

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



## صلاحية السفينة للملاحة البحرية في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف الأستاذ:

د. لكحل مخلوف

من تقديم الطالبين:

بلهوشات نرجس

حفصي نسرين

"لجنة المناقشة"

رئيسا

أستاذ محاضر

1 د/ مرابط وسيلة

مشرفا ومقرررا

أستاذ محاضر

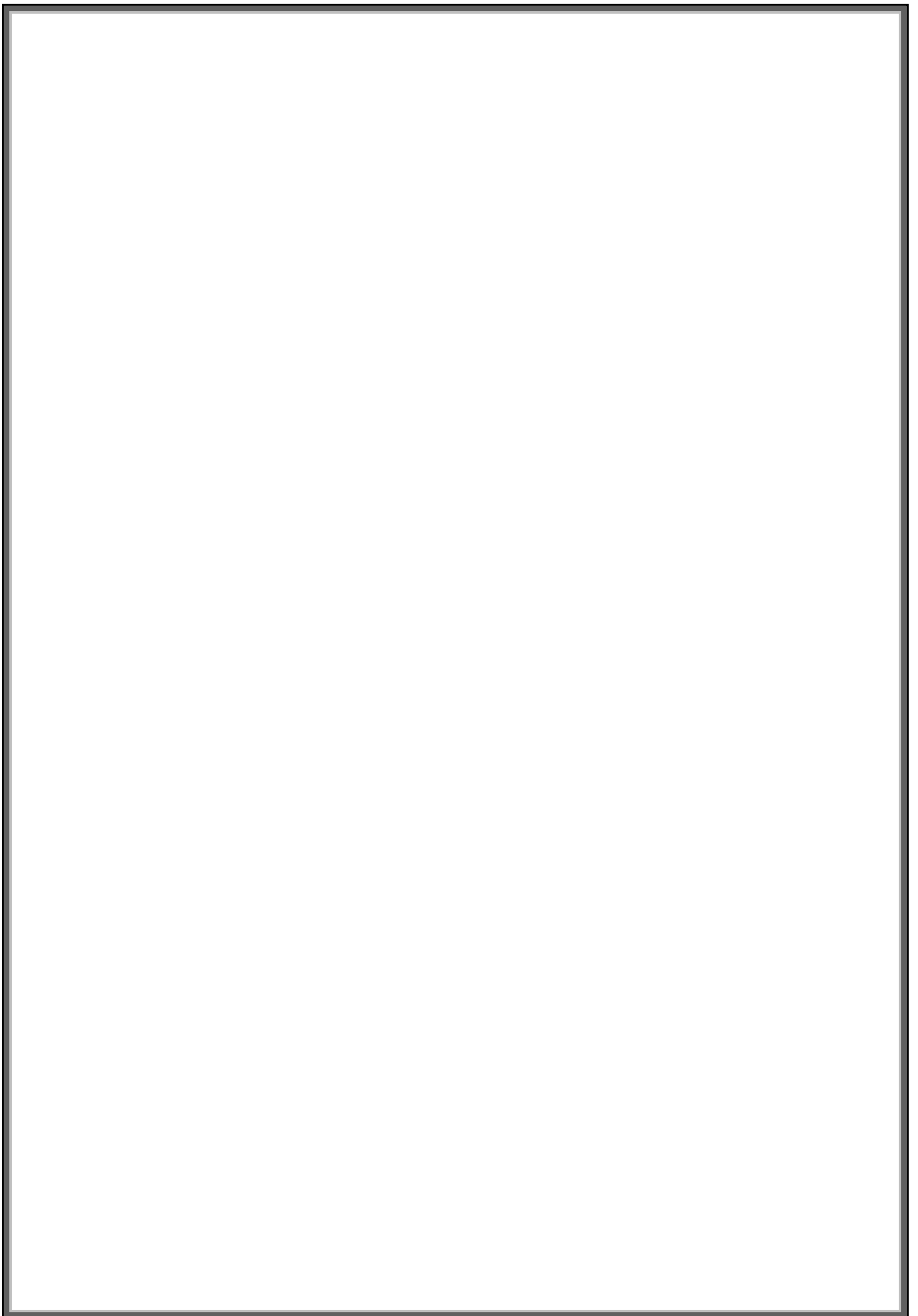
2 د/ لكحل مخلوف

ممتحنا

أستاذ مساعد

3 أ/ فيلاي منصف

دورة 2023



جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



## صلاحية السفينة للملاحة البحرية في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف الأستاذ:

د. لكحل مخلوف

من تقديم الطالبين:

بلهوشات نرجس

حفصي نسرين

"لجنة المناقشة"

رئيسا

أستاذ محاضر

1 د/ مرابط وسيلة

مشرفا ومقرررا

أستاذ محاضر

2 د/ لكحل مخلوف

ممتحنا

أستاذ مساعد

3 أ/ فيلاي منصف

دورة 2023

قائمة المختصرات:

الشرح	المختصر	الرقم
صفحة	ص	01
طبعة	ط	02
دون طبعة	دط	03
دون تاريخ النشر	دت	04

قائمة الملاحق:

الصفحة	الملحق	الرقم
59	شهادة الملاحة	01
60	دفتر الملاحة	02
66	رخصة الملاحة	03
67	شهادة الجنسية	04
69	شهادة التصنيف	05
71	شهادة بحري في غرفة الماكينات	06

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا  
مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾

صدق الله العلي العظيم  
(سورة الجاثية / آية ١٢)

# شكر وتقدير

الشكر الأول والأخير لله سبحانه وتعالى الذي منحنا نعمًا لا تعد ولا تحصى ويسر لنا طلب العلم وأوصلنا إلى هذا المقام

نتوجه بأسمى معاني الشكر والتقدير إلى الأستاذ والدكتور **لكحل مخلوف** الذي تكرم بالإشراف على هذه المذكرة وعلى ما بذله من جهد وما قدمه من ملاحظات وتوجيهات

كما نتقدم بالشكر والامتنان إلى أعضاء لجنة المناقشة

على قبولهم مناقشة هذا الموضوع، وإبداء ملاحظاتهم وتوجيهاتهم، ونتوجه بالشكر الجزيل إلى السيد سنيغر سليم الذي أشرف علينا في التبرص أشكره شكر خاص على دعمه لنا وعلى كل ما قدمه من مجهود ونصائح حول هذا الموضوع

ونتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذة لحوالة آمال التي تكرمت لمساعدتنا في عملنا بكل عناية واهتمام

كما نتقدم بتشكراتنا الخاصة إلى كل من ساعدنا على إتمام هذا العمل مهما كانت نوعية المساعدة ودرجتها

بلهوشات نرجس

حفصي نسرين

# إِهْدَاء

الحمد لله التي بنعمته تتم الصالحات والصلاة على رسوله الكريم

أهدي ثمرة جهدي وثمار هذا العمل المتواضع إلى كل من كنت ولازلت تحت جناحيهما

لقوله تعالى:

﴿واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب إرحمهما كما ربياني صغيراً﴾

إلى أُمي الحبيبة التي لم تبخل علي بالدعاء

إلى أبي العزيز الذي أدين له بكل ما وصلت إليه من مستوى وما حققته من انجازات

إلى إخوتي الذين كانوا سنداً لي ومنبع إلهامي حفظهم الله

إلى من قاسمتني عناء البحث وكانت رفيقة الدرب حفصي نسرين

إلى أعز الأصدقاء خاصة مفتاح آمال

إلى كل من تذكرني بدعوة خالصة ومن شجعني بكلمة طيبة



بلهوشات نرجس

# إِهْدَاء

الحمد لله سبحانه وتعالى الذي يسر لي طلب العلم والصلاة والسلام على الحبيب  
المصطفى صلى الله عليه وسلم

أما بعد:

إلى أعز الناس وأقربهم إلى قلبي والدتي العزيزة ووالدي العزيز اللذان كانا سندا وعونا  
لي وكان لي دعائهما المبارك أعظم الأثر في تيسير مساري ومشواري الدراسي

إلى رفقاء البيت إخوتي وسندي بعد والداي "وليد وعبد الرحيم"

إلى أعز الناس وأقربهم إلى قلبي خطيبي وسندي حسام الدين

إلى من قاسمتني عناء البحث وكانت رفيقة الدرب صديقتي بلهوشات نرجس

إلى عائلتي وأغلى ما أملك وإلى براعم العائلة

أخيرا أهدي ثمرة نجاحي إلى كل من علمني حرفا من هذه الدنيا الفانية



حفصي نسرين

مقدمة

## مقدمة

تشهد العصور الحديثة نمو الملاحة البحرية وازدهارها تماشياً مع ارتفاع حياة الإنسان، وهو ما دفعه للتفكير بطرق عديدة من أجل استغلال البحار بهدف توسيع تجارته بين الدول وتسهيل تنقله، مما أدى بالنتيجة إلى تقنين قواعد القانون البحري حتى يسهل الوقوف عليها وتطبيقها، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري كان يعتمد في تسيير أموره البحرية على التقنين الفرنسي، إلى غاية صدور قانون ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23<sup>1</sup>، ثم بدأت تظهر بوادر الاهتمام بالجانب البحري في القانون الجزائري أكثر منذ سنة 1998 أين تم تعديل أحكامه بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 1998 /06/25، بعد التحولات الكبرى التي عاشتها الجزائر وفتح مجال الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي.

ولما كانت السفن محط أنظار كل مستعملي النقل البحري، كونها الوسيلة الوحيدة التي يتم من خلالها نقل الأشخاص والبضائع في البحار والمحيطات، فسعى الإنسان لتطويرها وفرض نوع من الحماية عليها كونها المحرك الأساسي للملاحة البحرية التي لا يمكن الاستغناء عنها، فقديمًا كانت السفن بسيطة البناء، بطيئة الحركة، تعتمد في إبحارها على الأشعة والتجذيف، ثم تطورت إلى أن أصبحت عمارات بحرية ضخمة، فالحقيقة في عصرنا الحالي يفترض أن تُصنع السفن بمواصفات معينة ودقيقة تسمح لها القيام بالملاحة في البحار بالإضافة إلى أن تكون قادرة بهذه المواصفات على تحمل كل مخاطر الإبحار المختلفة، فقد أولت الدول المتقدمة اهتماماً خاصاً بسفنها وأساطيلها الوطنية وتعمل على دعمها بمختلف الوسائل سواء دعماً مادياً أو بشرياً أو تشريعياً، وهو ما سعى إليه كذلك المشرع الجزائري فنظراً للأهمية البالغة التي تشغلها السفن في المجال البحري

---

1 الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 26 جوان 1998 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29.

## مقدمة

أحاطها بأحكام عامة ترسم في مجموعها نظاما قانونيا مميزا لها، يشمل عددا من العناصر التي تؤلف حالتها المدنية مما يسمح بتعيين ذاتيتها، إضافة إلى نظام قانوني دولي تتحدد معالمه من خلال جنسيتها، كما تتمتع بنظام إداري بالإضافة لنظام الأمن والسلامة.

وتتمحور دراستنا حول صلاحية السفينة للملاحة البحرية، ويمكن القول أن الاتفاقيات الدولية مثل قواعد لاهاي وبروتوكول لاهاي وقواعد هامبورغ قد أولت الاهتمام الكبير بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية، وعدته من الالتزامات الرئيسية التي لا يجوز للناقل البحري غض النظر عنها، ليس هنا فقط بل شددت على مسؤوليته في حالة إخلاله بالالتزام الواجب على تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، كما عالج المشرع الجزائري بدوره على غرار التشريعات العربية المقارنة موضوع الصلاحية الملاحية للسفينة وجعله التزاما قانونيا لا نقاش فيه، فالناقل البحري ملزم بأن يضع سفينة صالحة للملاحة البحرية ومجهزة على النحو الذي يساعد على الوصول إلى هدفه سالما سواء تعلق الأمر بنقل البضائع أو نقل المسافرين.

### أهمية الدراسة:

ويتميز الموضوع محل الدراسة بأهمية كبيرة في مجال النقل البحري من خلال ما يلي:

- موضوع صلاحية السفينة للملاحة من المواضيع الهامة المفروضة بموجب القانون ولا يمكن لأي سفينة ممارسة مهنتها دون أن تكون صالحة لغرض ملاحتها.
- دور الصلاحية الملاحية للسفينة في تجنب الأضرار والحوادث، سواء كانت هذه الحوادث راجعة لعدم كفاءة الطاقم البحري أو عدم كفاية عدده، أو تعلق بالمنشأة بحد ذاتها لعدم إصلاح أعطابها.

## مقدمة

أسباب اختيار الموضوع:

وتكمن أسباب اختيار الموضوع في:

أسباب موضوعية:

- ندرة البحوث العلمية المقدمة في موضوع الدراسة.
- محاولة المساهمة في إثراء موضوع يكتسي أهمية بالغة في المجال البحري.

أسباب ذاتية:

- الرغبة الملحة في البحث في هذا الموضوع.
- الميول الشخصي للموضوع محل الدراسة.

أهداف الدراسة:

وقد هدفت دراستنا إلى تسليط الضوء على موضوع صلاحية السفينة للملاحة البحرية، من خلال إحاطته بكافة التعريفات الضرورية والهامة من أجل تنوير عقل الدارس والباحث في المجال وتمكينه من الاستفادة من الموضوع من كافة جوانبه، وخاصة الجوانب القانونية التي نظم المشرع الجزائري أحكامها من خلال القانون البحري.

صعوبات الدراسة:

خلال رحلتنا العلمية صادفتنا بعض الصعوبات المتعلقة بالموضوع محل الدراسة وتتمثل في:

- نقص المراجع المتعلقة بالموضوع محل الدراسة.
- ضيق الوقت المخصص للبحث العلمي.

إشكالية الدراسة:

بناءً على ما سبق قمنا بطرح الإشكالية التالية:

- ماهي الأحكام القانونية التي نص عليها المشرع الجزائري فيما يخص مسألة صلاحية السفينة للملاحة البحرية ؟

ومن أجل الإجابة على الإشكالية المطروحة، اعتمدنا في معالجة الموضوع محل الدراسة على المنهج الوصفي مع الاعتماد على أدوات التحليل والمقارنة في بعض المواضيع.

**خطة البحث:**

قسّمنا خطة البحث إلى فصلين، عنوان الفصل الأول: السفينة آلية للملاحة البحرية، وقد قسّمناه بدوره إلى مبحثين حيث تناولنا في المبحث الأول مفهوم الملاحة البحرية وفي المبحث الثاني مفهوم صلاحية السفينة.

أما الفصل الثاني المعنون: الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية فقسّمناه أيضا إلى مبحثين: تناولنا في المبحث الأول مفهوم الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية ثم في المبحث الثاني المسؤولية عن صلاحية السفينة للملاحة وختّمنا بحثنا هذا بخاتمة أجمّلنا فيها مختلف النتائج المتحصّل عليها.

الفصل الأول:

السفينة آية للملاحة

البحرية

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

---

تلعب السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية دورا لا يمكن الاستهانة به خاصة في وقتنا الحالي نظرا للمزايا العديدة التي تقدمها، حيث سهلت العديد من الأمور للأشخاص ومكنتهم من الاستفادة من مختلف الخدمات، كما فتحت آفاق التبادل التجاري بين الدول هذا من جهة، ومن جهة أخرى لم يترك المشرع الجزائري الحرية للسفينة في ما يتعلق بقواعدها ونظامها العام بل قيدها من جوانب مختلفة ضمانا للسير الحسن للملاحة البحرية ومن بين القيود التي أوردها المشرع الجزائري على السفينة وطاقمها هو صلاحيتها للملاحة البحرية فما المقصود بجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية؟ وما هو مفهوم الملاحة البحرية؟ هذا ما سنتطرق إليه كما يلي:

**المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية**

**المبحث الثاني: مفهوم صلاحية السفينة**

## المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية

يمثل موضوع الملاحة البحرية أهمية كبيرة في مجال القانون البحري وعليه وجب علينا إيضاحه من خلال التطرق لتعريف الملاحة البحرية (المطلب الأول) والتعرف على أنواع الملاحة البحرية (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية

من أجل الإحاطة أكثر بتعريف الملاحة البحرية اعتمدنا على التعريف القانوني للملاحة البحرية (الفرع الأول) والتعريف الفقهي (الفرع الثاني) كما يلي:

## الفرع الأول: التعريف القانوني للملاحة البحرية

عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية في نص المادة 161 من القانون البحري الجزائري كما يلي: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون".

## الفرع الثاني: التعريف الفقهي للملاحة البحرية

كما عرف الفقهاء الملاحة البحرية بأنها "كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية بواسطة منشآت عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر".

أما الأستاذ محمود شحماط فقد عرفها بأنها "تقنية توجيه السفن من مكان لآخر وتحديد موقعها، وهي تمثل عملية التخطيط والتسجيل والتحكم بحركة السفن أثناء الانتقال"<sup>1</sup>.

واختلفت آراء الفقهاء في تعريف الملاحة البحرية، فمنهم من يقول أن الملاحة البحرية هي التي تقوم بها سفن بحرية وهذه الفكرة تحدد الملاحة البحرية بالوسيلة التي تقوم بها

<sup>1</sup> محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دط، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 36.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

الملاحة وعرفوها بأنها: "الملاحة التي تقوم بها السفن أو القطع البحرية"، ومن جهة أخرى يرى آخرون بأن الملاحة البحرية هي التي يكون البحر محلها، وهذه الفكرة تحدد الملاحة بالمكان الذي تتم فيه فعرفوها بأنها: "عملية الملاحة ذاتها التي تتم في عرض البحر أي في المكان الذي تتم فيه".<sup>1</sup>

إلا أن أصحاب هذا الرأي انقسموا على أنفسهم في المعيار المستخدم في تحديد المقصود بالبحر، أو حتى تكون الملاحة قد حدثت في البحر خاصة عندما تتصل المياه النهرية الكبيرة بمياه البحر، فمنهم من قال أن الحدود الفاصلة بين مياه البحر ومياه الأنهار تستخلص من مقدار ملوحة المياه، لأن ملوحة مياه البحر تختلف عن مياه الأنهار، وهو ما سار عليه المشرع اللبناني، وهذا الأمر يتطلب خبراء لتحديد درجة الملوحة لكي تُنسب للبحر أو النهر.

ويرى جانب آخر من الفقه أن الملاحة البحرية هي التي تكون محفوفة بالمخاطر التي تصاحب الملاحة في البحر، إلا أن بعض الأنهار تكون الملاحة فيها محفوفة بمخاطر لا تقل عن مخاطر البحر.<sup>2</sup>

ومنه يمكن القول أن جميع التعريفات اتفقت على تعريف الملاحة البحرية بمكان ممارستها كونها تتم في البحر ومنه يمكن تعريف الملاحة البحرية بأنها عملية الإبحار والتنقل من مكان إلى مكان في مياه البحر بواسطة السفن والقطع الحربية والقوارب والمراكب.

<sup>1</sup> محمود شحماط، المرجع السابق، ص 36 .

<sup>2</sup> محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ط01، مكتبة الملك فهد الوطنية، السعودية، الرياض، 2012، ص 35.

### المطلب الثاني: أنواع الملاحة البحرية

بعد تطرقنا لتعريف الملاحة البحرية سنتطرق لأنواعها حيث تنقسم إلى ملاحة تجارية وملاحة الصيد البحري وملاحة النزهة وهو ما سنُفصل فيه على التوالي كما يلي:

#### الفرع الأول: الملاحة التجارية

إن الملاحة التجارية هي الملاحة التي تُمارس في مناطق مختلفة ويقصد منها تحقيق ربح سواء من نقل المسافرين أو البضاعة، وهي أهم أنواع الملاحة البحرية، ومنها الملاحة المحدودة ومنها الملاحة الغير محدودة، والملاحة قرب السواحل، ومن خصائص هذا النوع من الملاحة هو استهدافها للربح، وقد جاءت في نص المادة 163 من القانون البحري الجزائري كما يلي: "يمكن ممارسة الملاحة التجارية في مختلف المناطق الملاحية الآتية:

الملاحة الساحلية على نطاق ضيق؛

الملاحة بالمساحلة؛

الملاحة البعيدة المدى."

**أولاً: الملاحة المحدودة:** تعرف الملاحة المحدودة بأنها تمارس من جهة في كامل حوض البحر المتوسط بما في ذلك البحار الملحقة به، ومن جهة أخرى تمارس أيضا في المنطقة الواقعة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال المنحصرة في النقاط التالية: 15° شمالا و 18° غربا، 54° شمالا، و 14° غربا، 60° شمالا و 10° غربا ويُستثنى من ذلك بحر البلطيق.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

ثانيا: الملاحة الغير محدودة: وهي التي تمارس في كل مناطق الملاحة.

ثالثا: الملاحة قرب السواحل: وهي تلك الملاحة التي تمارس داخل المياه الإقليمية والمراسي والموانئ<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: ملاحة الصيد البحري

ونص عليها المشرع الجزائري في المادة 164 من القانون البحري الجزائري بقوله:  
"يمكن ممارسة الملاحة الخاصة بالصيد في المناطق الآتية:

ملاحة الصيد الساحلي.

ملاحة الصيد عرض البحر.

ملاحة الصيد على نطاق واسع".

وهي الملاحة التي تقوم بها السفن بقصد الصيد في البحار وهي تتعرض لمخاطر البحار بدرجة كبرى، تتمثل ملاحة الصيد البحري في أنها تلك الملاحة التي تمارس في السواحل وعرض البحر وملاحة الصيد البحري الكبير وهي كما يلي:

#### أولاً: ملاحة الصيد البحري في السواحل:

وهي الملاحة التي تتم على أقل من 20 ميل من السواحل الوطنية بالنسبة لسفن الصيد التي يقل طولها عن 24 مترا.

<sup>1</sup> أريوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص 373.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

### ثانيا: ملاحة الصيد البحري في عرض البحر

هي الملاحة التي تتم خارج حدود 20 ميل من السواحل الوطنية في حوض البحر الأبيض المتوسط وفي البحار الملحقة به وفي المحيط الأطلسي في المنطقة المحددة شمالا بالخط الموازي 40° غربا، وجنوبا بالخط الموازي لنواكشط وغربا بالهجرة 20° غربا بالنسبة لسفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه.

### ثالثا: ملاحة الصيد البحري الكبير

هي تلك الملاحة التي تتم على أقل من 05 أميال من الساحل أو من جزيرة يمكن النزول بها<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: ملاحة النزهة

وهي الملاحة التي تقوم بها سفن مخصصة للنزهة في البحر، ويطلق عليها اليخوت البحرية وتتمثل ملاحة النزهة في نوعين هما:

أولاً: الملاحة التي تتم على أقل من 05 أميال من الساحل أو من جزيرة يمكن النزول بها.

ثانيا: الملاحة في كل المناطق.

<sup>1</sup> أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 374.

### المبحث الثاني: مفهوم صلاحية السفينة

إن موضوع صلاحية السفينة للملاحة يحظى بأهمية كبيرة في مجال الملاحة البحرية فالسفينة بحد ذاتها لا يمكن أن تُعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة وعليه سنتطرق إلى التعريف بصلاحية السفينة للملاحة (المطلب الأول) وشروط صلاحية السفينة للملاحة البحرية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: التعريف بصلاحية السفينة

يفترض أن تصنع السفن بمواصفات وهيئة معينة تسمح لها القيام بالملاحة في البحار سنتعرف على تعريف صلاحية السفن للملاحة (الفرع الأول) وأنواع الصلاحية في (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: تعريف صلاحية السفينة

سنتناول تعريف صلاحية السفينة من خلال التطرق إلى التعريف الفقهي والتشريعي والقضائي ثم التعريف الراجح وذلك كما يلي:

### أولاً: التعريف الفقهي

يرى البعض من الفقه أن صلاحية السفينة للملاحة هي: "صلاحية السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية والتي من الممكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة إلى مقصدها"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> عصام بن سعد الغامدي، الإطار القانوني لمفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية -دراسة مقارنة-، مجلة الملك سعود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الملك سعود، المجلد 02، الرياض، 2019، ص 178.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

وعرفها الدكتور مصطفى كمال طه بأنها: " قدرتها على القيام بالملاحة، بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من أخطار وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانوناً ونهايتها، فالمنشأة لا تُعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة..."<sup>1</sup>.

أما الفقيه الإنكليزي كارفر (carver) عرف صلاحية السفينة للملاحة أنها "ملائمة الباخرة من حيث التصميم والهيكل والمعدات لمواجهة مخاطر الرحلة الاعتيادية بما لديها من طاقم وربان ذوي كفاءة لمواجهة مخاطر الرحلة"<sup>2</sup>.

كما عرف الفقيه الفرنسي ريبير Ripert صلاحية السفينة للملاحة بأنها: "تعني قابلية السفينة للقيام بالرحلات البحرية وفي أمان وظروف عادية"<sup>3</sup>.

كل هذه التعريفات الفقهية لم تفصل لنا بدقة مفهوم صلاحية السفينة بل جاءت تعريفات عامة وغير دقيقة.

### ثانياً: التعريف التشريعي

لم يعرف المشرع الجزائري صلاحية السفينة للملاحة ضمن أحكام القانون البحري لكنه ألزم الناقل في عقد النقل البحري بالالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية وهو ما جاء في نص المادة 770 من القانون البحري الجزائري حيث تنص على: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة البحرية السهر على العناية اللازمة بما يلي:

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط02، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006، ص42.

<sup>2</sup> خالد وليد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، العدد 01، السنة الخامسة، ص 263.

<sup>3</sup> بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012، ص114.

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها".

### ثالثاً: التعريف القضائي

ذهب القضاء الإنجليزي بالقول أن صلاحية السفينة للملاحة تعني: "أن تكون السفينة ذات قدرة على الصمود في مواجهة مخاطر الملاحة البحرية الاعتيادية أثناء الرحلة البحرية"<sup>1</sup>. يمكن القول أن هذا التعريف هو تعريف غير دقيق ولا يشرح المعنى الحقيقي لمفهوم صلاحية السفينة من كافة جوانبه.

من خلال ما تقدم حول تعريف صلاحية السفينة للملاحة، يمكن القول أن التعريف الراجح فقهيًا هو التعريف الذي يلم كافة جوانب المصطلح، ومنه فإن صلاحية السفينة للملاحة البحرية تعني ضرورة أن تكون لدى المنشأة القدرة الذاتية للسير في البحر ومواجهة المخاطر الخاصة بالملاحة وأن تكون مجهزة تجهيزاً مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت من أجله وذلك من كافة الجوانب المادية والبشرية والتجارية<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: أنواع صلاحية السفينة للملاحة

بعد تعرفنا على مفهوم صلاحية السفينة للملاحة، وجب علينا التطرق لأنواع هذه الصلاحية والتعريف بها وهو ما سيتم دراسته على التوالي من خلال:

<sup>1</sup> عصام بن سعد الغامدي، المرجع السابق، ص 179.

<sup>2</sup> خالد وليد عطية، المرجع السابق، ص 265.

أولاً: (الصلاحية الملاحية).

ثانياً (الصلاحية التجارية).

أولاً: الصلاحية الملاحية

نحاول في هذا العنوان التطرق إلى أهم العناصر الفنية المكونة للسفينة، فصلاحية السفينة ذاتها للملاحة لا يتحدد بأن يكون هيكلها خال من أي ضرر، بل يتعدى ذلك ليشمل تجهيزاتها وأدواتها وكفاءة بحارتها والأمور الأخرى التي قد تؤثر على صلاحية وملائمة السفينة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية وعليه سنقسم الصلاحية الملاحية إلى ما يلي:

### 1 هيكل وسطح السفينة:

يعتبر الهيكل أحد الأجزاء الأساسية، فالهيكل يعد جزءاً مقاوماً للأمواج ولا يسمح بتسرب مياه البحر إلى داخلها.

إن صناعة هياكل السفن عرفت تطوراً كبيراً سواءً من حيث المواد أو التقنيات المستعملة ففي البداية كانت هياكل السفن تستعمل من مادة الخشب والآن أصبحت تستعمل بمادة الفولاذ الصلب، فهو المكون الأساسي له بالإضافة إلى تقنية ازدواجية الهيكل، فتقدير صلاحية السفينة للملاحة البحرية ترتبط بالأهمية الكبرى التي يكتسبها الهيكل فالقضاء اللاتيني والأنجلوسكسوني متشدداً في هذه النقطة ويظهر ذلك في إلزام المجهز بضرورة التأكد من قوة وصلابة الهيكل، وذلك من خلال مراقبة المواد التي تدخل في صناعة واستجابة عملية التلحيم والتدخل لمعالجة أماكن الضعف فيه، وذلك لتفادي حدوث أي تشققات على مستواه<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Gruy Lefebvre, l'obligation de navigabilité et transport maritime sous connaissance, les cahiers de droit, vol 31, n 01, 1990, p87, article disponible sur le site internet:

<https://www.erudit.org/revue/cd/1990/v31/n1043002/ar.pdf>

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

ففي فرنسا حكمت محكمة النقض بتاريخ 10/11/1959 بعدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية وذلك بسبب تأكسد صفائح الهيكل مما أدى إلى حدوث ثقوب في هذا الهيكل نتج عنه تسرب الماء إلى السفينة، مما أدى بدوره إلى حدوث تلف في البضاعة.

أما في ما يخص مسألة تقنية ازدواجية الهيكل فقد اعتبرها البروفيسور هاوارد بينت أحد الجوانب الأساسية لتقدير صلاحية السفينة للملاحة، وذلك من خلال استناده على توصية للجنة البحرية الدولية بضرورة وجوب توافر الناقلات على هيكل مزدوج، ومن الدول التي تبنت هذه التقنية في صناعة السفن هي الولايات المتحدة الأمريكية التي كشفت عن جسامة أضرار التلوث التي تسببه السفن ذات الهيكل الوحيد<sup>1</sup>.

وتظهر النقاط الإيجابية للهيكل المزدوج للسفينة بأنه أحد معايير السلامة والأمن، ذلك من خلال وقوفه كحاجز بين الخطر والعاملين على السفينة والبيئة البحرية.

ويعد الوسيلة الأنسب في حماية البضاعة في حال تعرض السفينة لاعتداء إرهابي، هذا بالنسبة للجزء الأول لهيكل السفينة، أما بالنسبة للجزء الثاني وهو السطح الذي لديه دور في حماية السفينة من الجزء العلوي الذي يمنع تسرب المياه إلى العنابر التي تحوي البضائع، ولهذا أي تشققات أو ثغرات على مستوى السطح أو أي عيب في أبواب العنابر الموجودة على مستوى سطح السفينة، يجعل من السفينة غير صالحة للملاحة البحرية والأمثلة كثيرة في مختلف الأحكام القضائية، حيث توجد قضية في محكمة الاستئناف الفرنسية أقرت بأن التلف والهالك الحاصل للبضاعة بسبب تسرب المياه من سطح السفينة للعنابر التي توجد البضائع بداخلها، فهذا يعد سببا كافيا لاعتبار السفينة غير صالحة

<sup>1</sup> حيفري نسيمه آمال، الحالات المنشأة لمسؤولية الناقل في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010-2011، ص160.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

للملاحة البحرية وبالتالي إلقاء المسؤولية على عاتق المجهز نظرا لعدم بدله العناية الكافية<sup>1</sup>.

### 2 المحركات:

إن السفن التجارية عرفت تطورا كبيرا وذلك ابتداءً من السفن الشراعية إلى السفن التجارية وصولا إلى السفن النووية وهذا ما عرفته الثورة التكنولوجية في عالم المحركات.

فمن ناحية مدة النقل نلاحظ أنها أصبحت تتناول مدة قصيرة إلى أيام بعدما كانت أشهر وذلك بسبب قوة المحركات ومواجهتها للمخاطر البحرية، ومنه فإن السفينة لا تعد صالحة للملاحة البحرية في جميع مراحل الرحلة دون الحديث عن محركها الذي يجب أن يكون مناسباً لحمولة السفينة والرحلات التي تقوم بها السفينة في وسط محفوظ من المخاطر وللمحركات أهمية قانونية كبيرة، وذلك من خلال العديد من الأحكام القضائية، وقد أقرت أحد المحاكم الأمريكية في أحد القضايا المتعلقة بالسفينة أن وصول سفينة متأخرة بـ 15 يوما عن الموعد المحدد، وذلك بسبب ضعف محركها الذي كان يستلزم الإصلاح والصيانة، فهذا يُعد السبب الرئيسي لعدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وبالتالي يعد الناقل مسؤولاً عن عدم بدله العناية الكافية.

كما أن البعض من المحاكم ترى أن كمية ونوعية الوقود المستعملة في تشغيل محركات السفن والوقود الاحتياطي الموجود على متن السفينة الذي يقدر بـ 20% لمواجهة الظروف المناخية الصعبة، فهما معيارين تقاس عليهما صلاحية السفينة للملاحة البحرية.

<sup>1</sup> دالع سعيد، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الرابع، ص 118.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

ومن كل ما سبق، يجب على المجهز بدل العناية الكافية التي تتحصر على جسم السفينة أو محركاتها وليس هذا فقط بل تشمل أيضا المؤن من مياه عذبة وطعام للرحلة والوقود.

ولكي تكون أيضا السفينة صالحة للملاحة، يجب أن تحتوي على ملحقات اللازمة لملاحة السفينة، قد تكون متصلة أو منفصلة كالمرساة وأجهزة الملاحة وقوارب النجدة، البوصلة الخرائط البحرية، وما إلى ذلك من الأجهزة الحديثة<sup>1</sup>.

### 3 الطاقم:

إن الطاقم يعتبر جزء من الصلاحية الملاحية للسفينة، ويقصد به العنصر البشري، معناه أنه ينبغي وجود على سطح السفينة طاقم بشري كفى يستطيع أن يعمل على ظهرها بدقة ويتعامل مع أدواتها بمهارة، وقادر على مواجهة المشاكل التي قد تحدث أثناء الرحلة البحرية.

وقد أولت التشريعات والأنظمة القضائية سواء الوطنية أو الدولية أهمية بالغة في هذا الجانب<sup>2</sup>، فعلى الصعيد الوطني قد بين المشرع الجزائري في الكثير من النصوص التشريعية طاقم السفينة، وذلك من خلال القانون البحري وبالتحديد من المادة 401 من القانون البحري الجزائري وصولا إلى المادة 409 ليبين بعد ذلك أعضاء الطاقم المتكون من ربان وضباط وبحارة وأشخاص عاملين في خدمة السفينة في المادة 411.

وفي المادة 428 الفقرة ب من نفس القانون على أنه: "يلتزم المجهز بتوفير طاقم كاف من الكفاءة والعدد للقيام بالمهام الضرورية الموكلة له، وتجدر الإشارة إلى ضرورة بدل الناقل

<sup>1</sup> Fatou kholle, navire doubles coques; quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur les transport, 2006, p34, article disponible sur site internet: <https://www.enoes.com/sites/default/files/sites/default/files/enoes-documents/memoire-est-kholle.pdf>

<sup>2</sup> خالد وليد عطية، المرجع السابق، ص 275.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

العناية اللازمة لتسليح وتجهيز السفينة على الوجه المرضي، وذلك من خلال المادة 770 فقرة ب قانون بحري.

ثم جاء المرسوم التنفيذي 02-02 المؤرخ في 06 يناير 2002 الذي يحدد العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية، وذلك لغرض أمنها، وهذا العدد يكون مدرجا في الشهادة التي تمنحها السلطات الوطنية وذلك حسب المادة 01 من نفس المرسوم<sup>1</sup>.

أما على الصعيد الدولي، وذلك من خلال اتفاقية بروكسل التي نصت في المادة 3 في فقرتها الأولى على التزام الناقل البحري بتجهيز السفينة وتموينها على الوجه الصحيح بالإضافة إلى الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الواجب مراعاتها في السفن التجارية بجنيف سنة 1976 والتي أشارت في نصوصها للدور البشري وضرورة العناية اللازمة به من خلال ظروف العمل والسلامة... وتوجد نصوص كثيرة تتمحور حول منح الأهمية الكبيرة لطاقم السفينة وذلك ضمانا لصلاحيتها للملاحة.

أما على مستوى القضاء، فقد حكمت أحد المحاكم الأمريكية في أحد القضايا المتعلقة بأحد السفن التي أبحرت من موانئ كندا إلى المملكة المتحدة في وسط المحيط الأطلسي ولكن لسوء الحظ أصيبت بعطب وذلك بسبب اختلاط الوقود بالماء مما سبب في قطر السفينة فطالب أصحاب الحق في البضاعة بحصتهم في الإنقاذ، لكن المحكمة رأت بأن الناقل البحري فشل في بدل العناية اللازمة في جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل وعند بدأ الرحلة لأن سبب العطب كان نتيجة عدم كفاءة المهندسين ومنه كشف القضاء عن التزام آخر إلى جانب الالتزامات السالفة الذكر والمتمثل في التنسيق وتبادل المعلومات

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي 02-02 المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، الجريدة الرسمية، العدد 01، المؤرخة في 06 يناير 2002.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

بين كل الأطراف في عقد النقل البحري من مجهز وطاقم ومصنع للسفن وذلك لإنجاح الرحلة البحرية<sup>1</sup>.

### ثانياً: الصلاحية التجارية

تتمثل الصلاحية التجارية للسفينة في أن تكون قادرة على نقل الحمولة، وهذا ما يطلق عليه الصلاحية التجارية العامة للسفينة، وهو يتضمن تحضير العنابر وإعدادها لاستقبال الحمولة، وهذا يتطلب تعقيم وتطهير العنابر إذا كانت السفينة قد قامت بنقل حمولة ملوثة لرحلة سابقة أو إذا كانت السفينة في ميناء معروف عنه أنه قد انتشرت به بعض الأمراض والأوبئة، وبالتالي فيجب تطهير وتنظيف السفينة قبل التوقف في الميناء أو بدء التحميل خاصة إذا كانت السلطات في الميناء الذي ستتوقف فيه السفينة تطلب من الناقل البحري القيام بهذه الإجراءات وكذلك عنابر السفينة لكي تكون في حالة صالحة للملاحة ينبغي أن لا يكون وضعها مهدد بخطر الحمولة كالتسريب الذي يحصل في أنابيب السفينة أو الفتحات الموجودة على سطحها<sup>2</sup>، إلى جانب الصلاحية التجارية العامة توجد الصلاحية التجارية الخاصة وهي تتطلب إعداد سفينة بمعدات خاصة، إذا كانت الحمولة المتعاقد عليها تتطلب مثل هذه الترتيبات وأن عدم القيام بها سيجعل السفينة غير صالحة للملاحة وعلى العموم فإن خاصية الصلاحية التجارية للسفينة تقتصر بتوفر شرطين أساسيين؛ فالشرط الأول يقتضي استقبال البضائع والشرط الثاني يتعلق بتوفير الظروف الملائمة لحفظ البضاعة لإيصالها سالمة لوجهتها<sup>3</sup>.

وطبقاً للمادة 770 من القانون البحري الجزائري يجب على الناقل قبل بدء الرحلة بدل العناية اللازمة لإعداد السفينة وترتيبها من أجل استقبال البضاعة، فبطبيعة الحال عند وصول البضاعة للعنابر تمر عبر مرحلة استلام الناقل للشحنات وبعد ذلك يقوم بعملية

<sup>1</sup> عصام بن سعد الغامدي، المرجع السابق، ص 180.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 39.

<sup>3</sup> خالد وليد عطية، المرجع السابق، ص 283.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

شحنها على السفينة، والوسائل المستعملة للشحن والتفريغ من أحد المظاهر التي تقرر بالصلاحيات التجارية للسفينة<sup>1</sup>.

### 1 استقبال البضائع:

يجب على الناقل قبل بدء الرحلة إعداد السفينة وترتيبها لاستقبال البضاعة<sup>2</sup>، ومن بين الالتزامات واقعة عليه تلك الالتزامات الخاصة بسلامة وسائل الشحن والتفريغ وكذلك الالتزام بسلامة العنابر ونظافتها، حيث يلتزم الناقل ببذل العناية الكافية من أجل جعل العنابر سليمة ونظيفة لتنماشى مع طبيعة البضائع المشحونة، ولهذا يجب أن تنظف بشكل دوري لمنع تلوث البضاعة بالغبار أو بقايا بضاعة أخرى تم شحنها مسبقاً، فالتلوث يأخذ عدة أشكال أخرى قد يكون نتيجة لشحن بضاعة تفرز غازات معينة إلى جانب بضاعة أخرى تتفاعل مع هذه الغازات، وقد تكون بسبب وسيلة النقل ذاتها فاننتقال الدخان الناتج عن الحريق من شأنه أن يلوث الشحنات ذات الطبيعة الغذائية، وعند استعمال نفس العنابر في نقل بضائع مختلفة قد يؤثر على صلاحية هذه الشحنات نظراً لعدم ملائمة هذه العنابر لخصوصية كل أنواع البضائع<sup>3</sup>.

### 2 حفظ البضاعة المشحونة:

يجب توفير الشروط اللازمة لحفظ البضاعة، وذلك لاختلاف طبيعتها وتركيباتها، فعلى الناقل اتخاذ جميع التدابير الضرورية من أجل حفظ البضائع سواء عن طريق استعمال التبريد أو عن طريق استعمال تقنية تهوية العنابر، كالتزامه بتوفير الظروف الملائمة للحفاظ على البضائع وذلك لطبيعة بعض الشحنات كالمواد الغذائية والمواد الكيميائية والمواد الصيدلانية واختلاف العوامل المناخية المحيطة بالرحلة البحرية، وذلك من خلال التحكم في درجات حرارة العنابر عن طريق المراقبة الدورية والتدخل من أجل معالجة

<sup>1</sup> دالع سعيد، المرجع السابق، ص 122.

<sup>2</sup> المادة 770 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> خالد وليد عطية، المرجع السابق، ص 271.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

أي خلل قد يكون فيها، كما أن هناك أقسام في السفينة المصدرة للحرارة يجب على الناقل أن يجعل العنابر بعيدة عنها، وأي عيب قد يطرأ على آلات التبريد سواء عند بداية الرحلة أو قبل بدايتها يُعد سببا لعدم صلاحية السفينة للملاحة وإثبات سلامة أنظمة التبريد عملية صعبة كونها متعلقة بأمور تقنية معقدة، بالإضافة إلى التزامه بتهوية العنابر، أي تغيير الهواء الموجود داخل العنابر، وتكون طريقة التهوية عن طريق أنابيب موصولة بالعنابر في اتجاهات معاكسة، من أجل تقليل البخار المتكاثف المشكل لقطرات من الماء على سطح العنبر والناتج سواء عن البضاعة أو عن اختلاف درجات الحرارة بين العنابر والأقسام المجاورة لها في السفينة أو خارج السفينة نتيجة لمروورها أثناء الرحلة البحرية بمناطق ساخنة وأخرى باردة<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: شروط صلاحية السفينة للملاحة البحرية

إن أحكام القانون البحري المتعلق بسلامة السفن يقتضي وجوب الحصول على شهادات تسلم لها من طرف سلطة إدارية مختصة، وذلك حفاظا على سلامة الرحلة، وبالتالي كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية لا بد من أن تتوفر فيها شروط خاصة بسلامة السفن (الفرع الأول) وشهادات ممنوحة للسفينة (الفرع الثاني)، وشروط خاصة بطاقم السفينة (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: الشروط الخاصة بسلامة السفن

حسب المادة 222 من القانون البحري الجزائري كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له، وبهذا الصدد تخضع كل سفينة للمعاينة قبل إدخالها حيز الخدمة، وهذا التفتيش يكون دورياً حسب صلاحية الشهادة الممنوحة.

<sup>1</sup> دالع سعيد، المرجع السابق، ص ص 123، 124.

### أولاً: اللجان الخاصة بالسلامة والتفتيش

تتمثل اللجان الخاصة بالسلامة والتفتيش في كل من اللجنة المركزية للسلامة واللجنة المحلية للتفتيش وذلك كما يلي:

#### 1 اللجنة المركزية للسلامة

حسب نص المادة 237 من القانون البحري الجزائري فإن اللجنة المركزية للسلامة مختصة في مادة الموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة أو التصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز الاتصال اللاسلكي والطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش.

#### 2 اللجنة المحلية للتفتيش

هذه اللجنة مختصة بالقيام بتفتيش السفن قبل مغادرة السفينة أحد الموانئ، وكذا التفتيش الدوري كل سنة أو كل سنتين حسب مدة صلاحية شهادة السلامة<sup>1</sup>، كما تتعقد هذه اللجنة لدى كل منطقة بحرية ويمكنها أن تجتمع في أي ميناء آخر توجد به السفينة التي تستمر معاينتها إذا رأت الضرورة لذلك، كما أن الدولة تمارس رقابتها عن طريق فرض تواجد بعض الوثائق والشهادات على متن السفن.

#### الفرع الثاني: الشهادات الممنوحة للسفينة

يمكن أن تكون الشهادات الممنوحة للسفينة إما شهادة متعلقة بالملاحة أو شهادة متعلقة بالسلامة وهي كالتالي:

<sup>1</sup> أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 376.

### أولاً: شهادة الملاحة

حسب نص المادة 189 من القانون البحري الجزائري: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل شهادة الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة، والهدف من شهادة الملاحة ينصرف إلى ما يلي:

إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة.

السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام القانون البحري والنصوص المتخذة بالقيام بأعمال الملاحة البحرية... الخ

التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجبارياً ومن أهم شهادات الملاحة نذكر ما يلي:

#### 1 شهادة الجنسية:

حيث يجب على السفينة أن تحمل شهادة الجنسية التي تثبت انتماءها للدولة التي تحمل علمها، حتى تتمتع بالحصانة الدولية الممنوحة للسفن، وبالتالي فالجنسية هي رابطة قانونية بين الشخص والدولة وإذا كان صحيحاً أن الجنسية أنها يتمتع بها الأشخاص (الطبيعيون والمعنويون دون الأموال إلا أن كافة التشريعات تجمع على تقرير الجنسية نظراً للأهمية الاقتصادية والتجارية التي تتمتع بها)<sup>1</sup>.

#### 2 دفتر البحارة:

جاء تعريف هذا الدفتر حسب نص المادة 191: "دفتر البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية، والتي يكون طاقمها مؤلفاً من رجال البحر

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 56.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

كما يلزم على السفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد أن تكون مزودة بدفتر البحارة.

### 3 رخصة المرور:

كما تنص المادة 193 من القانون البحري الجزائري أن "رخصة المرور هي شهادة ملاحية ممنوحة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية باستثناء السفن البحرية التابعة للبحرية الوطنية.

### 4 بطاقة المرور:

هي عبارة عن شهادة ملاحة تمنح للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة وليس لها طاقم مأجور<sup>1</sup>.

### 5 حمولة السفينة:

يقصد بها سعتها الإجمالية ووحدة الحمولة هي الطن الحجمي وهو يساوي مئة قدم مكعب والحمولة نوعان:

حمولة كلية أو إجمالية وتشمل كامل السعة الداخلية للسفينة وجميع المنشآت التي توجد على ظهرها.

حمولة صافية وهي مدى ما تستطيع السفينة أن تقبله من بضائع وركاب.

6 شهادات أخرى: إضافة إلى هذه الشهادات أن هناك شهادات أخرى يتعين على السفن أن تحملها على متنها وهي:

- شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للسفينة.

<sup>1</sup> المادة 193 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

- شهادة الأمر في ما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافر.
- دفتر السفينة.
- الوثائق الجمركية والصحية.
- جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.
- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة.

### ثانيا: شهادة السلامة

عملا بنص المادة 246 من القانون البحري الجزائري، فإنه يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي تتحدد بقرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية بشهادات السلامة التالية:

- سلامة السفن التي تنقل المسافرين.
- معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية واللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة.
- بناء السفن.

يجب أن لا تتعدى شهادة السلامة:

- سنة واحدة لرخصة الملاحة.
- 05 سنوات لشهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة.
- سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين ولشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة وسلامة أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية، ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> المادة 248 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

كما تنقضي مدة صلاحية شهادة السلامة بمجرد تخلف أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: الشروط الخاصة بطاقم السفينة

يعتبر طاقم السفينة عنصرا جوهريا في متطلبات الملاحة البحرية، ويقصد به العنصر البشري الذي يقوم باستغلال السفينة، حيث أن العامل البشري يعد من العوامل المهمة جدا بالنسبة لموضوع صلاحية السفينة، وعليه يجب أن تتمتع السفينة بطاقم بشري كافٍ عدداً وكفاءً يستطيع العمل بكل دقة، ويتعامل مع كل الأدوات بمهارة وحيطة<sup>2</sup>.

وقد خصص المشرع الجزائري ضمن أحكام القانون البحري الجزائري المواد القانونية من 401 إلى 409 أين نظم إجراءات قيد البحارة في دفتر الطاقم على متن السفينة والمادة 410 التي تعني بالمهام الملقاة على عاتق الطاقم، بالإضافة إلى تبيان أعضاء الطاقم في المادة 411، أما المادة 428 فقد نصت على شروط خاصة بطاقم السفينة حيث ألزمت المجهز بتوفير طاقم كاف من حيث العدد والكفاءة وذلك للقيام بالمهام الضرورية المنوطة به".

### أولاً: كفاءة طاقم السفينة

إن المعيار الذي يُعتمد عليه في تحديد كفاءة الطاقم من عدمه هو معيار موضوعي يتحدد بمعيار الشخص الحريص فإذا كان الطاقم قد بذل ما يبذله الرجل الحريص في كشف المشكلة وإيجاد الحل لها يعد كفاءً ولكن إذا لم يفعل ذلك فهو غير كفاءً، كما أن كفاءة الطاقم تتضمن أيضاً قدرته وقابليته على التعامل مع السفينة وهو على سطحها لذلك إذا كان عدد أفراد الطاقم الجدد غير معتادين على التعامل مع السفينة فهذا قد يؤثر على

<sup>1</sup> المادة 249 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

<sup>2</sup> وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 274.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

كفاءتهم خصوصا إذا لم توجد معهم وسائل كافية للعمل حتى وان كانوا مكتسبين الخبرة الطويلة والتدريب وذلك لأنهم يفتقرون المعلومات الخاصة بالسفينة لغرض الملاحة بها<sup>1</sup> ومن بين الأسباب التي تفقد السفينة صلاحيتها بسبب عدم كفاءة طاقمها ما يلي:

- غياب المعرفة والمهارة.
- غياب التدريب الفعال أو التوجيه.
- غياب المعرفة في التعامل مع نوع معين من السفن.
- غياب الإرادة والرغبة لدى البحار للقيام بعمله<sup>2</sup>.

ويمكن أن يواجه الناقل البحري صعوبة في تعيين طاقم مؤهل للقيام برحلة بحرية معينة فيضطر إلى تعيين من يتوفر من أفراد الطاقم لإتمام الرحلة وتحاشي التأخير وما ينتج عنه كما قد تكون مؤهلاتهم أقل من المطلوب، ومع ذلك فهو غير معذور من هذا التصرف إذا ما وقع الضرر على الشحنة أو البضائع بسبب عدم بذل العناية اللازمة لتوفير طاقم مؤهل للسفينة، وبخصوص شرط كفاءة الطاقم، قدم القاضي هيوسون في قضية THE MAKEDONIA تصورا لتنفيذ معنى الطاقم الغير المؤهل والغير كفاء في إطار قواعد لاهاي، حيث أن السفينة لم تستطع إكمال رحلتها بسبب امتزاج وقود السفينة بمادة أخرى وقُضي بأن الضرر يرجع بسبب عدم كفاءة مهندسي السفينة مما أدى ذلك لفقدانها لصلاحيتها للملاحة<sup>3</sup>.

كما تجدر الإشارة إلى أن طاقم السفينة وكل رجال البحر عموما يخضعون لأحكام الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 والمحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة مهنة بحار على متن السفن التجارية وسفن الصيد والنزهة، حيث جاء في نص المادة 2 منه:

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 274.

<sup>2</sup> عصام بن سعد الغامدي، المرجع السابق، ص 10.

<sup>3</sup> عصام بن سعد الغامدي، المرجع نفسه، ص 09.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

"يجب على كل شخص في ممارسة مهنة بحار أن يتمتع بصحة كاملة، وأن يكون خالياً من جميع الأمراض أو الإصابات التي يمكن أن تجعله عاجزاً عن الملاحة أو أن يكون خطراً على أعضاء الطاقم الآخرين وعلى المسافرين..."، ومن بين هذه الأمراض: الأمراض المعدية كالسل، وأمراض الجهاز الرئوي، وأمراض الحساسية والأورام الخبيثة وأمراض التغذية والغدد الدرقية والجهاز الهضمي، بالإضافة إلى أمراض القلب والأوعية الدموية والدم والكلية والجهاز التناسلي والأمراض العصبية والنفسية، وأمراض الجلد والأذنان والأنف والحنجرة والعينان وغيرها<sup>1</sup>.

### ثانياً: كفاية طاقم السفينة

أما في ما يتعلق بكفاية عدد الطاقم فإن الناقل البحري ملزم ببذل العناية في اختيار وتعيين طاقم السفينة وأن يوظف على سفينته العدد الكافي من أفراد الطاقم حتى يكونوا قادرين على القيام بالخدمات المطلوبة، وعليه إذا أبحرت السفينة بدون أفراد طاقم كافٍ فإنها ستكون غير صالحة للملاحة والناقل البحري سيكون في هذه الحالة مسؤولاً لأنه اخل بالالتزام المفروض عليه بتقديم سفينة صالحة للملاحة.

إن عدم كفاية وتوفير العدد الكافي من البحارة على متن السفينة قد يجعلها غير صالحة للملاحة، ويجب على مالك السفينة أو الناقل أو من ينوب عنهما أن يبذل العناية في اختيار وتعيين طاقم السفينة، ومن أجل تحديد العدد الأدنى من طاقم السفينة جاء المرسوم التنفيذي 02-02 السابق الذكر والذي يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية وحدد العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية من أجل سلامتها ويكون العدد مدرجاً في الشهادة التي تمنحها السلطة البحرية الوطنية، وكمثال على هذا الشرط المهم تم تطبيق الحكم المتعلق بكفاية طاقم السفينة في قضية: t.d.v.kawasaki

<sup>1</sup> قرار وزاري مشترك مؤرخ في 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

jisen kaisha التي تتلخص وقائعها في أن مشاركة الإيجار الخاصة بالسفينة تضمنت عبارة مفادها أن السفينة بكل طريقة صالحة لنقل الحمولة ولكن ماكنة السفينة كانت في الحقيقة قديمة وتتطلب خبرة خاصة من الطاقم وهنا المحكمة قررت بأن مالك السفينة استأجر طاقماً غير كافٍ والذي زاد من الوضع سوء أن رئيس المهندسين كان معتاداً على شرب الخمر على سطح السفينة ومن ثم يهمل واجباته مما ترتب على هذه الظروف جعل السفينة غير صالحة للملاحة وعللت المحكمة ذلك بأن الطاقم الخاص بغرفة الماكنة في السفينة كان غير كفاء وغير كافٍ إذ أن ماكنة السفينة كانت في حالة جيدة ولكن عمرها الزمني يتطلب المحافظة عليها وذلك بوجود طاقم كفاء وكافٍ في غرفة الماكنة وهذا لم يتحقق مما جعلها غير صالحة للملاحة<sup>1</sup>.

## ملخص الفصل الأول

<sup>1</sup> نقلا عن وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 275.

## الفصل الأول: السفينة كأداة للملاحة البحرية

---

تطرقنا خلال فصلنا هذا إلى مفهوم صلاحية السفينة من كافة جوانبه الفقهية والتشريعية والقضائية، حيث عرفنا أن المقصود بصلاحية السفينة هو ضرورة أن تكون لدى المنشأة القدرة الذاتية للسير في البحر ومواجهة المخاطر الخاصة بالملاحة وأن تكون مجهزة تجهيزاً مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت من أجله وذلك من كافة الجوانب المادية والبشرية والتجارية، وتتنوع الصلاحية فتوجد الصلاحية الملاحية كما توجد الصلاحية التجارية، وحتى تتمكن السفينة من الإبحار يجب عليها مراعاة الشروط الخاصة بسلامة السفن والمتمثلة أساساً في كل من الشروط الخاصة بالسلامة والسفن، ثم الشروط الخاصة بطاقم السفينة، دون نسيان الشهادات الممنوحة للسفينة والتي تعتبر شهادات مهمة جداً منها شهادة الملاحة وشهادة السلامة، ولا يمكن تناول موضوعنا هذا دون التطرق إلى مفهوم الملاحة البحرية، تعريفها وأنواعها المتمثلة في ملاحة تجارية وملاحة الصيد البحري.

**الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة**

**صالحة للملاحة البحرية**

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

---

إن مسألة الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية من المسائل الهامة بالنسبة للسفينة أولاً وكذلك بالنسبة لصاحب الإلتزام ثانياً، فالسفينة قبل بدء رحلتها يجب أن تكون مهيأة للغرض الذي ستبحر من أجله، سواء كان الغرض منها نقل المسافرين أم نقل البضائع، وعندما تعرفنا على مفهوم صلاحية السفينة من كافة جوانبه، سنتعرف في هذا الفصل على مفهوم هذا الإلتزام والمسؤولية المترتبة عنه في حالة الإخلال به، وقد قسمنا الفصل الثاني إلى مبحثين كما يلي:

**المبحث الأول: مفهوم الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية**

**المبحث الثاني: المسؤولية عن صلاحية السفينة للملاحة البحرية**

## المبحث الأول: مفهوم الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

يلتزم الناقل قبل بدء الرحلة بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية وتزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب وتنظيف وترتيب ووضع كل أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضاعة وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها، فإذا أثبت الناقل هذا الإلتزام فإنه يُعفى من المسؤولية عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة التي توجد بعد ذلك ويثبت ذلك بكافة طرق الإثبات كشهادات السلطات الإدارية وهيئات التفتيش، وعليه سنتناول في المطلب الأول الطبيعة القانونية للإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية ونتناول في المطلب الثاني الملتمزمين بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية.

## المطلب الأول: الطبيعة القانونية للإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

من أجل الإحاطة بمفهوم الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة وجب علينا تعريفه في الفرع الأول ثم التطرق إلى طبيعته القانونية في الفرع الثاني وذلك كما يلي:

## الفرع الأول: تعريف الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

يعرف الفقيه زبينيو جان كرونجر Zbigniew jane kruger الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة بأنه "صلاحية السفينة لتنفيذ رحلتها البحرية ونقل البضاعة".

كما يعرفه دافيد كلاس David A. Glass بأنه "صلاحية السفينة للقيام برحلتها البحرية المقصودة وصلاحيتها لاجتياز المخاطر الاعتيادية التي ستواجهها عند الرحلة البحرية"<sup>1</sup>.

كما عرفه القضاء الإنجليزي في قضية Virginia Carolina chemical co.v.Norfolk and north American steam shipping co. 1912

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 263.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

بأنه "ذلك الإلتزام الذي يكون موجودا في كل عقد يتعلق بنقل البضائع بحرا وهو يمثل التعهد المطلق من الناقل أو المالك بأن السفينة يجب أن تكون في وقت الإبحار بالنسبة للبطاعة على درجة من الملائمة والصلاحية من حيث أمان السفينة والحمولة المنقولة فيها وأنها صالحة لمواجهة مخاطر الرحلة الاعتيادية استنادا إلى العناية اللازمة التي سيبدلها المالك الحريص أو الناقل الحريص عند البدء في الرحلة"<sup>1</sup>.

وبالتالي يمكن القول بأن الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو "صلاحية السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية والتي من الممكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة إلى مقصدها"<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة

إن الإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية يُصنف كإلتزام ببذل عناية وليس التزم بتحقيق نتيجة، حيث استعمل المشرع الجزائري في نص المادة 770 من القانون البحري الجزائري مصطلح بدل العناية اللازمة نظرا لأهمية هذا الإلتزام حيث يقصد بالإلتزام بدل العناية التزم الناقل باتخاذ جميع التدابير اللازمة والكافية من أجل هدف وحيد هو جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، وذلك دون شرط تحقيق نتيجة ، وهو ما أكدته نص المادة 770 السالفة الذكر بقولها: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يأتي:

أ وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة...."

كما أكد مرة أخرى المشرع الجزائري من خلال نص المادة 841 من القانون البحري بنصها: "يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 264.

<sup>2</sup> وليد خالد عطية، المرجع نفسه، ص 268.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب".

وعليه فإن الناقل ملزم ببذل العناية في تقديم سفينة صالحة للملاحة قبل البدء في الرحلة البحرية، ويتضمن هذا الإلتزام الإحاطة بكافة جوانب صلاحية السفينة للملاحة التي سبق شرحها في الفصل الأول وذلك دون شرط تحقيق نتيجة<sup>1</sup>، والمعيار المعتمد هنا هو معيار الشخص المعتاد، إذ يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة قبل وعند بدء الرحلة، فإذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة في أثناء الرحلة فإن الناقل لا يُسأل عن ذلك ما لم تكن عدم صلاحية السفينة أثناء الرحلة البحرية راجعة إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند البدء في الرحلة، كما لا يسأل الناقل البحري عن ما قد يطرأ على السفينة أو ما يظهر عليها من عيوب خفية تجعلها غير صالحة للملاحة، طالما لم يكن متاحا اكتشافها ببذل العناية المعتادة<sup>2</sup>.

ومن جهة أخرى في ظل التشريع الانجلوسكسوني تختلف طبيعة الإلتزام من التزام ببذل عناية إلى التزام مطلق، ولكن هذا الإلتزام المطلق لا يعني أن الناقل البحري عليه إعداد سفينة تامة من كل الجوانب فالناقل البحري لا يكون مطلوباً منه إعداد سفينة قادرة وصالحة لمواجهة أي نوع من المخاطر وخلال رحلتها، فالناقل البحري هو مجرد شخص يلتزم بإعداد سفينة صالحة لغرض الرحلة المتعاقد عليها وقادرة على تنفيذها وهذا يعني أن على الناقل البحري أن يجهز السفينة بما يجعلها صالحة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي من المحتمل أن تواجهها أثناء الرحلة مع الأخذ بنظر الاعتبار وقت الرحلة ونوع المياه التي ستبحر فيها ونوع السفينة نفسها والحمولة التي ستمضي بنقلها ومكان

<sup>1</sup> بلغازي نور الدين، الإلتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، ص 79.

<sup>2</sup> الطراونة، مروءة عوض، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، 2017،

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

الحمولة الذي ستخزن فيه على سطح السفينة تؤثر على طبيعة التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ولا يشفع لمالك السفينة أن يثبت بأنه قد فعل أفضل ما يمكن لجعل السفينة صالحة للملاحة لأن التزامه في ظل القوانين الانكلوسكسونية التزام مطلق لا التزام ببذل العناية اللازمة<sup>1</sup>.

### أولاً: النطاق الزمني لبذل العناية الكافية

يُلزم الناقل ببذل العناية اللازمة حسب المادة 770 من القانون البحري -السابقة الذكر- قبل البدء في الرحلة البحرية، أما المادة 03 فقرة 01 من اتفاقية بروكسل فقد وسعت من نطاق هذا الإلتزام بجعله قبل وعند البدء في الرحلة البحرية، ولحل هذا النزاع وجب تعريف مصطلح الرحلة البحرية حيث توصل الاجتهاد القضائي إلى أن الرحلة البحرية هي التي تبدأ من ميناء شحن معين وتنتهي في ميناء تفريغ محدد، وأن مرحلة قبل وعند البدء في الرحلة هي امتداد من بداية عملية الشحن إلى غاية إقلاع السفينة وهي الفترة محل الإلتزام<sup>2</sup>.

أما المحاكم الإنجليزية فقد عملت بنظرية المراحل أين أقرت بأن الرحلة تُقسم إلى عدة مراحل: مثلاً مرحلة الشحن مرحلة الرحلة البحرية، مرحلة التموين بالوقود، كما اعتبرت أنه ليس ضرورياً أن تكون السفينة عند الانطلاق قادرة على تنفيذ كامل الرحلة البحرية ولكن يكفي أن تكون قادرة عند بداية كل مرحلة على التنفيذ الجيد لهذه المرحلة، وهو ما أكده جانب من الفقه بقوله: "إذا كانت الرحلة البحرية تتم عبر مراحل فإنه يجب أن تكون السفينة صالحة ومجهزة لكل مرحلة منها وليس للمرحلة الأولى فقط"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 295.

<sup>2</sup> دالع سعيد، المرجع السابق، ص 128.

<sup>3</sup> دالع سعيد، المرجع نفسه، ص 129.

### ثانيا: النطاق الشخصي لبذل العناية الكافية

يعتبر الناقل البحري ملزم شخصيا بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية، ومن أجل تحقيق هذا الإلتزام يمكن أن يستعين بعدة أطراف سواء كانت تابعة له كالربان وضباط السفينة والميكانيكيين، كما يمكن أن تكون جهة أخرى مستقلة كالشركات البحرية التي تعمل بموجب عقود، ومهما وُجد تفويض من الناقل اتجاه هذه الأطراف، إلا أن الناقل يبقى مسؤولا عن التزامه هذا بصفة شخصية لأنه ليس من العدل تحميل المسؤولية لأطراف أخرى تم التعاقد معها مدة معينة وتحملها مسؤولية الناقل<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: المسؤولين عن تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية

إن الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو التزام قانوني نص عليه المشرع الجزائري صراحة، كما يمكن أن يكون التزاما تعاقديا، وفي ما يلي سنتعرف على الأشخاص الذين ألزمهم المشرع الجزائري بإعداد سفينة صالحة للملاحة.

### الفرع الأول: التزام الناقل البحري

يترتب على الناقل في عقد النقل البحري التزامه بوضع سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية وهو ما تطرقت إليه المادة 770 من القانون البحري السابقة الذكر، وهو يعتبر التزام أولي وضروري حتى يقوم بتنفيذ بقية التزاماته، فإذا لم تكن السفينة صالحة وجاهزة للملاحة ولتنفيذ عملية النقل المتفق عليها.

ولم يكتف المشرع بالمادة 770 السابقة، بل نص كذلك على التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة في المادة 841 كذلك حيث تنص: "يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في

<sup>1</sup> دالع سعيد، المرجع السابق، ص 128.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب".

بالإضافة إلى نص المادة 3 فقرة 01 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الذي ينص على أنه: "على الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا:

أ- لجعل حالة السفينة صالحة للملاحة.

ب- لتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها.

ج- لجعل الأنبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة ونقلها وحفظها<sup>1</sup>."

وعليه فالمشروع الجزائري على غرار باقي الاتفاقيات قد ألزم الناقل البحري بطريقة مباشرة وفي مواد قانونية صريحة ولا غبار عليها وفي حال مخالفته لالتزامه فيعتبر مخلا له مما قد يرتب عليه المسؤولية.

### الفرع الثاني: التزام مقاول المناولة

نظم المشروع الجزائري المناولة المينائية ضمن القانون البحري وخصص له المواد 912 إلى من 919، ونص على بعض الالتزامات المترتبة على مقاول المناولة والمتمثلة في:

#### 1 الإلتزام بشحن البضاعة:

أ عملية الشحن: يعتبر شحن البضاعة عملية مادية يقصد بها "وضع البضاعة على ظهر

<sup>1</sup> اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

السفينة في ميناء القيام، المتفق عليه في العقد تمهيدا لنقلها إلى ميناء الوصول"<sup>1</sup>.

ويتم الشحن والتفريغ عادة برافعات السفينة أو رافعات الرصيف أو بأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتروول أو بمضخات إذا تعلق الأمر بحبوب، وقد يتم ذلك بالأيدي إذا كانت السفينة راسية بعيدة عن الرصيف، فلا مناص من الاستعانة بالمواعين، وتستخدم الدرجة للوحدات المتحركة كالسيارات بسحبها من الحظائر إلى السفينة<sup>2</sup>.

### ب رص البضاعة والتستيف:

أي توزيع البضائع وتستيفها داخل عنابر السفينة بطريقة تحميها من الهلاك، والتلف أثناء الرحلة البحرية عن طريق فصل البضاعة عن بعضها البعض بفواصل، وتتم العملية وفقا لمخطط معين وبطريقة فنية مدروسة وفي أماكن محدودة داخل عنابر السفينة حتى تضمن السفينة توازنها<sup>3</sup>.

### ج فك وتفريغ البضاعة:

تتم هذه العملية في ميناء الشحن أو التحميل، وهدفها الحفاظ على سلامة السفينة، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 780 من القانون البحري الجزائري.

تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري ضمن هذه المواد لم يلزم مقاول المناولة بوضع سفينة صالحة للملاحة البحرية ولا الحرص على مراقبة صلاحيتها من عدمه، بل اكتفى ببعض الإلتزامات فقط المذكورة في نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري-السفينة-أشخاص الملاحة-النقل البحري، دط، مكتبة دار الثقافة، الأردن، 1999، ص118.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 135.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 136.

### الفرع الثالث: التزام المؤجر والمستأجر

إن المقصود بصلاحية السفينة للملاحة في مجال إيجار السفن هو أن تكون السفينة في بداية رحلتها سليمة البنيان، حيث يمكنها السير في البحار، كما يجب أن تكون مجهزة بكل وسائل الدفع والتجهيزات والتركيبات اللازم توفرها، للتمكن من القيام بالخدمة المطلوبة منها وكمثال على ذلك فإن السفن المخصصة لنقل اللحوم لا تعتبر صالحة للملاحة إلا إذا كانت أجهزة التبريد وأجهزة قياس درجة البرودة فيها سليمة، ويلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة في الزمان والمكان المتفق عليهما، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 654 بما يلي: يجب على المؤجر أن يقدم السفينة المحددة في التاريخ والمكان المعينين وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ وكذلك في آجال الشحن والتفريغ".

ويعتبر التزام المؤجر التزام ببذل عناية معينة تؤدي إلى جعل السفينة صالحة للملاحة وأنه متى بذل هذه العناية فقد وفى بالتزامه، وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة الإيجار بالرحلة فيوفي المؤجر التزامه إذا كانت السفينة البديلة في إمكانها شحن البضائع المحددة في العقد<sup>1</sup>، كما أضافت المادة 725 ما يلي: "يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما، بحالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصصة له".

كما يشمل تسيير السفينة كل من التسيير الملاحي والتجاري، أما التسيير الملاحي فهو متعلق بكافة الجوانب الفنية للسفينة من صيانة وأجهزة وتزويدها بالوقود، بالإضافة إلى أجهزتها من الناحية التقنية والميكانيكية، أما التسيير التجاري للسفينة فهو يتعلق بالعمليات

<sup>1</sup> عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص41.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

التجارية للسفينة المؤجرة، فالسفن المخصصة لنقل البضائع يتضمن تسييرها التجاري إبرام عقود إيجارها من الباطن من طرف المستأجر مثلا أو عقود النقل بسندات الشحن، وعملية مناولة البضائع عند الشحن وغيرها<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: المسؤولية عن صلاحية السفينة للملاحة البحرية

يترتب عن الإخلال بأحد شروط صلاحية السفينة للملاحة نشأة مسؤولية الناقل، لكن هذه المسؤولية ليست مطلقة بل يمكن له أن يستفيد من الإعفاء الذي أقره له المشرع، وفي ما يلي سنتناول صور المسؤولية في المطلب الأول، ثم سنتطرق إلى الإعفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة في المطلب الثاني.

#### المطلب الأول: صور المسؤولية

تقوم مسؤولية الناقل عن صلاحية السفينة للملاحة البحرية على الأركان الثلاثة التي تقوم عليها المسؤولية بصفة عامة والمتمثلة في الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما، كما تنتقل مسؤولية الناقل إلى أخطاء تابعيه أيضا الذين يعملون تحت أوامره، وقد تقوم هذه المسؤولية بسبب أخطاء تؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو وصولها متأخرة.

#### الفرع الأول: المسؤولية عن هلاك البضاعة

نص المشرع الجزائري في نص المادة 802 على ما يلي: "يُعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه"، وقد جاء مضمون المادة عاما وليس مفصلا أي أنه لم يحدد مقدار أو جسامه هذه

<sup>1</sup> عباس خالد، المرجع السابق، ص 114.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

الأضرار، وتعتبر البيانات المدرجة في وثيقة الشحن وسيلة ودليل إثبات في يد المرسل إليه<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: المسؤولية عن تلف البضاعة

لابد أن تصل البضاعة المسلمة إلى الناقل البحري كما سُلمت إليه سليمة من كل عيب وكمثال على ذلك إذا كانت البضاعة عبارة عن قماش فلا بد أن تصل غير ممزقة، وقد وردت المسؤولية عن تلف البضاعة كذلك في نص المادة 802 السالفة الذكر.

### الفرع الثالث: المسؤولية عن تأخر البضاعة

يلتزم الناقل البحري كذلك بتسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه في وثيقة الشحن إذا كانت محدّدة، وإذا لم تكن المدة الزمنية محددة في وثيقة الشحن فيجب تسليمها في المدة الزمنية التي يحددها العرف والعادات من خلال نوع البضاعة وطريق الرحلة، وعليه فلمدة تسليم بضائع النقل البحري أهمية كبيرة كون البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار، فإذا صادف التسليم الفعلي للبضائع هبوطاً في أسعارها، لاشك في إصابة المرسل إليه بضرر نتيجة التأخير في التسليم مما يوجب التعويض على الناقل البحري وتجدر الإشارة كذلك إلى أن هناك بضائع معرضة للتلف إذا لم تُستهلك في مدة معينة ولذلك أقر النظام القانوني مسؤولية الناقل البحري عن تأخير في تسليم البضائع<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، 2015، ص 207.

<sup>2</sup> أحمد مدني، المرجع السابق، ص 208.

## المطلب الثاني: الإعفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة

تعتبر حالة الإعفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية من بين حالات الإعفاء الخاصة المتعلقة بالمنشأة البحرية المرتبطة أساساً بأداة النقل البحري أي السفينة وهو إعفاء شرعي وقانوني خصّه المشرع بالناقل في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وفي ما يلي سنتعرف على الإعفاء الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية في الفرع الأول وعدم صلاحية السفينة وتداخلها مع بعض حالات الإعفاء من المسؤولية في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: الإعفاء الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية

تطرق المشرع الجزائري في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري إلى أن الناقل البحري يعفى من المسؤولية من خلال:

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه".

وبالتالي فالمشرع الجزائري كان صريحاً عند النص على إمكانية إعفاء الناقل البحري من الإلتزامات الملقاة على عاتقه التي تتجرّ عن عقد النقل البحري، أين ألزمه المشرع أن يقوم بجميع واجباته المنصوص عليها في القانون، حيث يجب على الناقل أن يقيم الدليل وأن يثبت أنه قام بجميع واجباته حتى يتحلل من المسؤولية.

ومن خلال استقراء النصوص القانونية أعلاه الخاصة بالمواد 803 و604، لاحظنا بأنه قد ورد خطأ في رقم المادة التي أشارت إليها المادة 803/أ من القانون البحري والتي أحالتنا إلى المادة 604 من ذات القانون ولكن هذه الأخيرة ليست لها أي علاقة بالموضوع فقد جاء فيها ما يلي:

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

"عند حدوث أضرار هامة للسفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها أو لحمولتها، يجب على الربان خلال 24 ساعة من وصوله إلى أول ميناء، تحرير تقرير مفصل يبين فيه ظروف الحادث ويقدمه إلى السلطة البحرية المختصة للميناء والتي تسلم بدورها إيصالاً بذلك الربان".

فنص المادة 604 لا يعالج التزامات الناقل التي يجب عليه إثباتها وتقديمها كدليل لإعفائه من المسؤولية، فالمشرع الجزائري حينما أعفى الناقل البحري عن تحمل مسؤولية عدم صلاحية السفينة للملاحة، أشار إلى أنه يجب عليه تقديم دليل بأنه قد قام بواجباته المنصوص عليها في القانون البحري محل الدراسة، وعليه يمكن الاستنتاج أن المشرع الجزائري كان يريد الإشارة إلى نص المادة 770 من نفس القانون التي عالجت التزامات الناقل البحري، والتي جاء فيها ما يلي:

"يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع، وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها.

وبالرجوع إلى نص المادة 803 بصياغته الفرنسية نجدها تؤكد ما سبق الإشارة إليه بالنسبة للخطأ في رقم المادة المشار إليها تم الإشارة إلى المادة 604 بدل المادة 770 ضمن المادة 803 في فقرتها الأولى من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها:

Art.803: "le transporteur est déchargé de la responsabilité prévue a l'article précédent si les pertes ou dommages subis par les marchandises proviennent ou résultent:

a) de l'état d'innavigabilité du navire, lorsque le transporteur aura fait la preuve qu'il a rempli ses obligation énoncées a l'article 770 ci-dessus....".

#### أولاً: الإثبات الملقى على عاتق الناقل البحري

إن إعفاء المشرع للناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة مرتبط بقيامه بتقديم إثباتين اثنين، أولهما متعلق بإثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة البحرية، وثاني إثبات هو إثبات بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند بداية الرحلة البحرية، وهو نفس الإثبات الذي فرضته معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القوانين الخاصة بسندات الشحن 1924<sup>1</sup>.

فإذا قام الناقل بتقديم الدليل على بذله العناية اللازمة من أجل ضمان صلاحية السفينة للملاحة قبل وعند بداية الرحلة، فإنه يتخلص من مسؤوليته.

#### ثانياً: إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة البحرية

تعد عبارة عدم صلاحية السفينة للملاحة عبارة واسعة جداً، يرى البعض بأنها تتصرف لعدم تقديم وتجهيز السفينة على نحو يسمح بمراقبة كل العيوب غير العادية المكونة للضرر، أو أن لا تكون مؤهلة لمواجهة الصعوبات التي يمكن أن تحصل أو التي حصلت فعلاً، كما ينصرف معناها إلى الرص السيئ، وإلى كل عيوب السفينة بما في ذلك عدم كفاءة الطاقم وعدم تزويدها بالوثائق المطلوبة قانوناً، هذه العيوب تجعل السفينة غير قادرة على القيام بالنقل الذي خصصت له.

يتوجب على الناقل أن يتصرف إذا "كمجهز أسرة حريص"، وذلك لأن عدم صلاحية السفينة للملاحة يتم تقديرها بالنظر إلى الأمن الملاحي وقدرة السفينة التجارية على القيام

<sup>1</sup> معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن 1924 اطلع عليها على الموقع الإلكتروني:

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

بالرحلة المقررة لها بالنظر إلى البضاعة المقصودة، وعلاوة على ذلك يتم الأخذ بكل الظروف الواردة، حيث أن الناقل لا يكون مطالباً بما هو أسمى إذ يكفي أن يقوم بصفة عادية وكافية ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة<sup>1</sup>.

واكتفى المشرع الجزائري بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إذا قدم الدليل على بدله العناية اللازمة من أجل جعلها صالحة للملاحة قبل وعند بداية الرحلة، أما جانب آخر من الفقهاء فقد أكد على عدم إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا كانت عدم الصلاحية مفاجئة أي ظهرت فجأة أثناء رحلة العقد.

أما القضاء الفرنسي فقد اعتبر بأنه تعد غير صالحة للملاحة كل سفينة غير قادرة على تحمل مخاطر الرحلة المخصصة لها، وأن هذه النظرة لا تنطبق فقط على عدم صلاحية السفينة للملاحة وفقاً للمعنى الدقيق للكلمة، بل أيضاً تتصرف إلى قدرة السفينة على التنقل بأمان<sup>2</sup>.

وحيثما نص المشرع على تقسيم المسؤولية كلما اشترك سببان في إحداث الضرر، أحدهما يكون الناقل مسؤولاً عنه والثاني يعد كحالة إعفاء بالنسبة له إذ قرر المشرع بأن الناقل يكون: "...مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار، ويجب على الناقل أن يثبت أنه غير مسؤول عن بقية الخسائر والأضرار<sup>3</sup> ويستوي الأمر أن يكون أحد السببين هو عدم صلاحية السفينة للملاحة إذ يعفى الناقل من

<sup>1</sup> دالع سعيد، المرجع السابق، ص 129.

<sup>2</sup> v. F. BOUKATMI, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse pour le doctorat d'état en droit, faculté de droit, université d'Oran, 2002, p.189 : " ...il doit agir en bon armateur de famille . Cette notion s'apprécie au regard de la sécurité nautique et de l'aptitude commerciale du navire à faire effectuer le voyage prévu à la marchandise considérée "

<sup>3</sup> المادة 804 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

مسؤوليته عندما يثبت عدم صلاحيتها للملاحة وأنه قد بذل العناية اللازمة والكافية لجعلها صالحة للملاحة، بينما يبقى مسؤولاً عن الضرر الراجع لسبب آخر قد يكون مسؤولاً عنه. أما القضاء الإنجليزي فقد اتخذ موقفاً مغايراً عندما أقر أنه في حالة اشتراك عدم صلاحية السفينة للملاحة مع سبب آخر فإن الناقل يكون مسؤولاً عن كل الضرر الحاصل، عندما تكون عدم الصلاحية هي السبب المحدد والحقيقي للضرر، بمعنى أنه لولاها لما حصل الضرر<sup>1</sup>.

### ثالثاً: إثبات بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة

مما لا شك فيه أن المشرع الجزائري كان صريحاً ومباشراً عندما ألزم الناقل بأن يثبت بدل العناية اللازمة بهدف جعل سفينته صالحة للملاحة، وعليه تقديم الدليل على تنفيذه لهذا الإلتزام، فبالرجوع لنص المادة 770 من القانون البحري والمادة 03 فقرة 01 من اتفاقية بروكسل نجد أن إثبات بدل العناية الكافية في تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية يقع عبؤها على الناقل البحري<sup>2</sup>.

وعليه فبجب على الناقل إثبات بذل العناية اللازمة لجعل سفينته صالحة للملاحة البحرية ويتم إثباتها بكل وسيلة من وسائل الإثبات، إذ ليس هناك وسيلة إثبات معينة يجب اتباعها. ويرى البعض بأن الناقل ملزم على الحصول على شهادات صلاحية السفينة للملاحة وشهادات التصنيف والمعاينة المسلمة من طرف مؤسسات الإشراف، إلا أن هذه الشهادات وإن كانت دليل على بذل العناية إلا أنها ليس دليلاً مطلقاً كونها لا تقدم الإثبات الكامل على أن العناية الضرورية قد تمت مباشرتها.

<sup>1</sup> دريسي أمينة، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007-2008، ص 157.

<sup>2</sup> دالع سعيد، المرجع السابق، ص 129.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

أما البعض الآخر فيرى أن الناقل يكون قد بذل العناية الكافية عند قيامه بإخضاع سفينته لمراحل تفتيش منتظمة بغرض تفتيش معمق من طرف مؤسسة متخصصة في هذا المجال وأنه عقب ذلك قام بجميع الإصلاحات الضرورية التي كشف عنها هذا الفحص<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن إثبات بذل العناية اللازمة من أجل جعل السفينة صالحة للملاحة لا يجب تقديمه إلا عند الاستناد على عدم صلاحية السفينة للملاحة كحالة إعفاء، إذ أن هذا الإثبات ليس مطلوباً بالنسبة لباقي حالات الإعفاء من المسؤولية الأخرى، حيث أكد المشرع صراحة أنه على الناقل فقط في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة أن يثبت بذله للعناية الكافية من أجل جعلها صالحة للملاحة، إذ لو كانت إرادته تتصرف لجعل هذا الإثبات مسألة سابقة بالنسبة لباقي حالات الإعفاء من المسؤولية لنص على ذلك صراحة<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: عدم صلاحية السفينة وتداخلها مع بعض حالات الإعفاء من المسؤولية

إن عدم صلاحية السفينة للملاحة قد يتداخل مع بعض الحالات الأخرى التي أعفى فيها المشرع الجزائري الناقل من المسؤولية، ومنها العيب الخفي للسفينة والخطأ الملاحي وهو ما سنفصل فيه في الفرع الأول والثاني على التوالي كما يلي:

#### أولاً: عدم صلاحية السفينة للملاحة والعيب الخفي للسفينة

نص المشرع الجزائري في المادة 803 من القانون البحري على إعفاء الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق البضائع نتيجة العيوب الخفية للسفينة، ويرى العديد من الفقهاء وجود تداخل بين الحالتين، في حدود إعفاء الناقل عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، يخص العناية التي يجب على الناقل أن يبذلها قبل وعند بداية الرحلة، فالعيب الخفي قد يكون

<sup>1</sup> دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 159.

<sup>2</sup> V. F. BOUKATMI, Opcit, p 190.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

موجودا في السفينة في ذلك الوقت، وهو يشكل حالة من حالات عدم صلاحية السفينة للملاحة التي لا يسأل عنها الناقل إذا أثبت بذل العناية اللازمة لتأمين صلاحية الملاحة أما العيب الخفي الذي يظهر أثناء الرحلة فلا يحتويه هذا الإعفاء<sup>1</sup>.

أما الرأي الآخر من الفقهاء يرى أنه ليس هناك تداخل بين حالتي الإعفاء، إذ قرروا بأن الناقل يكون ملزم ببذل العناية الكافية قبل وعند بداية السفر لتقديم سفينة صالحة للملاحة وهو الإلتزام الذي فرضته المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924، أما العيب الخفي حسبهم فيُثار فقط عندما يحدث بطريقة فجائية أثناء الرحلة، ويؤدي إلى جعل السفينة غير صالحة للملاحة، والمؤكد أن هذا العيب يؤدي حتما إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة، ولكن إذا كانت هذه الأخيرة مفاجئة بالنسبة لبذل العناية المنجزة قبل الانطلاق فيها فإنها لا تثبت العيب في العناية كما سيكون عليه لو كانت عدم الصلاحية قد ظهرت قبل الانطلاق، حيث أنه يكون الناقل في هذه الحالة مخلا بالتزامه ببذل العناية المطلوبة<sup>2</sup>.

وبالرجوع للمشرع الجزائري نجد أنه قد اشترط في كلتا حالتي الإعفاء ضرورة بدل العناية اللازمة والتي عبّر عنها بعبارة العناية اللازمة في المادة 770 والاهتمام الكافي في المادة 803 من القانون البحري، بالإضافة إلى أن عدم صلاحية السفينة للملاحة لا يكون دائما ناتج عن عيب خفي في السفينة إذ قد يكون سببها عيب آخر ظاهر.

### ثانيا: عدم صلاحية السفينة للملاحة والخطأ الملاحي

إن التمييز بين عدم الصلاحية للملاحة والخطأ الملاحي يعد موضوع حساس جدا كون العديد من الفقهاء قد رفضوا هذه الفكرة إطلاقا على أساس أن الخطأ الملاحي الذي يعنى منه الناقل يكون قد ارتكبه أفراد الطاقم أو المرشد، أما عدم صلاحية السفينة للملاحة

<sup>1</sup> دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 161.

<sup>2</sup> دريسي أمينة، المرجع السابق، ص ص 161-163.

## الفصل الثاني: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

فتعود للفعل الشخصي للناقل الذي عليه بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية<sup>1</sup>.

والخطأ الملاحي هو "كل خطأ يؤثر ابتداءً على السفينة أي أنه تصرف خاطئ أو سهو يمس السفينة وسلامتها وحفظها والرحلة البحرية عموماً، ويندرج ضمنه الخطأ في التسيير الملاحي وكذلك الإداري للسفينة<sup>2</sup>.

وقد يحصل أن تغادر السفينة الميناء وهي في حالة يمكن أن تتعرض فيها للخطر إذا لم تتخذ إجراءات لحمايتها أو حماية شحنتها، ومن بين الأمثلة على ذلك حالة أمر الربان فتح كوات السفينة من أجل تهوية العنابر أثناء شحن البضائع، وقد تغادر السفينة دون أن يتذكر أحد غلقها، والأصل أن تركها مفتوحة لا يعرضها لخطر إذا كان الجو هادئاً فلن تصل إليها الأمواج، لكن الأمر قد يتعقد إذا تعرضت السفينة إلى عاصفة مما قد يلحق ضرراً بالبضائع وهنا يطرح التساؤل هل الضرر هنا ناتج عن خطأ ملاحي أو عدم صلاحية السفينة للملاحة؟

ورأى الفقه أن فتح كوات السفينة قد تم لخدمة البضائع بهدف تسهيل عملية نقل وتفريغ البضائع ليس هو ما يعرض السفينة أو البضائع للخطر، ولكن ما يعرضها للخطر هو إهمال الربان وأفراد الطاقم غلق الكوات في الوقت الذي تغير فيه الطقس من هادئ إلى سيئ وهبت العاصفة، وبالتالي فالخطأ المرتكب هنا هو خطأ ملاحي لأن غلق الكوات وقت العاصفة يهيم قبل كل شيء أمن السفينة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> دريسي أمينة، المرجع نفسه، ص 162.

<sup>2</sup> حفيري نسيمة آمال، المرجع السابق، ص 59.

<sup>3</sup> دريسي أمينة، المرجع السابق، ص ص 164، 165.

### ملخص الفصل الثاني:

في ختام فصلنا هذا يمكن القول أن الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية هو التزم ببذل عناية حسب ما جاء به المشرع الجزائري، حيث أن الملزم بإعداد سفينة صالحة للملاحة ليس ملزم بتحقيق نتيجة معينة بل هو ملزم ببذل عناية كافية، وفي حالة الإخلال بهذا الإلتزام رتب المشرع الجزائري مسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وتتمثل صورها في المسؤولية عن هلا البضاعة أو تلفها أو تأخرها، لكن في الجهة الأخرى لم يترك المشرع هذا الإلتزام مفتوحا بل نص على إمكانية الإعفاء من هذه المسؤولية إذا قام بإثبات بدله العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية.

الخدمات

من خلال دراسة موضوع صلاحية السفينة للملاحة البحرية، توصلنا إلى أن الموضوع محل الدراسة يعتبر من المواضيع الهامة والجديرة بالدراسة، حيث تبين لنا أنها مرتبطة ارتباطا وثيقا بكل إجراءات ووسائل الملاحة البحرية، ولا يمكن الاستغناء عن سفينة صالحة للملاحة أمام ما تشهده العصور من تطورات هامة خاصة في مجال النقل البحري، سواء تعلق الأمر بنقل المسافرين أم نقل البضائع فصلاحيات السفينة للملاحة مطلوبة ولا يمكن للسفينة الإبحار إذا لم تتوفر فيها أحد الشروط الواجب توافرها وإلا تترتب على عاتق الناقل مسؤولية عن كل ما يمكن أن ينجم في حال مخالفته أحد شروط صلاحية السفينة للملاحة.

ولا تقتصر صلاحية السفينة على سلامة هيكلها وسطحها ومحركاتها فقط، بل تتعدى كذلك إلى صلاحية طاقمها الذي يعتبر جزء من الصلاحية الملاحة للسفينة والذي يُفترض فيه الكفاية والكفاءة، بالإضافة إلى الصلاحية التجارية للسفينة التي تشمل توفير كل الظروف الملائمة لحفظ البضاعة لإيصالها سالمة وذلك من خلال توفير كل الظروف الملائمة كالتبريد وتهوية العنابر وغيرها، وتخضع هذه المعايير إلى مراقبة من طرف لجان خاصة تسمى اللجان الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تقوم بمنح السفينة شهادة الملاحة وشهادة السلامة لتمكينها من الإبحار.

وكل هذه الالتزامات يجب على الناقل مراعاتها وبدل كل العناية اللازمة المطلوبة منه حتى لا تنشأ مسؤوليته في حالة وجود أضرار بالسفينة أو البضاعة.

وفي الأخير يمكن القول أن المشرع الجزائري تمكن من معالجة موضوع صلاحية السفينة للملاحة البحرية من خلال نصوص قانونية منتشرة في القانون البحري منها ما يعالج الالتزام في حد ذاته ومنها ما يعالج المسؤولية عن الإخلال بإعداد سفينة صالحة للملاحة وكذلك عالج نقطة أساسية تتمثل في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة.

وبناءً على ما تم دراسته في بحثنا هذا توصلنا إلى النتائج والتوصيات التالية:

### النتائج:

- رتب المشرع الجزائري على الناقل البحري الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية من خلال نصوص قانونية صريحة وواضحة.
- مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية لا يقتصر فقط على صلاحية المنشأة ذاتها للملاحة بل يتعلق أيضا بصلاحية طاقمها ووثائقها التجارية ولا يمكن أن تكون صالحة للملاحة البحرية في غياب أحد هذه الشروط.
- الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو التزام يتمتع بخصوصية راجعة لارتباطه بشرط بدل العناية اللازمة.
- يمكن إعفاء الناقل البحري من الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية في حالة واحدة هي تقديم الناقل البحري الدليل على أنه قام بواجباته.

### التوصيات:

- يُستحسن تصحيح المشرع الجزائري للخطأ المادي الذي وقع فيه في نص المادة 803 من القانون البحري الذي تمثل في الإشارة إلى مادة خاطئة فعوض كتابة المادة 770 للرجوع إلى التزامات الناقل تمت كتابة المادة 604 والتي لا توافق مضمون المادة 803.
- من الضروري تدخل فقهاء وأساتذة القانون البحري للكتابة في الموضوع محل الدراسة كونه من المواضيع المهمة التي لم تتل حقا بعد في الدراسات العلمية.
- اقتراح إدخال وإشراك كل الفاعلين في مجال القانون البحري والمينائي من أساتذة وفقهاء وقضاة وإطارات في المؤسسات المينائية في تنظيم ملتقيات أيام دراسية وتكوينية تتعلق بموضوع السلامة البحرية.

# قائمة الملاحق



دفتر الملاحة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MARINE MARCHANDE البحرية التجارية

**يومية السفينة**  
**LIVRE DE BORD**

Organisme : ..... الهيئة :

Nom du Navire : ..... اسم السفينة :

Commencé le : ..... فتح يوم :

Fini le : ..... ختم يوم :

وضعت يومية السفينة هذه طبقاً للنصوص الأمر 80.76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن  
البحر . لاسيما مواد 200 فقرة ( ث ) 202 و 203

Ce livre de bord est tenu conformément aux disposition de l'ordonnance 76-80  
du 23 Octobre 1976 portant code maritime notamment ses articles 200 (alinéa d),  
202 et 203.

شهد و صدق عليه من طرف

تحتوي يومية السفينة عدد على 100 صفحة.

Vu, coté paraphé par Nous :

Le président livre de bord contenant 100 feuillets.

Signature et Cachet

**INSTRUCTIONS SUR LA MANIÈRE**  
**DONT LE LIVRE DOIT ÊTRE TENU A LA MER**

- 1) - Les heures sont celles du jour civil.
- 2) - Vent : indiquer la direction d'où il souffle selon le vent vrai.
- 3) - Indique sa force réelle par la notation du bureau météorologique.

0 - Calme	7 - Grand frais
1 - Presque calme	8 - Petite coup de vent
2 - Légère brise	9 - Coup de vent
3 - Petite brise	10 - Fort coup de vent
4 - Jolie brise	11 - Tempête
5 - Bonne brise	12 - Ouragan
6 - Bon frais	

4) - Etat de la mer : doit être indiqué par les mots : plate, belle, houleuse, grosse, très grosse, mauvaise, en donnant la direction de la houle quand elle diffère de celle du vent.

5-6) La route sera celle du compas étalon et du gyro-pilote.

7) - La variation sera celle du compas magnétique.

8) - Ecart entre le compas et le gyro.

9) - Dérive.

10) - Routes corrigées : les inscrire en degrés.

11) - Milles parcourus : les porter à chaque heure en mille et en dixième.

12) - Baromètre : les feuilles du baromètre enregistreur peuvent servir au moins deux semaines.

13) - Thermomètre.

- 14) - Allure : indiquer l'allure de navire par l'une des expressions : vent arrière.  
Grand large : large vent de travers au plus près, ajouter les lettres Td ou Bd pour désigner les armures. Indiquer l'heure exacte des changements d'allure.
- 15) - Relèvement : mentionner tous les objets rencontrés ou aperçus
- 16) - Observation porter sur cette colonne :
- a) - Les indications sur l'état du temps;
  - b) - les manœuvres faites ;
  - c) - Les travaux divers effectués ;
  - d) - Les événements et les observations quelconques dont il y a intérêt à conserver le souvenir (avaries, pertes de matériels, décès, procès-verbaux, faits d'indiscipline ; etc...)
  - e) - Indiquer les positions correspondantes aux virages de bord ou autres changements de route.
- 17) - Points estimés ou observés : tous les jours à midi la position du navire doit être calculée le plus exactement possible.
- 18) - Etat sanitaire : porter les noms des hommes malades et autant que possible genre de maladie dont ils peuvent être atteints tous les faits importants relatifs à la santé de l'équipage et à l'hygiène du bord doivent être notés : nettoyage des logements, etc...
- 19) - Visa du capitaine : après rendu compte de la façon dont le livre est tenu, le capitaine doit le signer tous les jours. Au besoin il inscrira au bas de la page les notes et ordres qu'il croira utiles.
- N-B** - Avant de partir d'Algérie, le Capitaine doit s'assurer des corrections à faire à ses instructions.
- Service dans les Ports (voir dernière page).





الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLICUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MARINE MARCHANDE

**PERMIS DE NAVIGATION**

Skikda  
Ordonnance N: 76 - 80 du 23 Octobre 1976 modifiée et complétée  
par la Loi N: 98 - 05 du :25 juin 1998 portant Code Maritime.

Vu la demande présentée le:  
Par:  
A l'effet d'obtenir un permis de navigation pour son navire, d'une Jauge brute de:  
Vu l'article : 189 de l'ordonnance précitée,  
Vu le procès verbal de visite en date du :  
De la commission instituée par l'article : 235 de la même ordonnance.  
Il est délivré au navire remorqueur:  
Un permis de navigation; Valable  
Le présent permis doit être renouvelé au premier port où fonctionne la commission  
de visite prévue à l'article : 235 de l'ordonnance lorsque douze mois (Trois Cent Soixante  
Cinq Jours /365Jrs) se sont écoulés depuis le : " " , Sauf prorogation ou  
suspension dans les cas visés aux articles: 251 et 252 de l'Ordonnance.

Fait à Skikda le 3/02/2017  
Port d'Anversité Maritime

Signature  
Siguil : HIAI Tassoufik  
Administration  
Skikda

الملحق رقم (04): شهادة الجنسية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

الجزائر

بسم الشعب

الوزير المكلف بالملاحة البحرية بصريح الملاحظة:

التي تحمل المميزات الموضحة في الحظف مطوكة من طرف

إتقانا لذلك فإن هذا الحظف يسمح للملاحة

بأن ترفع العلم الجزائري وتتبع بالمقوك والامتيازات التي يحددها القانون

الجزائري.

الحزب الوطني

وزير الأشغال العمومية و النقل

REPUBLICQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ACTE DE NATIONALITÉ ALGÉRIENNE

AU NOM DU PEUPLE

Le Ministre chargé de la Marine Marchande déclare, Algériennisé, le navire

Presentant les caractéristiques au verso, appartenant à

En foi de quoi, le présent acte confère au navire

Le droit d'arborer le Pavillon Algérien et de jouir des droits et privilèges qui

lui sont attachés.

ALGER, le 20 MAI 2019

20 MAI 2019



<u>CARACTERISTIQUES</u>		<u>المميزات</u>	
Nom intérieurs .....	.....	الأسماء السابقة .....	.....
Construit le ..... à .....	Pays .....	مصنوعة في .....	.....
Importé de .....	Pavillon antérieur .....	العلم السابق .....	.....
Port d'attache .....	.....	ميناء .....	.....
Lies d'immatriculation .....	N° d'immatriculation .....	مكان التسجيل .....	.....
Armé à la navigation .....	.....	مجهزة للملاحة .....	.....
Signal distinctif .....	.....	علامة التمييز .....	.....
Certificat de jauge établi le ..... Par .....	.....	شهادة العمولة المسلمة في .....	.....
Navire en ( Matériau ) .....	.....	الباخرة ( عتاد ) .....	.....
Nombre de ponts .....	Mats .....	عدد الجصور .....	.....
Longueur .....	.....	الطول .....	.....
Plus grande largeur extérieure .....	.....	أكبر عرض خارجي .....	.....
Hauteur au milieu du navire sous le P.s .....	.....	ارتفاع في وسط الباخرة تحت الحصر العلوي .....	.....
Jauge brute .....	.....	السعة الإجمالية .....	.....
Déductions .....	.....	طرح .....	.....
Jauge nette .....	.....	السعة الصافية .....	.....
Appareils moteurs .....	.....	جهاز المحرك .....	.....
Marque .....	Type .....	.....	.....
.....	Puissancecv .....	.....	.....





Name of Ship / Nom du navire

Register No / Numéro d'immatriculation

**ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS**  
**ENDOSSEMENTS DES VISITES ANNUELLES ET INTERMÉDIAIRE**

The endorsements refer to the completion of periodical surveys only.  
 Les endossements se réfèrent aux visites périodiques complètes uniquement.

Annual survey / Visite annuelle 1 (from/à 29 Dec 2023 to/à 29 Jun 2024)	Completed at / Fait à : on / le : by / par :	Name, Signature and stamp / Nom, Signature et cachet
Annual survey / Visite annuelle 2 (from/à 29 Dec 2024 to/à 29 Jun 2025)	Completed at / Fait à : on / le : by / par :	Name, Signature and stamp / Nom, Signature et cachet
Intermediate survey / Visite intermédiaire (from/à : to/à )	Completed at / Fait à : on / le : by / par :	Name, Signature and stamp / Nom, Signature et cachet
Annual survey / Visite annuelle 3 (from/à 29 Dec 2025 to/à 29 Jun 2026)	Completed at / Fait à : on / le : by / par :	Name, Signature and stamp / Nom, Signature et cachet
Annual survey / Visite annuelle 4 (from/à 29 Dec 2026 to/à 29 Jun 2027)	Completed at / Fait à : on / le : by / par :	Name, Signature and stamp / Nom, Signature et cachet

- Conditions of validity / Conditions de validité :
1. This certificate remains the property of Bureau Veritas Marine & Offshore SAS ("the Society") / Ce certificat reste la propriété de Bureau Veritas Marine & Offshore SAS ("la Société").
  2. This certificate cannot be used in connection with the sale of ship without permission of the Society.  
Ce certificat ne peut pas être utilisé en cas de vente du navire sans l'autorisation de la Société.
  3. The validity of the assigned class is conditioned upon due compliance with the requirements of chapter 2 of the Rules regarding reliability adequate maintenance and operation of the ship and declaration of defects to the Society.  
La validité de la classe attribuée est conditionnée par la conformité aux exigences du chapitre 2 du Règlement notamment en ce qui concerne l'entretien / l'utilisation du navire et la déclaration des déficiences de la Société.
  4. The latest published Rules of Bureau Veritas Marine & Offshore and the Bureau Veritas Marine & Offshore General Conditions are applicable.  
La dernière édition des Règlements de Bureau Veritas Marine & Offshore ainsi que les Conditions Générales de Bureau Veritas Marine & Offshore sont applicables.

الملحق رقم (06): شهادة بحري في غرفة الماكينات

REPUBLICHE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
 MINISTÈRE DES TRANSPORTS

École Technique de Formation et d'Instruction Maritimes de BEJAIA  
 Route Sidi Yahia Bine de Mer BEJAIA 38000  
 Tél : 213 34 21 34 24 Fax : 213 34 22 81 82  
 E-mail : etfm\_bejala@hotmail.com  
 site web : www.etfmbejala.com

**CERTIFICAT**  
 N°: 02/14/FC/ETFIMB

Vu le Décret N°90/196 du 02 juin 1990, portant statut type des Ecoles Techniques de Formation et d'Instruction Maritimes ;  
 Vu le Décret N° 93/167 du 02 juin 1990 portant transformation de l'Ecole de Formation Techniques des Pêcheurs de Bejaia et transfert de tutelle ;  
 Vu le Décret N° 75/87 du 24 juillet 1975, portant organisation de l'Enseignement Maritime ;  
 Vu le décret exécutif N°02-143 du 16 avril 2002 fixant les titres, brevets et certificats de la navigation maritime et les conditions de leur délivrance ;  
 vu la correspondance de la Direction de la Marine Marchande & des Ports N°516/DMP du 17.03.2013;  
 vu le compte rendu de la réunion pour ouverture d'une classe spéciale matelot Machine;  
 Vu les Résultats obtenus aux Examens et Contrôles, durant la formation.

**Le CERTIFICAT de: Matelot Filière Machine "Classe Spéciale"**

Est délivré conformément aux Textes sus-visés à :

Monsieur: \_\_\_\_\_ Né le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

Signature du Titulaire \_\_\_\_\_  
 N°: 145 / 14 / 2014  
 Date: 28.03.2014

Délivré à Béjaia, le : 03/04/2014  
**LE DIRECTEUR**  
 S. AZIEZ

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
 وزارة النقل  
**شهادة**  
 رقم: 14/2 / 02

المدرسة التقنية للتكوين والتدريب  
 البحرىين بوجاية  
 شارع بنو بصرى بن عبد العزيز بوجاية 38000  
 الهاتف: 213 34 21 34 24 الفاكس: 213 34 22 81 82  
 البريد الإلكتروني: etfm\_bejala@hotmail.com  
 الموقع الإلكتروني: www.etfmbejala.com

يستثنى المرسوم التقيدي رقم 90.06.02 المؤرخ في 02.06.1990 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين والتدريب البحريين.  
 يستثنى المرسوم التقيدي رقم 90.06.167 المؤرخ في 02.06.1990 المتضمن تمويل مدرسة التكوين التقني لسفاري البحر في بوجاية ونقل الوصاية عليها.  
 يستثنى المرسوم رقم 75.87 المؤرخ في 24.07.1975 المتضمن تنظيم التعليم البحري المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 82.297 المؤرخ في 28.08.1982.  
 نظر المراسلة مديرية البحرية للتجارية والمواثيق رقم 516 بتاريخ 17.03.2013  
 نظر تقرير جلسة عمل عن فتح نورة خاصة لتكوين بحري في غرفة الماكينات بتاريخ 27.03.2013  
 نظرا لتوافق الاستماعات والتقويمات خلال التكوين:

تسلم شهادة: بحري في غرفة الماكينات " دورة خاصة"  
 طبقا للقوانين المتكثورة أعلاه:

التسمية: \_\_\_\_\_ المولود بتاريخ: \_\_\_\_\_ ب: سكيكدة

توقيع صاحب الشهادة \_\_\_\_\_ مدير المدرسة  
 حرر ببجاية في: 03/04/2014

من سزييل

قائمة المصادر

والمراجع

أولاً: المراجع العربية

1/ الكتب

1) عادل علي المقدادين القانون البحري-السفينة-أشخاص الملاحة-النقل البحري،  
دط، مكتبة دار الثقافة، الأردن، 1999.

2) محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، ط01، مكتبة  
الملك فهد الوطنية، السعودية، الرياض، 2012.

3) محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دط، دار العلوم للنشر  
والتوزيع، عنابة، 2010.

4) مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط02، دار المطبوعات الجامعية،  
الإسكندرية، مصر، 2006.

2/ المذكرات والأطروحات

1) بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات  
الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان،  
2011-2012.

2) حيفري نسيمة آمال، الحالات المنشأة لمسؤولية الناقل في القانون الجزائري  
والقانون المقارن، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010-2011.

## قائمة المصادر والمراجع

- 3) دريسي أمينة، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007-2008.
- 4) الطراونة، مروة عوض، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، 2017.
- 5) عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012.

### 3/ المقالات

- 1) أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، 2015.
- 2) أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداء الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018.
- 3) بلغازي نور الدين، الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017.
- 4) خالد وليد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، العدد 01، السنة الخامسة.

## قائمة المصادر والمراجع

5) دالع سعيد، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية

للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الرابع، 2016.

6) عصام بن سعد الغامدي، الإطار القانوني لمفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية

-دراسة مقارنة-، مجلة الملك سعود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الملك

سعود، المجلد 02، الرياض، 2019.

### 4/ القوانين والمراسيم

1) قانون رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976، المتضمن القانون البحري، المعدل

والمتمم بالقانون رقم 05/98 الجريدة الرسمية رقم 47، لسنة، مؤرخة في 25

جوان 1998.

2) المرسوم التنفيذي 02-02 المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد القواعد المتعلقة

بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من

البحارة لضمان أمنها، الجريدة الرسمية، العدد 01، المؤرخة في 06 يناير 2002.

3) قرار وزاري مشترك مؤرخ في 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية

لممارسة وظيفة البحري على متن السفن.

### 5/ مواقع الأنترنت

1) معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن 1924 تم الاطلاع عليها على الموقع

الإلكتروني:

[www.admiratlylawguide.com](http://www.admiratlylawguide.com)

ثانيا: المراجع الأجنبية

1) **Les Theses:**

- 1) V. F. BOUKATMI, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse pour le doctorat d'état en droit, faculté de droit, université d'Oran, 2002.

2) **Les articles :**

- 1) Gruy Lefebvre, l'obligation de navigabilité et transport maritime sous connaissement, les cahiers de droit, vol 31, n 01, 1990, article disponible sur le site internet:

<https://www.erudit.org/revue/cd/1990/v31/n1043002/ar.pdf>

- 2) Fatou kholle, navire doubles coques; quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur les transport, 2006, article disponible sur site internet:

<https://www.enoes.com/sites/default/files/sites/default/files/enoes-documents/memoire-est-kholle.pdf>

الفهرس

## الفهرس

الصفحة	العنوان	
-	شكر و عرفان	
-	إهداء	
-	قائمة المختصرات	
-	قائمة الملاحق	
أ-د	مقدمة	
06	الفصل الأول: السفينة آية للملاحة البحرية	
07	مفهوم الملاحة البحرية	المبحث الأول
07	تعريف الملاحة البحرية	المطلب الأول
07	التعريف القانوني للملاحة البحرية	الفرع الأول
07	التعريف الفقهي للملاحة البحرية	الفرع الثاني
09	أنواع الملاحة البحرية	المطلب الثاني
09	الملاحة التجارية	الفرع الأول
10	الملاحة محدودة	أولا
10	الملاحة الغير محدودة	ثانيا
10	الملاحة قرب السواحل	ثالثا
10	ملاحة الصيد البحري	الفرع الثاني
10	ملاحة الصيد البحري في السواحل	أولا
11	ملاحة الصيد البحري في عرض البحر	ثانيا
11	ملاحة الصيد البحري الكبير	ثالثا
11	ملاحة النزهة	الفرع الثالث
12	مفهوم صلاحية السفينة	المبحث الثاني
12	التعريف بصلاحية السفينة	المطلب الأول
12	تعريف صلاحية السفينة	الفرع الأول

## الفهرس

12	التعريف الفقهي	أولا
13	التعريف التشريعي	ثانيا
14	التعريف القضائي	ثالثا
14	أنواع صلاحية السفينة للملاحة	الفرع الثاني
15	الصلاحية الملاحية	أولا
20	الصلاحية التجارية	ثانيا
22	شروط صلاحية السفينة للملاحة البحرية	المطلب الثاني
22	اللجان الخاصة بسلامة السفن	الفرع الأول
23	اللجان الخاصة بالسلامة والتفتيش	أولا
23	الشهادات الممنوحة للسفينة	الفرع الثاني
24	شهادة الملاحة	أولا
26	شهادة السلامة	ثانيا
27	الشروط الخاصة بطاقم السفينة	الفرع الثالث
27	كفاءة طاقم السفينة	أولا
29	كفاية طاقم السفينة	ثانيا
31	ملخص الفصل الأول	
33	الفصل الثاني: الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية	
34	مفهوم الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية	المبحث الأول
34	مفهوم الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية وطبيعته القانونية	المطلب الأول
34	تعريف الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية	الفرع الأول
36	الطبيعة القانونية للإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية	الفرع الثاني
37	النطاق الزمني لبدل العناية الكافية	أولا

## الفهرس

37	النطاق الشخصي لبدل العناية الكافية	ثانيا
38	المسؤولين عن تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية	المطلب الثاني
40	التزام الناقل البحري	الفرع الأول
41	التزام مقاول المناولة	الفرع الثاني
43	التزام المؤجر والمستأجر	الفرع الثالث
44	المسؤولية عن صلاحية السفينة للملاحة البحرية	المبحث الثاني
44	صور المسؤولية	المطلب الأول
44	المسؤولية عن هلاك البضاعة	الفرع الأول
45	المسؤولية عن تلف البضاعة	الفرع الثاني
45	المسؤولية عن تأخر البضاعة	الفرع الثالث
46	الإعفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة	المطلب الثاني
46	الإعفاء الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية	الفرع الأول
48	الإثبات الملقى على عاتق الناقل البحري	أولا
48	إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة البحرية	ثانيا
50	إثبات بدل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة	ثالثا
51	عدم صلاحية السفينة وتداخلها مع بعض حالات الإعفاء من المسؤولية	الفرع الثاني
51	عدم صلاحية السفينة للملاحة والعيب الخفي للسفينة	أولا
52	عدم صلاحية السفينة للملاحة والخطأ الملاحي	ثانيا
54	ملخص الفصل الثاني	
56	الخاتمة	
59	قائمة المصادر والمراجع	
64	الفهرس	