعد ذلك إلى مناطق أخرى من العالم. وأحدثت الجائحة الأولى وتوابعها خسارة كبيرة في الأرواح، حيث انتشرت في كل أرجاء العالم قبل أن تنحسر. وفي عام 1961 بدأت في إندونيسيا الموجة السابعة لجائحة الكوليرا، وسرعان ما انتشرت إلى بلدان أخرى في آسيا وأوروبا وأفريقيا، وأخيراً في عام 1991 إلى أمريكا اللاتينية التي كانت من قبل خالية من الكوليرا لأكثر من قرن. وانتشر المرض سريعاً في أمريكا اللاتينية، ليتسبب في نحو 400 000 حالة مبلّغ عنها وأكثر من 4000 وفاة في 16 بلداً في الأمريكتين في ذلك العام. أنظر <https://www.who.int/topics/cholera/impact/ar/>، تاريخ الإطلاع 2020/08/28.

4- دليل إصاح السفن الطبعة الثالثة، منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، 2016

5- سفن النزهة أو السفن السياحية.

6- Cruise Lines International Association، تقرير 2010، هي الرابطة الدولية لخطوط الرحلات البحرية هي جمعية مهنية لخطوط الرحلات البحرية. واندمجت مع المجلس الدولي لخطوط الرحلات البحرية في عام 2006، وشكلت منظمة موسعة تدمج الوظائف الحالية لكلا المنظمين.

7- ميناء ميامي: يقع في خليج بيسكين في ميامي، فلوريدا، الولايات المتحدة الأمريكية، يخدم أكثر من 5 ملايين سائح سنوياً، وفي بعض الأيام تصطف أكثر من 6 سفن سياحية على أرصفة الميناء. ولا تكفي صالات الميناء في ذروة الموسم السياحي لاستيعاب الجموع الغفيرة من السياح، ولذلك يتم إنشاء خيام بالخارج من أجل إتمام إجراءات المزيد من السياح، وعلى كل حال لا يسع ميناء ميامي أكثر من تسع بواخر سياحية

8- علق أكثر من 3700 سائح على متن سفينة "دايموند برنيسيس" المحتجزة قبالة اليابان شهر فيفري 2020 بسبب تفشي فيروس كوفيد19 بين ركابها، تحت حجر صحي، يمنعم من الخروج بحرية من غرفهم، أو تمضية أوقات طويلة في الهواء الطلق، كما يفرض عليهم إجراءات معينة بغية الحد من انتشار الفيروس بشكل واسع بين الركاب.

9- تعني عبارة "طارئة صحية عمومية تسبب قلقاً دولياً" حدثاً استثنائياً يحدد، كما هو منصوص عليه في هذه اللوائح، على أنه: (1) يشكل خطراً محتملاً يهدق بالصحة العمومية في الدول الأخرى وذلك بسبب انتشار المرض دولياً وأنه (2) قد تقتضي استجابة دولية منسقة – أنظر اللوائح الصحية الدولية لمنظمة الصحة العالمية.

10- جائحة كورونا المستجد، كوفيد19 .

11- محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة السابعة، 2018، بيروت، لبنان، ص 470.

- 12- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة (البري- البحري- الجوي) الجزء الثاني، دار العلوم للنشر و التوزيع، 2009، عنابة ص 227ص228.
- 13- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، القسم الثاني، منشأة المعارف، 2015، الإسكندرية، ص 316.
- 14- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 188.
- 15- سيد ابراهيم الدسوقي ؛ الوسيط في القانون الدولي العام ،دار النهضة العربية ،الكتاب الرابع؛القاهرة، ص 12.
- 16-المادة 11من اتفاقية مونتي غوباي لسنة 1982
- 17- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق ص 191
- 18- انظر المادة 10 من المرسوم التنفيذي 01-02 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال للموانئ و أمنها
- 19- الدائمة يقصد بها الثابتة.
- 20- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009، ص 98.
- 21- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 27.
- 22- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص47.
- 23- انظر المادة الثانية من اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية لعام 1923
- 24- المادة 11من اتفاقية مونتي غوباي لسنة 1982
- 25- جمال عبد الناصر مانع، نفس المرجع، ص 191.
- 26- أنظر المادة 02 الفقرة 01 من المرسوم التنفيذي 01-02 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال للموانئ و أمنها
- 27- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 470.
- 28- محم الحج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى -الإصدار الأول، عمان، الأردن، 2008، ص 92.
- 29- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص،ص65،66
- 30- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص71.
- 31- سفينة واحات البحار Oasis of the Seas تابعة لمجموعة روبال كاريبيان النرويجية لصناعة السفن السياحية.
- 32- أنظر مجلة إدارة الشؤون الاقتصادية و الاجتماعية، التوصيات الدولية المتعلقة

- بإحصاءات السياحة، منظمة الأمم المتحدة، العدد 83، نيويورك، وم 2008.
- 33- تعتبر الباخرة السياحية سيمفوني أوف ذا سيز (Symphony of the Seas)، أكبر سفينة سياحية في العالم حالياً؛ إذ يمكن أن تستوعب 6680 سائحا، وتزخر بالعديد من تجهيزات الترفيه التي تجعلها مدينة ملاء عائمة. وتشبه الباخرة الجديدة من الناحية التصميمية السفينة السابقة لها، ولكنها تقدم للسياح العديد من المزايا الجديدة.
- 34- أنشئت المنظمة البحرية الدولية عام 1958 تحت مسمى المنظمة البحرية الاستشارية الدولية (IMCO)، وأصبحت فيما بعد، في عام 1982م، المنظمة البحرية الدولية. وهي وكالة الأمم المتحدة المسؤولة عن إضفاء السلامة والأمن والكفاءة على قطاع الشحن، ومنع التلوث الناجم عن السفن. ويبلغ عدد الدول الأعضاء في المنظمة حالياً 171 دولة وثلاثة أعضاء منتسبين. ويدخل تيسير التجارة والأمن ضمن نطاق عمل المنظمة المتعلق بمعاملات التجارة العابرة للحدود، أنظر <http://tfig.itcilo.org/AR/contents/org-imo.htm>، تاريخ الإطلاع 2020/08/25.
- 35- انظر نص الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها موقع الدومان <http://www.aldouman.com/>، نشر بتاريخ 2016/04/02.
- 36- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 36.
- 37- المادة 78 من نفس المرسوم.
- 38- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، 2012، الرياض، ص 38.
- 39- ترسو السفينة السياحية البريطانية بريمرعلى بعد 25 ميلا من الشاطئ، قبالة جزر البهاما. وقد تم تزويدها بالغذاء والوقود والأدوية الحيوية.
- 40- سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 12.
- 41- أنظر حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2015، ص 52.
- 42- أغلب السفن السياحية بقت عالقة في عرض البحر، بين الرجوع إلى ميناء العلم أو البحث عن ميناء آمن يسمح لها بالرسو فيه.
- 43- نظر موقع عربي 21، بعنوان شاهد خريطة انتشار السفن الموبوءة بكورونا عالميا، الموقع <https://arabi21.com/>، نشر بتاريخ 2020/5/3،
- 44- انظر الموقع الرسمي لمنظمة الصحة العالمية <http://www.emro.who.int/ar/health-topics/corona-virus/about-covid19.html>، تاريخ الإطلاع 2020/08/10.
- 45- أنظر جائحة كوفيد19 في السفن السياحية 2020 موقع <https://ar.wikipedia.org>، تاريخ الإطلاع: 2020/08/20.

- 46- أنظر موقع https://en.wikipedia.org/wiki/COVID19_pandemic_on_cruise_ships، نشر بتاريخ 2020/08/17.
- 47- محمد الحاج محمد، نفس المرجع ص 86.
- 48- الأسباب الصحية التي تفرض ضرورة الرقابة الصحية كالسفن الموبوءة بفيروس كوفيد19 والذي يعتبر فتاكا و متنقلا بين البشر و ليس له لقاح لحد الساعة.
- 49- أنظر نص خطاب رئيس الجمهورية السيد تبون عبد المجيد، موقع الإذاعة الجزائرية <https://www.radioalgerie.dz/news/ar/article/20200317/191132.html>، نشر بتاريخ 2020/03/17.
- 50- قرار الرئيس الأمريكي دونالد ترمب بتاريخ 01 أبريل 2020، بالسماح لسفینتین سیاحتین " زاندام" و روتردام" موبوءتین بکوفید-19 من الرسو بميناء ميامي، فلوريدا.
- 51- قيل أن الحجر الصحي فرض نتيجة وصول مركب من بلاد الترك و فيه رجل مصاب بالوباء يقال له سماية أنظر: الموسوعة الثقافية لتاريخ الجزائر، أبو القاسم سعد الله، الجزء الأول.ص167.
- 52- في رحلة ابن حمادوش خبر عن تطبيق الحجر على سفينة حجاج كانت قادمة من الإسكندرية.
- 53- ورد الأمريكي ناثانيل كاتنق الذي أرسله جورج واشنطن في مهمة خاصة إلى الجزائر أن أوربا قد قطعت صلاتها بالجزائر إثر انتشار الطاعون فيها سنة 1793 انظر المجلة التاريخية – الأمريكية 1860-ص262. ابو القاسم سعد الله ص 168
- 54- مارس 2020.
- 55- أنظر المادة 02 اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923.
- 56- المادة 25 من اللوائح الصحية الدولية، السفن والطائرات المارة مروراً عابراً
- 57- أنظر نفس اللوائح الصحية الدولية.المادة 28.
- 58- سيد إبراهيم الدسوقي المرجع السابق ص 12.
- 59- اللوائح الصحية الدولية، الطبعة الثالثة، منظمة الصحة الدولية، 2005، المادة 27، الفقرة الأولى.
- 60- أنظر المادة 20، المطارات و الموانئ، القرارات و المقررات الإجرائية، المطعة الخامسة، اللوائح الصحية الدولية لمنظمة الصحة العالمية، الطبعة الثالثة، 2005.
- 61- إحصائيات منظمة الصحة العالمية، أنظر صفحة <https://covid19.who.int/table>، نشر بتاريخ 2020/09/04.