

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة-  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



## التسيير الملاحي والتجاري للسفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:  
د. مرابط وسيلة

من تقديم الطالبين:  
• بوسبولة نور الدين  
• مفروش حلیم

لجنة المناقشة		
الصفة	الرتبة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	أستاذة محاضرة	بوغازي مريم
مشرفا ومقررا	أستاذة محاضرة	مرايط وسيلة
مناقشا	أستاذة محاضرة	بوقرقور منال

دورة جوان 2026

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

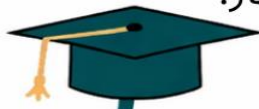
# الدعاء



اللهم لك الحمد حتى يبلغ الحمد منتهاه،  
اللهم كما أكرمتنا ببلوغ هذه المرحلة، فتمّم علينا فضلك  
وكرمك.

اللهم بارك لنا في هذا الإنجاز، واجعله علمًا نافعًا،  
ونورًا يضيء دربنا، وخطوة مباركة نحو مستقبل أفضل.  
اللهم اجعل فرحتنا هذه جبرًا لكل تعب،  
وعوضًا عن كل لحظة صبر،

واجعل القادم أجمل مما تمتّ قلوبنا.  
اللهم كما جمعنا على طريق النجاح،  
فاجمع لنا بين التوفيق والسعادة في كل خطواتنا،  
ولا تحرمنا لذة الوصول ولا فرحة الإنجاز.



اللهم اكتب هذا النجاح لوالدينا،  
واغمرهما برحمتك ورضاك،  
وبارك في كل من كان سببًا في هذا الوصول.  
اللهم اجعل هذه الشهادة بداية خيرٍ لنا،  
ولا تجعلها نهاية الطموح،  
وارزقنا من واسع فضلك ما تقرّ به أعيننا.



# شكر وتقدير

الحمد لله الذي وفقنا لإتمام هذا العمل ، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

نتقدم بخالص عبارات الشكر والتقدير إلى الأستاذة المشرفة مرابط وسيلة على ما قدمته لنا من توجيهات علمية قيمة ونصائح سديدة وعلى سعة صبرها في متابعة هذا العمل خطوة بخطوة مما كان لها بالغ الأثر في إنجاح هذه المذكرة. كما نتوجه بجزيل الشكر إلى جميع أساتذتنا الكرام الذين رافقونا طوال مسارنا الدراسي وإلى كل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل.

ولا يفوتنا أن نخص بالشكر والامتنان

العائلة الكريمة على دعمهم المتواصل وتشجيعهم الدائم فكانوا خير سند لنا في مسيرتنا العلمية.

وفي الأخير، نسأل الله أن يوفقنا جميعًا لما فيه الخير والنجاح.

# إِهْدَاء

الحمد لله الذي بفضلله تم هذا العمل. وجعل الصبر طريقا والهمة نبراسا.  
ومن علي بموهبة السعي والمعرفة، فلولا توفيقه لما كان هذا البحث واقعا.  
إلى والدي الغاليين نور قلبي وسندي الدائم اللذين زرعا في قلبي القيم وحثاني على المثابرة .  
وكان دعاؤهما الدرع الحصين في كل لحظة ضعف.

إلى إخواني وأخواتي الأحباء

الذين كانوا الرفقة الطيبة في الطريق، وبلسما لكل عناء، ونورا لكل لحظة شك.

إلى زوجتي الغالية وأبنائي الحبيبين، إسلام وأرسلان

الذين كانوا مصدر سعادتي وإلهامي فحضورهم قوة تدفعني للإستمرار والتفوق.

إلى أساتذتي الكرام الذين أضاءوا لي دروب العلم والخبرة

، وغرسوا في وجداني شغف البحث والإكتشاف

فكان علمهم دليلا لا ينطفئ.

إلى زملائي وزميلاتي الذين شاركوني التحديات والنجاحات

وجعلوا من رحلة البحث تجربة مليئة بالدروس والذكريات التي لا تنسى. وأهدي هذا العمل إلى كل من ساندني  
أو ساهم في تحقيقه فقد كان لكل واحد منكم أثر خالد في مسيرتي العلمية

حليم

# إِهْدَاءً

الحمد لله أولاً وآخراً، الذي بنعمته تتم الصالحات، وله الشكر على ما  
أنعم ووفّق وأعان.  
إلى والديّ العزيزين، مصدر الدعاء والسند والعطاء، حفظهما الله  
وأدام فضلهما عليّ.  
إلى إخواني الأعداء، الذين كانوا خير عونٍ وسندٍ في مختلف مراحل  
حياتي.  
وإلى أميمة أم الدين، أختي التي لم تُلدها أمي، لكنها كانت خير  
رفيقةٍ وداعمةٍ بكل صدق وإخلاص.  
أهدي هذا العمل المتواضع عربون تقديرٍ ووفاء، راجياً من الله أن  
يجزيكم عني خير الجزاء

## نور الدين



# مقدمة

## مقدمة

تعتبر السفينة الوسيلة الأساسية في الملاحة البحرية و تشكل المحور الذي تتمحور حوله مختلف أحكام القانون البحري، حرص المشرع الجزائري على وضع تعريف السفينة ويتجلى ذلك من خلال نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"<sup>1</sup>.

فمن خلال هذا التعريف يتضح أن المشرع الجزائري إعتد مفهوما واسعا للسفينة ليشمل كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية ، سواء كانت ذاتية الحركة أو تجر بواسطة سفينة أخرى ، وذلك لإخضاعها لأحكام القانون البحري .

يجمع التسيير الملاحي والتجاري للسفينة بين جانبيين متكاملين فالجانب الملاحي يرتبط بقيادة السفينة وإدارتها أثناء الرحلة البحرية وضمن سلامتها وفق القواعد التقنية والقانونية المعمول بها، أما الجانب التجاري يهدف إلى استغلال السفينة اقتصادياً من خلال تنظيم عمليات النقل البحري وتحقيق العائدات المالية .

تتجلى أهمية موضوع التسيير الملاحي والتجاري للسفينة في إبراز الإطار التشريعي المنظم لإستغلال السفينة وتحديد حقوق والتزامات الأطراف المتدخلة فيه ، وعملياً في توضيح آليات التسيير الملاحي والتجاري بما يضمن سلامة الملاحة البحرية وتحقيق الإستغلال الإقتصادي الأمثل للسفينة. تهدف هذه الدراسة إلى إبراز الإطار القانوني المنظم للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، من خلال تحديد طبيعته القانونية ودوره في تنظيم النشاط البحري، وتحليل الإلتزامات والمسؤوليات المترتبة على مسير السفينة، مع الوقوف على أهم الإشكالات العملية التي تطرحها هذه العملية في مجال التجارة البحرية.

عند إنجازنا لهذا البحث واجهتنا عدة صعوبات أبرزها قلة المراجع المتخصصة التي تجمع بين التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة في إطار واحد ، كذلك تشتت القوانين في مصادر مختلفة وهذا ما جعل صعوبة في جمعها وتنظيمها ، كما شكل ضيق الوقت عائقاً خاصة مع صعوبة التوفيق بين متطلبات الدراسة والإلتزامات اليومية .

يعد التسيير الملاحي والتجاري للسفينة من المجالات التي تتداخل فيها الإعتبارات الفنية المرتبطة بسلامة الملاحة البحرية مع الإعتبارات الإقتصادية المتعلقة بإستغلال السفينة في النشاط التجاري، الأمر الذي يجعلها وحدة مركبة تخضع لتداخل وظيفي وتنظيمي يثير إشكالات قانونية تتعلق بطبيعة النظام الواجب التطبيق ومدى وحدته أو تعدده، وفي هذا الإطار يطرح هذا التداخل إشكالاتاً محورياً مفاده: في ظل تداخل جوانب التسيير الملاحي والتجاري للسفينة هل يحكمها نظام قانوني واحد أم أنها تخضع لأنظمة متعددة؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية مجموعة من التساؤلات الفرعية، من بينها:

ما طبيعة العلاقة بين التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة؟

<sup>1</sup> الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 ، والمتضمن القانون البحري ، ج ر رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977 ، المعدل والمتمم

وهل يؤدي هذا التداخل إلى وحدة في النظام القانوني المطبق أم إلى ازدواجية في القواعد المنظمة لهما؟

ومامدى تأثير هذا التداخل على تحديد المسؤوليات وتوزيع الإختصاصات بين الأطراف المتداخلة. لقد اعتمدنا لدراسة هذا الموضوع على المنهج الوصفي من خلال تحديد المفاهيم ذات الصلة بموضوع البحث ، بالإضافة للمنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية المرتبطة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة .

اعتمدنا في هذا الموضوع على خطة ثنائية قسمت إلى فصلين رئيسيين، حيث تناولنا في الفصل الأول الإطار المفاهيمي للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، وذلك من خلال التطرق في (المبحث الأول) إلى ماهية التسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، وخصصنا (المبحث الثاني) لتحديد أطراف التسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، أما (المبحث الثالث ) فقد خصص لدراسة آثار التسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، بينما في الفصل الثاني فقد تناولنا فيه الإطار التطبيقي للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة فخصصنا (المبحث الأول ) لدور الموانئ في التسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، وتطرقنا في (المبحث الثاني) لدراسة تأثير اعتماد التقنيات الحديثة في التسيير الملاحي والتجاري على الإلتزامات والمسؤوليات المترتبة عنهما ، أما (المبحث الثالث ) فقد خصص لدراسة الموانئ الذكية كآلية للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة.



الفصل الأول  
الإطار المفاهيمي  
للتسيير الملاحي والتجاري  
للسفينة

يعد التسيير الملاحي والتجاري للسفينة من الركائز الأساسية التي يقوم عليها نشاط النقل البحري، إذ تتوقف عليه سلامة السفينة وحسن إستغلالها الإقتصادي وتحقيق الغاية المرجوة من الرحلة البحرية. ويقتضي فهم هذا الموضوع الإحاطة بمفهوم التسيير الملاحي والتجاري للسفينة، وتحديد أطرافه، ثم الوقوف على الآثار القانونية المترتبة عنه. وعليه، سيتم تناول الإطار المفاهيمي للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة من خلال ثلاث مباحث؛ نتناول في المبحث الأول ماهية التسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ثم نخصص المبحث الثاني لبيان أطرافه، لنختتم بالمبحث الثالث المتعلق بآثاره القانونية.

**المبحث الأول : ماهية التسيير الملاحي والتجاري للسفينة**

يشكل التسيير الملاحي والتجاري للسفينة محورا أساسيا في القانون البحري، لما له من أثر مباشر على تنظيم إستغلال السفينة وضمان سلامة الملاحة وحماية الحقوق المتعلقة بالنقل البحري، وتعد دراسة هذا الموضوع خطوة أولى لتحديد مفهوم التسيير الملاحي والتجاري للسفينة في (المطلب الأول)، وننتقل للعلاقة بينهما في (المطلب الثاني).

**المطلب الأول : مفهوم التسيير الملاحي والتجاري للسفينة**

تقتضي دراسة التسيير الملاحي والتجاري للسفينة الوقوف على مفهومه وبيان أهم العناصر المكونة له، بإعتباره الإطار الذي يحدد كيفية إدارة السفينة وإستغلالها في النشاط البحري. ويكتسي هذا الموضوع أهمية بالغة لما له من دور في ضمان سلامة الملاحة البحرية وتحقيق الأهداف الاقتصادية المرتبطة بالنقل البحري. وللإحاطة بهذا المفهوم، سيتم التطرق إلى تعريف التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة (الفرع الأول)، ثم بيان خصائصهما (الفرع الثاني).

**الفرع الأول : تعريف التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة**

يعتبر التسيير الملاحي والتجاري للسفينة من العناصر الأساسية لضمان حسن سير النقل البحري، حيث يجمع بين إدارة السفينة من جهة وتنظيم استغلالها التجاري من جهة أخرى. وبالرجوع إلى التشريع الجزائري، يتضح أن المشرع لم يضع تعريفا محددًا للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة تاركا بذلك المجال للفقهاء الذي اجتهد في بيان مضمونه، ويتناول هذا الفرع تعريف التسيير الملاحي للسفينة (أولا)، وتعريف التسيير التجاري للسفينة (ثانيا).

**أولا : تعريف التسيير الملاحي للسفينة**

هو مجموعة الأعمال والعمليات ذات الطابع الفني والتقني المرتبطة بقيادة السفينة وتشغيلها وضمان سلامتها وصلاحياتها للملاحة، ويشمل ذلك تجهيزها بالطاقم والمعدات، وصيانتها، وقيادتها،

وإرساءها، وكل ما يتصل بالإدارة البحرية والفنية للسفينة، ويظل هذا التسيير عادةً من اختصاص مؤجر السفينة في عقد الإيجار لمدة معينة<sup>1</sup>.

### ثانياً: تعريف التسيير التجاري للسفينة .

التسيير التجاري للسفينة هو النشاط القانوني المنظم الذي يهدف إلى إدارة وتشغيل السفينة في إطار النقل التجاري للبضائع أو الركاب، ويشمل جميع العمليات المتعلقة بتأمين البضائع، وإبرام عقود النقل، وتنسيق شبكة العلاقات بين المكتب التجاري، وسماسة السفن، ووكلاء الشحن، وشركات التأمين، والبنوك، وذلك لضمان استلام الشحنة، وحفظها، ونقلها وتسليمها بأمان إلى وجهتها النهائية، وفق القوانين والأنظمة البحرية المعمول بها<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني : خصائص التسيير الملاحي والتجاري للسفينة.

يتميز التسيير الملاحي والتجاري للسفينة بعدة امتيازات تتمثل في<sup>3</sup> :

#### أولاً: ازدواجية الطابع القانوني

التسيير الملاحي والتجاري للسفينة يجمع بين القواعد العامة للإدارة والقواعد الخاصة بالنشاطات التجارية، أي أنه يخضع لقواعد القانون العام عند التعامل مع الهيئات العامة، وللقانون الخاص عند التعامل مع القطاع الخاص. فإذا قامت شركة ملاحية خاصة بتسيير سفينة تجارية، فإنها تخضع في نفس الوقت لنوعين من القواعد القانونية فمن جهة القانون العام عند دخول السفينة إلى الميناء، تخضع لإجراءات الرقابة من طرف سلطات الميناء والجمارك وحرس السواحل، مثل التفتيش البحري والتأكد من احترام قواعد السلامة والأمن البحري وحماية البيئة، أما من جهة القانون الخاص عند

<sup>1</sup> أكلي ليندة ، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، قسم الحقوق ، تخصص قانون ، جامعة مولود معمري - تيزي وزو - الجزائر ، 2021 ، ص 67.

<sup>2</sup> Collegio capitani , Gestione della nave , p 56.

متاح على الرابط

[https://www.collegiocapitani.com/file\\_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf](https://www.collegiocapitani.com/file_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf)

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/06 ، الساعة 20h34 m .

<sup>3</sup> هشام عبد العزيز ، النظام القانوني للأمالك العمومية البحرية ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، قسم الحقوق ، تخصص دولة و مؤسسات ، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة ، الجزائر ، السنة الجامعية 2024-2025 ، ص ص 104 - 106 .

إبرام عقود نقل البضائع مع التجار، تخضع لقواعد القانون التجاري، مثل عقد النقل البحري، وسندات الشحن، والمسؤولية العقدية عن تلف أو ضياع البضائع.

### ثانياً: الإرتباط بالجهات الرقابية.

مثلاً تخضع السلطة المينائية للوصاية من وزير النقل، فإن التسيير الملاحي والتجاري يخضع لمراقبة الجهات المختصة لضمان الامتثال للقوانين واللوائح البحرية والتجارية.

### ثالثاً: ممارسة نشاطات صناعية وتجارية

السفينة وسيلة لممارسة الأنشطة النقل البحري التجاري والصناعي، سواء لنقل البضائع أو المسافرين، بما يشبه الأنشطة التي تقوم بها الشركات الخاصة. تقوم سفينة شحن بنقل المواد الأولية (كالحديد والحبوب) بين الموانئ لتزويد المصانع باحتياجاتها، كما تنقل البضائع الجاهزة إلى الأسواق المحلية والدولية. وتُعد هذه العملية نشاطاً تجارياً وصناعياً لأنها تساهم في حركة التجارة والإنتاج.

### رابعاً: حق الاستعمال والانتفاع بالمرافق

يقصد بحق الاستعمال والانتفاع بالمرافق تمكين السفينة من استخدام الموانئ والمنشآت و الخدمات المرتبطة بها ، بما يسمح لها بمباشرة نشاطها الملاحي والتجاري في إطار القواعد القانونية والتنظيمية المعمول بها

### خامساً: الخدمة العمومية

التسيير الملاحي والتجاري للسفينة قد يشمل مهام ذات طابع عام، مثل نقل الركاب أو البضائع الضرورية، بما يحقق الصالح العام<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: العلاقة بين التسيير الملاحي والتجاري للسفينة

يُعد التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة وجهين متكاملين لإستغلالها ، إذ لا يقتصر نجاح النقل البحري على الجوانب الفنية المتعلقة بالملاحة وسلامة السفينة، ولا على الجوانب الإقتصادية

<sup>1</sup> هشام عبد العزيز ، نفس المرجع ، ص 106.

المرتبطة بإبرام عقود النقل وتحقيق الأرباح، وإنما يتحقق من خلال التنسيق والتكامل بينهما. فالتسيير التجاري يحدد الأهداف الإقتصادية للنقل البحري، بينما يتولى التسيير الملاحي توفير الوسائل الفنية والتشغيلية اللازمة لتنفيذ تلك الأهداف، بما يضمن الإستغلال الأمثل للسفينة وتحقيق الغاية المرجوة من الرحلة البحرية.

وعليه، سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الفرع الأول مظاهر التكامل والترابط بين التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة، ثم نخصص الفرع الثاني لبيان آثار هذه العلاقة على الإستغلال الإقتصادي والبحري للسفينة.

### الفرع الأول: مظاهر التكامل بين التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة

ومن أبرز صور هذا التكامل ما يظهر في عمليات نقل البضائع بحرا؛ فمثلا عند تعاقد شركة تصدير جزائرية مع شركة نقل بحري لنقل شحنة من التمور من ميناء سكيكدة إلى أحد الموانئ الأوروبية، يتولى التسيير التجاري إبرام عقد النقل وتحديد أجرة الشحن وإصدار سند الشحن والتنسيق مع الزبائن ووكلاء الشحن، في حين يتكفل التسيير الملاحي بتجهيز السفينة وصيانتها وتعيين الطاقم وتحديد خط السير وضمان سلامة الرحلة البحرية، وهو ما يجسد العلاقة التكاملية بين الجانبين<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: أثر التسيير الملاحي على تنفيذ الإلتزامات التجارية

تظهر أهمية هذا الترابط من خلال تأثير كفاءة التسيير الملاحي على نجاح العمليات التجارية، فإذا وصلت السفينة إلى وجهتها في الوقت المحدد وبأمان أمكن تنفيذ الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل وتسليم البضائع إلى أصحابها، أما إذا تعرضت السفينة لعطل أو تأخير نتيجة سوء الصيانة أو ضعف الإدارة الملاحية، فإن ذلك ينعكس مباشرة على تنفيذ الإلتزامات التجارية ويؤثر على المردودية

<sup>1</sup> كراش ليلي، مشاركة الإيجار صورة للإستغلال التجاري للسفينة، مجلة حوليات جامعة الجزائر، كلية الحقوق، م 36، ع 03، الجزائر، 2022، ص 155.

الإقتصادية للنقل البحري، مما يؤكد أن العلاقة بين التسيير الملاحي والتجاري هي علاقة تكامل وظيفي لا يمكن الفصل بين عناصرها<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: أطراف التسيير الملاحي و التجاري للسفينة

يقوم نشاط النقل البحري على تداخل مجموعة من الأشخاص الذين يساهمون في تسيير السفينة وإستغلالها تجارياً، سواء تعلق الأمر بالأشخاص المرتبطين بالسفينة ذاتها أو الأطراف المتدخلة في عقد النقل البحري. ويختلف دور كل فئة بحسب طبيعة العلاقة القانونية التي تربطها بالنشاط الملاحي، وهو ما يقتضي دراسة رجال البحر من جهة، والشاحن باعتباره طرفاً أساسياً في عقد النقل من جهة أخرى. وعليه سيتم تناول هذا المبحث من خلال مطلبين، حيث نبين أشخاص التسيير الملاحي (المطلب الأول) ، و سنتطرق لأشخاص التسيير التجاري (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: أشخاص التسيير الملاحي للسفينة

تعد السفينة الوسيلة المادية المعدة لممارسة النشاط البحري ، ويتطلب لحسن تسييرها وجود مجموعة من الأشخاص فهي تعتمد على العنصر البشري بالدرجة الأولى، يمكن تسميتهم بطاقم السفينة و المساعدون، أو رجال البح ، أو رجال الملاحة ويشمل :

#### الفرع الأول: مالك السفينة .

مالك السفينة هو الشخص الذي يملكها وله حق استعمالها واستغلالها والتصرف فيها ، والأصل أن يتولى بنفسه تشغيلها لحسابه ، فيقوم بتجهيزها بالطاقم والمعدات والمؤن ، كما يبرم عقود النقل والتأمين قبل انطلاق الرحلة . لكن في الواقع العملي قد يختلف المالك عن المجهز ، وهو أمر شائع ،

<sup>1</sup> كراش ليلي ، نفس المرجع ، ص156.

حيث تلجأ بعض شركات الملاحة إلى استئجار سفن لتنفيذ عقودها إذا لم تكن تملك العدد الكافي منها ،  
ففضل تجهيز سفينة مستأجرة بدل شرائها<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: مجهز السفينة

يُعرّف المجهّز بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى استغلال السفينة لحسابه ، ويعتبر كل من يستغل السفينة مجهّزاً حتى ولو كان ذلك باسم المالك<sup>2</sup>، ويلزم القانون المجهّز قبل الشروع في استغلال السفينة بالتصريح بذلك لدى الجهات المختصة<sup>3</sup> مع تقديم الوثائق التي تثبت هذا الاستغلال. كما يتحمّل المجهّز مسؤولية ضمان صلاحية السفينة للملاحة واحترام قواعد السلامة البحرية<sup>4</sup>، ومن جهة أخرى، يخضع تعيين ربان السفينة وعزله لسلطة المجهّز<sup>5</sup> كما يمكن للمجهّز إنشاء فروع أو تمثيلات له داخل الوطن أو خارجه لتسيير نشاطه البحري<sup>6</sup> ويُعدّ المجهّز كذلك مسؤولاً عن أعمال الربان والبحارة أثناء قيامهم بوظائفهم، باعتبارهم تابعين له<sup>7</sup>

### الفرع الثالث: البحارة

كل من يؤدي عملا على ظهر السفينة أيا كانت طبيعة عمله يعد بحارا .ويرتبط البحار بمجهز السفينة بعقد توظيف أو عمل بحري سواء كان المجهز مالكا لها أو غيرمالك، وكل بحار يعمل على ظهر السفينة تحت رئاسة الربان بإعتباره قائد السفينة ورئيس طاقمها .كما أنه بمجرد إنعقاد عقد إستخدام البحار يلتزم البحار بإتباع أوامر الربان وسائر أعوانه والدخول تحت سلطته، ولتنفيذ هذا الإلتزام يجب

1 عبد الرحمان السيد قرمان ، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد ، مطبعة حمادة الحديثة ، د.ط ، مصر، 2026 ، ص219 ، متاح على الرابط ،

[https://drive.google.com/file/d/1sRck17G5RBihT6EaRyR0vK\\_M38\\_Djt2V/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/1sRck17G5RBihT6EaRyR0vK_M38_Djt2V/view?usp=drive_link)

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/16 الساعة 22h45m.

2 المادة 572، من الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 30 أكتوبر لسنة1976 ، ج ر عدد 29 لسنة 1977 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم

05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج ر عدد 47 لسنة 1998، والقانون رقم 04-10 المؤرخ في 10 رمضان 1431 الموافق ل

15 أوت 2010 الصادر بالجريدة الرسمية رقم46 والمتضمن القانون البحري الجزائري

3 المادة 573 من الأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

4 المادة 574 من الأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

5 المادة 575 من الأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

6 المادة 576 من الأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

7 المادة 577 من الأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

أن يكون خلال الأربع والعشرين ساعة من التبليغ تحت تصرف السفينة المجهزة إستعدادا لكل إبحار، وأن يخبر التجهيز في 72 ساعة عن أي مرض أو جرح أصابهم عندما كان في البر<sup>1</sup>. وأن يقوم بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة، و أن يحفظ السر المهني، وأن لا يقوم بأنشطة أخرى مربحة ويحافظ على تجهيزات السفينة التي يخدمها، و أن يقوم بعمله طبقا للشروط المحددة في القوانين و الأنظمة والأعراف، و أن يحافظ على سمعة الراية الجزائرية<sup>2</sup>.

### الفرع الرابع: الربان

يعد الربان من أبرز أشخاص الملاحة البحرية على متن السفينة، حيث يحتل مكانة متميزة نظرا للصلاحيات الواسعة التي يتمتع بها. ويرجع ذلك إلى خصوصية الرحلة البحرية، إذ تكون السفينة بعيدة عن رقابة الدولة و الإشراف المباشر للمجهز، الأمر الذي يمنح الربان دورا محوريا في الحفاظ على النظام داخل السفينة. فهو يتولى مهام التوثيق، ويمارس وظيفة الأمين على النظام، كما يقوم بإجراء التحريات والتحققات عند الضرورة، إلى جانب كونه الممثل القانوني للمجهز في مباشرة مختلف الأعمال المرتبطة بالرحلة البحرية<sup>3</sup>.

### الفرع الخامس: مساعدي النقل البحري

#### أولاً: وكيل السفينة

وكيل السفينة هو شخص طبيعي أو معنوي يعينه المجهز أو الربان بموجب عقد وكالة، ليمثله في الميناء مقابل أجر، ويتولى باسمه ولحسابه القيام بالعمليات المرتبطة بالسفينة والنقل البحري التي لا

<sup>1</sup> المادة 417 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

<sup>2</sup> بوحجيلة علي، موجز محاضرات القانون البحري (أداة الملاحة، أشخاص الملاحة البحريون)، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة

01-الجزائر، السنة الجامعية 2012-2013، ص 96، متاح على الرابط

[https://www.elmizaine.com/2019/02/pdf\\_10.html](https://www.elmizaine.com/2019/02/pdf_10.html)

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/25، الساعة 21h48m.

<sup>3</sup> بن الصغير شهرزاد، محاضرات القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، تخصص قانون خاص، جامعة

محمد لمين دباغين سطيف 2، الجزائر، السنة الجامعية 2024-2025، ص 28-29، متاح على الرابط

<https://share.google/YPI8WMJ81rFGz3Qvb>

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/20، الساعة 12h45m.

يباشرها الربان شخصياً ، ويشمل ذلك إدارة شؤون رسو السفينة، وإتمام الإجراءات الإدارية أمام السلطات، وإبرام العقود اللازمة كالإرشاد والقطر، واستلام وتسليم البضائع، والسهر على مصالح السفينة والمجهز وفقاً للتعليمات والقوانين المعمول بها<sup>1</sup>.

### ثانياً: وكيل الحمولة

وكيل الحمولة هو الشخص الذي يُعيّن من طرف المرسل إليه أثناء عملية النقل البحري، خاصة عندما تكون السفينة محمّلة ببضائع تخص عدة أشخاص. ويقوم هذا الوكيل بإستلام البضائع في ميناء الوصول، والتأكد من سلامتها، واتخاذ الإجراءات اللازمة لحمايتها، كما يتولى توزيعها على أصحابها ودفع أجرة الشحن إذا كانت مستحقة، وذلك مقابل أجر ووفق وكالة قانونية صادرة عن ذوي الحق على البضاعة. ويُعتبر في القانون البحري الجزائري وكياًً يتصرف باسم ولحساب موكله في كل ما يتعلق باستلام وتسيير الحمولة بعد وصولها<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: أشخاص التسيير التجاري للسفينة

يقتضي استغلال السفينة تجارياً تدخل مجموعة من الأشخاص الذين يساهمون في تنفيذ عمليات النقل البحري وتحقيق الأهداف الاقتصادية المرتبطة بها. وتتنوع أدوار هؤلاء الأشخاص بين إبرام عقود النقل، وتنظيم عمليات الشحن والتفريغ، واستلام البضائع وتسليمها، فضلاً عن التوسط في المعاملات البحرية المختلفة. وتكمن أهمية هذه الفئة في كونها تشكل الحلقة الأساسية التي تربط بين السفينة وأطراف النشاط التجاري البحري. وعليه، سيتم التطرق إلى أهم أشخاص التسيير التجاري للسفينة والمتمثلين في الشاحن، والناقل البحري، والمرسل إليه، والسمسار البحري.

<sup>1</sup> ليندة أكلي و سماعيل جوهر ،وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري ، مجلة الفكر القانوني والسياسي ، المجلد السابع ، العدد الأول ،الجزائر، 2023 ،ص1489.

<sup>2</sup> زكراوي حمودي ، الوكلاء البريون للملاحة البحرية ، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية ، م15 ، ع01 ، جامعة طاهري محمد بشار ،الجزائر ، 2019 ، ص1009.

## الفرع الأول: الشاحن

الشاحن هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل<sup>1</sup>. في حين عرفته قواعد هامبورغ أنه " كل شخص أبرم مع الناقل البحري عقداً أو أبرم بإسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع الى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع بإسمه أو نيابة عنه الى الناقل في إطار عقد النقل البحري"<sup>2</sup>.

وضعت قواعد هامبورغ تعريفاً واسعاً للشاحن، فلم تحصر نطاق الأشخاص الذين يشملهم الشاحن في الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل، بل وسعت من ذلك ليمتد مفهوم الشاحن، ويشمل كل شخص يقوم بعملية تسليم وإستلام البضائع من الناقل في إطار عقد النقل، على خلاف قواعد روتردام التي وضعت تعريفاً ضيقاً للشاحن، فقد اعتبرته طرف من أطراف عقد النقل البحري.

## الفرع الثاني: الناقل البحري

الناقل البحري هو كل شخص يلتزم، بموجب عقد النقل البحري، بنقل الأشخاص أو البضائع عن طريق البحر من ميناء إلى آخر مقابل أجر معلوم، مع التزامه بضمان سلامة المسافرين وأمتعتهم، والمحافظة على البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه في حالة سليمة<sup>3</sup>. وقد يكون الناقل مالك السفينة أو مستأجرها، وهو المسؤول عن تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد النقل وفقاً للقواعد العامة المعمول بها في التشريعات الوطنية، ويُعد الناقل، في الغالب، الشخص الذي يرد اسمه في سند النقل، ووفقاً لقواعد روتردام، فإن تحديد هوية الناقل بالاسم في سند النقل يجعل هذه التسمية هي المعتمدة دون الاعتماد بأي بيانات أخرى مخالفة، أما في حالة عدم ذكر اسم الناقل، فيُفترض أن مالك السفينة هو الناقل<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة 01 فقرة 1، من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا اعتمدها الجمعية العامة في 11 كانون الأول / ديسمبر، ( نيويورك 2008 ) (قواعد روتردام 2008).

<sup>2</sup> المادة 01 فقرة 4، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ 1978) (قواعد هامبورغ) تم اعتمادها خلال مؤتمر دبلوماسي في 31 آذار /مارس 1978 أرست نظاما قانونيا موحدًا ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا، وقد بدأ نفاذ الإتفاقية في 1 تشرين الثاني / نوفمبر 1992.

<sup>3</sup> أوسهلة عبد الرحيم، ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 6، الجزائر 2017، ص198.

<sup>4</sup> مروان منصور نعيم زايد، الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، مجلة وميض الفكر، ع 13، جامعة المعقل - البصرة - جمهورية العراق، سنة 2022، ص 193.

## الفرع الثالث: المرسل إليه

المرسل إليه في عقد النقل البحري هو الطرف الثالث الذي تُسَلَّم له البضاعة عند وصولها إلى ميناء التفريغ، رغم أنه لا يكون طرفاً في عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل، ويتم تحديده في وثيقة الشحن سواء بالاسم مباشرة أو بشكل غير مباشر عندما تكون الوثيقة "لإذن" أو "لأمر" شخص معين، أو تكون لحاملها، وفي هذه الحالات يُعتبر المرسل إليه هو الشخص الذي يملك وثيقة الشحن عند وصول البضاعة، وبذلك يستمد المرسل إليه مركزه القانوني وحقوقه والتزاماته من وثيقة الشحن وليس من عقد النقل نفسه<sup>1</sup>.

## الفرع الرابع: السمسار البحري

يُعرَّف السمسار البحري بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم، مقابل أجر وبموجب وكالة، بالتوسط في إبرام العقود المتعلقة بالتجارة البحرية، مثل عقود بيع وشراء السفن، وعقود الإيجار والنقل البحري، وغيرها من العقود المرتبطة بهذا المجال. ويتمثل دوره أساساً في التقريب بين أطراف العقد وتسهيل التوصل إلى اتفاق، ويشترط أن يمارس السمسار البحري نشاطه في إطار تفويض كتابي يحدد بوضوح حقوقه والتزاماته. كما يمتد نشاطه ليشمل القيام ببعض الأعمال القانونية، كإبرام العقد نيابة عن أحد الأطراف، أو أعمال مادية، مثل تنظيم عمليات الشحن أو متابعة الإجراءات الإدارية المتعلقة بالصفقة، ويلتزم السمسار البحري بأداء مهامه وفقاً لقواعد الأمانة وحسن النية، مع احترام القوانين والتنظيمات وأعراف المهنة، وتقديم خدمات ذات جودة، والعمل بسرعة معقولة، إضافة إلى العناية في إدارة الأموال التي يتولاها بإسم موكله ويترتب على الإخلال بهذه الالتزامات إمكانية توقيف رخصة ممارسته أو سحبها. كما يجوز للسمسار البحري الجمع بين نشاطه ونشاط وكيل السفينة أو وكيل الحمولة، وفي هذه الحالة يخضع للقواعد القانونية المنظمة لهذه الأنشطة في حدود ما يمارسه منها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> مروان منصور نعيم زايد ، المرجع نفسه، ص193.

<sup>2</sup> بن غالم بومدين ، الأحكام العامة للسمسار أو الوسيط البحري ، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية و السياسية ، جامعة تلمسان ، م 1 ، ع 4 ، الجزائر، 2018 ، ص 105.

### المبحث الثالث: آثار التسيير الملاحي والتجاري للسفينة

يترتب على ممارسة التسيير الملاحي والتجاري للسفينة مجموعة من النتائج القانونية التي تمس مختلف الأطراف المتدخلة في النشاط البحري، سواء من حيث الإلتزامات المفروضة عليهم أو المسؤوليات الناشئة عن الإخلال بها. وتبرز أهمية دراسة هذه الآثار في تحديد المراكز القانونية للأطراف وضمان التوازن بين مصالحهم. وعليه، سيتم تناول هذا المبحث من خلال مطلبين، نخصص الأول لإلتزامات أطراف التسيير الملاحي والتجاري للسفينة (المطلب الأول)، والثاني للمسؤولية المترتبة عن الإخلال بهذه الإلتزامات (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: إلتزامات أطراف التسيير الملاحي والتجاري للسفينة

يترتب عن التسيير الملاحي والتجاري للسفينة مجموعة من الإلتزامات التي تقع على عاتق مختلف الأطراف المتدخلة، بهدف ضمان حسن سير الرحلة البحرية وتنفيذ عقد النقل بصورة سليمة. وعليه، سيتم في هذا المطلب بيان أهم هذه الإلتزامات

#### الفرع الأول: إلتزامات أطراف التسيير الملاحي للسفينة

يتضمن التسيير الملاحي للسفينة مجموعة من الإلتزامات التي تهدف إلى ضمان حسن قيادة السفينة أثناء الإبحار، وتحقيق السلامة البحرية وفق القواعد المنظمة للملاحة. وفي هذا الإطار، تبرز أهمية هذه الإلتزامات باعتبارها أساس تنظيم العمل الملاحي وتحديد مسؤوليات مختلف القائمين عليه.

#### أولاً: إلتزامات المجهز

يقع على عاتق مجهز السفينة إلتزام قانوني يتمثل في ترحيل البجار عند انتهاء عقد العمل أو عند تركه العمل في الخارج لأي سبب، ويُعرف هذا الإلتزام أيضاً بالرد إلى الوطن ، وقد نظم المشرع الجزائري هذا الإلتزام في القانون البحري بهدف حماية وضمان عودته إلى الميناء الذي أبحر منه حسب الحالة ، كما يستند هذا الإلتزام إلى أساس إنساني يتمثل في حماية البجار من البقاء في الخارج دون موارد ، وأساس وطني يهدف إلى استرجاع البجارة عند الحاجة ، كما يتحمل المجهز

مصاريف النقل والإيواء والغذاء وتوفير وسائل الترحيل ، ويعد إلتزاما من النظام العام لا يمكن مخالفته ، ويظل قائما حتى في حالة فسخ العقد أو وفاة البحار، حيث يتحمل المجهز كذلك مصاريف الترحيل والجنازة<sup>1</sup>.

## ثانيا: إلتزامات الربان

لربان السفينة إختصاصات متنوعة يمكن تقسيمها إلى قسمين خاصة وعامة:

### 1/الإختصاصات الخاصة لربان السفينة

من خلال التربص الميداني الذي أجريناه على مستوى المؤسسة المينائية بسكيكدة ، تبين لنا أن ربان السفينة لا يقتصر دوره على القيادة التقنية فحسب، بل يتمتع بإختصاصات خاصة ذات طابع عملي وقانوني تتجسد بوضوح في الواقع ، لاحظنا حرص الربان على ضمان الأمن والسلامة البحرية من خلال قيامه بمراقبة جاهزية السفينة وفحص معداتها الأساسية، إضافة إلى إشرافه المباشر على تطبيق قواعد السلامة الدولية، كما تبين لنا من خلال المقابلة إلتزام الربان بقواعد الملاحة البحرية، خاصة في ما يتعلق بتفادي التصادم ومراقبة حركة السفن، مستعيناً في ذلك بوسائل حديثة كالرادار وأنظمة التتبع<sup>2</sup>.

ومن جهة أخرى، بين لنا التربص أن الربان يتمتع بسلطة تقديرية واسعة في مواجهة الظروف الطارئة، حيث يتخذ قرارات فورية كتحويل مسار السفينة أو تعديل سرعتها حفاظاً على سلامة الرحلة، وكذلك إشرافه على عمليات شحن وتفريغ البضائع بما يضمن توازن السفينة وسلامة الحمولة، فضلاً عن ممارسته لسلطته الإدارية على الطاقم من خلال تنظيم العمل وفرض الإنضباط<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أربوط وسيلة ، إلتزام مجهز السفينة بضمان سلامة البحار وترحيله ، مجلة دفاتر الحقوق والعلوم السياسية ، المركز الجامعي مغنية، م 02، ع01، الجزائر ، 2022، ص ص من 14 إلى 16 .

<sup>2</sup> علي لميس نبيل، إطار بالقيادة بمؤسسة ميناء سكيكدة، مقابلة شخصية أجريت في إطار التربص ، بتاريخ 19 أفريل 2026.

<sup>3</sup> وليد ، إطار بالقيادة بمؤسسة ميناء سكيكدة، مقابلة شخصية أجريت في إطار التربص ، بتاريخ 02 أفريل 2026.

وعليه، يتضح لنا أن الاختصاصات الخاصة لربان السفينة، كما تم الوقوف عليها ميدانياً، تشكل مزيجاً من المهام التقنية والقانونية، مما يجعله المسؤول الأول عن ضمان سلامة السفينة والطاقم والبضائع طوال الرحلة البحرية.

## 2/: الإختصاصات العامة لربان السفينة

يتمتع الربان بصلاحيات السلطة العمومية بصفته ممثلاً للدولة في السفينة التي تعتبر امتداداً للإقليم وبمثابة مجتمع مصغر للدولة في عرض البحر ، حيث يمارس فيها سلطة التوثيق ، التأديب والتحقيق<sup>1</sup>.

### 2-1: / سلطة التوثيق

يحق للربان إصدار شهادات الميلاد أو الوفاة ، و إصدار العقود والتصرفات التي تتطلب فيها الشكلية ، ويمكنه أيضاً إبرام عقود الزواج بين الأشخاص على متن السفينة<sup>2</sup>.

### 2-2: / سلطة التأديب

للربان سلطة توقيع الجزاءات التأديبية على كل عضو من أعضاء الطاقم يرتكب إحدى المخالفات<sup>3</sup>، والتي تؤدي إلى الإساءة للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة ، وتمثل العقوبات التأديبية التي يسلطها الربان على البحارة في : التوبيخ ، الإنذار الشفوي أو الكتابي ، الإيداع على متن السفينة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> فريد روابح ، قانون بحري، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قانون بحري ، جامعة محمد الأمين دباغين ، سطيف 02 ، السنة الجامعية 2013-2014، ص27، متاح على الرابط

<https://dSPACE.univ-setif2.dz/bitstreams/93021727-1432-4166-925a-399c19900ef9/download>

<sup>2</sup> المادة 596 من الأمر رقم 80/76 ، المتضمن للقانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم 04/10 ، السابق الذكر .

<sup>3</sup> المادة 469 من الأمر رقم 80/76 ، المتضمن للقانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم 04/10 ، السابق الذكر .

<sup>4</sup> المادتين 471 و472 من الأمر رقم 80/76 ، المتضمن للقانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم

كما يختص الربان بتوقيع الجزاءات على كل شخص من غير أفراد الطاقم يرفض الإمتثال للتدابير التي يأمر بها الربان ، أو يخالف أمر لأحد الضباط أو يحدث إضطرابا بالسفينة متى كانت هذه الأخيرة في عرض البحر أو وجدت في ميناء لا يوجد به تمثيل قنصلي جزائري<sup>1</sup> .

### 2-3: /سلطة التحقيق

خول القانون البحري للربان في حالة وقوع الجريمة على ظهر السفينة و إلى حين وصول السلطات المختصة جمع الإستدلالات و إجراء التحريات التي لا تحتتمل التأخير ، وله عند الإقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم و أن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في إثبات الجريمة ، ومن هذا المنطلق يتميز الربان بسلطة الضبط القضائي وسلطة القبض والتفتيش<sup>2</sup> وسلطة الحبس الإحتياطي للمتهم<sup>3</sup> ، لحين وصول السلطة المختصة<sup>4</sup>.

### ثالثا : إلتزامات البحارة

#### 1/ : الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه

يلتزم البحار بأداء العمل المحدد في عقد العمل البحري على متن السفينة ، ويجوز تكليفه بأعمال أخرى تدخل ضمن طائفته المهنية، غير أنه لا يجوز تكليفه بعمل يختلف عن عمله المتفق عليه، إلا في حالات الضرورة، كمرض أو وفاة أحد البحارة أو عند تعرض السفينة لخطر يستوجب ذلك ، وفي هذه الحالة يكون أداء العمل المختلف بصفة مؤقتة وللضرورة فقط ، فالإلتزام البحار في أداء عمله يعد إلتزام ببذل عناية، بحيث يلتزم بإتباع الأصول الفنية، ولا يسأل إلا في حالة ثبوت

<sup>1</sup> نصيرة خواص ، النظام القانوني لربان السفينة ، مذكرة ماجيستر ، فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة بن يوسف بن خدة ، الجزائر ، 2008 -2009، ص 70.

<sup>2</sup> المادة 457 من الأمر رقم 80/76 ، المتضمن للقانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

<sup>3</sup> المادة 454 من الأمر رقم 80/76 ، المتضمن للقانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

<sup>4</sup> أربوط وسيلة ، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، ع 05 ، الجزائر ، 2017، ص417.

خطئه، و لا يجوز له مغادرة السفينة دون إذن، ويلتزم بالمساهمة في إنقاذ السفينة وحمولتها عند تعرضها للخطر، دون استحقاق أجر إضافي، غير أنه يستحق مكافأة إذا شارك في إنقاذ سفينة أخرى<sup>1</sup>.

## 2/ الإلتزام بالطاعة

يخضع البحار لسلطة الريان، ويلتزم بتنفيذ أوامره وتعليماته. ويجوز للريان توقيع جزاءات تأديبية على البحار عند مخالفته، ومن بينها الغرامة المالية، وفقا لأحكام القانون، وتقرض الغرامة في حالات محددة، منها<sup>2</sup>:

- الغياب عن السفينة دون إذن.
- التأخر في العودة إليها.
- سوء السلوك تجاه باقي الطاقم أو الغير.
- إحداث اضطرابات على متن السفينة.
- ويشترط لصحة توقيع الغرامة احترام إجراءات قانونية، تتمثل في:
- سماع أقوال البحار والشهود.
- إجراء التحقيق بحضور بحارة من نفس الرتبة أو أعلى.
- تحرير محضر يوقع عليه الحاضرون.
- عدم توقيع الغرامة إلا بعد مرور 12 ساعة، وخلال أجل لا يتجاوز أسبوعا.
- تسجيل الغرامة في سجل خاص، وإلا اعتبرت كأنها لم تكن.
- كما لا يجوز أن تتجاوز الغرامة أجر عشرة أيام، ولا أن يتجاوز مجموع الغرامات ثلث الأجر خلال الرحلة، ويحق للبحار الطعن فيها أمام المحكمة خلال الأجل القانونية.

<sup>1</sup> طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان -الأردن - 2007 ، ص 85 .

<sup>2</sup> حسن موسى ، المرجع نفسه، ص 85 -86.

**3/: الالتزام بعدم استغلال السفينة لمصلحته الشخصية**

يلتزم البحار بعدم استغلال السفينة أو ما عليها لتحقيق مصالحه الخاصة. كما يلتزم بالمحافظة على النظام والانضباط، واتخاذ ما يلزم للمساهمة في حماية السفينة وحمولتها، وفقا لما تقتضيه القوانين والأعراف البحرية<sup>1</sup>.

**رابعاً: إلتزامات مساعدي التجهيز**

يلعب مساعدي التجهيز دوراً مهماً في تسيير السفينة إلى جانب المجهز، حيث يتولون مهاماً إدارية وتجارية وتقنية تساهم في ضمان حسن سير الرحلة البحرية. ونظراً لأهمية هذه المهام، فقد أقر القانون البحري مجموعة من الإلتزامات التي يجب عليهم احترامها، وهو ما سيتم تناوله فيما يلي.

**1: إلتزامات وكيل السفينة :**

تتمثل الإلتزامات وكيل السفينة في مجموعة من المهام التي يؤديها بصفته ممثلاً للمجهز، حيث يتولى إتمام إجراءات عقد النقل البحري في الميناء، ويقوم بكافة الأعمال التي تخدم السفينة والبضاعة وتضمن حسن سير الرحلة البحرية.

**1-1 : الإلتزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة:**

تظهر مهام وكيل السفينة من خلال توفير احتياجات السفينة، مستفيداً من إقامته في ميناء الرسو ومعرفته بالقوانين والتنظيمات المحلية<sup>2</sup>.

**أ: قبل وصول السفينة إلى الميناء :**

يقوم وكيل السفينة، بعد إعلامه بموعد الوصول، بالتنسيق مع السلطات المينائية لحجز مكان مناسب لرسو السفينة، بما يتلاءم مع حجمها وعمقها وحمولتها. كما يحرص على اختيار رصيف مجهز بوسائل الشحن والتفريغ، ويتولى إعداد وثيقة الرسو التي تتضمن بيانات السفينة ( الحجم،

<sup>1</sup> المرجع نفسه ، ص 87.

<sup>2</sup> شخي محمد أمين ، وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، ع 04 ، الجزائر ، ص 10-

التسجيل، الميناء الأصلي) وحمولتها، مع تحديد تاريخ ووقت الرسو لأهميته في حساب الرسوم، كما يقوم بإبرام العقود اللازمة لدخول السفينة إلى الميناء، مثل التعاقد مع المرشد البحري ومجهز القطر، مع إبقاء اتصال دائم بالمجهز لإطلاعه على المستجدات.

### ب: عند رسو السفينة داخل الميناء:

يتعين على وكيل السفينة تسديد رسوم الإرشاد والقطر، وتنظيم عمليات التفتيش بالتنسيق مع الجهات المختصة، وتقديم الخدمات اللازمة لطاقم السفينة، كالرعاية الطبية، كما يتولى متابعة الإجراءات الإدارية، بما فيها التعامل مع الجمارك، وحجز تذاكر الركاب عند الاقتضاء، ويعمل كذلك على توفير احتياجات السفينة من مؤن ووقود وإصلاحات، وإبرام العقود اللازمة، مع إعلام المجهز بكافة العمليات والنواقص لتفادي المخالفات.

### الفرع الثاني: إلتزامات أطراف التسيير التجاري للسفينة

يتضمن التسيير التجاري للسفينة مجموعة من الإلتزامات التي ترتبط بتنظيم واستغلال السفينة من الناحية التجارية، من خلال ضمان حسن تنفيذ عمليات النقل البحري والتعامل مع البضائع وفق القواعد القانونية والعقدية المعمول بها. وتكتسي هذه الإلتزامات أهمية خاصة في تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المتعاقدة وضمن سير النشاط التجاري للسفينة بفعالية.

### أولاً: إلتزامات الناقل البحري

يلتزم الناقل في عقد النقل البحري بمجموعة من الإلتزامات الأساسية، تتمثل في تقديم سفينة صالحة للملاحة، وحرص البضاعة بطريقة سليمة، ونقلها إلى ميناء الوصول، ثم تسليمها إلى المرسل إليه وفقاً لأحكام القانون البحري، تتمثل هذه الإلتزامات في ما يلي<sup>1</sup>:

#### 1/ الإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة.

<sup>1</sup> محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، د.ط، المملكة العربية السعودية، 2012، ص ص من

يلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة في المكان والزمان المتفق عليهما، مع إعدادها وتجهيزها بالطاقم والمؤن اللازمة، وتهيئة أماكن الشحن بما يتلاءم مع طبيعة البضاعة. كما يجب وضع السفينة تحت تصرف الشاحن أو المستأجر حسب نوع العقد. وفي عقد إيجار السفينة، يلتزم المؤجر بتقديم السفينة المتفق عليها دون استبدالها إلا في حالة القوة القاهرة، أما في عقد النقل البحري، فلا يعد تعيين السفينة عنصراً جوهرياً، ويكفي أن يوفر الناقل سفينة صالحة لنقل البضاعة.

## 2/ الالتزام برص البضاعة

يلتزم الناقل برص البضاعة داخل السفينة بطريقة تضمن سلامتها وتحافظ على توازن السفينة، مع مراعاة طبيعة البضائع ومدى توافقها مع غيرها. ويُعد الرص من المهام الفنية للربان، الذي يظل مسؤولاً عنه حتى لو قام به تابعو الشاحن، كما يلتزم بالإشراف عليه خلال الرحلة. والأصل أن يتم الرص داخل عنابر السفينة، ولا يجوز الشحن على السطح إلا في حالات استثنائية، مثل موافقة الشاحن، أو جريان العرف البحري، أو في الملاحة الساحلية.

## 3/ الالتزام بالنقل :

يُعد النقل الالتزام الرئيسي للناقل، ويقتضي نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في ميعاد معقول، كذلك يلتزم الناقل باتباع خط السير المتفق عليه أو المعتاد، ولا يجوز الانحراف عنه إلا لضرورة كإنقاذ أو سوء الأحوال الجوية، ويجب إتمام النقل بالسفينة المتفق عليها، إلا إذا أصبحت غير صالحة للملاحة، فيجوز استبدالها مع اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية البضاعة، كما يلتزم الربان باتخاذ ما يحقق مصلحة الشاحنين في حال تعذر الوصول إلى الميناء بسبب قوة القاهرة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> محمد نصر محمد ، نفس المرجع، ص 226 .

**4/ الالتزام بتسليم البضاعة:**

يُعتبر تسليم البضاعة للالتزام الأخير للناقل، وبه تنتهي مسؤوليته. ويتم التسليم عادة في ميناء الوصول وتحت روافع السفينة، ما لم يُتفق على غير ذلك، يتم التسليم إلى صاحب الحق في البضاعة وفقاً لنوع سند الشحن (اسمي، لأمر، أو لحامله)، مع التحقق من صفته القانونية، و يظل الناقل مسؤولاً عن صحة التسليم سواء قام به الربان أو من ينوب عنه، أما في حالة تعدد نسخ سند الشحن، تكون الأفضلية لصاحب التدوير الأقدم، إذا امتنع المرسل إليه عن استلام البضاعة، فيجوز للربان اتخاذ الإجراءات القانونية، بما في ذلك بيع جزء منها لتغطية الأجرة والمصاريف.

**ثانياً: إلتزامات الشاحن**

تتعدد إلتزامات الشاحن إلتجاه البضاعة، وتتمثل في ثلاث إلتزامات أساسية:

**1: الإلتزام بتهيئة البضاعة للنقل**

إنفردت اتفاقية روتردام بالتطرق لهذا الإلتزام دون غيرها من الاتفاقيات البحرية الدولية، فنصت بوجود تسليم الشاحن البضائع للناقل مهياًة و جاهزة للنقل، أي بحالة تضمن تحملها للظروف البحرية، بما في ذلك ما تقتضيه ظروف النقل، من تحميل البضائع، مناولتها و تستيفها و ربطها، تثبيتها و تفرغها، كذلك تهيئتها بحالة تمنع الإضرار بالمتلكات و الأشخاص الموجودين على متن السفينة<sup>1</sup>، ونصت نفس المادة السابقة في فقرتها الثالثة على أنه في حالة النقل بالحاويات، يجب على الشاحن أن يتولى تعبئة البضائع في الحاوية أو عربة، فيقوم بما يلزم من تستيف البضائع من ربطها وتثبيتها داخل الحاوية، أو العربة بعناية وبكيفية مناسبة، كي تحول دون تضررها ودون الإضرار بالأشخاص والممتلكات المنقولة معها على متن السفينة، ويندرج تحت مفهوم صلاحية الحاوية للحمولة أيضاً تنظيفها وتزويدها بوسائل التهوية، حسب الحمولة التي يراد أن تستعمل الحاوية في نقلها، نذكر من

<sup>1</sup>المادة 27، اتفاقية روتردام 2008، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً

أسباب عدم صلاحية الحاوية للحمولة إلى تضرر البضاعة بسبب عرق الحمولة أو التكثيف، فيعالج ذلك عادة بإضافة خزان لتجميع الماء المكثف نتيجة للتقلبات الجوية التي تصادفها الحاوية، خلال الطريق أو بإستعمال حاويات ذات مصرف في أرضيتها يسمح للماء المكثف بالخروج ولا يسمح للماء الخارجي بالدخول إليها وعند تعرض البضاعة للضرر أثناء الرحلة البحرية بسبب عيب غير ظاهر في الحاوية، أو في طريقة رص البضاعة داخلها وكانت هذه الأخيرة مقدمة من الشاحن، فإن الناقل يستطيع الإعتماد على العيب الذاتي في البضاعة أو عدم كفاية التغليف كسبب يستند إليه للإعفاء من المسؤولية، كما أن التغليف يتشابه مع تحزيم البضاعة من ناحية الدور الذي يؤديه في الحفاظ على سلامة البضائع أثناء الرحلة البحرية، حتى لا تتأثر بحركة السفينة و أعمال الشحن و التفريغ.

## 2: التعريف بالبضاعة كتابيا

يعتبر هذا الإلتزام من البيانات المعتادة في سند الشحن، فأوجب على الشاحن أن يقدم بيانا كتابيا يوضح فيه العلامات الرئيسية التي تعرف البضاعة عن غيرها من البضائع الأخرى، للتحقق من نوعها قبل الشحن فيجب أن تكون هذه العلامات مطبوعة و ظاهرة للعيان على البضائع المغلقة و غير المغلقة وعلى الصناديق، بحيث تبقى قراءتها سهلة ولا تزول حتى نهاية الرحلة البحرية<sup>1</sup>.  
ويجب أن يقوم الشاحن بتقديم البيانات الخاصة بالبضائع كتابيا عند تسليمها للناقل ، من حيث نوعها ، وزنها ، كيفية حزمها ، عدد الطرود التي تشملها ، حالتها الظاهرة و غير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل ، أو يقررها القانون لتعيين ذاتية البضائع و تقيده هذه البيانات في سند الشحن ،<sup>2</sup> كما أضافت قواعد على سابقتها ذكر سجل النقل الإلكتروني وأن إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من بيانات العقد لا يمس بصحة مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني<sup>3</sup>.

## 3/: تسليم البضاعة للناقل

<sup>1</sup> المادة 03، من إتفاقية بروكسل 1924، البيانات المعتادة في سند الشحن.

<sup>2</sup> المادة 15، من إتفاقية هامبورغ 1978.

<sup>3</sup> المادة 36، من قواعد روتردام ، 2008. المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً

يعتبر تسليم البضائع من الشاحن إلى الناقل أول خطوة يبدأ بها تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع و تحدد معها مدة مسؤولية هذا الأخير وفقا للعقد المبرم بينهما ، فيلتزم الشاحن بوضع البضائع المراد نقلها في المكان والزمان المتفق عليهما ، فتحديد ذلك يرجع إلى الاتفاق الذي بينه و بين الناقل ، والذي يراعى فيه غالبا القواعد التي استقر عليها العرف ، وعلى خلاف اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ ، نصت قواعد روتردام على التزام الشاحن بتسليم البضاعة محل النقل إلى الناقل ، والواقع أن قواعد روتردام قد إهتمت إهتماما بالغا بحالة البضاعة المسلمة للناقل فألزمت الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل جاهزة للنقل<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فقد ألزم هو الآخر الشاحن أو نائبه بتقديم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة في العقد المبرم بين الشاحن و الناقل ، فإذا لم تكن محددة في العقد فحسب عرف ميناء الشحن و في حالة عدم تقديم البضائع للناقل ، فإن الشاحن يقوم بتعويض الناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على أن لا تتجاوز أجره النقل المتفق عليها<sup>2</sup>.

#### 4/: الإلتزام بدفع أجره النقل .

الأجرة هي عبارة عن المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن للناقل في مقابل نقل البضاعة بحرا .وإذا كانت أجره النقل مستحقة عند الوصول ، إلتزم بأدائها المرسل إليه إذا قبل تسليم البضائع ، و إذا لم يذكر في سند الشحن أن الأجرة أو جزءا منها مستحق عند الوصول ، فالفرض أن الناقل قد قبلها كاملة من الشاحن ، على أنه يمكن إثبات عكس هذا في العلاقة بين الناقل والشاحن ، ولا يجوز إثبات العكس في مواجهة الغير حسن النية أي الشخص الذي لا يعلم وقت تلقيه لسند الشحن أن الأجرة أو جزءا منها مازال مستحقا. يكون الشاحن مسؤول عن تعويض الأضرار التي تقع بالسفينة أو البضائع الأخرى المشحونة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> المادة 27 ،من قواعد روتردام ،2008. المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً

<sup>2</sup> المادة 772 من الأمر رقم 80/76 ، المتضمن للقانون البحري الجزائري ،المعدل والمتمم 04/10 السابق الذكر .

<sup>3</sup> جلال وفاء محمدين ،المرجع السابق ،ص286.

**ثالثا: إلتزامات المرسل إليه****1/ إلتزام المرسل إليه بالإخطار**

متى نُفذ عقد النقل البحري تنفيذاً سليماً، ووصلت البضاعة إلى ميناء الوصول في حالة جيدة، فإن تسلمها من قبل المرسل إليه دون إبداء تحفظات يُعد دليلاً على انقضاء عقد النقل وبراءة ذمة الناقل من إلتزاماته ، غير أنه في حال ثبوت وجود تلف أو نقص في البضاعة، يلتزم المرسل إليه بإخطار الناقل بذلك، مع مراعاة الشروط والأجال المحددة قانوناً<sup>1</sup>.

**2/ إلتزام المرسل إليه بالوفاء بأجرة النقل**

يترتب على استلام المرسل إليه للبضائع دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول، إضافة إلى أي مبالغ أخرى يمكن للناقل المطالبة بها استناداً إلى سند الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى ، والأصل أن الإلتزام بدفع أجرة النقل يقع على عاتق الشاحن، غير أنه يجوز الاتفاق على أن يتم الوفاء بهذه الأجرة في ميناء الوصول، وفي هذه الحالة يصبح المرسل إليه ملزماً بالدفع، بشرط قبوله استلام البضاعة. وبذلك، فإن إلتزام المرسل إليه يظل مرتبطاً بواقعة تسلمه للبضائع<sup>2</sup>.

**رابعا : إلتزامات السمسار البحري****1/ إلتزام السمسار البحري ببذل عناية الرجل العادي في تنفيذ مهامه:**

يلتزم السمسار البحري في أداء مهامه ببذل عناية الرجل العادي، أي العناية التي يبذلها الشخص الحريص في مثل هذه الظروف، كما يلتزم بإعلام العميل بجميع الظروف المحيطة بالصفقة

<sup>1</sup> حوياد حياة ، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، جامعة وهران 2 محمد بن

أحمد ، م 04، ع 01، الجزائر، 2017، ص 57-58.

<sup>2</sup> حوياد حياة ، المرجع نفسه ، ص 59.

محل التعاقد، سواء تعلق الأمر بوجود نزاع بشأنها، أو بالمخاطر المحتملة، أو بحالة الأسعار في السوق من حيث الارتفاع أو الانخفاض، وفي حالة كتمان السمسار لمعلومات جوهرية تتعلق بالصفقة أو بالطرف المتعاقد الآخر، وكان من شأن هذه المعلومات التأثير في قبول العميل للصفقة، فإنه يتحمل المسؤولية العقدية، ويلتزم بتعويض الضرر الذي لحق بالعمل، كما يتعين على السمسار أن يتصرف كمهني متبصر، ملتزمًا بحسن النية، ومراعياً للأعراف والعادات المهنية السائدة في مجال نشاطه<sup>1</sup>.

## 2/الالتزام بعدم تعارض مصلحة السمسار البحري الشخصية مع مصلحة العميل :

يلتزم السمسار بعدم جعل نفسه طرفاً في العقد الذي يتوسط في إبرامه، وذلك لتفادي تعارض مصالحه الشخصية مع مصلحة العميل. فلا يجوز له، على سبيل المثال، أن يشتري لنفسه البضاعة التي كلف ببيعها، إلا إذا وافق العميل صراحة على ذلك ، وفي هذه الحالة لا يستحق السمسار الأجر، لأن صفته كوسيط تنتفي، ويصبح طرفاً أصيلاً في العقد<sup>2</sup>.

## 3/عدم تجاوز السمسار البحري الحدود المرسومة في الوكالة:

يجب على السمسار البحري أن يلتزم بالحدود المرسومة له في عقد الوكالة، فلا يجوز له تجاوز الصلاحيات الممنوحة له. غير أنه يجوز له الخروج عن هذه الحدود في حالة استثنائية، إذا تعذر عليه إخطار الموكل مسبقاً، وكانت الظروف تشير إلى أن الموكل كان سيوافق على هذا التصرف، في هذه الحالة، يتعين على السمسار إخطار الموكل فوراً بما قام به. ويُشترط لقيام هذا الاستثناء توافر حالتين: استحالة الإخطار المسبق، ووجود قرائن تفيد موافقة الموكل ، يخضع تقدير هذه الظروف لسلطة قاضي الموضوع.

<sup>1</sup> قزد علي أسماء ، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، جامعة وهران 2 ، م 07، ع 01، الجزائر ، 2020، ص 78.

<sup>2</sup> قزد علي أسماء ، المرجع نفسه، ص 79.

جواز عمل السمسار البحري لصالح الطرفين المتعاقدين ويجوز له أن يعمل لصالح طرفي العقد إذا تم تعيينه من قبلهما، على أن يلتزم بإعلام كل طرف بأنه يتصرف لحسابهما، وأن يتعهد بالحياد ومراعاة مصالح الطرفين دون تمييز.

الإلتزام بإشعار السلطة المينائية قبل وصول السفينة

يلتزم السمسار البحري بإشعار السلطة المينائية قبل وصول السفينة في الآجال المحددة قانوناً، وذلك من أجل تنظيم استقبالها وتخصيص مكان لها على الرصيف<sup>1</sup>.

### خامسا :إلتزامات وكيل الحمولة

يلتزم وكيل الحمولة، عند استلام البضاعة، بدفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول، كما يلتزم بالمحافظة عليها وحراستها، وتسليمها إلى المرسل إليه. وفي المقابل، يلتزم هذا الأخير بدفع الأجر المتفق عليه لوكيل الحمولة، وفي حال عدم الاتفاق يحدد هذا الأجر وفقاً لعرف الميناء، كما يستحق وكيل الحمولة استرداد المصروفات التي أنفقتها أثناء قيامه بمهامه لحساب المرسل إليه، كتكاليف التخزين والرسوم الجمركية ونفقات التحفظ<sup>2</sup>.

### سادسا : التزامات وكيل السفينة المرتبطة بالبضاعة:

تشمل التزامات وكيل السفينة تجاه البضائع مرحلتين: بداية عقد النقل ونهايته<sup>3</sup>.

#### 1/التزامات عند بداية عقد النقل:

يتولى وكيل السفينة استلام البضائع من الشاحنين، وفحصها للتحقق من حالتها وعددها ووزنها وعلاماتها. وفي حالة وجود عيب أو نقص، يجب إثبات ذلك بتحفظات، ويكون هذا الإقرار ملزماً للمجهز.

<sup>1</sup> قزد علي أسماء ، المرجع نفسه 2020، ص ص 79-80.

<sup>2</sup> قماروي عز الدين ، أعوان النقل البحري في الجزائر وفقاً لأخر النصوص التنظيمية ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، جامعة وهران ، م 01 ، ع 01، الجزائر ،سنة 2014، ص.ص 50-51.

<sup>3</sup> شيخي محمد أمين ، المرجع نفسه ، ص ص من 12 إلى 16.

كما يلتزم بتطبيق القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة.

وبعد ذلك، يقوم بالتنسيق مع مقاول الشحن لتحميل البضائع، ويمنح الشاحن إيصالاً يثبت استلامها، مع التحقق من صحة بيانات سند الشحن والتوقيع عليه نيابة عن المجهز.

## 2/التزامات عند انتهاء عقد النقل

يلعب وكيل السفينة دوراً مهماً عند وصول البضائع، حيث يتسلمها من الريان، ويفحصها للتأكد من حالتها، ثم يتولى حفظها واتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة عليها. كما يقوم بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بعد التحقق من هويته وسند الشحن، سواء كان اسماً أو لحامله، وقد يتم التسليم بموجب إذن تسليم، وفي حالة وجود تلف أو نقص، يجوز للمرسل إليه تقديم تحفظات خلال المدة القانونية، وإلا اعتبر التسلم مطابقاً، مع بقاء إمكانية إثبات العكس، ويتعين على وكيل السفينة اتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية مصالح المجهز، بما في ذلك إجراء الخبرة عند الضرورة.

## تحصيل أجرة الشحن:

يقوم وكيل السفينة بتحصيل أجرة الشحن من المرسل إليه عند الاستلام، كلياً أو جزئياً. وفي حالة الامتناع عن الدفع، يجوز له حجز البضاعة ووضعها في المخازن على نفقة المرسل إليه، بل وطلب بيعها إذا كانت سريعة التلف.

## إعداد حساب الرسو

يلتزم وكيل السفينة بإعداد حساب الرسو عند مغادرة السفينة، ويتضمن جميع المصاريف، مثل رسوم الميناء (الإرشاد، القطر، الحراسة) ومصاريف الإصلاح والتموين ونفقات الطاقم. كما يجوز له تمثيل المجهز قضائياً إذا كان مخولاً بذلك، مع بقاء صفته كوكيل دون أن يحل محل المجهز<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> شيخي محمد أمين، المرجع نفسه، ص 16.

### سابعا : الوظيفة التجارية للربان

يتمتع الربان بصلاحيات قانونية تتعلق باستغلال السفينة استغلالا تجاريا، حيث له الحق إبرام العقود والتصرفات اللازمة لذلك، كإستلام البضائع من الشاحنين، والإشراف على رصها، وتسليمها لأصحابها عند الوصول، وله أن يقوم بإصلاح السفينة وشراء الأدوات اللازمة لها، وتعيين بحارتها. وبذلك يعد الربان ممثلا قانونيا للمجهز، حيث يمارس اختصاصه التجاري الذي يمنحه إجراء هذه التصرفات لحساب المجهز ومصالحته حيث تتصرف إليه آثارها ويكون مسؤولا عن الالتزامات التي تترتب عليها، على أن تكون متعلقة بالسفينة والرحلة البحرية ونتيجة لذلك، فإن الربان في أداءه لوظيفته التجارية مقيد بحدود توجيهات المجهز في كل أمر يخص السفينة أو الشحنة التي تحملها<sup>1</sup>.

**المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن الإخلال بالالتزامات أطراف التسيير الملاحي والتجاري للسفينة .**

يترتب عن التسيير الملاحي والتجاري للسفينة توزيع مجموعة من الإلتزامات بين عدة أطراف، كل حسب دوره في قيادة السفينة أو استغلالها تجاريا. ويؤدي الإخلال بهذه الإلتزامات إلى قيام مسؤولية قانونية تختلف باختلاف طبيعة التسيير وصفة الطرف المعني، مما يستوجب تحديد نطاق هذه المسؤوليات وبيان آثارها. وعليه سنتناول مسؤوليات أطراف التسيير الملاحي للسفينة (الفرع الأول) و مسؤوليات أطراف التسيير التجاري للسفينة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: مسؤوليات أطراف التسيير الملاحي للسفينة

<sup>1</sup> يوسف بن حسن مشنوي ، المرجع السابق ،ص 123.

التسيير الملاحي للسفينة من أهم مراحل النشاط البحري، لما يترتب من التزامات على عاتق القائمين عليه، وعلى رأسهم المجهز والريان وباقي المساعدين الملاحيين. ونظرا لإرتباط هذا التسيير بسلامة السفينة والأشخاص والبضائع، فإن الإخلال بالواجبات المهنية أو التقنية أثناء الملاحة قد يترتب عنه قيام مسؤوليات قانونية متعددة، تختلف طبيعتها بحسب جسامه الخطأ والضرر الناتج عنه. ومن ثمّ تهدف هذه المسؤولية إلى ضمان حسن تنفيذ عمليات الملاحة وتحقيق الأمن البحري وحماية مصالح الأطراف المتعاملة في هذا المجال.

### أولاً: مسؤولية مالك السفينة

يسأل مالك السفينة مسؤولية شخصية غير محدودة عن جميع الأفعال والتصرفات الصادرة عنه أو عن تابعيه من أشخاص الملاحة البحرية، سواء تعلق الأمر بالمسؤولية العقدية الناتجة عن العقود التي يبرمها بنفسه أو بواسطة الريان بصفته نائباً عنه، أو بالمسؤولية التقصيرية عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء المرتكبة أثناء تأدية الوظيفة أو بمناسبةها، وتمتد هذه المسؤولية إلى كامل ذمته المالية<sup>1</sup>.

### ثانياً: مسؤولية المجهز

يُسأل المجهز عن أفعاله وأفعال تابعيه ووكلائه في البر والبحر الذين يساهمون في استغلال السفينة، وذلك وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية. وبناء عليه، تقوم مسؤوليته إما على أساس تقصيري، سواء عن فعله الشخصي أو عن فعل تابعيه، أو على أساس تعاقدية بحسب طبيعة الإلتزام. غير أن ما يميز القانون البحري هو إقراره لإمكانية تحديد مسؤولية المجهز عن الأضرار المادية والجسمانية، سواء بنص القانون أو بموجب اتفاق، وهو ما يعد خروجاً عن القواعد العامة التي تقضي بمسؤولية كاملة. كما تسري على المجهز أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة.

<sup>1</sup> خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق - بن عكنون، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2011-2012، ص ص 242-243.

ومع ذلك، يُعفى المجهز من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية البحتة التي يرتكبها الربان، حتى ولو كان هو من قام بتعيينه.<sup>1</sup>

### ثالثا : مسؤولية الربان

نظرا لتعدد مهام الربان وتنوع علاقاته أثناء ممارسة وظيفته، قد تنشأ عنه أضرار اتجاه الغير، مما يرتب مسؤوليته المدنية، إضافة إلى مسؤوليته التأديبية والجنائية عند مخالفة التزاماته المهنية أو القانونية.

### 1/ المسؤولية المدنية للربان

تنقسم المسؤولية المدنية للربان إلى مسؤولية عقدية وأخرى تقصيرية، بحسب طبيعة العلاقة والضرر.<sup>2</sup>

#### 1-1: المسؤولية العقدية

تقوم المسؤولية العقدية للربان على أساس عقد العمل البحري الذي يربطه بالمجهز، باعتباره نائبا قانونيا عنه في تسيير السفينة.

يلتزم الربان ببذل عناية الرجل المهني في تنفيذ مهامه.

يسأل عن كل إخلال بالتزاماته العقدية أو بتعليمات المجهز.

تشمل مسؤوليته: الانحراف عن خط السير دون مبرر، سوء تدبير الوقود، أو الإخلال بسلامة السفينة والشحنة.

يلتزم أيضاً بإعلام المجهز بكل ما يعيق قيادة السفينة أو يؤثر على الرحلة.

<sup>1</sup> ،براشمي مفتاح ،مطبوعة بيداغوجية موجهة لطلبة السنة الثالثة تخصص قانون خاص ، كلية الحقوق ،قسم القانون الخاص

،جامعة غليزان، سنة 2021 ، متاح على الرابط

<http://dspace.univ-relizane.dz/home/bitstream/12345..pdf>

الساعة 18h57m

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/21

<sup>2</sup> أربوط وسيلة ، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية ، المرجع السابق ، ص ص 6-7.

**1-2: المسؤولية التقصيرية**

تقوم هذه المسؤولية عندما يرتكب الربان خطأ شخصياً يسبب ضرراً للغير دون وجود علاقة تعاقدية مباشرة.

يسأل تجاه الركاب عن الإهمال وعدم اتخاذ تدابير السلامة.

قد يسأل عن أخطاء البحارة إذا كان السبب سوء الاختيار أو الإشراف.

يسأل تجاه الشاحنين رغم غياب العلاقة العقدية المباشرة، إذا ثبت خطؤه الشخصي.

يسأل تجاه البحارة عن الأضرار الناتجة عن سلوكه مثل الإهمال في الرعاية أو العلاج.

يتحمل المضرور عبء إثبات الخطأ وعلاقة السببية، مع إمكانية دفع المسؤولية بالسبب الأجنبي.

**رابعاً: مسؤولية مساعدي التجهيز**

يترتب عن الإخلال بالالتزامات الملقة على عاتق مساعدي التجهيز قيام مسؤوليتهم القانونية، باعتبارهم عنصراً مهماً في سير نشاط السفينة. وتهدف هذه المسؤولية إلى ضمان حسن أداء المهام الموكلة إليهم وحماية مصالح السفينة والمتعاملين معها من أي ضرر قد ينجم عن خطأ أو تقصير أثناء القيام بالوظائف المرتبطة بالتجهيز.

**1/ مسؤولية وكيل السفينة :**

في حال إخلال أحد أطراف عقد وكالة السفينة بالتزاماته، تترتب مسؤوليته القانونية. وتقوم مسؤولية وكيل السفينة إما تجاه المتعاقد معه (المجهز) أو تجاه الغير.

**1-1: مسؤولية وكيل السفينة إزاء المتعاقد معه**

يُسأل وكيل السفينة قبل المجهز مسؤولية تعاقدية عند إخلاله بالالتزامات الناشئة عن عقد الوكالة، خاصة إذا لم يبذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ مهامه. ويكون مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء أداء وظيفته، دون أن يسأل عن أخطاء موكله.

وتتحقق مسؤوليته في كل تقصير في تنفيذ المهام الموكلة إليه، ومن ذلك:

عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة أثناء شحن البضاعة، مما قد يؤدي إلى ضياعها أو سرقتها<sup>1</sup>.

## 1-2: مسؤولية وكيل السفينة إزاء الغير

تقوم مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير على أساس المسؤولية التقصيرية، وذلك إذا تسبب بخطئه في إلحاق ضرر بالغير، كالشاحنين أو المرسل إليهم.

وتتحقق هذه المسؤولية عند ارتكابه أخطاء شخصية أثناء تنفيذ الوكالة، مثل:

التأخر في تفريغ البضاعة أو تسليمها.

عدم المحافظة على البضاعة مما يؤدي إلى تلفها.

ولا يمنع قيام مسؤولية الوكيل من مساءلة المجهز، باعتباره مسؤولاً عن أعمال وكيله وفقاً للقواعد العامة.

ومع ذلك، لا يُسأل وكيل السفينة عن الأضرار التي تعود إلى أخطاء المجهز أو الربان أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، ويجوز له في هذه الحالة التمسك، نيابة عن موكله، بدفوع الإعفاء من المسؤولية المقررة قانوناً أو الواردة في سند الشحن<sup>2</sup>.

## 2/مسؤولية وكيل الحمولة

يسأل وكيل الحمولة عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء ممارسة مهامه وفقاً لأحكام القانون العام، مما يفيد أن مسؤوليته ذات طابع عقدي تجاه المرسل إليه عند الإخلال بالتزاماته، كعدم التحقق من سلامة البضاعة أو عدم اتخاذ الإجراءات التحفظية اللازمة. غير أنه لا يسأل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني: المسؤولية المدنية لأطراف التسيير التجاري للسفينة

<sup>1</sup> ليندة ألكي و سماعيل جوهر ، وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري ، مجلة الفكر القانوني والسياسي ، م7 ، ع01 ، الجزائر ، سنة 2023 ، ص 1495 .

<sup>2</sup> ليندة ألكي و سماعيل جوهر ، المرجع نفسه، ص 1496

<sup>3</sup> المادة 627 من الأمر رقم 80/76 ، المتضمن للقانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم 04/10 ، السابق الذكر .

لانتقصر المسؤولية القانونية في مجال النقل البحري على أطراف التسيير الملاحي فحسب، بل تمتد كذلك إلى الأشخاص المتدخلين في التسيير التجاري للسفينة، نظرا لإرتباط نشاطهم بتنفيذ عقود النقل البحري وإستغلال السفينة اقتصاديا. ويترتب على الإخلال بالتزاماتهم قيام مسؤوليات قانونية تختلف بحسب طبيعة الالتزام ومصدره، وتعويض الأضرار التي قد تتجم عن سوء الاستغلال أو التقصير في تنفيذ الالتزامات التجارية، بما يحقق التوازن في العلاقات البحرية التجارية.

### أولا: مسؤولية الشاحن

تقوم مسؤولية الشاحن على أساس عقدي ، بإعتبارها ناشئة عن عقد النقل البحري وتتحدد هذه المسؤولية في كل من الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري على أساسين رئيسيين هما: الخطأ الواجب الإثبات والضمان (المسؤولية الموضوعية). ففي الأساس الأول، لا تقوم مسؤولية الشاحن إلا إذا أثبت المضرور خطأه والضرر والعلاقة السببية بينهما، وذلك عند إخلاله بالتزاماته كعدم دفع أجرة النقل، أو عدم تسليم البضاعة، أو تقديم بيانات غير كافية، أو سوء التغليف أو انعدامه، أو عدم احترام قواعد النقل، كما تمتد مسؤوليته إلى أفعال تابعيه ووكلائه، ويمكن مساءلته أيضا تجاه الغير وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية. أما في الأساس الثاني، فتقوم مسؤولية الشاحن على الضمان دون حاجة لإثبات الخطأ، حيث يلتزم بالتعويض بمجرد تحقق الضرر، خاصة في حالات تقديم معلومات غير صحيحة عن البضاعة، أو نقل بضائع خطيرة دون إعلام الناقل، أو وجود عيب ذاتي فيها، ولا يمكنه دفع هذه المسؤولية بإثبات حسن نيته أو السبب الأجنبي، كما تبقى مسؤوليته قائمة حتى مع انتقال سند الشحن، ويترتب على ذلك بطلان أي شرط يعفيه من المسؤولية أو يخفف من التزاماته، وذلك ضمانا لحسن سير النقل البحري وحماية مصالح الأطراف<sup>1</sup>.

### ثانيا : مسؤولية السمسار البحري

<sup>1</sup> قرارية قويدر ، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، ع04 ، الجزائر ،

**1- مسؤولية السمسار البحري العقدية**

تقوم مسؤولية السمسار البحري العقدية عند إخلاله بالتزاماته الناشئة عن عقد السمسرة. والأصل، وفق أحكام المادة 164 من القانون المدني الجزائري، هو إجبار المدين على التنفيذ العيني، فإذا استحال ذلك، يُحكم بالتعويض. وتتحقق هذه المسؤولية بتوافر ثلاثة أركان:

**1-1: الخطأ العقدي:**

يلتزم السمسار ببذل عناية الرجل العادي في تنفيذ ما كلفه به العميل، مع ضرورة إعلامه بكافة الظروف والمخاطر المتعلقة بالصفقة. ويُعد السمسار مخطئاً إذا أهمل أو قصر في أداء هذا الالتزام، كأن يخفي معلومات جوهرية مثل وجود نزاع حول محل الصفقة. ولا تقوم مسؤوليته إذا كان عدم التنفيذ راجعاً إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة. ويقع على عاتق العميل إثبات الخطأ، وذلك بإثبات وجود عقد السمسرة وإخلال السمسار بالتزامه، في حين يجوز للسمسار نفي المسؤولية بإثبات أنه بذل العناية اللازمة أو أن عدم التنفيذ يرجع لسبب أجنبي.

**1- الضرر:**

يُقصد بالضرر كل أذى يصيب مصلحة مشروعة للعميل، سواء كانت مادية أو أدبية، بشرط أن يكون الضرر محققاً أو مؤكد الوقوع وليس احتمالياً.

**1-3: العلاقة السببية:**

يشترط أن يكون خطأ السمسار هو السبب المباشر في وقوع الضرر. فإذا ثبت أن الضرر ناتج عن إخفاء السمسار لمعلومات جوهرية، قامت مسؤوليته. أما إذا كان الضرر نتيجة سبب أجنبي، فإن علاقة السببية تنتفي.

وعند توافر هذه الأركان، يحق للعميل المطالبة بالتعويض، والذي قد يشمل الخسارة، تفويت الفرصة، أو المساس بالسمعة والثقة التجارية<sup>1</sup>.

## 2/ مسؤولية السمسار البحري عن فعل الغير

قد يستعين السمسار بغيره لتنفيذ العمل المكلف به، فإذا قام بذلك دون ترخيص، فإنه يكون مسؤولاً عن أفعال هذا الغير كما لو كانت صادرة عنه شخصياً، وذلك وفقاً للمادة 136 من القانون المدني الجزائري. وتكون مسؤوليته في هذه الحالة مسؤولية تقصيرية تجاه العميل عن فعل الغير. كما قد يتعهد السمسار بضمان أعمال الأشخاص الذين يستعين بهم، وفي هذه الحالة تقوم مسؤوليته على أساس الضمان الاتفاقي، وتكون مسؤوليته تضامنية تجاه العميل<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> قزد علي أسماء ، المرجع السابق ، ص88.

<sup>2</sup> قزد علي أسماء ، المرجع السابق ، ص ص 89-90.



# خلاصة الفصل الأول

## خلاصة الفصل الأول

خلصنا من خلال هذا الفصل إلى أن التسيير الملاحي والتجاري للسفينة يشكل منظومة متكاملة تهدف إلى ضمان سلامة السفينة وتحقيق الاستغلال الاقتصادي الأمثل لها. وقد تبين أن التسيير الملاحي يرتبط بالجوانب الفنية والتقنية المتعلقة بقيادة السفينة وتجهيزها وضمن صلاحيتها للملاحة، في حين يركز التسيير التجاري على استغلالها في عمليات النقل البحري وتحقيق الأهداف الاقتصادية المرجوة.

كما اتضح أن هذا التسيير يقوم على تدخل مجموعة من الأشخاص، يتصدرهم المالك والمجهز والربان والبحارة ومساعدو النقل البحري، إلى جانب الشاحن والناقل والمرسل إليه والسمسار البحري، حيث يؤدي كل منهم دورا محددًا في إنجاح الرحلة البحرية. وتبين كذلك أن ممارسة التسيير الملاحي والتجاري للسفينة ترتب مجموعة من الالتزامات القانونية على عاتق مختلف الأطراف، ويؤدي الإخلال بها إلى قيام مسؤوليات قانونية متنوعة تهدف إلى حماية المصالح المتعارضة وضمن استقرار المعاملات البحرية. ومن ثم، يشكل التسيير الملاحي والتجاري للسفينة الإطار القانوني والتنظيمي الذي يضمن حسن سير نشاط النقل البحري وتحقيق أهدافه الاقتصادية والعملية.



الفصل الثاني :  
الإطار التطبيقي  
للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة

يتمحور هذا الفصل حول الإطار التطبيقي للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، حيث يستعرض في مبحثه الأول الدور الحيوي للموانئ كفضاءات تمارس فيها السفن أنشطتها عبر خدمات أساسية كالإرشاد، والقطر، والتموين، مع خضوعها لنظام رقابي دقيق يضمن سلامة الملاحة والبيئة البحرية. أما المبحثان الثاني والثالث، فيسلطان الضوء على التحولات التكنولوجية الحديثة التي يشهدها هذا القطاع، بدءا من رقمنة الإجراءات عبر نظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS)، ووصولاً إلى تبني نموذج "الموانئ الذكية" القائم على الذكاء الاصطناعي والإنترنت، وذلك بهدف تعزيز كفاءة الأداء المينائي وتحقيق استدامة النقل البحري رغم التحديات القانونية والتقنية المرتبطة بهذه التطورات. وعليه يتناول هذا الفصل دور الموانئ في التسيير الملاحي والتجاري للسفينة (المبحث الأول)، كما سنتحدث عن تأثير اعتماد التقنيات الحديثة في التسيير الملاحي و التجاري على الإلتزامات والمسؤوليات المترتبة عنهما (المبحث الثاني)، وكذلك الموانئ الذكية كآلية للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة (المبحث الثالث).

### المبحث الأول: دور الموانئ في التسيير الملاحي والتجاري للسفينة

تمارس السفن مختلف أنشطتها الملاحية والتجارية داخل الموانئ البحرية، حيث تُقدم لها مجموعة من الخدمات المينائية التي تهدف إلى تسهيل وتنظيم حركة الملاحة والتجارة البحرية. كما تخضع هذه السفن لنظام رقابي يفرضه القانون لضمان احترام القواعد المنظمة للملاحة وحماية السلامة البحرية والبيئة. ويبرز من خلال ذلك الترابط بين الخدمات المينائية المقدمة للسفن (المطلب الأول) و النظام العام للرقابة على السفن (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: الخدمات المينائية المقدمة للسفن

يعتبر التسيير الملاحي والتجاري للسفينة منظومة قانونية وعملية تهدف إلى ضمان حسن استغلال السفينة وتنظيم نشاطها البحري في مختلف مراحلها، سواء أثناء الإبحار أو عند التوقف بالموانئ. ويقوم هذا التسيير على توفير الظروف الملائمة لسير الملاحة البحرية في أمان، وتأمين احتياجات السفينة بما يضمن استمرارية نشاطها التجاري بكفاءة وفعالية، وذلك من خلال مجموعة من التدابير والخدمات المينائية التي تُسهم في تحقيق هذا الهدف.

ومن بين أهم هذه الخدمات: الإرشاد البحري (الفرع الأول)، والقطر البحري (الفرع الثاني)، والتمويل والقيادة (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول: الإرشاد البحري

الإرشاد البحري هو خدمة مهنية تقدمها الدولة بواسطة مرشدين بحريين مرخصين لمساعدة ربابنة السفن عند دخولهم إلى الموانئ أو خروجهم منها أو المرور في المناطق الملاحية الضيقة أو الخطرة، كما يتمثل دوره في توجيه رباب السفينة وإرشاده إلى المسار الآمن داخل الميناء وخارجه، بهدف ضمان سلامة الملاحة وتقادي الحوادث. ويطلب الإرشاد عادة من طرف رباب السفينة، فيستجيب المرشد وينتقل إلى السفينة ليقدم توجيهاته مقابل أجره محددة، حيث يتميز الإرشاد البحري

في الجزائر بأنه إجباري في معظم الحالات، ويُعد خدمة أساسية لتنظيم حركة السفن داخل الحدود المينائية وضمان أمن الملاحة البحرية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : القطر البحري

القطر البحري هو عقد بمقتضاه تلتزم سفينة تُسمى "القاطرة"، لقاء أجر، بتقديم المساعدة لسفينة أخرى تُسمى "المقطورة"، من خلال تزويدها بالقوة اللازمة أو دفعها أو سحبها لتسهيل حركتها أثناء الملاحة، خاصة عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها أو الانتقال داخلها، وقد يمتد ذلك إلى عرض البحر عند تعطل السفينة، ويهدف هذا العقد إلى ضمان سلامة الملاحة البحرية وتقادي الأخطار والأضرار التي قد تتجم عن حركة السفن الكبيرة داخل الموانئ، ويُعد من العقود البحرية التي نظمها المشرع الجزائري أحكامها دون أن يضع تعريفاً صريحاً له، تاركاً ذلك للفقهاء<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث : التموين والقيادة

التموين والقيادة من الخدمات البحرية الأساسية المقدمة للسفن داخل الموانئ، ويقصد بالتموين تزويد السفينة وطاقمها وركابها بكل ما يحتاجونه من مواد غذائية وأدوية ووقود وزيوت، إضافة إلى المياه والطاقة الكهربائية، ويتم ذلك من طرف مومنين معتمدين أو السلطات المينائية وفقاً للتشريع والتنظيم المعمول به. أما القيادة فهي خدمة ملاحية تتمثل في مساعدة ربان السفينة وإرشاده أثناء دخول الميناء أو الخروج منه، وتكون غالباً إجبارية بهدف ضمان سلامة الملاحة وحماية الأرواح والأموال، حيث تعمل هاتان الخدمتان على تحقيق الأمن المينائي وتسهيل حركة السفن داخل الموانئ<sup>3</sup>.

1 حريز أسماء ، خدمة إرشاد السفن ، مقال منشور بمجلة القانون ، جامعة وهران 2 "محمد بن أحمد" ، الجزائر ، م 08 ، ع 02 ، 2019 ، ص ص من 27 إلى 29

2 عبد القادر منهوج-خالدية يقرو ، القطر البحري على ضوء القانون البحري الجزائري ، مقال منشور بمجلة الدراسات القانونية المقارنة ، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد "الجزائر" - جامعة جيلالي ليايس سيدي بلعباس ، م 11 ، ع 02 ، الجزائر ، 2025 ، ص 262.

3 بن عيسى حياة ، الخدمات المينائية المقدمة للسفن و أثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية ، مقال منشور بالمجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة تلمسان ، العدد الثاني ، الجزائر ، 2014 ، ص ص 97-98.

## المطلب الثاني : النظام العام للرقابة على السفن

تخضع السفن لنظام رقابي يهدف إلى ضمان احترام القواعد القانونية والتنظيمية المتعلقة بالملاحة البحرية، وحماية الأرواح والبيئة البحرية وسلامة السفن. وتتم هذه الرقابة من خلال هيئات وجهات مختصة تتولى متابعة السفن والتحقق من مدى التزامها بالمعايير المعمول بها، سواء في الموانئ أو أثناء الإبحار

وعليه قسمنا هذا المطلب إلى فرعين، يتمثل (الفرع الأول) في المقصود بالرقابة ، بينما يتناول (الفرع الثاني) الجهات التي تمارس الرقابة على السفن.

### الفرع الأول : المقصود بالرقابة

يقصد بالرقابة في المجال البحري قيام السلطات المختصة بمتابعة ومراقبة حركة السفن والأنشطة البحرية داخل المجال الخاضع لسيادة الدولة أو ولايتها، وذلك بهدف ضمان احترام القوانين وحماية الأمن والسلامة البحرية. وتشمل هذه الرقابة عمليات الرصد والتتبع والتعرف على السفن، مع تمكين الجهات المعنية من التدخل عند الضرورة لمنع أي خرق أو تهديد محتمل<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : الجهات التي تمارس الرقابة على السفن

الرقابة على السفن التجارية من أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الدول نظرا لما تتعرض له السفن أثناء إبحارها في البحار والمحيطات من مخاطر قد تهدد سلامة الأرواح والممتلكات، الأمر الذي يفرض على الدول ضرورة التأكد من توفر شروط السلامة قبل السماح بالسفر البحري. وفي هذا الإطار، تمارس دولة العلم رقابة أولية على السفن التي ترفع علمها من خلال إصدار الشهادات اللازمة وتنظيم الجوانب الإدارية والتقنية والاجتماعية، إضافة إلى التحقق من صلاحية السفن للإبحار وكفاءة طاقمها وتدريبهم وفق المعايير الدولية. كما تُلزم هذه الدولة بإنشاء سجل للسفن وممارسة الولاية القانونية على السفينة وطاقمها، وضمان احترام قواعد السلامة البحرية ومنع التلوث

<sup>1</sup> محمد حالييس ، مجال تدخل الدولة الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط ، أطروحة دكتوراه ، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، قسم علوم سياسية، تخصص دراسات استراتيجية وعلاقات دولية، جامعة الجزائر 3، السنة الجامعية 2021-2020، ص249.

والمخاطر البحرية. وفي حال عدم احترام هذه المعايير، يجوز لدولة أخرى أن تبلغ دولة العلم لاتخاذ الإجراءات اللازمة، كما يمكن إجراء تحقيقات في الحوادث البحرية الخطيرة بالتعاون بين الدول المعنية. أما دولة الميناء، فتتدخل عند دخول السفن الأجنبية إلى موانئها لمراقبة مدى احترامها لمعايير السلامة الدولية<sup>1</sup>. وقد أكدت اتفاقية سولاس لسنة 1974 هذه الالتزامات من خلال إلزام الدول بتطبيق رقابة فعالة على سفنها وضمان مطابقتها للمعايير الدولية في مجال السلامة البحرية<sup>2</sup>.

كما تقوم مصالح الجمارك عند توقف السفينة بمجموعة من الاجراءات الرقابية، بهدف ضمان احترام التشريع الجمركي وحماية الإقتصاد الوطني، تتمثل فيما يلي:

تفتيش السفينة عند الرسو: حيث تقوم الجمارك بمراقبة السفينة فور وصولها إلى الميناء، والتأكد من سلامة الوثائق الخاصة بها.

مراقبة وثائق الشحن: من خلال التأشير على وثائق الشحن وأخذ نسخ منها بغرض المتابعة والرقابة. مراقبة عمليات التموين: وتشمل التزود بالمواد الغذائية الضرورية لطاقم السفينة، مع التأكد من مطابقتها للإجراءات القانونية.

وضع الأختام الجمركية (Plombage): على البضائع التي لم يتم تفريغها أو إخراجها لضمان عدم التصرف فيها بطرق غير قانونية<sup>3</sup>.

تنظيم عمليات التفريغ والنقل: حيث تنص المادة 58 من قانون الجمارك على أنه لا يجوز تفريغ البضائع أو نقلها من سفينة إلى أخرى إلا داخل الموانئ التي تتواجد بها مكاتب الجمارك.

<sup>1</sup> بلغازي نور الدين ، الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والإنفاقيات الدولية ، مجلة أفاق للأبحاث السياسية والقانونية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، ع 05، الجزائر ، جوان 2020، ص ص من 29 إلى 31.

<sup>2</sup> المنظمة البحرية الدولية ، الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS) ، المعتمدة في 1 نوفمبر 1974 دخلت حيز النفاذ في 25 مايو 1980.

<sup>3</sup> بن سالم ابراهيم، الرقابة الجمركية عند توقف السفينة وحساباتها الإنتقالية على ضوء التطورات التشريعية والتنظيمية الجديدة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع7، 2018، ص381

ضرورة الترخيص المسبق: لا تتم عمليات التفريغ أو النقل إلا بترخيص كتابي من أعوان الجمارك وبحضورهم، وإلا تعتبر مخالفة قانونية.

إمكانية منح رخص استثنائية: يمكن للجمارك منح رخص خاصة للتفريغ أو النقل خارج الموانئ بناءً على طلب المعنيين وعلى نفقتهم الخاصة.

مكافحة التهريب وتبييض الأموال: حيث يهدف هذا النظام الرقابي إلى الحد من استغلال النقل البحري في عمليات التهريب أو إدخال أموال غير مشروعة.

مراقبة خروج السفينة: وذلك بالتأكد من استكمال جميع الإجراءات الجمركية، وخاصة التصريح بالحمولة والوثائق الخاصة بالسفينة<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني : تأثير اعتماد التقنيات الحديثة في التسيير الملاحي و التجاري على

### الإلتزامات والمسؤوليات المترتبة عنهما

يشهد التسيير الملاحي والتجاري في الوقت الراهن تحولات حديثة ترتكز أساسًا على التحول الرقمي الشامل نحو الموانئ الذكية، من خلال استخدام تقنيات الرقمنة والذكاء الاصطناعي في إدارة حركة السفن وتداول الحاويات، بما يساهم في تقليص زمن الانتظار ورفع الإنتاجية. كما يتجه هذا القطاع نحو تبني التسيير اللوجستي المتكامل، حيث لم تعد الموانئ مجرد نقاط لرسو السفن، بل أصبحت مراكز لوجستية متكاملة تربط بين النقل البحري والبري والسككي، مما يعزز كفاءة سلاسل الإمداد. وفي إطار الاستدامة، برز التوجه نحو الملاحة والتجارة الخضراء عبر اعتماد معايير بيئية صارمة واستخدام وقود بديل للحد من الانبعاثات الكربونية. إضافة إلى ذلك، تلعب أتمتة الموانئ دورًا محوريًا من خلال الاعتماد على الرافعات الآلية والمركبات ذاتية القيادة، الأمر الذي يقلل من الأخطاء البشرية ويرفع دقة العمليات. كما يتم التركيز على إدارة المخاطر وسلاسل الإمداد عبر استخدام أنظمة إلكترونية متطورة لتحليل البيانات والتنبؤ باحتياجات السوق، إلى جانب تعزيز البنية

<sup>1</sup> نوفل إطار بمصلحة الجمارك، مقابلة ميدانية شخصية أجريت على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة، الجزائر، بتاريخ 10 ماي 2026.

التحتية والفوقية للموانئ لاستيعاب السفن العملاقة ومواكبة متطلبات التجارة الدولية، وبذلك تجمع هذه التوجهات بين رفع الكفاءة الاقتصادية وتقليل التكاليف والالتزام بالمعايير البيئية لتحقيق التنمية المستدامة<sup>1</sup>.

### المطلب الأول : الرقمنة في التسيير الملاحي و التجاري .

تُعدّ الرقمنة أداة أساسية لتحديث التسيير الملاحي والتجاري، من خلال اعتماد أنظمة رقمية تسهّل الإجراءات، وتسرع تداول البضائع، وتحسّن كفاءة الموانئ.

وقد دعمت الجزائر هذا التوجه بإرساء إطار تنظيمي واستحداث منصات رقمية لتبادل البيانات، مما يعزز الشفافية ويرفع القدرة التنافسية للموانئ.

### الفرع الأول : النظام القانوني لنظام المجتمع المينائي الجزائري APCS.

يُعدّ النظام القانوني لنظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS) تجسيدًا فعليًا لتوجه الدولة نحو عصرنه وتحديث تسيير الموانئ، باعتبارها حلقة أساسية في تطوير قطاع النقل البحري والتجارة الخارجية. فقبل إدخال هذا النظام، كان استغلال الموانئ يخضع لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، والذي رغم تنظيمه لمختلف العمليات المادية والإدارية المرتبطة برسو السفن وشحن وتفريغ البضائع، إلا أنه لم ينجح في الحد من العراقيل البيروقراطية وطول آجال معالجة الوثائق، مما أدى إلى ارتفاع تكاليف العبور وإثقال كاهل الاقتصاد الوطني بغرامات التأخير. وفي هذا السياق، جاء المرسوم التنفيذي رقم 21-147 المتضمن إنشاء منصة المجتمع المينائي الجزائري، كإطار قانوني جديد يهدف إلى رقمنة الإجراءات وتبسيطها، من خلال اعتماد نظام الشباك الوحيد الذي يسمح بإيداع ومعالجة الوثائق والبيانات إلكترونياً عبر نقطة دخول موحدة، بمشاركة مختلف المتدخلين في النشاط المينائي.

وقد مكّن هذا النظام من إعادة تنظيم العمليات المينائية بشكل أكثر كفاءة، حيث أصبحت طلبات حجز الأرصفة، وإرسال وثائق تسهيل الملاحة (FAL)، ومعالجة بيانات الشحن (MANIFESTE)،

<sup>1</sup> قماز ليلي إلبياز ، الآليات التكنولوجية الحديثة في النقل البحري خدمة للبيئة :تحديات قانونية ، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان -الجزائر-، م 8 ، ع 02، الجزائر ،ديسمبر 2022 ،ص 327-328.

وسندات التسليم ورفع البضائع، تتم كلها عبر المنصة الرقمية، مع ربطها بمختلف الهيئات المعنية كالجمارك، وشرطة الحدود، ومصالح المراقبة التجارية والفلاحية. كما ساهم في أتمتة الموانئ العمليات وتحسين التنسيق بين المتدخلين، وتقليص الاعتماد على الوثائق الورقية، مما أدى إلى تقليص مدة عبور السفن والبضائع وتحسين جودة الخدمات المينائية. وعليه، يشكل نظام APCS نقلة نوعية في الإطار القانوني والتنظيمي لاستغلال الموانئ الجزائرية، من خلال تكريس مبادئ الشفافية، السرعة، والفعالية، بما يتماشى مع المعايير الدولية ويعزز تنافسية الموانئ الجزائرية<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني : دور نظام المجتمع المينائي الجزائري في أمن و سلامة المنشآت المينائية و السفن

يساهم نظام المجتمع المينائي الجزائري (APCS) في تعزيز أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن من خلال تبسيط الإجراءات الإدارية واعتماد وثائق موحدة، وعلى رأسها وثائق اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية (FAL)، التي تجعل عملية مراقبة السفن والبضائع داخل الموانئ أكثر وضوحاً ودقة، خاصة فيما يتعلق بالحمولات الخطرة التي تتطلب عناية خاصة أثناء العمليات اللوجستية. كما يفرض اعتماد هذا النظام على نقل البيانات عبر شبكة الإنترنت تحديات أمنية، مثل مخاطر القرصنة الإلكترونية أو سوء استغلال المعطيات ذات الطابع الشخصي الخاصة بطواقم السفن والركاب، مما يستدعي وضع إطار قانوني صارم لحماية هذه البيانات وتجريم الأفعال التي تمس بها. وفي هذا السياق، تلعب اتفاقية FAL، المعتمدة في لندن سنة 1965 والمعدلة لاحقاً، دوراً مهماً في توحيد النماذج والوثائق المتعلقة بالسفن وحمولتها وطاقمها وركابها، بهدف تسهيل إجراءات وصول السفن وإقامتها ومغادرتها، والحد من التأخيرات غير الضرورية، وتعزيز التعاون بين الدول. كما يتضمن ملحق الاتفاقية سبعة نماذج أساسية تُرسل مسبقاً عبر نظام المجتمع المينائي، تشمل التصريح العام، والتصريح بالحمولة، والتصريح بالمؤونة، والتصريح بعتاد الطاقم، والقائمة الاسمية للطاقم، والقائمة الاسمية للركاب، وبيان البضائع الخطرة، وهي جميعها تساهم في تحسين الرقابة وتيسير التسيير.

<sup>1</sup> أركان عبد المالك و حوباد حياة ، دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع ، المجلة الجزائرية للبحوث القانونية والسياسية ، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية جامعة وهران 2، م 08، ع 01، الجزائر ،سنة 2024،ص 279.

ومن جهة أخرى، حرص المشرع الجزائري على حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي من خلال القانون 07-18، الذي يجرم مجموعة من الأفعال المرتبطة بالجمع غير المشروع للمعطيات، أو معالجتها أو استغلالها بشكل غير قانوني، إضافة إلى الأفعال التي تمس بصلاحيات السلطة الوطنية المختصة، وهو ما يعزز الأمن الرقمي ضمن بيئة الموانئ الحديثة<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني : التسيير الملاحي و التجاري للسفن في ظل انتشار آليات الذكاء الاصطناعي

يعد الذكاء الاصطناعي فرعاً من فروع علم الحاسوب، يهدف إلى تطوير أنظمة قادرة على محاكاة القدرات الذهنية للإنسان، كال تفكير والتعلم واتخاذ القرار، وذلك بالاعتماد على معالجة البيانات وتحليلها. ويُستخدم في المجال التطبيقي عبر برامج وأنظمة ذكية تُسهم في إنجاز المهام بكفاءة أعلى.

ورغم أهميته المتزايدة، لم يضع المشرع الجزائري تعريفاً قانونياً دقيقاً له، بل اقتصر على تنظيم بعض مجالاته، خاصة في إطار المعاملات الإلكترونية، مع توجه الدولة إلى دعمه من خلال إنشاء هيئات متخصصة لتطويره وتعزيز استخدامه في مختلف القطاعات.

### الفرع الأول : دور تقنيات الذكاء الاصطناعي في تطوير القطاع الملاحي و التجاري

يشهد القطاع الملاحي والتجاري، كغيره من القطاعات الحيوية، ثورة تكنولوجية متسارعة بفضل استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي، التي ساهمت بشكل كبير في تحسين كفاءة العمليات البحرية والتجارية. وتبرز هذه المساهمة من خلال تطوير أنظمة الملاحة الذاتية التي تعتمد على خوارزميات التعلم الآلي وتحليل البيانات الواردة من مختلف المستشعرات كالكاميرات وأجهزة الرصد، مما يمكن السفن من اتخاذ قرارات دقيقة والتكيف مع تعقيدات البيئة البحرية المتغيرة للوصول إلى وجهاتها بأمان. كما يساهم الذكاء الاصطناعي في تحقيق الاستدامة البيئية عبر توظيف الروبوتات في جمع النفايات البحرية وتتبع الأنظمة البيئية، بما يساعد على الحد من التلوث ومكافحة الصيد الجائر

<sup>1</sup> أبركان عبد المالك وحوباد حياة ، المرجع نفسه ، نفس الصفحة .

وحماية التنوع البيولوجي، وهو ما تسعى إليه أيضا بعض المبادرات الوطنية في الجزائر من خلال تطبيقات ذكية لرصد النفايات البحرية. ومن جهة أخرى، يعزز الذكاء الاصطناعي سلامة وصيانة السفن من خلال التنبؤ بالأعطال المحتملة عبر تحليل بيانات أجهزة الاستشعار المتعلقة بدرجات الحرارة والضغط والاهتزازات، مما يقلل من مخاطر الحوادث والكوارث البيئية. إضافة إلى ذلك، يلعب دورا محوريا في تعزيز الأمن البحري، حيث يساهم في مراقبة الممرات البحرية والكشف عن الأنشطة المشبوهة مثل التهريب والقرصنة، وذلك بالاعتماد على تحليل البيانات الضخمة الواردة من الأقمار الصناعية والرادارات، مع إمكانية التنبؤ بمسارات السفن وتحديد المناطق الأكثر عرضة للخطر، فضلا عن دعم عمليات البحث والإنقاذ وتنسيقها، مما يعزز من قدرة الدول على حماية سواحلها وضمان سلامة التجارة البحرية<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني : التحديات التي تواجه تطبيق الذكاء الاصطناعي في القطاع الملاحي و التجاري

شهد القانون تطوراً مستمراً تماشياً مع التحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية التي تعرفها المجتمعات، حيث كان الفقه والقضاء دائماً وسيلة أساسية لتكييف القواعد القانونية مع المستجدات المستحدثة. وفي هذا السياق، أفرزت الثورة الرقمية الحديثة ظهور الذكاء الاصطناعي كأحد أبرز مظاهر التطور التكنولوجي المعاصر، إذ لم يعد مجرد أداة مساعدة، بل أصبح يُسند إليه القيام بمهام كانت حكرًا على الإنسان في مختلف المجالات الاقتصادية والإدارية والتجارية، وهو ما أثار إشكاليات قانونية عميقة تتعلق بمدى قدرة الأنظمة التقليدية للمسؤولية المدنية على استيعاب الأضرار الناجمة عن هذه التقنيات الحديثة، خاصة في ظل صعوبة تحديد الفاعل الحقيقي وتعدد الأطراف المتدخلة في تصميم وتشغيل هذه الأنظمة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> خريف سيف الدين وسليمان عبد الغاني، الإطار القانوني المنظم للذكاء الاصطناعي في الملاحة البحرية -الأفاق والتحديات - ،

مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية ، جامعة وهران 2، ام 8، ع 2 ، الجزائر، سنة 2025 ، ص414-415.

<sup>2</sup> عبد الحكيم بن تليس، الذكاء الاصطناعي: تحد جديد للقانون؟، ملتقى دولي، حول الذكاء الاصطناعي: تحد جديد للقانون؟، جامعة

الجزائر 1 ،الجزائر، 27-28 نوفمبر 2018 ، ص 229 إلى 240.

وفي ظل هذا التطور يواجه تطبيق الذكاء الاصطناعي في القطاع الملاحي والتجاري مجموعة من التحديات التي قد تعيق تحقيق أهدافه رغم ما يوفره من فرص كبيرة، ويأتي في مقدمتها مخاطر الأمن السيبراني، حيث أصبحت السفن والأنظمة الرقمية المرتبطة بها عرضة للهجمات الإلكترونية نتيجة تزايد الاعتماد على التكنولوجيا، الأمر الذي قد يؤدي إلى اختراق أنظمة التحكم والتلاعب بها أو سرقة البيانات الحساسة المتعلقة بالشحن والمعاملات التجارية، مما يسبب خسائر مادية وتعطيل العمليات التشغيلية ويهدد سلامة السفن والبضائع والبيئة البحرية، وهو ما دفع إلى تبني أنظمة دولية مثل نظام SSAS ونظام LRIT لتعزيز الأمن البحري. كما يبرز تحدي انتقال القوى العاملة، إذ يؤدي الاعتماد المتزايد على الأنظمة الذكية إلى تقليص الحاجة إلى الأساليب التقليدية في تشغيل السفن، مما قد ينعكس سلباً على فرص العمل للبحارة والمهندسين ويزيد من معدلات البطالة. ومن جهة أخرى، تظهر تحديات التأمين البحري المرتبطة بإمكانية استغلال البيانات بطرق غير مشروعة أو التحايل على السياسات التأمينية، مما يستوجب تطوير أنظمة ذكاء اصطناعي قادرة على كشف الأنماط المشبوهة والتنبؤ بالمخاطر. كذلك تطرح التحديات القانونية المتعلقة بتحمل المسؤولية إشكالات معقدة، خاصة في ظل غياب نصوص واضحة تحدد المسؤول عن الأضرار الناتجة عن أنظمة الذكاء الاصطناعي، سواء كان المصنع أو المبرمج أو المشغل، وهو ما يجعل إثبات المسؤولية أمراً صعباً، خصوصاً مع التطور المستمر لهذه الأنظمة، رغم توجه بعض التشريعات المقارنة إلى الاعتراف بما يسمى بالشخصية الإلكترونية. إضافة إلى ذلك، يبرز تحدي التدريب والتأهيل نظراً للحاجة إلى كفاءات بشرية ذات مهارات تقنية عالية لتشغيل وصيانة هذه الأنظمة، وأخيراً فإن ارتفاع التكاليف المرتبطة بالاستثمار في تقنيات الذكاء الاصطناعي وصيانتها يمثل عائقاً أمام تبنيها بشكل واسع في القطاع الملاحي والتجاري<sup>1</sup>.

وعلى المستوى النظري، شهدت مسألة منح الروبوتات والأنظمة الذكية شخصية قانونية نقاشاً فقهيّاً واسعاً، خاصة بعد المبادرة التي قدمها البرلمان الأوروبي بشأن إمكانية إقرار ما يُعرف بـ"الشخصية

<sup>1</sup> أسماوي الحاج أحمد وبسعيد مراد ، أثر التحديات القانونية لخصائص السفن الذكية على مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، المجلة الأكاديمية ، للبحوث القانونية والسياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، م 9 ، ع 2 ، الجزائر ، 2025 ، ص ص من 379 إلى 381).

الإلكترونية". وقد انقسم الفقه في هذا الإطار إلى ثلاثة اتجاهات: اتجاه مؤيد يرى إمكانية منح الروبوت شخصية قانونية بالنظر إلى تطور استقلالته، بما يسمح له باكتساب ذمة مالية وتحمل المسؤولية؛ واتجاه معارض يرفض ذلك تأسيساً على أن الشخصية القانونية ترتبط بالإرادة والتمييز، وأن منحها للروبوت يؤدي إلى إضعاف مسؤولية المصنّع أو المشغّل وإثارة صعوبات عملية في الإثبات والتنفيذ؛ واتجاه وسطي يدعو إلى إقرار شخصية قانونية محدودة أو مقيدة للروبوت، تقتصر على نطاق معين من الحقوق والالتزامات بما يضمن أساساً إمكانية التعويض عن الأضرار دون المساس بمبادئ المسؤولية المدنية التقليدية. وفي السياق ذاته، تبنى القانون المقارن، خاصة في التجربة الأوروبية والفرنسية، مقارنة حذرة، من خلال وضع قيود على استخدام الذكاء الاصطناعي، ومنع اتخاذ قرارات فردية ذات أثر قانوني اعتماداً حصرياً على المعالجة الآلية للبيانات، حمايةً للحقوق والحريات الأساسية وضماناً لفعالية الرقابة البشرية. ويكتسي هذا النقاش أهمية خاصة في المجال الملاحي والتجاري، حيث قد تؤدي أخطاء الأنظمة الذكية في تسيير السفن أو إدارة العمليات التجارية إلى أضرار جسيمة، مما يطرح إشكال تحديد المسؤول الحقيقي عن هذه الأفعال في غياب إطار قانوني واضح ينظم هذه المسألة<sup>1</sup>.

### المبحث الثالث: الموانئ الذكية كآلية للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة

شهد قطاع النقل البحري خلال السنوات الأخيرة تطوراً تكنولوجياً متسارعاً، انعكس بصورة مباشرة على أساليب إدارة الموانئ وتشغيلها. وقد برزت الموانئ الذكية كنموذج حديث يعتمد على توظيف تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والذكاء الاصطناعي وإنترنت الأشياء، بهدف تحسين الأداء المينائي ورفع كفاءة الخدمات المقدمة للسفن والمتعاملين الإقتصاديين. وقد أدى هذا التحول إلى تعزيز فعالية التسيير الملاحي للسفن من خلال تحسين إجراءات الدخول والرسو والمغادرة، كما ساهم في تطوير التسيير التجاري عبر تسريع حركة البضائع وتبسيط المعاملات التجارية والجمركية داخل الموانئ.

<sup>1</sup> سعيد سالم سعيد راشد الشامسي ، نحو مظلة تشريعية إمارتية لإقرار الشخصية القانونية للروبوتات ، مذكرة ماجيستر ، كلية القانون ، قسم القانون الخاص ، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، سنة 2025 ، ص ص ، من 21 إلى 23

وعليه، سيتم تناول هذا المبحث من خلال مطلبين؛ نخصص المطلب الأول لبيان مفهوم الموانئ الذكية، بينما نتناول في المطلب الثاني دور الموانئ الذكية في استدامة النقل البحري وتحقيق الاستدامة في الجزائر.

### المطلب الأول: مفهوم الموانئ الذكية

أدى التطور التكنولوجي المتسارع والتحول الرقمي في قطاع النقل البحري إلى ظهور الموانئ الذكية باعتبارها نموذجاً حديثاً لإدارة الموانئ يعتمد على توظيف تقنيات المعلومات والاتصال والذكاء الاصطناعي والإنترنت من أجل تحسين كفاءة العمليات المينائية. وقد انعكس هذا التطور بصورة مباشرة على التسيير الملاحي للسفن من خلال تعزيز سلامة الملاحة، وتسهيل حركة الدخول والخروج من الموانئ، وتحسين التنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاط البحري. وعليه سيتم التطرق إلى تعريف الموانئ الذكية في (الفرع الأول)، ثم بيان مراحل تطورها في (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: تعريف الميناء الذكي

هو ميناء رقمي متكامل يعتمد على ربط مختلف مكوناته من خلال بنية تحتية متطورة للاتصالات ذات النطاق العريض، مدعومة بنظم حوسبة مرنة قائمة على الخدمات. ويقوم هذا النموذج على توظيف أحدث تقنيات تكنولوجيا المعلومات والاتصال من أجل تحسين إدارة العمليات المينائية وتسهيل تبادل البيانات بين مختلف الفاعلين. كما يشتمل على منظومة متكاملة من البنى التحتية المعلوماتية والتقنيات الحديثة في مجالات الاتصالات السلكية واللاسلكية والتجهيزات الإلكترونية والميكانيكية، بما يضمن رفع كفاءة الأداء وجودة الخدمات. ويهدف هذا النوع من الموانئ إلى تحقيق التكامل الرقمي والاستجابة السريعة لمتطلبات النقل البحري والتجارة الدولية في إطار ما يُعرف بميناء المعرفة<sup>1</sup>.

1 هبة الله محمد المسماري و محمد جميل محمد حسن، تأثير تطبيقات الموانئ الذكية على تحسين القدرة التنافسية للموانئ بالتطبيق على ميناء الملك عبد العزيز في الدمام بالمملكة العربية السعودية، المجلة العلمية للبحوث التجارية، ع02، ج01، أبريل 2025، ص 206.

## الفرع الثاني: مراحل تطور الموانئ الذكية

شهدت الموانئ تطورا تدريجيا عبر عدة عقود، انتقلت خلاله من الموانئ التقليدية المعتمدة على العمل اليدوي والوثائق الورقية إلى الموانئ المؤتمتة جزئيا، وصولا إلى الموانئ الذكية الحديثة، ويمكن تقسيم هذا التطور إلى مرحلتين أساسيتين؛ تتمثل المرحلة الأولى في الموانئ التقليدية والمؤتمتة جزئيا، حيث بدأت الموانئ في إدخال الرقمنة، واعتماد أنظمة إدارة الحاويات وأنظمة المعلومات المينائية، مع أتمتة بعض العمليات الروتينية، مما ساهم في تحسين سرعة الأداء وتقليل الأخطاء البشرية ورفع كفاءة عمليات المناولة والتخزين، أما المرحلة الثانية فتتمثل في الموانئ الذكية والرقمنة المتقدمة، حيث تم الانتقال إلى توظيف التقنيات الحديثة مثل الذكاء الاصطناعي لتحسين التنبؤ وإدارة المخاطر، لجمع وتحليل البيانات في الوقت الفعلي، وتقنية البلوك تشين لتعزيز الشفافية وأمن المعاملات، إضافة إلى تعزيز التكامل الرقمي بين مختلف الفاعلين في سلسلة الإمداد، بما يضمن تدفقا أكثر دقة وسرعة للمعلومات ويرفع من كفاءة الخدمات اللوجستية بشكل عام<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني: دور الموانئ الذكية في استدامة النقل البحري في الجزائر

يُعد التحول نحو الموانئ الذكية أحد أهم التوجهات الحديثة في قطاع النقل البحري، نظرا لدوره في تعزيز الاستدامة البيئية والاقتصادية والاجتماعية. غير أن هذا التحول يواجه مجموعة من التحديات، أبرزها الحد من الانبعاثات الكربونية الناتجة عن النشاط البحري، حيث يُساهم النقل البحري بنسبة

<sup>1</sup> إيمان ، مستقبل الموانئ الذكية و تأثيرها على التجارة الدولية، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة 1 -الحاج لخضر-، الجزائر، 2025-2026، ص03 متاح على الموقع

<https://www.scribd.com/document/961102640/%D9%85%D8%B3%D8%AA%D9%82%D8%A8%D9%84%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6-%D8%A7%D9%84%D8%B0%D9%83%D9%8A%D8%A9-%D9%88-%D8%AA%D8%A3%D8%AB%D9%8A%D8%B1%D9%87%D8%A7-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9>

معتبرة في التلوث العالمي، خاصة من خلال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتسربات النفط والزيوت. ومن أجل تحقيق ميناء ذكي مستدام، أصبح من الضروري توفير مجموعة من المتطلبات البيئية والتقنية والطاقوية التي تضمن تحسين الأداء المينائي وتقليل الأثر البيئي، بما ينعكس إيجاباً على استدامة سلسلة التوريد والنقل البحري في الجزائر.

### الفرع الأول: المتطلبات البيئية والعملية للموانئ الذكية

تقوم الموانئ الذكية على مجموعة من المتطلبات البيئية التي تركز على تحسين مؤشرات الأداء البيئي داخل الميناء، مثل إدارة النفايات، والحد من تلوث التربة والمياه والهواء، بإعتبار أن الإدارة الفعالة للنفايات أصبحت من أهم ركائز التوجهات الحديثة للموانئ المستدامة. كما تشمل المتطلبات العملية تلك المرتبطة بزيادة إنتاجية الموانئ، من خلال تحسين كفاءة الأرصفة ورفع سرعة مناولة البضائع، بما يساهم في تسريع تدفق الشحنات وتقليل الزمن الضائع، إضافة إلى الحد من التلف أو الفقد في البضائع أثناء العمليات اللوجستية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: متطلبات الطاقة ودورها في دعم الإستدامة

تُعد متطلبات الطاقة من العناصر الأساسية في بناء الموانئ الذكية، حيث تعتمد على إدماج مصادر الطاقة المتجددة مثل الطاقة الشمسية وطاقة الرياح والتقنيات البحرية الحديثة، بهدف تقليل الاعتماد على الوقود. ويساهم هذا التوجه في خفض الانبعاثات الكربونية وتحسين الأداء البيئي للموانئ. كما يرتبط هذا التحول ارتباطاً مباشراً بتحقيق استدامة سلسلة التوريد، من خلال الدمج بين الأبعاد البيئية والاجتماعية والإقتصادية، بما يضمن استمرارية تدفق السلع والخدمات بشكل متوازن يحافظ على حقوق الأجيال القادمة ويعزز مفهوم النقل البحري المستدام<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> حبيلي حياة، الموانئ الذكية والنقل المستدام في الجزائر، مجلة التحولات الإقتصادية، م03، ع02، الجزائر، 2023/07/11، ص70.

نفس المرجع، ص 2.71.



# خلاصة الفصل الثاني

## خلاصة الفصل الثاني

يخلص الإطار التطبيقي للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة إلى أن الإدارة الحديثة للنشاط البحري لم تعد تقتصر على العمليات التقليدية داخل الموانئ، بل أصبحت تعتمد بشكل جوهري على التحول الرقمي والذكاء الاصطناعي لتطوير الأداء. هذا التوجه نحو "الموانئ الذكية" يهدف إلى تحقيق توازن دقيق بين رفع الكفاءة الاقتصادية، وضمان أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية، والالتزام بمعايير الاستدامة البيئية، مما يستوجب مواكبة قانونية وتنظيمية مستمرة لمواجهة التحديات التكنولوجية الجديدة وضمان شفافية وفعالية العمليات المينائية.



خاتمة

## خاتمة

في ختام هذه الدراسة، يتضح أن التسيير الملاحي والتجاري للسفينة يمثل إطاراً قانونياً مهماً ينظم كيفية استغلال السفينة من الناحية الملاحية والتجارية. فهو يحدد مهام كل طرف من الأطراف المتدخلة في هذا النشاط، كما يضبط التزاماتهم ويبيّن المسؤوليات المترتبة عن الإخلال بها، بما يضمن حسن سير العمليات البحرية واستقرار المعاملات.

كما تبين أن هذا الإطار القانوني، رغم أهميته، أصبح مطالباً بمواكبة التطورات الحديثة التي يشهدها قطاع النقل البحري، خاصة مع اعتماد الرقمنة والتقنيات الحديثة والذكاء الاصطناعي في تسيير السفن والموانئ، مما يفرض ضرورة تطوير بعض القواعد القانونية لتتماشى مع هذه المستجدات.

وبذلك، فإن دراسة التسيير الملاحي والتجاري للسفينة تظل ذات أهمية قانونية وعملية، لما تطرحه من إشكالات تتعلق بتنظيم النشاط البحري وضبط مسؤوليات الأطراف في ظل التحولات الحديثة.

وخلال دراستنا لهذا الموضوع توصلنا لنتائج تضمنت مايلي:

- أن التسيير الملاحي والتجاري للسفينة يمثل نظاماً قانونياً متكاملأ يهدف إلى تنظيم استغلال السفينة وضمان سير نشاطها البحري بصورة فعالة ومنظمة
- إن هذا التسيير يقوم على توزيع دقيق للاختصاصات بين عدة أطراف، الأمر الذي يخلق نوعاً من التداخل في المهام يستوجب تحديد المسؤوليات بشكل واضح ودقيق.
- يساهم الإطار القانوني المنظم للتسيير الملاحي والتجاري في تحقيق نوع من التوازن بين مصالح مختلف المتدخلين في النشاط البحري.
- رغم تطور القواعد القانونية، إلا أن قطاع النقل البحري يشهد تحولات سريعة تتطلب مواكبة تشريعية مستمرة، خاصة مع ظهور الرقمنة والتقنيات الحديثة في تسيير السفن.

بناءً على ما سبق، يمكن تقديم المقترحات التالية:

- ضرورة تحديث وتطوير الإطار القانوني المنظم للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة بما يتماشى مع المستجدات التكنولوجية الحديثة.
- العمل على توضيح أكثر للاختصاصات والالتزامات بين مختلف الأطراف المتدخلة في التسيير البحري لتفادي تضارب المسؤوليات.
- تعزيز التكوين القانوني والتقني للعاملين في المجال البحري لمواكبة التطور الرقمي في قطاع النقل البحري.

## خاتمة

---

- تشجيع إدماج التكنولوجيا الحديثة والذكاء الاصطناعي في تسيير السفن مع وضع ضوابط قانونية تحكم استخدامها.
- مراجعة بعض القواعد التقليدية التي لم تعد تتماشى مع واقع النشاط البحري المعاصر.



# قائمة المصادر والمراجع

### المصادر

#### أولاً : الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية بروكسل 1924، البيانات المعتادة في سند الشحن.
2. الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS) ، المعتمدة في 1 نوفمبر 1974 دخلت حيز النفاذ في 25 مايو 1980.
3. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ 1978) (قواعد هامبورغ) تم اعتمادها خلال مؤتمر ديبلوماسي في 31 آذار /مارس 1978 أرست نظاماً قانونياً موحداً ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحراً ، وقد بدأ نفاذ الإتفاقية في 1 تشرين الثاني / نوفمبر 1992 .
4. إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً اعتمدها الجمعية العامة في 11 كانون الأول / ديسمبر ، ( نيويورك 2008) (قواعد روتردام 2008).
5. اتفاقية روتردام 2008، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً

#### ثانياً: النصوص القانونية

1. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 30 أكتوبر لسنة 1976 ، ج ر عدد 29 لسنة 1977 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج ر عدد 47 لسنة 1998، والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 10 رمضان 1431 الموافق ل 15 أوت 2010 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 46 والمتضمن القانون البحري الجزائري

### المراجع

#### أولاً : الكتب

1. جلال وفاء محمدين ،قانون التجارة البحرية ،جامعة الإسكندرية ،دار الجامعة الجديدة للنشر ،سنة 1997 .
2. طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان –الأردن – 2007
3. عبد الرحمان السيد قرمان ، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد ، مطبعة حمادة الحديثة ، د.ط ، مصر، 2026

4. محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة ، د.ط ، المملكة العربية السعودية ، 2012

### ثانيا: الأطروحات والرسائل الجامعية

1. أكلي ليندة ، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، قسم الحقوق ، تخصص قانون ، جامعة مولود معمري - تيزي وزو - ، الجزائر ، 2021

2. محمد حالي ، مجال تدخل الدولة الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط ، أطروحة دكتوراه ، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية ، قسم علوم سياسية ، تخصص دراسات استراتيجية وعلاقات دولية ، جامعة الجزائر 3 ، السنة الجامعية 2020-2021

3. خالد محمد المروني ، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق - بن عكنون - ، جامعة الجزائر 1 ، السنة الجامعية 2011-2012.

4. هشام عبد العزيز ، النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، قسم الحقوق ، تخصص دولة و مؤسسات ، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة ، الجزائر ، السنة الجامعية 2024-2025

5. عبد نصيرة خواص ، النظام القانوني لربان السفينة ، رسالة ماجستير ، فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة بن يوسف بن خدة ، الجزائر ، 2008 - 2009.

6. سعيد سالم سعيد راشد الشامسي ، نحو مظلة تشريعية إمارتية لإقرار الشخصية القانونية للروبوتات ، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، قسم القانون الخاص ، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، سنة 2025.

### ثالثا : المقالات العلمية

1. أبركان عبد المالك و حوباد حياة ، دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع ، المجلة الجزائرية للبحوث القانونية والسياسية ، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية جامعة وهران 2 ، م 08 ، ع 01 ، الجزائر ، سنة 2024 ، ص من 277 إلى 294.

2. أربوط وسيلة ، إلزام مجهز السفينة بضمان سلامة البحار وترحيله ، مجلة دفاتر الحقوق والعلوم السياسية ، المركز الجامعي مغنية ، م 02 ، ع 01 ، الجزائر ، 2022 ، ص من 6 إلى 20.

3. أربوط وسيلة ، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، ع 05 ، الجزائر ، 2017 ، ص من 413 إلى 420.

4. أسماوي الحاج أحمد وبسعيد مراد ، أثر التحديات القانونية لخصائص السفن الذكية على مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، المجلة الأكاديمية ، للبحوث القانونية والسياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، م 9 ، ع 2 ، الجزائر ، 2025 ، ص من 374 إلى 402.
5. بلغازي نور الدين ، الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية ، مجلة أفاق للأبحاث السياسية والقانونية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، ع 05 ، الجزائر ، جوان 2020 ، ص من 24 إلى 43.
6. بن عيسى حياة ، الخدمات المينائية المقدمة للسفن و أثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية ، مقال منشور بالمجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة تلمسان ، ع 2 ، الجزائر ، 2014 ، ص من 83 إلى 108.
7. بن غالم بومدين ، الأحكام العامة للسفينة أو الوسيط البحري ، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية و السياسية ، جامعة تلمسان ، م 1 ، ع 4 ، الجزائر ، 2018 ، ص من 101 إلى 117.
8. حبيلي حياة، الموانئ الذكية والنقل المستدام في الجزائر، مجلة التحولات الإقتصادية، م 03، ع 02، الجزائر، 2023/07/11، ص من 59 إلى 73.
9. حريز اسماء ، خدمة إرشاد السفن ، مقال منشور بمجلة القانون ، جامعة وهران 2 "محمد بن أحمد" ، الجزائر ، م 08 ، ع 02 ، 2019 ، ص من 24 إلى 44.
10. حوباد حياة ، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد ، م 04 ، ع 01 ، الجزائر ، 2017 ، ص من 47 إلى 65.
11. خريف سيف الدين وسليمان عبد الغاني ، الإطار القانوني المنظم للذكاء الاصطناعي في الملاحة البحرية –الأفاق والتحديات - ، مجلة البحوث القانونية و الإقتصادية ، جامعة وهران 2 ، م 8 ، ع 2 ، الجزائر ، سنة 2025 ، ص من 409 إلى 430.
12. زكراوي حمودي ، الوكلاء البريون للملاحة البحرية ، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية ، م 15 ، ع 01 ، جامعة طاهري محمد بشار ، الجزائر ، 2019 ، ص من 1005 إلى 1019.
13. شيخي محمد أمين ، وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، ع 04 ، الجزائر ، ص من 95 إلى 114.
14. عبد القادر منهوج وخالدية يقرو ،القطر البحري على ضوء القانون البحري الجزائري ، مقال منشور بمجلة الدراسات القانونية المقارنة ، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد "الجزائر" - جامعة جيلالي ليايس سيدي بلعباس ، م 11 ، ع 02 ، الجزائر ، 2025 ، ص من 259 إلى 274.

15. قرارية قويدر ، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، ع04 ، الجزائر ، 2016، ص من 79 إلى 94.
16. قزد علي أسماء ، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، جامعة وهران 2 ، م 07، ع 01، الجزائر ، 2020، ص من 68 إلى 93.
17. قماز ليلي إدياز ، الآليات التكنولوجية الحديثة في النقل البحري خدمة للبيئة :تحديات قانونية ، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن ،جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان – الجزائر-، م 8 ، ع 02، الجزائر ،ديسمبر 2022 ، ص من 320 إلى 332.
18. قمرأوي عز الدين ، أعوان النقل البحري في الجزائر وفقا لآخر النصوص التنظيمية ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، جامعة وهران ، م 01 ، ع 01، الجزائر ،سنة 2014، ص من 44 إلى 59.
19. كراش ليلي ، مشاركة الإيجار صورة للإستغلال التجاري للسفينة ، مجلة حوليات جامعة الجزائر ، كلية الحقوق ، م 36 ، ع03، الجزائر ، 2022 ، ص من 144 إلى 161.
20. ليندة أكلي و سماعيل جوهر ، وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري ، مجلة الفكر القانوني والسياسي ، م 7 ، ع 01 ، الجزائر ، سنة 2023، ص من 1487 إلى 1499.
21. مروان منصور نعيم زايد ، الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع ، مجلة وميض الفكر ، ع 13، جامعة المعقل –البصرة -، جمهورية العراق ، سنة 2022، ص من 186 إلى 203.
22. هبة الله محمد المسماري و محمد جميل محمد حسن، تأثير تطبيقات الموانئ الذكية على تحسين القدرة التنافسية للموانئ بالتطبيق على ميناء الملك عبد العزيز في الدمام بالمملكة العربية السعودية، المجلة العلمية للبحوث التجارية، ع02، ج01، أبريل 2025، ص من 597 إلى 654.

#### رابعاً : الملتقيات

1. سامية شهبي قنورة و إياد حماد و جلييلة كروش ، الذكاء الاصطناعي بين الواقع والمأمول: دراسة تقنية وميدانية ،مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، ع7 خاص بأشغال المؤتمر الدولي الموسوم بالذكاء الاصطناعي : تحد جديد للقانون ، الجزائر ، 27-28 نوفمبر 2018.
2. علي لميس نبيل، إطار بالقيادة بمؤسسة ميناء سكيكدة، مقابلة شخصية أجريت في إطار التربص ، بتاريخ 19 أبريل 2026.
3. نوفل إطار بمصلحة الجمارك، مقابلة ميدانية شخصية أجريت على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة، الجزائر، بتاريخ 10 ماي 2026.
4. وليد ، إطار بالقيادة بمؤسسة ميناء سكيكدة، مقابلة شخصية أجريت في إطار التربص ، بتاريخ 02 أبريل 2026.

خامسا : المواقع الإلكترونية

1. Collegio capitani ,Gestione della nave .

[https://www.collegiocapitani.com/file\\_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf](https://www.collegiocapitani.com/file_statici/attualita/Gestione%20della%20nave.pdf)

. الساعة 20h34 m

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/06

2. إيمان ، مستقبل الموانئ الذكية و تأثيرها على التجارة الدولية، كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة باتنة 1-الحاج لخضر-، الجزائر، 2025-2026، ص03 متاح على الموقع

<https://www.scribd.com/document/961102640/%D9%85%D8%B3%D8%AA%D9%82%D8%A8%D9%84-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6-%D8%A7%D9%84%D8%B0%D9%83%D9%8A%D8%A9-%D9%88-%D8%AA%D8%A3%D8%AB%D9%8A%D8%B1%D9%87%D8%A7-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9>

تم الإطلاع عليه بتاريخ 11 جوان 2026 على الساعة: 09h05m

1. عبد الرحمان السيد قرمان ، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد ، مطبعة حمادة الحديثة ، دط ، مصر، 2026، متاح على الرابط ،

[https://drive.google.com/file/d/1sRck17G5RBihT6EaRyR0vK\\_M38\\_Djt2V/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/1sRck17G5RBihT6EaRyR0vK_M38_Djt2V/view?usp=drive_link)

. الساعة 22h45m

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/16

2. بوحجيلة علي، أداة الملاحة - أشخاص الملاحة البحريون ،كلية الحقوق ،جامعة قسنطينة

01- الجزائر-،السنة الجامعية 2012-2013، متاح على الرابط

[https://www.elmizaine.com/2019/02/pdf\\_10.html](https://www.elmizaine.com/2019/02/pdf_10.html)

. الساعة 21h48m

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/25

3. بن الصغير شهرزاد ، القانون البحري ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، قسم الحقوق ،

تخصص قانون خاص ، جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2، الجزائر، السنة الجامعية

2024-2025، متاح على الرابط

<https://share.google/YPI8WMJ81rFGz3Qvb>

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/20 الساعة 12h45m.

4. فريد روابح ، القانون البحري ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد الأمين

دباغين ، سطيف 02 ، السنة الجامعية 2013-2014 ، متاح على الرابط

[https://dspace.univ-setif2.dz/bitstreams/93021727-1432-4166-925a-](https://dspace.univ-setif2.dz/bitstreams/93021727-1432-4166-925a-399c19900ef9/download)

[399c19900ef9/download](https://dspace.univ-setif2.dz/bitstreams/93021727-1432-4166-925a-399c19900ef9/download)

الساعة 12h33m

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/21

5. براشمي مفتاح ، مطبوعة بيداغوجية موجهة لطلبة السنة الثالثة تخصص قانون خاص ، كلية

الحقوق ، قسم القانون الخاص ، جامعة غليزان ، سنة 2021 ، متاح على الرابط

<http://dspace.univ-relizane.dz/home/bitstream/12345..pdf>

الساعة 18h57m

تم الإطلاع عليه بتاريخ 2026/04/21



# فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
-	البسمة
-	الدعاء
-	الشكر والتقدير
-	الإهداءات
1	مقدمة
<b>الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة</b>	
7	المبحث الأول: ماهية التسيير الملاحي والتجاري للسفينة
7	المطلب الأول: مفهوم التسيير الملاحي والتجاري للسفينة
7	الفرع الأول : تعريف التسيير الملاحي والتجاري للسفينة
7	اولا : تعريف التسيير الملاحي للسفينة
8	ثانيا : تعريف التسيير التجاري للسفينة
8	الفرع الثاني : خصائص التسيير الملاحي والتجاري
8	اولا : ازدواجية الطابع القانوني
9	ثانيا : الإرتباط بالجهات الرقابية
9	ثالثا : ممارسة نشاطات صناعية وتجارية
9	رابعا : حق الإستعمال والإنتفاع بالمرافق
9	خامسا :الخدمة العمومية
9	المطلب الثاني: العلاقة بين التسيير الملاحي والتجاري للسفينة
10	الفرع الأول: مظاهر التكامل بين التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة
10	الفرع الثاني: أثر التسيير الملاحي على تنفيذ الإلتزامات التجارية
11	المبحث الثاني: أطراف التسيير الملاحي والتجاري للسفينة
11	المطلب الأول : أشخاص التسيير الملاحي للسفينة
11	الفرع الأول: مالك السفينة

12	الفرع الثاني: مجهز السفينة
12	الفرع الثالث: البحارة
13	الفرع الرابع: الربان
13	الفرع الخامس: مساعدي النقل البحري
13	أولا: وكيل السفينة
14	ثانيا: وكيل الحمولة
14	المطلب 2: أشخاص التسيير التجاري للسفينة
15	الفرع الأول: الشاحن
15	الفرع الثاني: الناقل البحري
16	الفرع الثالث: المرسل إليه
16	الفرع الرابع: السمسار البحري
17	المبحث الثالث: آثار التسيير الملاحي والتجاري للسفينة
17	المطلب الأول: إلتزامات أطراف التسيير الملاحي و التجاري للسفينة
17	الفرع الأول: إلتزامات أطراف التسيير الملاحي للسفينة
17	اولا: إلتزامات المجهز
18	ثانيا: إلتزامات الربان
18	1/ الإختصاصات الخاصة لربان السفينة
19	2/ الإختصاصات العامة لربان السفينة
19	2-1 / سلطة التوثيق
19	2-2 / سلطة التأديب
20	2-3 / سلطة التحقيق
20	ثالثا: إلتزامات البحارة
22	رابعا: إلتزامات مساعدي التجهيز
23	الفرع الثاني: إلتزامات أطراف التسيير التجاري للسفينة
23	أولا: إلتزامات الناقل البحري

25	ثانيا: إلتزامات الشاحن
28	ثالثا: إلتزامات المرسل إليه
28	رابعا: إلتزامات السمسار البحري
30	خامسا: إلتزامات وكيل الحمولة
30	سادسا: إلتزامات وكيل السفينة المرتبطة بالبضاعة
32	سابعا: الوظيفة التجارية للربان
32	المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن الإخلال بإلتزامات أطراف التسيير الملاحي والتجاري للسفينة
32	الفرع الأول: مسؤوليات أطراف التسيير الملاحي للسفينة
33	اولا: مسؤولية مالك السفينة
33	ثانيا: مسؤولية المجهز
34	ثالثا: مسؤولية الربان
35	رابعا: مسؤولية مساعدي التجهيز
35	1/ مسؤولية وكيل السفينة
36	2/ مسؤولية وكيل الحمولة
36	الفرع الثاني : المسؤولية المدنية لأطراف التسيير التجاري للسفينة
37	اولا : مسؤولية الشاحن
38	ثانيا : مسؤولية السمسار البحري
41	خلاصة الفصل الأول
<b>الفصل الثاني: الإطار التطبيقي للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة</b>	
44	المبحث الأول : دور الموانئ في التسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة .
44	المطلب الأول : الخدمات المينائية المقدمة للسفن
44	الفرع الأول : الإرشاد البحري
45	الفرع الثاني : القطر البحري
45	الفرع الثالث: التموين والقيادة

46	المطلب الثاني: النظام العام للرقابة على السفن
46	الفرع الأول: المقصود بالرقابة
46	الفرع الثاني: الجهات التي تمارس الرقابة على السفن
48	المبحث الثاني: تأثير إعتاد التقنيات الحديثة في التسيير الملاحي والتجاري على الإلتزامات و المسؤوليات المترتبة عنهما.
49	المطلب الأول: الرقمنة في التسيير الملاحي والتجاري
49	الفرع الأول: النظام القانوني لنظام المجتمع المينائي الجزائري APCS
50	الفرع الثاني: دور نظام المجتمع المينائي الجزائري في أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن.
51	المطلب الثاني: التسيير الملاحي والتجاري في ظل انتشار آليات الذكاء الإصطناعي.
51	الفرع الأول: دور تقنيات الذكاء الإصطناعي في تطوير القطاع الملاحي والتجاري.
52	الفرع الثاني: التحديات التي تواجه تطبيق الذكاء الإصطناعي في القطاع الملاحي والتجاري.
54	المبحث الثالث: الموانئ الذكية كآلية للتسيير الملاحي والتجاري للسفينة
55	المطلب الأول: مفهوم الموانئ الذكية
55	الفرع الأول: تعريف الميناء الذكي
56	الفرع الثاني: مراحل تطور الموانئ الذكية
56	المطلب الثاني: دور الموانئ الذكية في استدامة النقل البحري في الجزائر
57	الفرع الأول: المتطلبات البيئية والعملية للموانئ الذكية
57	الفرع الثاني: متطلبات الطاقة ودورها في دعم الإستدامة
59	خلاصة الفصل الثاني
61	الخاتمة
64	قائمة المصادر والمراجع

71	فهرس المحتويات
----	----------------