

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



أحكام السفينة كأداة للملاحة البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون نشاطات بحرية ومينائية

تحت إشراف الأستاذة:

أحلام نطور

من تقديم الطالبات:

سارة طرفي

إيمان مشاطي

نجلاء بيزم

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. علاء الدين قليل	أستاذ محاضر	رئيسا
أ. أحلام نطور	أستاذة مساعدة	مشرفا و مقرا
أ. حنان رميتة	أستاذة مساعدة	مناقشا

دورة جوان 2022

شكر و تقدير

لا يسعنا ونحن ننهي هذا البحث الا ان نتوجه بكلمات الشكر الممزوجة بالعرفان لمن كان لهم الفضل في مساعدتنا على انجاز و اتمام هذا العمل و على رأسهم الاستاذة نطور أحلام التي تزيدنا شرفا و فخرا لقبولها الإشراف علينا في هذا البحث و جعلت من وقتها التي لا تملكه فسحة خصتنا من خلالها بالنصائح الثمينة و التوجيهات القيمة

فكانت لنا منهلا نرتوي رجاجة العقل من حكمتها و كتابا نتصفح الخبرة من تجاربه و بابا فتح لنا طريق الأمل من خلال طموحاتها , فكانت لنا بذلك القدوة الحسنة في طريق العلم و العمل و الطموح.

كما نرف أسمى تعابير الشكر و العرفان إلى الأساتذة الكرام قليل علاء الدين و رميته حنان الذين تكرموا و تفضلوا بقبول مناقشة هذا البحث , فكان من حقهم علينا واجب الإحترام و التقدير الذي يكنه الطالب لأستاذه.

كما نتقدم بالشكر الخالص إلى كل من أساتذة كلية الحقوق و العلوم السياسية : بوغازي مريم , قند سعاد , رزاقى مروان, فلالي منصف , بركات رامي .

و كل من : قيرة ياسين , بوغفار عبد الرحمان , صلجة إسماعيل , شلي موسى " عمال كلية الحقوق "

على مدهم لنا يد المساعدة و العون خلال تواجدي في كلية الحقوق لإنجاز هذه المذكرة .

* كما لا يفوتنا أن نتوجه بالشكر إلى كل من السيد : " سعد روانا عادل , سعد قرمش شهير , بوتلجة فوزية , مرابط مراد , موس موسى , لشهب نبيل , زايدي رضوان ,قمبوعة أسامة ,

سعد , و إلى كل من نسيهم القلم و تذكرهم القلب عمال المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة الذين لم يخلوا علينا بتوجيهاتهم و نصائحهم القيمة و الثمينة طوال رحلة انجازنا للمذكرة و نتمنى لهم جميعا كل التوفيق و النجاح .

و إلى كل من بكوش أسامة, خنشول حمزة عمال مقهى الأنترنات الذين ساعدونا في كتابة هذه المذكرة .

و إلى كل من يبرم رامي و هشام و نذير ولعريط كريم الذين ساهموا معنا في طباعة هذه المذكرة .

وشكرا

الإهداء

أيام مضت من عمري بدأتها بخطوة وها أنا اليوم أقطف ثمار جهدي وسهري مسيرة أعوام كان هدي فيها واضحا و كنت أسعى في كل يوم لتحقيقه والوصول له مهما كان صعبا.

إلى من أعطتني من دمها وروحها وعمرها حبا وتصميما ودفعا لغد أجمل

إلى الغالية التي لا نرى الأمل إلا من بريق عينيها، إلى من حاكت سعادتي بخيوط منسوجة من

قلبها أُمي الحبيبة "مصباح سعدية"

إلى من رعى خطواتي

و قوى عزيمتي أبي الغالي

"فاللهم ارحمه و أسكنه الفردوس الأعلى من الجنة

"طريقي بلقاسم"

إلى أختي وسندي في الحياة "طريقي كاتيا" أدامك الله لي سنداً و ابنها "يزن عبد المالك"،

وإبنتها "جوليا" وإلى أخي "طريقي يحيى" قرّة عيني حفظه الله و أطال في عمره

إلى جدتي "مرمد الزهرة" أُمي الثانية و مربيتي التي علمتني العطاء و غمرتني بمنها و كرمها

اللهم أطل في عمرها و إلى روح جدي "مصباح ساعد" الزكية الطاهرة إلى من رباني على

الإصرار و الثبات رحمك الله و أسكنك الفردوس الأعلى.

إلى كل العائلة الكريمة التي ساندتني و لا تزال من خالاتي "مصباح فاطمة"، "مصباح يمينة"،
"مصباح سكيينة"، "مصباح حورية"، وإلى أولادهم و بناتهم و من أخوالي "مصباح علي" و
"مصباح حسين" "هادف نبيل" "الزاكي جمال"

إلى "مصباح سيرين" "مصباح رتاج" "مصباح رزان" "الزاكي سي محمد".

إلى رفيقات المشوار اللاتي قاسمني لحظاته رعاهم الله ووفقهم "قوينز فاطمة الزهراء"

"مشاطي إيمان"، "خزري أمينة"، "بودماغ نسرين"، "مشطوف سمية".

إلى أنا "طريقي صارة" أهديها لأنه لولاي لما كنت اليوم هنا.

- صارة -

الأهداء

إلى أولئك الذين أحبو بلا غرض , و أخلصوا بلا حدود , لم تؤرقهم المصالح , أو
تحركهم الأهواء أنتم الأشقى في الزمان الصعب , انتم الأتقى برغم أنات
القلب , و أنتم الأبقى طالما بقي الحب .

*** أبي ***

إلى من هو مثنوي و ملاذي و نهري المعطاء , إلى سندي الدائم و زادي الوفير و
ظلي الوافر , إلى بطلي الأوحد و استقامة ظهري , إلى من كله الله بالهيبة
و الوقار , إلى من علمني العطاء دون انتظار , إلى من أحمل اسمه بكل افتخار
: " مشاطي ياسين "

" أبي إن قضيت عمري كله أدعو لك فلن أوفيك حقاك "

*** أمي ***

إلى من طالما حلمت أن تبصر نجاحي و التفوق الدائم و المتواصل في دراستي ,
إلى من لازلت أسمع صوتها يدغدغ مشاعري و يحن إلى قلبي و يضيء دربي ,
إلى التي أدمنت حبها المختزل بكل حب إلى روح كل الطهر و التضحية و
مشكاة سبيلي , إلى التي تستحق العرفان حفظها الله و أطال عمرها : " بوعفار

سعاد "

*** إلى روح جدي "بوعفار حسين" , و جدتي " كركوب مسعودة " , و

زوج خالتي " الشبل حسن " ***

أهدي هذه الثمرة التي لا تضاهي شيئاً من جميلكم و أدعوا الله الرحيم الحليم أن يجعلها صدقة جارية تصل إليكم , و أدعوا لكم بالرحمة و المغفرة إلى أن يجمعنا رب العباد في الجنة إن شاء الله .

*** إلى أختي: " أميرة " و ابنتها الغالية : "ميلينا" و أخي: " محمد " .

*** إلى خالاتي : " راضية " , " رشيدة " , " سليمة " , "وسيلة " , "فتيحة " ,

"صليحة " .

*** إلى أخوالي : " أمير " , " هاني " .

*** إلى صديقي " عماد" سنبله كل العطاء الذي لم يبخل عني بتقديم

توجيهاته و نصائحه القيمة التي كانت بالفعل عوناً لي في إتمام هذا البحث .

*** إلى رفقاء الدرب : "سمية" , " صارة" , " ريان " , " نسرين " الذين كانوا سنداً

لي طيلة مدة البحث .

*** و إلى كل من نساهم القلم و تذكرهم القلب ... ***

اهداء

اول من يشكر و يحمد آناء الليل و اطراف النهار هو العلي القهار الأول و الآخر و الظاهر و الباطن، الذي أغرقنا بنعمه التي لا تحصى و أغلق علينا برزقه الذي لا ينتهي و أنار دروبنا، فله جزيل الحمد و الثناء، العظيم هو الذي اذ ارسل فيينا عبده و رسوله محمد بن عبد الله أزكى الصلوات و اطهر التسليم، أرسله بقآنه المبين، فعلمنا نا لم نعلم على طلب العلم أينما وجد.

- الى قرة عيني، الى من جعلت الجنة تحت قدميها.... الى التي حرمت نفسها و أعطتني، و من نبع حنائها سقتني.... الى من وهبتني الحياة أمني ثم أمني ثم أمني العزيزة حفظها الله. "العكري رقية"

- الى منيزيد انتسابي له و ذكره فخر و اعتزاز و الى من سهر الليالي من أجل تربيتي و تعليمي و أنا اليوم هنا بفضلها، الى من جعلني أكبر في أزكى و أطهر فضيلة، أبي العزيز الغالي. "يرم عبد الله"

- الى سندي و رفيق عمري و فرحة قلبي زوجي العزيز و يدي اليمين الذي بفضلها أنا اليوم هنا " بولحية حسام"

- الى من غرسا فيك البدرة الطيبة لتكون نعم الزوج أبي الغالي " بولحية عبد الوهاب"

و أمني العزيزة " بولوداني سامية" اطال اله عمركما و حفظكما.

- الى الشمعة التي انارت دربي و فتحت لي أبواب العلم و المعرفة الى أعز انسان في الوجود و قدوتي في الحياة التي ضحت من من اجلي الى الصدر الحنون و القلب الرقيق الى أعز ما املك في الدنيا الحبيبة الطاهرة و الملاك الصافي القريب لله سبحانه و تعالى الى الأم و الأخت و الصديقة " يرم راضية" و زوجها القدير

"يرم رياض" و اولادها.

- الى اخوتي الأعمام سهام و زوجها خروفة سليم و اولادها و وردة و زوجها بوغازي رابح و كتكوتاتها و ريم و زوجها بوبكر صالح و أطفالها و نعيمة و اولادها و زوجها قنبوعة أسامة الذي يساعدني كثيرا في إنجاح هذا البحث المتواضع و لا أنسى ملاكي الحارس أخي الحبيب و الوحيد هشام حفظه الله و أطال عمره.

الى اخوتي التي لم تنجبهم أمني " بولحية وحيد" و زوجته "بوخملة آسيا" و اولادهم الى "أمال بولحية" و زوجها "مانع سفيان" و اولادها حفظهم الله و أطال عمرهم أدامكم الله بوهجة ثلج صدري فبدونكم لا معنى لحياتي.

و أخيرا الى صديقاتي عليوة هبة و مهري نجاة و أجغيم رميساء و أكرام

مقدمة

مقدمة :

السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية و المحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري باعتباره مجموعة القواعد القانونية المنظمة للروابط القائمة بين الأفراد و الهيئات الخاصة بصدد الملاحة البحرية , فقواعد القانون منذ أن نشأت فهي تدور حول وسيلة وغاية , الوسيلة هي السفينة والغاية هي أن تتم الرحلة البحرية بسلام فتطور قواعد القانون البحري و تغييرها مرتبط بما يحدث من تطور هاتين الأساسيتين .

تعرف السفن بأنها منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد و يثبت لها هذا الموقف من تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية .

فلكي تعتبر المنشأة سفينة لا بد أن تخصص للقيام بالملاحة البحرية فلا تعتبر تلك التي تقوم بالملاحة النهرية سفينة بل تسمى مركبا .

كما أن الشرط الثاني لاعتبارها سفينة , هو أن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد , و حتى ولو قامت بالملاحة النهرية مرة واحدة اعتبرت سفينة و العكس غير صحيح و فلو قام مركب الملاحة النهرية بملاحة بحرية بوجه الاستثناء لا يعد سفينة .
و بتوافر هذين الشرطين تكتسب المنشأة صفة السفينة .

و لقد عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري (الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم)¹ على أنها : تعتبر سفينة عرف هذا

¹ الامر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1967 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 جريدة رسمية رقم 46 الصادرة في 18 أوت 2010 والمتضمنة القانون البحري.

القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية و إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة .

كما أنه عرف الملاحة البحرية في المادة 161 من القانون البحري على أنها : هي الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 .
فكما ألحق المشرع تعريف السفينة بالملاحة البحرية , ألحق هذه الأخيرة بتعريف السفينة فكان عليه أن يعرف الملاحة البحرية باعتماده على عنصر آخر , كما ذهب إليه الفقه و القانون الفرنسي باعتماد معيار الأخطار البحرية لتعريف الملاحة و منه السفينة أداة هذه الملاحة .

و نشير هنا إلى تعريف Emmanuel dupantavice بأن السفينة هي منشأة عائمة ذات طبيعة منقولة قائمة بملاحة تعرضها عادة لأخطار البحر ,
Le navire apparait ,
comme un engin flottant . de nature mobilière affectè à une
navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer.

فهو بهذا التعريف عرف السفينة من جهة و ركز على كونها تقوم بالملاحة البحرية و أن خصوصية هذه الأخيرة في احتواءها المخاطر البحرية , و هذا لتفرقتها عن الملاحة الداخلية أو النهرية .

كما أن السفينة , وهي في دور الإنشاء , فإنها و إن لم تصبح بعد صالحة للملاحة ستكون كذلك بحسب المأل , أي بالنظر للغاية الأساسية من بناءها . أي أنها مخصصة للقيام بالملاحة و يجوز أن تكون محلا للعمليات القانونية البحرية كالتأمين البحري , و ذلك ما ذهب إليه المادتين 56/53 من القانون البحري الجزائري .

كما أن السفينة لا تتألف من هيكلها فقط بل تشمل جميع التوابع الضرورية لاستثمارها , و لا فرق في أن تكون توابع متصلة بها اتصالا ماديا أو منفصلة عنها و كمثال عن هذه

الملحقات : القوارب و السلاسل و المرساة و الرافعات و الآلات و الشباك و آلات الصيد في سفن الصيد .

و لما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع هذه التوابع أو الملحقات , لذلك شملتها التصرفات التي ترد على السفينة كالبيع و الرهن و التأمين دون حاجة إلى نص خاص , ما لم يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملحقات عن الأصل و من هذه الناحية تعتبر السفينة مع ملحقاتها وحدة قانونية تشبه المتجر إلى حد بعيد .

و أشار المشرع الجزائري لملحقات السفينة و اعتبارها جزءا منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية , و ذلك في المادة 52 من القانون البحري و التي تنص : " تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق و الأدوات و عدة السفينة و الأثاث و كل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري " ¹.

و السفن عدة أنواع , تختلف إما على أساس الملاحة التي تقوم بها أو الغرض المصنوعة من أجله أو بناءا على حجمها و قوتها فتوجد السفن العلمية و سفن الإنقاذ و سفن النزهة و اليخوت , و أهمها السفن التجارية و هي التي تعمل في الخطوط الملاحية المنتظمة و تكون إما لنقل الركاب أو لنقل البضائع .

و السفن التجارية تنقسم إلى : سفن تعمل في أعالي البحار , و سفن عابرة للمحيطات , و سفن ساحلية , و سفن تعمل في رحلات بحرية قصيرة . كما أن حديثنا عن السفن التجارية يجعلنا نذكر السفن الناقلة , و خاصة الناقلة للمحروقات فقد بلغت صناعة هذه السفن درجة عالية من الجودة التكنولوجية و التقنية و تعد من السفن الممتازة من ناحية سلامة الملاحة حتى أن خطر غرقها أصبح مستبعدا , و لو أن الأضرار الجزئية تميل إلى الارتفاع بسبب طبيعة تصميم هذه السفن . كما أن خطر الحريق أصبح ضئيلا خاصة إذا

¹ حسب نص المادة 52 من القانون البحري الجزائري

كانت خزانتها ممتلئة , و يزداد هذا الخطر إذا كانت نصف ممتلئة أو فارغة بل يخشى عليها في هذه الحالة من خطر الانفجار .

و من أهمية هذا البحث أنه يساعدنا في مشوارنا المهني مستقبلا و الوصول لآفاق البحث حيث أنه قد يكون بداية لبحوث أخرى في المستقبل .

و لقد استمد موضوع البحث في أحكام السفينة كأداة للملاحة البحرية أهميته من أسباب إختياره التي ترجع الى :

- بكوننا طلاب تخصص قانون بحري .

- رغبتنا في البحث في هذا الموضوع , و الفضول الذي تكون لدينا في هذا الجانب , لأن ما تراءى لنا أن الملاحة البحرية الممارسة في النطاق البحري بواسطة السفن موضوع ذو أهمية كبرى بالنسبة للقانون البحري .

- محاولة تقديم صورة واضحة حول النظام القانوني للسفينة .

- إضافة إلى قلة الدراسة في هذا الموضوع , و إن صح القول قلتها من خلال المنظور الذي قمنا بتوجيه دراستنا نحوه , سعيا منا بإثراء البحث العلمي و المكتبة القانونية و الاستفادة من هذه الدراسة و إن كانت متواضعة .

و لا شك أن أي بحث مهما كان نوعه , ينبغي أن ينطوي على أهداف يسعى لتحقيقها نذكر منها :

- توضيح أن موضوع السفينة يشترك بين القانون البحري الجزائري و القوانين البحرية الأخرى .

- محاولة إثراء الجامعة الجزائرية بنتائج هذه الدراسة حتى يتمكن الباحثين من الاستفادة منها .

ومن بين الصعوبات التي صادفتنا خلال إعدادنا لهذا البحث قلة المراجع في القانون البحري و خاصة المراجع الجزائرية , و قلة الدراسات المنجزة في هذا المجال , إلا أن هذه القلة توافقت مع هدفنا في البحث و هو المساهمة في إثراء هذا المجال بالدراسات القانونية.

و عليه مما لا شك فيه أن السفينة أداة عائمة مخصصة للملاحة البحرية فإنها تأخذ هذا الوصف أيا كان حجمها أو حمولتها أو طريقة بنائها . و من هنا يعد تخصيص السفينة للملاحة البحرية هو معيار خضوعها للقانون الذي يحكم السفن ف: **الى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم أحكام السفينة كأداة للملاحة البحرية ؟**

و من هنا نتطرق إلى بعض التساؤلات التالية :

- ماهي الأحكام العامة للسفينة كأداة للملاحة البحرية ؟

- ماهي الأحكام التنظيمية للسفينة كأداة للملاحة البحرية ؟

بغية الوصول إلى هدف البحث أعلاه حاولنا الإجابة على الإشكالية وفق المنهج الوصفي والتحليلي عند الحديث عن المفاهيم المختلفة , و كذا اتبعنا المنهج التحليلي الذي ارتأينا أنه الأنسب للدراسة .

و مراعاة لما سبق و في سبيل دراسة واضحة و متوازنة في هذا الموضوع قمنا بتقسيم خطة هذا البحث الى فصلين , يندرج كل فصل إلى مبحثين كالاتي :

نبين في الفصل الأول الأحكام العامة للسفينة و الذي يندرج تحته مبحثين اثنين , نتطرق في المبحث الأول إلى مفهوم السفينة , و المبحث الثاني إلى الحالة المدنية للسفينة . أما الفصل الثاني سنتناول فيه الأحكام التنظيمية للسفينة حيث يندرج تحته مبحثين اثنين نتطرق في المبحث الأول إلى النظام الإداري للسفينة , و نظام أمن و سلامة الملاحة البحرية في المبحث الثاني .

الفصل الأول

الأحكام العامة للسفينة

كأداة للملاحة البحرية

إن التطرق إلى ماهية السفينة يستدعي وجوباً تعريف السفينة وهذه الأخيرة بالرغم من وصفها ضمن المنقولات إلا أنها تخضع لبعض القواعد المتعلقة بالعقارات بما يوجب إظهارها وإبراز طبيعتها القانونية كما أن للسفينة حالة مدنية أو ما يعرف بذاتية السفينة التي تميزها عن باقي السفن الأخرى .

من هنا يعد تخصيص السفينة للملاحة البحرية هو معيار خضوعها للنظام القانوني الذي يحكم السفن , لهذا احاط المشرع السفينة بأحكام عامة ترسم في مجموعتها نظام قانوني مميز لها , إذ تتمتع بوصفها أداة للملاحة البحرية بنظام قانوني خاص يشمل عدداً من العناصر التي تؤلف في مجموعها حالتها المدنية " الإسم , الموطن , الدرجة , الحمولة " مما يسمح بتعيين ذاتيتها على نحو يميزها عن غيرها من السفن إضافة إلى نظام قانوني تحدد معالمه من خلال جنسيتها.

و عليه سيخصص الفصل الأول من هذه المذكرة لتحديد مفهوم السفينة في القانون البحري و ذلك في المبحث الأول , مع التركيز على الحالة المدنية للسفينة في المبحث الثاني .

المبحث الأول: مفهوم السفينة كأداة للملاحة البحرية

السفينة هي أداة للملاحة البحرية و التي تدور معظم أحكام القانون البحري حولها ,و دراستها تقتضي تحديد المفهوم القانوني للسفينة و ذلك من خلال المطلب الأول وطبيعتها القانونية من بين الاشياء و هذا ما سنتطرق اليه من خلال المطلب الثاني .

المطلب الأول : تعريف السفينة و عناصرها

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية في استغلال البحار و لقد حاول الفقه و القانون الدولي اعطاء تعريف موحد للسفينة و كذلك التشريع البحري الجزائري و عليه سنسلط الضوء على التعريف الفقهي و القانوني للسفينة في الفرع الأول , و التعريف و العناصر المكونة للسفينة في الفرع الثاني.

الفرع الأول : التعريف الفقهي و القانوني للسفينة**أولاً : التعريف الفقهي للسفينة**

أجمع الفقهاء على تعريف السفينة بأنها المنشأة التي تقوم أو تختص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد .

فمن خلال التعريف الفقهي وضع الفقهاء عنصرين أساسيين لاعتبار منشأة ما عائمة و هما¹:

* أن تخصص للملاحة البحرية .

* أن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد .

¹بوخميس وناسه , النظام القانوني للسفينة في القانون البحري , مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانوناًعمال المقارن , كلية الحقوق , جامعة السانبا , وهران, 2011 ص 8 .

ومن خلال دراستنا نستنتج أن السفينة هي منشأة عائمة تقوم أو تختص بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد بغض النظر عن الحجم أو الحمولة أو طرق البناء سواء كانت تجارية أو للصيد أو للنزهة .

*كما عرفها آخرون على أن السفينة هي : كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية , لكن هناك جانب من هؤلاء من أضاف عنصر آخر جديد بقولهم السفينة هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحر , و تستعمل خصيصا للملاحة البحرية بصفة اعتيادية¹.

ثانيا: تعريف السفينة كأداة للملاحة البحرية في القوانين المقارنة

حيث سنتطرق الى التعريفات في القوانين الآتية :

1: تعريف السفينة في القانون الأردني :

عرفها القانون الأردني في المادة 03 أنها كل مركب صالح للملاحة أيا كان حمولته و تسميته سواء أ كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أو لم تكن تعتبر جزءا من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها²

2: تعريف السفينة في القانون المصري

عرفها القانون المصري حسب المادة 01 أنها كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية و لم تهدف للربح³

¹ علي عادل , القانون البحري للسفينة , أشخاص الملاحة البحرية , النقل البحري , البيوع البحرية , الحوادث البحرية التأمين البحري - مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع , عمان , 2009 ص 29 .

² حسن موسى - القانون البحري , د ط , دار الثقافة للنشر و التوزيع , دون نشر 2012 م , ص 38-39 .

³ حسب نص المادة 01 من قانون التجارة البحرية المصري . .

3: تعريف السفينة في القانون الجزائري

عرفت المادة 13 من القانون البحري الجزائري للسفينة بقولها : تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة او عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة¹.

تبرز أهمية التعريف من جهتين , فمن ناحية أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من الأدوات و المنشآت البحرية بأبعاد صغيرة تستخدم للهو و التسلية كالقوارب الهوائية و الدراجات البخارية و الألواح الشراعية , كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد كبيرة , كمنصات التنقيب أو الحفر , و المحطات و المصانع العائمة , مما يثير التساؤل حول ما إذا كانت سفينة أم لا . من جهة أخرى فإن إضفاء وصف السفينة على المنشأة يتوقف عليه تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي تخص السفن فقط دون غيرها .

من هنا لإعتبار المنشأة العائمة سفينة لا بد من توافر الشروط التالية :

_ لا بد أن تختص هذه المنشأة في الملاحة البحرية مهما كان نوعها , مع وجوب التفرقة بين السفينة و المركب كون الأولى أداة الملاحة البحرية في حين الثانية هي أداة الملاحة الداخلية .

_ أن تمارس النشاط في البحر و تقوم بالملاحة على وجه الاعتياد أي أن صفة السفينة تضل ملازمة للمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية و لا تفقد هذه الصفة حتى و لو قامت بملاحة نهريّة , و كذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناء من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضيف على المركب وصف السفينة .

¹حسب ما جاء في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري .

_ تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية , فبمجرد أن تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة تبدأ حياتها في حين تنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة .

* و من خلال دراستنا نستنتج أن السفينة هي منشأة عائمة تقوم أو تختص بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد بغض النظر عن الحجم أو الحمولة أو طرق البناء سواء كانت تجارية أو للصيد أو للنزهة

الفرع الثاني : عناصر السفينة كأداة للملاحة البحرية وتمثل في ثلاث عناصر :

1 : أن تكون السفينة منشأة عائمة

يعني ذلك ضرورة أن تكون لدى المنشأة القدرة الذاتية للسير في البحر و مواجهة المخاطر أي تمارس نشاطها في البحر و قد حدد المشرع فقط تخصيصها للملاحة البحرية دون تحديد وجه الإعتياد و لم يبين التفرقة بين السفن التي تنتقل في البحر و البواخر التي مجالها الأنهار¹

كما أقرت نص المادة 162 من القانون البحري الجزائري على : " ان العمائر تكتسب وصف السفن سواء كانت مخصصة للملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين او الملاحة المساعدة"

و بمفهوم المخالفة المشرع البحري الجزائري لا يعتبر سفن المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ و لا تبرحها عادة , كالأحواض العائمة و الزوارق لانها غير مخصصة للملاحة البحرية.

¹ سامية مخلوف, رقابة الدولة على السفن , مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون , فرع قانون النشاطات البحرية , كلية الحقوق و العلوم السياسية, جامعة مولود معمري , تيزي وزو 2015 ص , 12 - 13

2 : أن تخصص المنشأة للملاحة البحرية

حتى تعتبر المنشأة سفينة لابد أن تختص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد و تكون قادرة على مواجهة المخاطر البحرية , فإذا ما خصصت المنشأة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد اكتسبت وصف السفينة بصرف النظر عن حمولتها و طريقة بناءها و أبعادها و أيا كانت اداتها المسيرة " شراعية , تجارية , ذرية " و سواء كانت معدة للقيام بالملاحة في أعالي البحار أو لمجرد الملاحة الساحلية و أيا كان الغرض من ملاحتها سواء كانت ملاحة تجارية أو ملاحة صيد أو نزهة ¹.

و على هذا الضوء اختلف الفقه حول المعيار الذي تبين من خلاله صلاحية المنشأة للملاحة البحرية فذهب جانب من الفقه الى أن الصلاحية غير مرتبطة بقدرتها الذاتية على القيام بالملاحة البحرية إذ نطلق وصف السفينة حتى على مقطورة تفتقد لوسيلة سير لطالما أن مواصفات بناءها تسمح لها بمواجهة المخاطر البحرية .

لكن الرأي الراجح ذهب إلى أن الصلاحية تقتضي حد أدنى من الاستقلالية الذاتية للسير في البحر و مواجهة أخطاره دون أن تتلقى مساعدة من أحد و عليه تخرج من مفهوم السفينة الجسور العائمة و الأرصفة العائمة .

و تبقى السفينة بهذا الوصف حتى لو تعرضت لحادث أو تعطلت على نحو أفقدها القدرة على السير الذاتي مؤقتا وتم قطرها إلى مكان إصلاحها ².

¹ مصطفى كمال طه , القانون البحري , دون طبعة , دار الفكر الجامعي 2007 ض 43.

² احلام نطور , محاضرات في السفينة و التجارة لسنة 2021 , الملقية على طلبة سنة ثانية ماستر قانون بحري بكلية الحقوق و العلوم السياسية بجامعة سكيكدة ص 6-7

3: أن تخصص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد

لا بد أن تختص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد و التكرار حيث أن الممارسة المعتادة و المتكررة للملاحة البحرية تعد دليلا قويا على صلاحية المنشأة للملاحة البحرية و مقدرتها على نقل البضائع و الأشخاص عن طريق البحر و من ثم سببا لاكتسابها وصف السفينة و لا يخلع عن المنشأة وصف السفينة قيامها استثناءا بالملاحة الداخلية ما دامت تمارس نشاطها المعتاد في البحر , كذلك تعتبر مركبا لا سفينة المنشأة التي تتمحور ملاحظتها المعتادة في المياه الداخلية حتى و لو كانت في الأصل قد قامت رحلاتها في مياه البحر أو نزلت إليها عرضا أثناء مزاولتها المعتادة للملاحة الداخلية¹

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة:

ينبغي الرجوع إلى القانون لمعرفة الطبيعة القانونية للسفينة وعلى ضوء ذلك تحديد النظام القانوني الذي تخضع له إن القانون وضع التواعد التي يخاطب بها طائفتين قانونيين هما: طائفة الأشخاص وطائفة الأموال بنوعيهما المنقولة والعقارية وحول هذه الطائفتين تضاربت الآراء، إن تحديد طبيعة المال يؤثر بشكل كبير في تطبيق القاعدة المناسبة، إن اعتبار السفينة منولا أو عقارا أو شخصا يترتب عنه اخضاع المال إلى تصرفات تكون أثارها مختلفة، لذا سنتطرق إلى كون السفينة مال منقول (الفرع الأول) وأيضا إلى الطبيعة الخاصة السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: السفينة مال منقول:

لا جدال في أي سفينة تعد بطبيعتها مالا منقولا، فهي مال لكونها شيء مادي لا يخرج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون ومن ثم يجوز أن تكون محلا للحقوق المالية، فالسفينة تعد مالا وليست شخصا وإذا كانت تتمتع ببعض صفات الأشخاص من حيازة اسم وموطن

¹ حمدي الغنيمي , محاضرات في القانون البحري الجزائري , ديوان المطبوعات الجامعية , الجزائر و الطبعة الثانية 1922 ص 06.

وجنسية، إذا لا يفضي إلى اعتبار السفينة شخصا قانونيا ذلك أن إضفاء بعض صفات الشخص القانوني ليست إلا رغبة في تحقيق بعض مصالح عملية اقتضت تمييز السفينة عن غيرها من السفن¹.

فلا يجوز إخفاء الشخصية القانونية على السفينة إلا بحكم القانون، ذلك أن الأصل الشخصية القانونية تثبت فقط للشخص الطبيعي وليس الاعتباري وتعد السفينة عين لها قيمة مادية في التفاعل ويمكن حيازتها ماديا أو معنويا والانتفاع بها انتفاعا مشروعاً ولا تخرج من التعامل بطبيعتها².

تعتبر السفينة من المنقولات إذا نظرنا إلى موقعها من تقسيم الأموال إلى عقارات ومنقولات ذلك أنها ليس لها مستقر ثابت وتستطيع التنقل من مكان إلى آخر دون تلف، وعلى عذا فإنما تخضع لأحكام القانون المدني المتعلقة بالمنقولات³

غير أنها تتعدى قواعد المنقول وتقترب من أحكام العقار في مسائل معينة وأيضاً لاعتبارات خاصة بطبيعة السفينة كالإجراءات الحجز.

الفرع الثاني: الطبيعة الخاصة للسفينة:

إذا رجعنا إلى المادة 56 من التشريع الجزائري نجدها تعد للسفينة من بين المنقولات إذ تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة-وهذا يتفق مع التعريف العام للمنقول في القانون المدني فهي معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر دون تلف.

السفينة في القانون الجزائري تعد مال منقول أي أنها تخضع لأحكام المنقول كقاعدة عامة لكن في حالة وجود قواعد خاصة فهي تخضع لقواعد العقار فكونها معدة بطبيعتها

¹ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، د، ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصرن 2008، ص 02.

² عبد القادر العطري، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، د، ط، دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2014، ص 58.

³ عاطف محمد الفقي: مرجع سابق ص 44

لانتقال من مكان إلى آخر أي أنها غير مستقرة¹ لأوجب ذلك خضوعها لأحكام القانون المدني الخاصة بالمنقول لكنها تتعدى قواعد المنقول وتقترب من العقار ومن بين أوجه شبه السفينة بالعقار وهو خضوعها لبعض أحكامه منها:

- 1- وجوب رهن السفينة رهنا رسميا ويشهر هذا الرهن بقيدها في سجل السفن وهذا ما نصت عليه المادة 3/56 من القانون البحري الجزائري.
- 2- وجوب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات بقيدها في نفس السجل.
- 3- تقرير حقوق امتياز على السفينة يترتب بموجبها لدائن الممتاز حق التتبع والأفضلية على السفينة.
- 4- إخضاع حجز السفينة لإجراءات تشبه الحجز العقاري²
- 5- يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي و عند إنتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن , يعتبر هذا الأخير لاغيا و هذا ما نصت عليه المادة 66 من القانون البحري الجزائري.³

كما نصت المادة 49 من القانون البحري الجزائري على أن العقود المنشأة أو الناقلة أو المقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان عند رسمي صادر عن الموثق أي أن مليكة السفينة لا تنتقل إلا بمقرر رسمي صادر عن الموثق ويتم تسجيله للاحتجاج بأعلى الغير، ذلك لما تحمله السفينة من قيمة مالية معتبرة أساسية في التجارة والاقتصاد الوطني وحتى في السطول البحري.⁴

¹محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، طبعة جديدة ، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ص 22.

² بلعيد جميلة، محاضرات في القانون البحري، أليقت على طلبة السنة الثالثة قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوالضياف بالمسيلة، السنة الجامعية، 2017-2018، ص 18.

³ انظر المادة 66 من القانون البحري الجزائري.

⁴محمود شحماط، المرجع سابق، ص 22.

المبحث الثاني: الحالة المدنية للسفينة.

تتكون العناصر المحددة و المتعلقة لشخصية السفن من :الإسم , الحمولة , ميناء التسجيل و الجنسية و المقصود بالحالة المدنية للسفينة مجموعة العناصر التي تجعلها مميزة عن غيرها عن باقي السفن

سوف نتطرق في المطلب الأول إلى كل من اسم و موطن وحمولة و درجة السفينة , لكن بالرغم من أن الجنسية تدخل ضمن الحالة المدنية إلا اننا خصصنا لها مطلقا كاملا نظرا لأهميتها و تشعب أحكامها .

المطلب الأول: العناصر الأساسية المكونة لشخصية السفينة

وفي هذا السياق نصت القوانين البحرية على العناصر الأساسية المكونة لشخصية السفينة، قضت المادة 14 من القانون البحري الجزائري بأن تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية¹ وسوف نتطرق إلى شرح كل هذه العناصر من خلال الفروع التالية :

الفرع الاول : اسم و موطن السفينة

الفرع الثاني : حمولة و درجة السفينة

¹حسب المادة 14 من القانون البحري الجزائري

الفرع الأول: اسم وموطن السفينة

أولاً: الاسم Le Nom Du Navir

يجب على كل سفينة أن تحمل اسماً يميزها عن باقي السفن وعلى مالكها اختيار هذا الاسم، حيث نصت المادة 16 من القانون البحري الجزائري إلى أنه يجب أن تحمل كل سفينة اسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، غير أن السفن التي لا تزيد حمولتها الإجمالية عن عشرة وحدات من الحمولة الإجمالية، يمكنها حسب المادة 19 من نفس القانون أن تتميز برقم كما يمكن فضلاً عن ذلك أن يكون لها اسم يتم منحه لها وهو يغير أيضاً وفقاً لما هو مقرر في نص المادة 16 من نفس القانون.

فتعيين اسم السفينة يساعد على تحديدها على نحو ناف للجهالة بحيث يمكن حصر الحقوق والالتزامات عليها¹، وتغيير الاسم وسيلة للاحتيال وهروباً بالسفينة وإخفاء لمعاملها المميزة لها²، ولذلك يخضع كل من منح الاسم وتغييره لرقابة وموافقة السلطة الإدارية المختصة.

1. الجهة التي لها حق اختيار الاسم للسفينة وتغييره:

مالك السفينة هو الجهة المختصة والتي لها حق اختيار اسم السفينة "م16ق.ب ج" على³ إلا يختار اسماً تحمله إحدى السفن، لأن تشابه الأسماء يؤدي إلى وقوع مشاكل في العمل وخاصة إذا ما وقع حادث بحري للسفينة وللتأكد من منع الاسم المختار لسفينة أخرى

¹ راجع جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 48.

² عبد القادر حسين المطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع،

عمان، الأردن، 1999، ص 52.

³ حسب نص المادة 16 من القانون البحري الجزائري

حيث تتصل المادة "يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمته"¹.

3. شروط منح الاسم للسفينة:

تتميز السفينة باسم عن غيرها من السفن وهذا كما يرمز لكل إنسان حي باسم خاص يميزه عن غيره من الناس، ولقد حث على هذا المشرع البحري الجزائري في نص المادتين 16 و 17 فقد نص في المادة 16 على انه: "يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة في اختيار اسمها ويخضع منح اسم السفينة وتغييرها لموافقة السلطة الإدارية للتجزئة المختصة كما أن شروط منح الاسم وما يقترن به من عناصر مثل ميناء التسجيل على مقدمة السفينة وكل طرف منه وذلك حسب نص المادة 17 من القانون البحري الجزائري، كما يجب أن يكتب ميناء التسجيل تحت اسم السفينة الوارد على مقدمتها وهذا ما جاءت به المادة 19² من القانون البحري الجزائري، كما وضع المشرع شروط وضع أسماء السفينة وتغييرها وذلك في القرار المؤرخ في 05 أبريل 1989 الذي يحدد شروط منح أسماء السفن.

وبالرجوع إلى هذا القرار، نستنتج أن حرية المالك في اختيار اسم السفينة ليست مطلقة، ذلك من طرف سفينة أخرى، وهذا وفقا لنص المادة 9 من القرار السالف الذكر التي تنص على انه: "تحتفظ الإدارة البحرية المختصة بحق رفض كل طلب منح اسم السفن، أو تغييره في الحالتين التاليتين:

أ. عندما يكون الاسم المقترح من قبل مجهزة أو مالك السفينة قد منح لسفينة أخرى.

ب. عندما يكون المجهزة أو المالك غير قادر على إثبات ملكية السفينة.

¹ أمر رقم 76-80، المذكور سابقا

² انظر نص المادة 19 من القانون البحري الجزائري

كما أضافت المادة 10 على وجوب تسمية السفن التجارية على الخصوص من:

- أسماء شهداء الثورة الجزائرية أو الشخصيات الكبرى للتاريخ الجزائري.
- الجبال الجزائرية
- المناجم الجزائرية
- الأسماك¹
- الوديان الجزائرية

2. موطن السفينة: Le port d'attache

يتعين على كل سفينة أن تتخذ لها موطنًا وهو الميناء الذي تم فيه تسجيلها والذي يعتبر الموطن القانوني لأنه يعطيها نوعًا من الاستقرار وتحديد الموطن مرهون بإدارة مالك السفينة طالما أن له حرية اختيار ميناء التسجيل الذي قد يكون نفسه ميناء الاستغلال الذي تباشر فيه السفينة نشاطها كما قد يكون ميناء غير ميناء الاستغلال فلا يشترط أن يجري تسجيل السفينة في ميناء استغلالها، إذ يختلف ميناء التسجيل عن ميناء الاستغلال، فالأول يعتبر موطنها والثاني هو مكان ممارسة نشاطها والأعمال المتعلقة باستغلالها.

والغرض من التسجيل هو تحديد السفن المخول لها التمتع بالامتيازات التي تمنحها الدولة، كما أنه يسهل للدولة مراقبة تطبيق شروط الجنسية والتأكد من أن علمها بشهادة التسجيل هو صاحب الحق في الملكية.²

تكمن أهمية موطن السفينة أو ميناء تسجيلها في أنه المكان الذي تشتهر فيه كافة المعلومات القانونية المتعلقة بحالتها المدنية، وتجرى في كافة القيود الخاصة بالتصرفات الواردة على السفينة كنقل ملكيتها ورهنها فضلًا عن اختصاص المحاكم التي يقع في دائرتها

¹ انظر نص المادتين 10، 9 من القرار المؤرخ في 05 أفريل 1989، السابق ذكره

² عادل علي المقدادي، القانون البحري ط 5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص 29.

ميناء تسجيل السفينة بنظر الجرائم التي ترتكب على ظهرها.¹ كذلك يتم توجيه الإعلانات وتلقي إخطارات توقيع الحجز على السفينة في موطنها.²

كما أن التفرقة بين موطن استغلال السفينة وموطن تسجيلها تبلغ من الأهمية بمكان إذ لا يجب الخلط بين ميناء تسجيل السفينة وميناء استغلالها أو تجهيزها، فمركز هذه الأخيرة يتحدد بميناء السفينة فقط، أما ميناء الاستغلال فهو المكان الذي تباشر فيه السفينة نشاطها، وإذا كان من الممكن أن تسجل السفينة في ذات الميناء الذي يرتكز فيه استغلالها، لكن هذا لا يعد شرطاً، فقد تسجل السفينة في ميناء ويباشر استغلالها في مكان آخر.

يجوز لمالك السفينة أن ينقل أو يغير موطنها إلى ميناء آخر شريطة قيامه بإجراءات النقل والشهر في دفتر التسجيل السابق واللاحق لتمكين الغير من تتبع السفينة والاطلاع على وصفها في كل وقت.

ينبغي أن يكون للسفينة موطناً واحداً محدداً ولا يجوز لها اتخاذ أكثر من موطن، بحيث لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه، على أن يوضع اسم ميناء التسجيل على مقدم السفينة تحت اسمها الوارد على مقدمتها³، على خلاف التشريعات المخالفة الأخرى كالتشريع الفرنسي الذي يوجب كتابة الموطن على مؤخرة السفينة بشكل وحروف بارزة⁴، ونفس الشيء بالنسبة للقانون المصري والإنجليزي.

¹ مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهاجي للطباعة والنشر، مصر 1993، ص 26.

² محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، طبعة 1، القانون البحري، الجزء الخامس، منشورات زين الحقوقية، 2012، ص 44.

³ المادة 46 من القانون البحري الجزائري.

⁴ Montas Armand, Droit Maritime, Magnard-Vinbert, Paris, Férier, 2012, P53.

الفرع الثاني: حمولة ودرجة السفينة**أولا: حمولة السفينة: Le Tonnage**

تعتبر الحمولة من العناصر الأساسية للسفينة ويقصد بها سعتها الحجمية، وقد نصت المادة 18 من ق.ب.ج على أن "حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها" وتقدر الحمولة بالطن الحجمي الذي يبلغ مائة قدم مكعب وهو قياس انجليزي يعادل 2.83 متر مكعب. وحمولة السفينة عملية معقدة تمكننا من تعيين السفينة وتحديد سعتها، كما تمكننا من تكوين فكرة عن طاقتها في النقل ومنها نستنتج القانون الواجب التطبيق فيما يخص امن السفن أو مهارات الريان، وكذا تقدير القيمة التجارية للسفينة وتحديد سقف المسؤولية المحددة لمالك السفينة أو تجهزها، كما تتخذ الحمولة أساسا لتحديد رسوم دخول السفينة للموانئ والخروج منها والرسوب على الأرصفة والمكون والإرشاد والقطر.

وقد وردت قواعد حساب حمولة السفينة في المعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن¹، وتطبق على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة التي تخضع لتعديلات جوهرية.

أ/ أنواع الحمولة:

هناك ثلاثة أنواع من الحمولة:

1. الحمولة الإجمالية الكلية: يقصد بها جميع سعة السفينة وتشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما في ذلك المنشآت القائمة على سطحها.

¹ المعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن بلندن في 23 - 01 - 1969 التي دخلت حيز النفاذ في 18-07-1982

2. **الحمولة الإجمالية:** نفترض هذه الحمولة خصم المساحة التي تحتلها الآلات والمنشآت السابق ذكرها وكل الأماكن المخصصة للركاب أو البضائع، وتبين السعة الكاملة للسفينة اي فراغها بأكمله.

3. **الحمولة الصافية:** ويقصد بها مقدار الفراغ الذي يخصص فعلا لنقل البضائع والأشخاص، وبعبارة أخرى فان الحمولة الإجمالية الكلية تعبر عن أبعاد السفينة اما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري للسفينة.¹

وكما سبق ذكره نظم المشرع الجزائري حمولة السفينة واعتبرها من العناصر المكونة لشخصيتها.

فبمقتضى أحكام تسجيل السفينة يجب على مالك السفينة أن يقدم طلبا لتسجيلها إلى السلطة الإدارية المختصة بالموانئ يتضمن بيان حمولة السفينة، تتولى هذه الأخيرة عملية المعايرة من اجل تجديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية وكذا قياساتها بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، وتتسلم لمالك السفينة شهادة الحمولة على أساس تلك المغايرة حيث يتوجب على هذا الأخير إيداع نسخة رسمية عنها لدى مكتب تسجيل السفن.²

ب / أهمية الحمولة:

إن تقدير حمولة السفينة أمر مهم ذلك أن الحمولة تتخذ أساسا في تحديد رسوم دخول السفينة الموانئ والخروج منها، والرسوم على الأرصفة والمكوث والإرشاد والقطر.³

¹ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص25.

² انظر المواد 18-20-22-23، قانون بحري جزائري.

³ شحماط محمود، مرجع سابق، ص53.

كما تتخذ الحمولة أساساً لتقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة¹، ويأخذ بمعيار حمولة السفينة في تحديد الغرامة الواجبة التطبيق في حالة مخالفة السفينة لقواعد وشروط المحافظة على الأملاك المينائية والاستغلال وفقاً لنص المادة 948 من القانون البحري التي تنص: "كل ربان أو رايس أو صاحب سفينة تعمل في التجارة أو الصيد البحري أو النزهة أو الخدمات، يرفض الامتثال للأوامر الصادرة من المستخدمين المؤهلين في رجب الميناء وممرات الدخول والأحواض يعاقب بغرامة..."²

كما تتحدد حمولة السفينة رتبة من تجب عليه فنادتتها إذ لكل مقدار معين من الحمولة، يجب تعيين ضابط بحري، تناسب الحمولة وفقاً لما حدده المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي 02-143 الذي يحدد المنشآت وشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية.³

2. درجة السفينة: Le Cote

تتفاوت السفن فيما بينها من حيث قوتها وطريقة بناءها ومدى استيفائها لشروط السلامة في البحار، وينبغي على هذا الاختلاف أن تكون لكل سفينة مرتبة أو درجة تعبر عن قيمتها الاقتصادية⁴، على أساس مواصفات بنائها، وتقوم بتقدير درجة السفينة هيئات خاصة تعرف بهيئات الإشراف أو شركات التصنيف العالمية⁵، اشترط المرسوم 72/174 المؤرخ في 1972/10/05 بأن تكون معترفاً بها بقرار وزاري، وأكثرها شهرة مثل شركة فيري

¹ طه كمال مصطفى، أساسيات القانون البحري "دراسة مقارنة" طبعة ثانية منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص36.

² أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري - مرجع سابق.

³ المرسوم التنفيذي رقم 02-143، المؤرخ في 16 أفريل 2002، الذي يحدد الشهادات وشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج.ر.ج.ج، عدد 29، لسنة 2002.

⁴ محمد فريد العربي، محمد سيد الفقي، القانون البحري، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص64.

⁵ رواج فريد، محاضرات في القانون البحري، ألقيت على طلبة سنة الثالثة قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة سطيف (2) محمد الأمين دباغين، سنة 2013-2014، ص36.

تأس الفرنسية، "المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري في 1973/11/02"، بحيث اكتسبت هذه الشركات رغم أنها شركات خاصة سمعة مميزة وثقة في مجال تقدير مرتبة السفن مما أضفى على هذه الشهادات التي تمنحها قيمة دولية معترفا بها، إذ أن حصول السفينة على درجة معينة من إحدى هذه الهيئات يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة وإن كانت قابلة لإثبات العكس¹، كما تعد شهادة هيئات الإشراف قرينة على صلاحية التصنيف والخضوع لفحوص مفتشي شركات التصنيف أو الزيارات الاستثنائية بعد حوادث التصادم البحري التي قد تتعرض لها، ومن بينها كذلك الهيئة الأمريكية للملاحة والسجل الإيطالي، معها سواء مالك السفينة أو تجهزها، أو مؤمنها، وقد جرت المادة على تضمين العقد إعفاء الشركة من المسؤولية، أما مسؤوليتها تجاه الغير فهي مسؤولية عقدية تجاه المتعاقد معها سواء مالك السفينة أو تجهزها أو مؤمنها وقد جرت العادة على تضمين العقد إعفاء الشركة من المسؤولية، أما مسؤوليتها تجاه الغير فهي مسؤولية تقصيرية².

تبدو أهمية درجة السفينة كأحد العناصر الهامة في تعيينها وتحديد ذاتيتها فضلا عما لها من اعتبار للتصرفات والعقود المتعلقة بالسفينة، كالبيع والتأمين عادة حصول السفينة على درجة أو مرتبة معينة كشرط لقيود ضمانها، كما أنها تحدد قيمة قسط التأمين بناء على هذه الدرجة³.

المطلب الثاني: الجنسية:

تبرز جنسية السفينة كأحد أهم العناصر التي تتألف منها حالتها المدنية بغرض تعيينها تعيينا ذاتيا وتمييزها عن غيرها من السفن والجنسية في الأساس ترجمة لرابطة ولاء قانونية

¹ مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 20.

² محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 66.

³ محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، ط 1، القانون البحري الجزء الخامس، منشورات زين الحقوقية، 2012، ص 44.

أو سياسية بين الشخص ودولة معينة، فالجنسية في الأصل تمنح للأشخاص أما الأشياء والأموال فليس لها جنسية، ومع ذلك فقد أيدت غالبية الفقهاء القانون البحري ما أجمعت عليه التشريعات المختلفة من ضرورة تمتع السفينة بالجنسية نظرا لوجود علاقة قوية ومتبادلة بين الدولة والسفينة فهذه الأخيرة تمارس الملاحة عادة في أعالي البحار حيث لا توجد سيادة لأي دولة، ومن ثم فلا يمكن لأي مركز قانوني أن ينشأ إلا من خلال ربط السفينة بدولة معينة أي منحها جنسيتها، وتخول هذه الجنسية للدولة السلطة في فرض قانونها على السفينة بهدف تنظيم سلوك الأشخاص الموجودين على ظهرها وعليه فجنسية السفينة أمر ضروري لضمان التنظيم القانوني لمجتمع السفينة أثناء تواجدها في أعالي البحار كذلك فإن هذه الجنسية تمكن السفينة من استدعاء الدولة التابعة لها لحمايتها من أي استيلاء أو عدوان عرضي يحدث لها وهي تجوب أعالي البحار: لذا سنتطرق إلى شروط اكتساب السفينة الجنسية (الفرع الأول) وأهمية اكتساب السفينة الجنسية وأثارها (الفرع الثاني)

الفرع الأول: شروط اكتساب السفينة لجنسية الوطنية:

تكتسب السفينة الجنسية الوطنية لأي دولة، ومن ثم يكون لها الحق في رفع علمها، بمجرد توافر شروط معينة فيهان وطالما أن جنسية السفينة هي تعبير عن تبعية وولاء حقيقي يربط بين السفينة ودولة معينة، فأمر طبيعي أن يكون لكل دولة من خلال تشريعها الداخلي حرية كاملة في وضع ضمانات هذا الولاء وذلك من خلال تحديد الشروط اللازمة لمنح السفينة جنسيتها، وتدور الشروط التي تطلبها تشريعات الدول المختلفة بصفة عامة لحصول للسفينة على جنسيتها بين ثلاثة، شرط البناء الوطني، شرط الملكية الوطنية، وشرط الطاقم الوطني.

أولاً: شرط البناء الوطني:

يقصد بهذا الشرط أن الدولة تقتصر في منح جنسيتها على السفن التي تولد في ترسانتها البحرية، ولا شك أن شرط البناء الوطني يرتبط وجودا وعندما بظروف وإمكانات الدولة فلا تتطلب سوى تشريعات الدول التي بلغت حدا من التطور والتقدم في صناعة السفن يمكنها من تلبية احتياجاتها منها وعدم اللجوء إلى الصناعة الأجنبية على العكس فمن

الصعب تصور إدراج هذا الشرط ضمن تشريعات الدول البحرية التي تقتصر إلى مثل هذه الصناعة أو التي لا زالت تعدو في طريقها¹

وقد كان بناء السفينة في الدولة يمثل فيما مضى أحد شروط الجوهريّة التي يلزمها المشرع في عدد من الدول المتقدمة لإمكان منح السفينة جنسيتها وقد شجع عليه آنذاك ازدياد حركة نشاط الترسانات البحرية، بل وقد وصل الأمر في بعض البلدان كفرنسا إلى حد غلق باب تصنيع السفن على الطلبات المحلية فقط، رغبة في إشباع طابع من السرية على هذا النوع من الصناعة وحمائتها من المنافسة الأجنبية²، لكن الوضع قد تغير في الوقت الحاضر وأصبح ممكنا حصول السفينة على جنسية دولة معينة رغم بنائها في دولة أخرى، ذلك هو الحل الآن في التشريعات البحرية لمعظم دول العالم لاسيما فرنسا³

- لم يشترط المشرع الجزائري أن تكون السفينة مبنية في الجمهورية الجزائرية حتى تكتسب السفينة الجزائرية وهذا ما تشير إليه المادة 46 من التقنين البحري الجزائري التي تنص على ألا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه، وقد راعى المشرع في ذلك حاجة البلاد إلى أسطول تجاري كبير⁴

ثانيا: شرط الملكية الوطنية:

من المقرر وفقا للقواعد العامة أن ملكية الشيء تخول صاحبه سلطة حقيقية عليه وتوجيهها توجيهها لما يراها مناسبة لمصلحته، ومن هذا المنطلق.

¹مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، دط، دار نشر الثقافة، الإسكندرية مصر، 1952 ص 53.

²رفعت الفخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد الجزء الأول، دن.ن، د.م.ن، 1990 ص 197.

³سمير الشراوي، القانون البحري، دط، دار النهضة العربية، د.م.ن، 1993 ص 56.

⁴حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، 1988، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،

يأتي شرط الملكية الوطنية للسفينة قاسما مشتركا بين العديد من التشريعات البحرية، إذا تستلزم الدول عادة لاعتبار السفينة وطنية أن تكون كلها أو على الأقل بعضها مملوكا لمواطنيها أو رعاياها، مما يضمن خضوعها وتبعيتها لها سياسيا واقتصاديا.

على أن تطلب هذا الشرط في السفينة يرتبط ارتباطا وثيقا بمدى امتلاك رعايا ومواطني الدولة رؤوس الأموال الكافية لشراء السفن، لذا فقد تتجاوز بعض الدول من هذا الشرط بسبب النقص في ثروتها القومية وتجزير منح جنسيتها ورفع علمها في سفن مملوكة للأجانب، بيد أنه يجب عليها في هذه الحالة إحكام الرقابة على تلك السفن للحيلولة دون استغلالها على نحو لا يتفق ومصالحها الوطنية¹.

وتختلف نسبة الملكية الوطنية للسفينة بالنسبة للدول التي تشترط ذلك من دولة للأخرى وتختلف إذا كانت للأفراد أو للشركات.

أ- بالنسبة للأفراد:

بمعنى أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها على الأقل لرعاياها ويهدف هذا الشرط إلى استبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك وقصد حماية الدولة على السفن التي تمثل فيها المصالح الوطنية، على أن الدولة التي تحتاج إلى رأس المال الأجنبي، لعدم كفاية رأس المال الأجنبي لعدم كفاية رأس المال الوطني لا تتطلب عادة قدرا كبيرا من الملكية الوطنية

ومن الدول التي تأخذ بهذا الشرط فرنسا تشترط 50% من السفينة على الأقل للفرنسيين كما تشترط انجلترا أن تكون السفينة مملوكة كلها لمن يحمل الجنسية البريطانية ويشترط التقنيين البحري المصري أن تكون السفينة مملوكة كلها لمصري أو لمصريين²

¹ رفعت الفخري، المرجع السابق، ص 198.

² علي البارودي، المرجع سابق، ص 55.

أما في الجزائر فتتص المادة 28 من ق. ب. ج على أنه لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية او لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري¹

ب- بالنسبة للسفن المملوكة للشركات:

على أن تطبيق الحكم السابق على السفن المملوكة للشركات، وهو الوضع الغالب يثير مشكلة جنسية للشركات ومن المعروف أنه يوجد معيار لتحديد هذه الجنسية إعدادها يرى ان العبرة بمركز إدارتها الرئيسي بصرف النظر عن جنسية الشركاء فيها والثاني هو معيار الرقابة أو الإشراف الذي يعتمد بجنسية الشركاء المكونين للشركة أو المهيمين عليها.

ويأخذ التشريع الفرنسي بمعيار الرقابة والإشراف وكذلك التشريع الأمريكيين كما أخذ المشرع المصري بمعيار الرقابة أو الإشراف أيضا، بان اشترط الجنسية المصرية في عضوية الشركة²

ولكن كيف يمكن أن نطبق هذا المعيار على شركات الأموال، التي يتم فيها تداول الأسهم، وبالتالي انتقال صفة الشريك بحرية وبغير قيود³

1- بالنسبة لشركات الأشخاص (التضامن والتوصية البسيطة).

فإن الفقه المصري مجمع على انه يشترط إلى جانب الجنسية المصرية أن يكون جميع الشركاء مصريين، كذلك يرى الفقه المصري قياسا للشركات ذات المسؤولية المحدودة التي أدخلها المشرع المصري بقانون، 26 لسنة 1954 على شركات الأشخاص ذلك ان عدد الشركاء فيها محدود والعلاقة بينهم تستند إلى الاعتبار الشخصي والشركاء معروفون وبالتالي

¹ انظر المادة 28 من القانون البحري الجزائري

² على البارودي، المرجع سابق، ص 56.

³ مصطفى كمال طه المرجع السابق، ص 47.

من السهل تحديد جنسياتهم، شأن شركات الأشخاص ثم إن انتقال حصة للشريك إلى غيره تحوطها قيود معروفة تضمن استمرار الاعتبار الشخصي بين الشركاء¹

أما القانون الجزائري فقد حدد في المادة 28 قانون بحري جزائري أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية بالنسبة لشركات الأشخاص الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية

2- بالنسبة لشركات المساهمة:

كان الرأي الغالب يكفي بالنسبة لشركات المساهمة أن تكون الشركة ذاتها متمتعة بالجنسية المصرية فلا يشترط أن يكون جميع المساهمين من المصريين وأكدت هذا الرأي فتوى حكم قضايا الحكومة التي وافق عليها مجلس الوزراء المصري وأصدرها بقراره بتاريخ 18 مارس 1930 على أن الخلاف بدأ يثور مرة أخرى فقد رأى البعض حديثاً أنه لا بد من اشتراط أن جميع المساهمين في شركة المساهمة من المصريين استناداً إلى أنه أصبح من السهل ما دامت جميع أسهم الشركة اسمهن للتحقق من جنسية مالكي الأسهم عند انتقال ملكيتها.

وفي الأخير فالعبرة بجنسية أغلبية الأعضاء فتكون الشركة المساهمة مصرية وبالتالي سفنها مصرية إذا كانت أغلبية أعضاء مجلس إدارة شركة المساهمة من المصريين²

أما في الجزائر فقد حددت في المادة 28 قانون بحري جزائري أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية الرئيس المدير العام و أغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة و أغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء و الملكون لأغلبية رأس المال

ثالثاً: شرط الطاقم الوطني:

أكبر الشروط شيوعاً وهو أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من المواطنين، فيكون ريان السفينة وضباطها ونسبة كبيرة من بحارتها من المتمتعين بجنسية السفينة،

¹ على البارودي، المرجع السابق، ص 58.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 49.

ويقصد من ذلك ثمينه أسباب العمل للموظفين ورعاية مصالح الدولة في السفن عن طريق العاملين عليها، لأن هؤلاء هم الذين يعمد إليهم بإدارة السفينة والمحافظة على ستار المصالح التي تمثلها وهو الذي تمثل فيه رابطة الولاء البشري للسفينة في أعالي البحار¹.

و الجزائر تشترط لمنح جنسيتها لسفينة ما ان يكون مجموع طاقمها جزائريا هذا على الرغم من احتياجها للخبرات الفنية الاجنبية و تجيب عن هذا الاشكال المادة 413 من ق ب ج التي تحيل اليها المادة 28 من القانون البحري الجزائري حيث تنص على انه " يجب ان يتكون مجموع افراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الاجانب لتشكيل الطاقم او الترخيص لبحار اجنبي بالابحار لخدمة سفينة جزائرية

الفرع الثاني: أهمية وأثار السفينة بالجنسية الجزائرية

أولا: أهمية اكتساب السفينة الجنسية الجزائرية:

لقد أمسى من الضروري أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة تتمتع بحمايتها وليسهل تحديد القانون الذي يتعين تطبيقه على ما يحدث عليها من وقائع قانونية، لذا أجمعت الدول على منح الجنسية لسفنها، حيث تسير السفينة تحت علم الدولة التي تمنح جنسيتها فإذا لم تكن للسفينة جنسية ما اعتبرت قرصانا أي عدو مشتركا لجميع الدول².

حيث أن أهمية اكتساب الجنسية تفيد السفينة من عدة أنواع من بينها:

- تمنح الدول عادة سفنها مميزات تحجبها عن السفن الأجنبية، من ذلك مثلا قصر الملاحة الساحلية وملاحة القطر على السفن الوطنية وقص ملاحة الصيد، في المياه الإقليمية على هذه السفن أيضا.
- تتمتع السفن بحماية الدول التي تمنحها جنسية سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب، وتفيد السفينة من هذه الحماية في زمن الحرب خاصة، إذ يختلف وضع السفينة

¹طالب حسن موسى، القانون البحري، د ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص 36.

²طالب حسن موسى، المرجع نفسه ص 36

التابعة لدولة محاربة عن السفينة التابعة لدولة محايدة ويعرف القانون الدولي العام مبدأ العلم يحمي البضائع.

- **Le pavillon coureles marchandises**: أي أن السفينة التي

تحمل علم الدولة محايدة يجب أن يصرح لها بالتجارة مالم تكن من المهربات الحربية
- تساعد الدولة عادة سفنها من الناحية المادية بقصد تدعيم أسطولها البحري وحمياته من المنافسة الأجنبية لأن قوة الأسطول البحري للدولة ذاتها.

- تساعد الجنسية في معرفة القانون الواجب التطبيق على ما يتم على ظهر السفينة من تصرفات قانونية أو ما يقع عليها من جرائم خاصة عندما توجد السفينة في أعالي البحار، ولا تقع تحت سيادة دولة معينة، إذا يعرف القانون الدولي مبدأ حرية البحار الذي أنه لا يمتد سلطان دولة ما على ما يجوز بحرها الإقليمي، وعلى ذلك فإن وجود السفينة في منطقة لا يحكمها قانون دولة معينة، يؤدي إلى خلق صعوبات إذا ما نشأت مشاكل قانونية بين الأشخاص الموجودين على ظهرها، ولذا كان من الضروري ان تتمتع السفينة بجنسية دولة معينة بحيث تعتبر السفينة امتداد للإقليم الذي تحمل جنسيته واستقر الرأي على اتخاذ قانون العلم - أي قانون الجنسية- أساس لتحديد القانون الواجب التطبيق على المنازعات القانونية التي تقع على ظهر السفينة¹
1- من الناحية السياسية:

تتمتع السفينة بحماية سلطات دولتها في المياه الإقليمية وحماية السلطات الدبلوماسية القنصلية التابعة لهذه الدولة في الخارج، كما أن علم السفينة يحدد حقوق السفينة وواجباتها زمن السلم والحرب وهو ييسر زمن الحرب تطبيق القاعدة الدولية التي تقتضي بأن العلم المحايد يحمي البضائع المعادية من المصادرة ما لم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية في حين أن للدولة المحاربة أن تغتتم للسفن المعادية بما عليها من بضائع²

¹محمود سمير الشراوي، القانون البحري، د ط ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993 ص20

²حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 20

2- من الناحية الاقتصادية:

تعني الدولة في العادة بحماية أنظمتها البحرية في مباشرة نشاطه التجاري نظرا لأهمية هذا النشاط بالنسبة للاقتصاد القومي، فتختص الدولة، سفنها ببعض المزايا التي لا تتمتع بها السفن الأجنبية، كأن تخص الدولة سفنها الوطنية بالملاحة الساحلية وملاحة الصيد، في مياهها الإقليمية فتتص المادة 166 من التشريع البحري الجزائري على أن تخصص من قبل الوزير المكلف بالبحرية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة، كما تعتبر المادة 167 أيضا منطقة ملاحية مخصصة للراية الوطنية والملاحة المساعدة وملاحة الارتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية.

كما تجيز المادة 168 تخصيص الملاحة البحرية، بين الموانئ الجزائرية وموانئ البلاد، الأخرى للراية الجزائرية ماعدا في حالة الحصول على رخصة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للاتفاقيات المتبادلة¹.

3- من الناحية القانونية:

يترتب عن اكتساب السفينة للجنسية أثر قانوني مدام الذي يمثل في حل مسألة تنازع القوانين لتحديد القانون الواجب التطبيق على السفينة نظرا لشهرة قاعدة الاسناد التي تقدر تطبيق قانون العلم والتي تنطبق إلى أوسع مدى عندما تكون السفينة في عرض البحر وأيا كان نوعها، وأيضا عند تواجدها في المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو في ميناء أجنبي فإن اختيار القانون الواجب التطبيق يتوقف على كل حالة وأيضا على نوع من النزاع المعروف²

يدور محتوى الفصل الاول حول دراسة الاحكام العامة للسفينة باعتبارها اداة للملاحة البحرية حيث انه موضوع فني و دقيق يتم من خلاله التطرق الى تحديد مفهوم السفينة و التي تعد كل عمارة بحرية او آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية اما بوسيلتها الخاصة او عن طريق قطرها بسفينة اخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة و حتى يكون هذا التعريف صحيحا

¹عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية دار الفكر الجامعي، 2008، ص 60.

²مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي 2007، ص 52.

يشترط ثلاث شروط : ان تكون السفينة منشأة عائمة , ان تخصص المنشأة للملاحة البحرية, ان تخصص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد .كما يتوجب تحديد الطبيعة القانونية لها بحيث انها منقول ذو طبيعة خاصة كما يفرض ضرورة التطرق الى دراسة الحالة المدنية للسفينة و المتمثلة اساسا في الاسم و ميناء التسجيل و حمولة و درجة السفينة و الجنسية و هذه الاخيرة تتاولناها في مطلب نظرا لاهميتها و كونها الرابطة الاساسية بينها و بين الدولة .

الفصل الثاني

الأحكام التنظيمية للسفينة

كأداة للملاحة البحرية

تتمتع السفينة بأحكام تنظيمية و يقصد بها الاحكام التي تنظم السفينة اثناء قيامها بالملاحة البحرية لذلك اوجبت التشريعات تسجيلها فإن نظام التسجيل هو نظام إداري من ناحية و من ناحية أخرى يتمتع بقيمة قانونية فعلية , فتسجيلها ضرورة لا يمكن الإستغناء عنها ليس فقط للآثار القانونية المترتبة على هذا التسجيل و انما ايضا من الناحية الادارية اذ ان التسجيل يعد وسيلة فعالة في يد الدولة للرقابة و الاشراف على جنسية السفينة .

و لقد اوجب المشرع الجزائري احكام تنظيمية اخرى متعلقة بسلامة السفن و التي تقضي بوجوب حصول هذه الاخيرة على شهادات تسلم لها من قبل سلطات إدارية مختصة قبل ان تبدأ السفينة في الابحار , اذ انه حرصا على سلامة الارواح على السفينة تعدم الدولة الى ممارسة الرقابة الادارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن امن و سلامة الملاحة البحرية و عليه سندرس في هذا الفصل النظام الاداري الذي تخضع لها لسفينة و فيما يتمثل نظام امن و سلامة الملاحة البحرية

منا هنا قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين , حاولنا في الأول التعرّيج على النظام الاداري للسفينة أما المبحث الثاني فقمنا بدراسة نظام امن و سلامة الملاحة البحرية .

المبحث الأول : النظام الإداري للسفينة

كما هو واضح من عنوان هذا المبحث لابد من التطرق إلى شروط و إجراءات التسجيل في المطلب الأول , تاركين المطلب الثاني للحديث عن الآثار المترتبة على التسجيل .

المطلب الأول : شروط و إجراءات التسجيل

تعتبر شهادة تسجيل السفينة دليلا للجنسية بحيث يعتمد المشرع الجزائري على التسجيل لإثبات الجنسية و ذلك مع إلزامية قيد السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن الممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة و عليه سنتطرق لإجراءات التسجيل في الفرع الأول و الجهة المختصة بالتسجيل في الفرع الثاني

الفرع الأول : إجراءات التسجيل

توجب المادة 35 من القانون البحري الجزائري على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيلها أن يقدم طلبا للجهة الإدارية البحرية المختصة بتسجيل في الموانئ الجزائرية مشتملا على البيانات التالية¹:

- رقم تسلسل السجل و تاريخ قيد السفينة .
- عناصر شخصية السفينة .
- تاريخ و مكان إنشاء السفينة و اسم المنشئ .

¹ حسب ما جاء في نص المادة 35 من القانون البحري الجزائري.

- اسم مالك السفينة و محل إقامته أو مقره و كذلك مجهز السفينة و إذا وجد عدة مالكين , أدرجت أسماءهم و محلات إقامتهم أو مقرهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصيتهم النسبية بالسفينة .

- سند ملكية السفينة و السند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها .

- التأمينات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها و كذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة .

- نوع التخلي عن الحقوق في كل سفينة أو في جزء منها .

- سبب و تاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل إذا كانت مسجلة في دولة أخرى .

يرفق بالطلب جميع المستندات و الوثائق و على وجه الخصوص تلك التي تثبت ملكية السفينة و الجنسية الجزائرية بما في ذلك شهادة رسمية لشطب السفينة من سجل السفن الأجنبي الذي كانت تابعة له و تحتفظ السلطة الإدارية البحرية المختصة بأصول المستندات و الوثائق المقدمة الرسمية و في هذا النص يتم تخصيص صفحة أو أكثر لكل سفينة لتدوين البيانات المقدمة للجهة الإدارية المختصة .

كل تعديل في البيانات يطرأ على سجل السفينة لا بد من قيده¹

¹ حسب ما جاء في نص المادة 36 من القانون البحري الجزائري

الفرع الثاني : الجهة المختصة بالتسجيل

يتم التسجيل في دفتر التسجيل الجزائري للسفن و الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل بالجمهورية الجزائرية¹.

تأكيدا لذلك نصت المادة 34 من القانون البحري الجزائري على ما يلي :

" يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن و الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة " ².

المطلب الثاني : الآثار المترتبة على التسجيل

لابد من أن تسجيل السفينة يترتب عليها آثار حيث تتدرج في الفرع الأول , و جزء عدم تسجيلها يتعين شطبها في عدة حالات يتعين علينا ذكرها في الفرع الثاني .

الفرع الأول : آثار التسجيل

يترتب تسجيل السفن لدى الجهات المختصة الآثار التالية

- شهادة التسجيل هي الوثيقة الأساسية لإثبات جنسية السفينة لأن الدولة لا تقدم هذه الشهادة إلا بعد التحقق من أن السفينة قد استوفت فعلا جميع الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب الجنسية الوطنية , لأن العلم كما تقدم الذكر و لو أنه علامة مادية ظاهرة تدل على جنسية السفينة , إلا انه لا يمكن أن يكون وحده سندا للجنسية للمبررات المذكورة سابقا.

¹ حلمي عباس , القانون البحري , ديوان المطبوعات الجامعية , الجزائر , 1983 ص 27/26

² أمر رقم 80/76 يتضمن القانون البحري , مرجع سابق

- إن التسجيل يمكن السفينة من القيام بالملاحة البحرية تحت علم الدولة التي سجلت فيها و التمتع بحمايتها و الاستفادة من المزايا المقررة للسفن الوطنية .
- تحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة و حالتها المدنية بما يحتويه من بيانات , من اسم السفينة و حمولتها و أوصافها و اسم مالكها و عنوانه و ميناء التسجيل و بوجه عام جميع البيانات التي تعين السفينة تعيينا كافيا .
- لتسجيل السفينة دور هام , و بذلك بشهر ما يرد عليها من تصرفات و ما يرد عليها من رهون , كما أنه يلعب دورا هاما في نقل الملكية , فكل إتفاق و كل عقد بعوض او بغير عوض و بوجه عام كل عمل غايته إنشاء أم إفراغ أو إعلان أو تعديل أو إسقاط حق عيني مترتب على السفينة المسجلة لا يكون له مفعولا حتى بين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل¹ .

الفرع الثاني : جزاء عدم التسجيل وشطب السفينة من دفتر التسجيل

أولا : جزاء عدم التسجيل

تسجيل السفينة ليس اجراء اختياريا لمالكها بل هو إجراء إجباري يتعين اتخاذه قبل إبحار السفينة تحت العلم الجزائري

و قد وضع المشرع الجزائري جزاءا يتناسب مع أهمية التسجيل عملا بمضمون نص المادة 511 من ذات القانون و نصها على النحو الآتي " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج كل مالك أو مجهز غير مالك للسفينة يسهى بوجه خاص

¹ مصطفى كمال طه , المرجع السابق , ص 56

على ما يأتي : " تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال النصوص عليها ...¹.

ثانيا : شطب السفينة من دفتر التسجيل

شطب السفينة من دفتر التسجيل يكون في الأحوال التالية :

- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت .
- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة .
- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح .
- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية المطلوبة .
- إذا فقدت خاصية السفينة .
- إذا بيعت للخارج².

كما تفسر المادة 39 من القانون البحري الجزائري انقضاء مدة ثلاثة أشهر من تاريخ وصول الأبحار الأخيرة عن هذه السفينة المفقودة .

غير أنه في الحالة التي تكون فيها السفينة غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح فإنه لا يجوز الشطب من دفتر التسجيل فإنه لا يجوز الشطب من دفتر التسجيل إلا بموافقة

¹ أمر رقم 80/76 يتضمن القانون البحري.

² هذا ما جاء في نص المادة 37 من القانون البحري الجزائري .

الدائن الذي قيد باسمه ضمان أو عبئ آخر على السفينة عملاً بنص المادة 38 من القانون البحري الجزائري.¹

المبحث الثاني : نظام سلامة و أمن الملاحة البحرية

إن أحكام القانون البحري المتعلقة بسلامة السفن تقتضي بوجوب حصول هذه الأخيرة على شهادات تسلم لها من قبل سلطات إدارية مختصة قبل أن تبدأ السفينة في الإبحار , إذ أنه حرصنا على سلامة الأرواح على السفينة تعمد الدولة إلى ممارسة الرقابة الإدارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن و سلامة الملاحة البحرية .

* تمثل السلامة مصداقية و موثوقية نظام الموانئ من خلال تطبيق المدونة الدولية للسفن و المرافق المينائية التي ألزمت السلطة البحرية و المينائية بإتخاذ التدابير الأمنية الرامية الى منع أي أعمال كيدية ضد سلسلة النقل , السفن التجارية التي توفر أكثر من 95% من المبادلات التجارية , الأشخاص و الموانئ .

و عليه سنتطرق لمفهوم الأمن و السلامة في المطلب الأول , و النظام الذي تخضع له في المطلب الثاني .

المطلب الأول : مفهوم نظام الأمن و الملاحة البحرية

وهو الذي يكلف به ضابط أمن المنشآت المينائية وهو المسؤول عن أمن الميناء ويتم تعيينه وفق شهادات في مجال الأمن المينائية وقد نص عليه SPS code.

¹ حسب نص المادة 38 من القانون البحري الجزائري

الفرع الأول : مفهوم الملاحة البحرية

الملاحة عبارة عن علم و تقنية توجيه السفن من مكان لآخر و تحديد موقعها و هي تمثل عملية التخطيط و التسجيل و التحكم بحركة السفن أثناء الإنتقال و الرأي الراجح للفقهاء حول تعريف الملاحة البحرية هو أنها كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية بواسطة منشأة عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر¹

حيث تنص المادة 161 من القانون البحري الجزائري على ما يلي : " الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون .

أولا : التعريف الفقهي للملاحة البحرية :

يذهب بعض الفقهاء إلى أن العبرة في تعريف الملاحة البحرية و تمييزها عن الملاحة الداخلية أو النهرية تكون بوسيلتها , فالملاحة البحرية هي التي تكون أدواتها السفينة navire, أما الملاحة التي تقوم بها بالمركب Bateau , فهي ملاحة داخلية أو نهريّة و هذا التعريف يقتضي التفرقة بين السفينة و المركب , فالسفينة تختلف عن المركب من حيث القوة و القدرة على مواجهة مخاطر البحر و يبدو ذلك من مظهرها و طريقة بناءها و طرازها و أبعادها .

لكن غالبية الفقهاء تعرف الملاحة البحرية بالمكان التي تتم فيه و ليس بوسيلتها , فالملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر و ذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بناءها على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية و هذا التعريف يقتضي بيان المقصود من البحر .

¹ محمود شحات ,المختصر في القانون البحري الجزائري, دون طبعة , دار العلوم و النشر و التوزيع , عنابة 2016 , ص 36.

المداول القانوني للبحر في نظر الفقه و القضاء يستند الى معيار المخاطر فالبحر هو المياه البحرية التي يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تصادف السفن في البحر لأن الملاحة في الأنهار و المياه الداخلية أسهل و أقل خطرا من الملاحة البحرية ففكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية¹.

كما عرفها آخرون:

على أساس المكان الذي تمارس في البحر تمييزا لها عن الملاحة النهرية و الملاحة الداخلية و هو تعريف يتطلب تحديد مفهوم البحر , الذي يتحدد قضاءا بالإستناد الى خاصية المخاطر التي يمكن أن يتميز بها السفر في البحر بالمقارنة مع خاصية السهولة او على الأقل إنخفاض المخاطرة الذي تتميز به الملاحة في النهر أو المياه الداخلية .

بينما عرفها الجزء الآخر على أساس الأداة التي تستعمل فيها " الملاحة التي تقوم بها العائمات البحرية " وهو تعريف يتطلب التمييز بين النوعين من العائمات البحرية و هي السفينة Navire التي من المفروض أنها أداة الملاحة البحرية و المركب Bateau الذي يعتبر أداة الملاحة النهرية و الداخلية .

ثانيا: تعريف الملاحة البحرية في القوانين المقارنة

تعريف الملاحة البحرية في القانون الفرنسي :

عرف المشرع البحري الفرنسي الملاحة البحرية بأنها ملاحة الشواطئ التي تقوم بها عائمات لا تبتعد أكثر من 65 ميلا من ميناء تسجيل السفينة²

¹روابحفيد , محاضرات في القانون البحري , جامعة سطيف 02 محمد الأمين , دباعين كلية الحقوق و العلوم السياسية , الجزائر سطيف , السنة الجامعية 2013 / 2014 ص 19/18 .

² محمود شحات , المرجع نفسه , ص 13

تعريف الملاحة البحرية في القانون الجزائري :

عرفت المادة 161 من التقنين الجزائري الملاحة البحرية على أنها الملاحة التي الحر , في المياه الساحلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من نفس القانون¹ ,
*و عليه نستنتج أن الملاحة البحرية هي عملية الإبحار و التنقل من مكان الى مكان في البحر بواسطة سفينة فهي مختلفة الأنواع لا تدخل جميعها في نطاق القانون البحري .

أيضا نجد أن الملاحة البحرية هي علم و تقنية توجيه السفن من مكان لآخر و تحديد موقعها في البحر , فهي تمثل عملية التخطيط و التسجيل و التحكم بحركة المراكب أثناء الإنتقال .

فالملاحة البحرية تعرف أيضا بالمكان الذي تتم فيه بوسيلتها و أدواتها و الملاحة البحرية هي إذن الملاحة التي تتم في البحر و ذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها , أو حجمها أو أبعادها أو طراز بناءها على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية .

ملاحظة :

يعاب على تعريف المشرع الجزائري أنه يدور في حلقة مفرغة , لأنه يعرف الملاحة البحرية بالسفينة و يعرف السفينة بالملاحة البحرية فالمادة 13 من القانون البحري الجزائري تعرف السفينة بأنها كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة .

¹ حسب المادة 161 من القانون البحري الجزائري .

المشروع الجزائري إذن يعرف الملاحة البحرية بأنها تلك التي تتم في البحر بتحديداته الطبيعية بواسطة سفينة أو المنشأة التي تكون قادرة على مواجهة مخاطر البحر , لأن المادة 122 نصت على أن " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون مجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للإستخدام الذي خصصت له ¹

و نصت المادة 123 : " لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة :

* بناءها , عتادها , آلاتها و التجهيزات الموجودة على متنها وسائلها الخاصة بالإشارات و الإنقاذ و الوقاية و إخماد الحريق .

* الطفو و الثبات و خطوط الشحن .

* أجزاء الدفع و القيادة , عدد أفراد الطاقم , الشروط الأخرى الخاصة بسلامة الملاحة و الأرواح " ²

ثالثاً : أنواع الملاحة البحرية :

تنقسم الملاحة البحرية إلى قسمين تبعاً لمعيار التقسيم , فهي تنقسم بحسب طول الرحلة البحرية إلى ملاحة أعالي البحار و ملاحة ساحلية , كما تنقسم بحسب موضوعها أو غرضها إلى ملاحة رئيسية و ملاحة تابعة .

¹ حسب نص المادة 122 من القانون البحري الجزائري .

² حسب نص المادة 123 من القانون البحري الجزائري .

تقسيم الملاحة البحرية بحسب طول الرحلة :

تتقسم الملاحة البحرية بحسب طول الرحلة إلى ملاحة أعالي البحار و ملاحة ساحلية.

* ملاحة أعالي البحار : Navigation au long cours

لم يورد المشرع المصري تعريفاً لملاحة أعالي البحار رغم أنها أهم أنواع الملاحة البحرية و أكثرها خطراً . و لذلك يميل الفقه عموماً إلى تعريف ملاحة أعالي البحار بأنها : الملاحة التي تتم بين الموانئ المصرية و الموانئ الأجنبية بغض النظر عن قربها من الأراضي المصرية , أو بعدها عنها¹.

* الملاحة الساحلية : Cabatage

و هي الملاحة التي تتم بين الموانئ المصرية بعضها و البعض الآخر و يمكن تقسيم هذه الملاحة بدورها , إلى ملاحة ساحلية صغرى و ملاحة ساحلية كبرى .

فالملاحة الساحلية الصغرى هي : الملاحة التي تتم بين مينائين وطنيين يقعان على بحر واحد . كالملاحة بين الإسكندرية و نور سعيد .

أما الملاحة الساحلية الكبرى هي : الملاحة التي تتم بين مينائين وطنيين يقعان على بحرين مختلفين . كالملاحة بين الإسكندرية و السويس²

¹ محمود سمير الشرقاوي , المرجع السابق ص 20.

² رفعت فخري , الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد 1992 , ص 17.

تقسيم الملاحة البحرية بحسب موضوعها أو الغرض منها :

و تنقسم الملاحة البحرية من حيث موضوعها أو الغرض منها إلى ملاحة رئيسية , و ملاحة تابعة أو مساعدة .

* الملاحة الرئيسية : Navigation principale

و هي الملاحة التي تقوم بها السفن عادة , سواء أ كان الغرض منها تحقيق الربح أم غير ذلك , و تنقسم هذه الملاحة بدورها إلى ملاحة تجارية , و ملاحة صيد , و ملاحة نزهة .

*الملاحة التجارية: Navigation commerciale

التي تهدف إلى تحقيق الربح , و يتم ذلك عادة عن طريق السفن المخصصة لنقل البضائع و الأشخاص¹ .

و أيضا هي تلك الملاحة التي تمارس في مختلف المناطق التالية :

_ الملاحة الغير المحدودة : هي تلك الملاحة التي تمارس في كل مناطق الملاحة

_ الملاحة المحدودة : هي تلك الملاحة التي تمارس من جهة في كامل حوض

البحر المتوسط بما في ذلك البحار الملحقة به حتى قناة السويس , ومن جهة أخرى في

المنطقة الواقعة على المحيط الأطلسي , و بحر الشمال المنحصرة في النقاط التالية : 15

درجة شمالا و 18 درجة غربا , 54 درجة شمالا و 14 درجة غربا , و 60 درجة شمالا و

10 درجة غربا و يستثنى من ذلك بحر البلطيق .

¹ المرجع السابق ص 18

_ الملاحة قرب السواحل : هي تلك الملاحة التي تمارس داخل المياه الإقليمية و المراسي و الموانئ¹.

* ملاحة الصيد البحري : Navigation de pêche

هي الملاحة التي تقوم بها سفن الصيد لاصطياد الأسماك و الثروات البحرية المختلفة بغية تحقيق الربح² و هي التي تمارس في المناطق التالية :

_ ملاحة الصيد البحري في السواحل : هي الملاحة التي تتم على أقل من 20 ميلا من السواحل الوطنية بالنسبة لسفن الصيد التي يقل طولها عن 24 مترا .

_ ملاحة الصيد البحري في عرض البحر : هي الملاحة التي تتم خارج حدود 20 ميلا من السواحل الوطنية في حوض البحر الأبيض المتوسط و في البحار الملحقة به و في المحيط الأطلسي في المنطقة المحددة شمالا بالخط الموازي 40 درجة غربا , و جنوبا بالخط الموازي , و غربا بالهجرة 20 درجة غربا بالنسبة لسفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه .

_ ملاحة النزهة : Navigation de plaisance

هي الملاحة التي تقوم بها النزهة كالخوت و غيرها , و تلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية و سفن الأبحاث³

¹ محمود شحماط , المرجع السابق, ص 36.

² مصطفى كمال طه , المرجع السابق, ص 13.

³ محمود شحماط , المرجع ص 37 .

الفرع الثاني : تعريف الأمن و السلامة و أهم الشهادات الممنوحة للسفن

أولا : تعريف الأمن و السلامة

يصعب وضع تعريف دقيق للسلامة البحرية Sécurité Maritain، إذ كانت تعرف بصفة عامة بأنها حالة غياب حقيقي للخطر فان القصد منها في القانون هو مجموع القواعد التي تخضع لها السفن والتنظيم الذي تستجيب له المؤسسة البحرية والإجراءات التي تحكم الملاحة في البحر وفي الموانئ¹، ويلاحظ أن هذا التعريف اغفل العنصر البشري رغم ما لهذا الأخير من أهمية في كثير من الكوارث التي لحقت بالسفن ومن عليها، وهناك من يعتبر هذا العنصر جزء من الكوارث التي لحقت بالسفن ومن عليها، وهناك من يعتبر هذا العنصر جزء من السفينة²، ولا يمكن تجاهل هذا العنصر لأهميته في تحقيق البحرية.

اما سلامة الملاحة Sécurité de la navigation فهي تهدف إلى حماية المياه في البحر والدفاع عن الأخطار الطبيعية والبحرية، أن هدفنا لا يختلف عن السلامة التجارية إلا من حيث أن هذه الأخيرة تحمي السفن وطواقمها من أخطار معينة كالقرصنة والمتاجرة بالمخدرات والرقيق.

أن السلامة البحرية هي أوسع نطاق من سلامة الملاحة ذلك أنها تهتم زيادة عن سلامة السفن، سلامة البضائع والأشخاص الذين هم على متن السفن، والسلامة المالية للمؤسسة البحرية وكذا سلامة الأشخاص القاطنين في السواحل البحرية، وبهذا المعنى فان السلامة البحرية تشكل كل أنواع السلامة الأخرى، سلامة ملاحية وسلامة تجارية وسلامة السفن، وتجنبنا لأي لبس.

¹ هذا التعريف هو للسيد Françoise Odier مشار إليه في:

Helene le fefre et cour de pierre Antoine, La secuté marine et la protection de l'environnement, quelles contradictions, source intente, Consulté le 31/05/2022 a 15:48h.

² انظر تقرير السيدة Annich de Marffy Mantuano، في ملتقى باريس حول السفينة لسنة 2007.

القاعدة هي ان السلامة تبتدى في البحر في الموانئ الأكثر استقطابا حيث تتكفل مصلحة متابعة رسو السفن و ضباط الميناء بمراقبة السفينة من المرسى و لا يدعها إلا بعد الإرساء.

ثانيا : الشهادات الممنوحة للسفن

فهي إما تكون شهادات متعلقة بالملاحة أم شهادات متعلقة بالسلامة

1/ شهادة الملاحة : حيث أوجبت المادة 189 من القانون البحري الجزائري أن تحمل كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية حسب نوع الملاحة التي تقوم بها

إن الهدف من شهادات الملاحة ينصرف ما يلي :

- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام القانون البحري و النصوص المتخذة ,بالقيام بالأعمال الملاحة البحرية المعينة لها .

- إيضاح هوية السفينة و مالكيها و أفراد طاقمها و كذلك نوع و صنف الملاحة الممارسة

- التحقق من شروط إستخدام الطاقم الذي يجب أن ترفق فيها إجباريا تحت طائلة البطلان بالنسبة للسفن المخصصة للملاحة التجارية و الملاحة المساعدة و ملاحة الصيد

- التحقق من نوع و مدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة و تواريخ الإنزال و التحميل و أعمال البحارة التي يجب أن تذكر فيها من قبل السلطات الإدارية البحرية و لهذه الشهادة قوة الثبوت أمام القضاء .

من أهم شهادات الملاحة نذكر مايلي :

أ - شهادة الجنسية : حيث يجب على السفينة أن تحمل شهادة الجنسية التي تثبت إنتماءها للدولة التي تحمل علمها حتى تتمتع بالحصانة الدولية الممنوحة لهذه السفن.

ب - دفتر البحارة : جاء تعريف هذا الدفتر في المادة 191 من القانون البحري الجزائري على أنه شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية و التي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر , و يقع لزاما على السفن المخصصة للملاحة التجارية و الملاحة المساعدة و ملاحة الصيد أن تكون مزودة بدفتر البحارة¹.

ج- رخصة المرور : و هي شهادة الملاحة تمنح من الجهات الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الإرتفاقية و المعينة خصيصا لمصلحة عمومية , بإستثناء السفن الحربية تابعة للبحرية الوطنية².

د- بطاقة المرور : هي عبارة أم شهادة ملاحة تمنح للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة و التي ليس لها طاقم مأجور

إضافة لهذه الشهادات يتعين على السفن أن تحمل على متنها الشهادات التالية :

* شهادة الحمولة , شهادة رتبة السفينة , أو شهادة الصلاحية للملاحة .

* شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا .

*الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة

* دفتر السفينة

* يوميات ماكينة الراديو

¹ حسب نص المادة 191 من القانون البحري الجزائري

² انظر المادة 193 من القانون البحري الجزائري

* الوثائق الجمركية و الصحية

* جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة

أهداف شهادة الملاحة:

أشارت المادة 195 من القانون البحري الجزائري إلى أهداف شهادة الملاحة البحرية، كما سبق وإن ذكرناه أعلاه وتتمثل في:

- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه، بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها.

- التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا تحت طائلة البطلان، وذلك بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة 192 أعلاه.

- إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها كذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة.

- التحقق من نوع ومدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الانزال والتحميل وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية.

وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة الثبوت أمام القضاء.

بالإضافة للوثائق المذكورة سابقا، نصت المادة 200 من القانون البحري الجزائري على

انه يتعين على السفن أن تحمل على متنها الوثائق التالية:

- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة.

- شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة.

2/ شهادات السلامة :

عملا بنص المادة 246 من القانون البحري الجزائري فإنه يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية بشهادات السلامة التالية¹:

* سلامة السفن التي تنقل المسافرين

* بناء السفن

* معدات التجهيز و أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية و أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة.

لي ألا تتعدى مدة صلاحية شهادات السلامة :

* سنة واحدة لرخصة الملاحة

* 05 سنوات لشهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة

* سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين و لشهادة السلامة لبناء سفن

الحمولة و لسلامة أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية².

كما تنتقضي مدة صلاحية شهادات السلامة بمجرد تخلف أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها³.

صلاحية شهادات السلامة:

¹ حسب نص المادة 246 من القانون البحري الجزائري

² انظر المادة 248 من القانون البحري الجزائري

³ حسب نص المادة 249 من القانون البحري الجزائري

نصت المادة 248 على انه: "لا يمكن أن تتعدى مدة صلاحية شهادات السلامة":

- سنة واحدة لرخصة السياقة

- خمس سنوات لشهادة الحريم.

- سنتان لشهادة امن معدات التجهيز لسفينة الحمولة.

- سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين ولشهادة السلامة لبناء سفن

الحمولة ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية ولشهادة سلامة أجهزة

المواصلات البرقية اللاسلكية.

لا يجوز أن تفوق مدة صلاحية شهادة الإعفاء عن مدة الشهادة المتعلقة بها"

وبالرجوع إلى نص المادة 249 نجد انه تنقضي مدة صلاحية شهادة السلامة بمجرد

تخلف احد الشروط المطلوبة للحصول عليها.

وعند انقضاء مدة صلاحية شهادة السلامة تجدد بنفس الشروط التي سلمت بها، كما

يمكن تمديد صلاحية الشهادات بالجزائر وفي الخارج من طرف السلطات المختصة إذا كانت

سفينة ما، وفي تاريخ انقضاء إحدى شهادات السلامة، غير موجودة في ميناء تسجيلها وذلك

من اجل السماح للسفينة بإتمام رحلتها ولا يجب أن تتجاوز المدة 5 أشهر، ويجب على

السفينة الحصول على الشهادات الجديدة المطابقة عند وصولها لميناء التسجيل أو الميناء

الذي يجب أن تعين فيه ولا يحق لها مغادرته إلا بعد الحصول عليها هذا ما نصت عليه

المادتين 251 و252 ق.ب.ج.

كما نصت المادة 254 من القانون البحري الجزائري على انه: "تلتصق على متن صورها المطابقة للأصل والمسلمة بناء على أحكام القانون البحري والنصوص المتخذة لتطبيقه"

تنظيم جنسية السفينة ووضع شروط وضوابط لتسجيلها وكذا تحرير وثائق تلتزم السفينة بحملها، لا يكفي لاعتبار السفينة تتوفر على السلامة، بل يقع على عاتق دولة العلم أيضا مراقبة سفنها والسهر على احترامها للجوانب التقنية والاجتماعية.

المطلب الثاني : الإجراءات اللازمة لسلامة و أمن الملاحة البحرية

تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالموانئ أو المرور بها للمساعدة و تختلف أشكال هذه المساعدات , فقد تحتاج لمن يرشدها إذا كان الأمر مثلا متعلقا بصعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل كما قد تحتاج لمن يوصلها إلى بر الأمان إذا ما تعطلت محركاتها و آلاتها فتستعين بقوة سير خارجية , إضافة إلى أن الطاقم و السفينة بحاجة إلى التزود بالمواد الغذائية و الطبية و الوقود و غيرها من الخدمات. فالسفينة تحتاج إضافة الى الطاقم الذي يتولى تسييرها في الظروف الطبيعية إلى أشخاص آخرين يعينونها على الاستمرار في رحلاتها في الظروف الاستثنائية . و يتعلق الأمر هنا أساسا بعملياتي القطر و الارشاد و هي خدمات تدخل ضمن الملاحة المساعدة وفقا لنص المادة 87 من المرسوم التنفيذي 01-02 , تعد القيادة و الإرشاد و القطر و التشوين أهم الخدمات المقدمة للسفن .

و قد نص على وجوبها المشرع الجزائري في المادة 601 من القانون البحري الجزائري يتعين على الربان استعمال خدمات المرشد و القاطرة عندما يتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك , هذا إضافة إلى الخدمات الفنية كالإصلاح و الصيانة و تأجير الساحات و المخازن و التفريغ و الشحن مع ادخال كل ما هو متطور في مجال تكنولوجيات الخدمات و

إصلاح وصيانة السفن حتى تكون خدمات الميناء متكاملة و حتى لا تلجأ السفن إلى موانئ أخرى للحصول على تلك الخدمات مما يفقد الميناء ميزة تكامل الخدمات به , و بالتالي على ادارة الميناء ان تقوم باعداد الخطط و الاستراتيجيات التي تضمن الوصول ببنية الميناء الى المواصفات العالمية للعالمية للموانئ المحورية و يحافظ بالتالي على سمعته و جاذبيته للسفن .

و سنحاول من خلال هذه الدراسة معالجة هذه الخدمات كآلاتي :

الفرع الأول : الإجراءات المتبعة قبل دخول السفينة للميناء

- ارسال بلاغ من وكيل السفينة للميناء بدخول السفينة قبل 48 ساعة على الأقل من الموعد المتوقع لوصول السفينة و ذلك عبر الموقع المخصص A P C S تحمل مجموعة من الوثائق و الشهادات نذكر منها " اسم السفينة , حمولتها , رقم الرحلة , نوعيتها , اسم الربان , جنسيتها , نوع العملية (شحن , تفريغ)

و للحفاظ على مستوى الأمن في الميناء اوجب تقديم مجموعة من الوثائق من بينها قائمة ب 10 موانئ التي مرت بهم السفينة قبل وصولها للميناء المستقبل و ذلك لمعرفة مستوى الأمن و لإتخاذ التدابير التالية :

* المستوى 01 : ليس بالضرورة مراقبتها من طرف حراس السواحل

* المستوى 02 : إحتمال الضرر بأمن الميناء

* المستوى 03 : وجود معلومات مؤكدة بوجود الخطر " قنبلة " إرهابي مفخخ "

" كل مستوى له إجراءات أمنية خاصة به "

كما يتم تبادل المعلومات الإتصال بين ضباط الميناء ووكيل السفينة ¹.

- عند وصول السفينة الى رحب الميناء نجد أنها تمر على 5 سلطات :

* السلطة الصحة البحرية

* حراس السواحل مهمتهم التفتيش و المراقبة

* شرطة الحدود

* الجمارك

* ضباط الميناء

" كل سلطة يجب أن تقدم لها وثائق خاصة بالسفينة "

إستثناء :

عند حمل السفينة ل مواد خطرة قيادة الميناء تقوم بإعطائها رخصة خاصة بنزول

السلع الخطرة " السفن الناقلة للمحروقات و المواد الكيميائية الخطرة " ²

الفرع الثاني : الإجراءات المتبعة بعد خروج السفينة من الميناء

عند خروج السفينة من الميناء نجد أنها تمر بعدة إجراءات :

* يقدم رئيس مصلحة متابعة رسو السفن في الميناء ورقة ممضية بينه و بين وكيل

السفينة متضمنة الموافقة على السلع الموجودة داخل السفينة للإبحار بها

¹ مقابلة مع السيد مرابط مراد, رئيس مصلحة متابعة رسو السفن, بميناء سكيكدة

² مقابلة مع السيد لشهب نبيل ضابط ميناء بالمؤسسة المينائية سكيكدة

* صعود شرطة الحدود للسفينة لمراقبة و التأكد من عدم وجود المسافرين الغير الشرعيين و الأسلحة المهربة

* عند خروج السفينة من منطقة الرسو لا بد من أن يرشده المرشد البحري و تسحبه الساحبات إلى ما يقارب 02 ميل بحري .

ملاحظة :

تقوم المؤسسة المينائية بعقد إجتماع بشكل يومي على الساعة 10:00 صباحا بحضور كل من :

- مدير قيادة الميناء

- ممثل ضباط الميناء

- ممثل مديرية الشحن و التفريغ

- وكلاء السفن

و ذلك لبرمجة دخول و خروج و أماكن رسو كل سفينة داخل الميناء .¹

* من أهم الوثائق التي تمنح السفينة لضابط سلطة الميناء :

" إقرار متضمن "

الإنتلاق , الوصول , اسم الشركة , العميل , إلخ

- تاريخ و ساعة الوصول

¹ مقابلة مع السيد موسى عامر ضابط ميناء لدى المؤسسة المينائية بسكيكدة .

- ميناء الوصول أو الإنطلاق
- إسم السفينة ووصفها
- إسم الريان
- جنسية الباخرة
- شهادات التسجيل " الميناء , التاريخ , الرقم "
- طنة السفينة الصافية
- طنة السفينة الإجمالية
- موقع السفينة في الميناء " الرصيف و المكان "
- إسمو عنوان عميل السفينة
- معلومات عن الرحلة " الموانئ التي رست و سترسى بها السفينة , الموانئ التي ستفرغ بها البضاعة "
- وصف موجز للبضاعة
- عدد أفراد الطاقم بما فيها الريان
- عدد المسافرين
- المستندات المرفقة " ذكر عدد النسخ "
- إقرار مؤن السفن
- إقرار البضاعة

- قائمة المسافرين

- قائمة أفراد طاقم السفينة¹

- إقرار ممتلكات الطاقم

- الإقرار الصحي البحري

- تدوين ملاحظات

يشمل مضمون الفصل الثاني و المسطر تحت عنوان الاحكام التنظيمية للسفينة كأداة للملاحة البحرية حيث اجبر النص على إلزامية نظام التسجيل من خلال المادة 34 من القانون البحري الجزائري، التي جاء فيها "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة"، إذ يفهم من نص هذه المادة أن التسجيل إجراء إلزامي لابد من اتخاذه قبل إبحار السفينة تحت العلم الجزائري مهما كانت نوع الملاحة الممارسة، كما أن التسجيل يقتصر على السفن الجزائرية دون السفن الأجنبية، وتقرر كل من المادتين 503، 511 من القانون البحري الجزائري عقوبة لكل من يرفع في البحر علما جزائريا فوق سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري للترقيم، وينبغي أن يتم هذا التسجيل طبقا لإجراءات معينة.

تخضع السفينة لنظام إداري والهدف من ورائه إحكام رقابة الدولة على السفن والملاحة البحرية إذ أن سلامة السفن أمر مهم تتكفل به الدولة.

ويشمل الإشراف الإداري على السفينة التسجيل الذي يتم تحت رقابة الدولة وكذا معاينة أوراق وشهادات السلامة للسفن. و اهم الاجراءات المتبعة قبل و بعد دخول السفينة للميناء

¹ مقابلة مع السيد زايدي رضوان ضابط ميناء لدى المؤسسة المينائية لسكيدة

الختامة

الخاتمة :

من خلال ما سبق معالجته فيما يتعلق بالنظام القانوني للسفينة فقد أورد المشرع الجزائري تعريفا للسفينة و الملاحة البحرية حيث توصلنا بأن السفينة و الملاحة البحرية من جانب نظامها القانوني لها أهمية بالغة في أحكام القانون البحري باعتبارها أهم مجالات النشاط البشري نفعا فهي تشمل أي مركبة يمكن أن تنتقل في البحر دون حجمها , سعتها أو الغاية من ابحارها و هذا ما يتمخض عنه نتيجة هامة ألا و هي تطبيق أحكام القانون البحري على المنشأة التي تأخذ صفة السفينة وفق منظور المشرع البحري .

رغم كون السفينة مالا منقولاً في نظر المشرع الجزائري و معدة للإنتقال من مكان لآخر إلا أن المشرع عاملها معاملة العقار الذي يتصف بالثبات و يظهر ذلك من خلال الحالة المدنية للسفينة حيث تتمتع كل سفينة بإسم يميزها عن غيرها و تنظيم حمولة السفينة وفقا للمعايير المتعارف عليها دوليا كما أفرد أحكام خاصة بالسفينة .

إن إكتساب السفينة للجنسية الجزائرية وفقا للشروط المحددة قانونا ينتج عنه أيضا نتائج هامة من خضوع السفينة للقانون الوطني و تمتعها بحقوق مواجهة الدولة ولالتزامها بواجبات اتجاهها و العكس كذلك بالنسبة للدولة و تثبت الجنسية على غرار معظم التشريعات بالتسجيل.

يتوقف نجاح المنظومة المينائية على مدى الترابط و التناسق بين تلك الخدمات و الأنشطة و سرعة و دقة و تكلفة و جودة الأداء و ذلك من أجل مواجهة تحديات سوق التنافس الدولي بتحقيق متطلبات أصحاب السفن و المتعاملين مع الميناء و جذبهم إليها , فالخدمات التي يقدمها الميناء للسفن تمثل أهم المقومات لنجاحها حيث أصبحت الموانئ تصنف حسب نوع الخدمات و التسهيلات التي تقدمها كونها تضمن بذلك نوعا من السلامة

و الأمن لحركة السفن و البضائع و كذا الأشخاص سواء طاقم السفينة أو العاملين بالميناء متى نفذت من طرف أشخاص مؤهلين و ذوي خبرة .

و من نتائج هذا البحث ما يلي : إن إكتساب السفينة للجنسية الجزائرية وفقا للشروط المحددة قانونا ينتج منه أيضا نتائج هامة , من خضوع السفينة للقانون الوطني و تمتع السفينة بحقوق في مواجهة و إلتزامها بواجبات إتجاهها , و العكس كذلك بالنسبة للدولة و تثبت الجنسية على غرار معظم التشريعات بالتسجيل .

رغم كون السفينة مال منقولاً في نظر القانون البحري الا ان المشرع عاملها معاملة العقار , و يظهر ذلك في إلزامية تسجيل كل السفن في دفتر تسجيل السفن و قيد كل الحقوق التي ترد عليها كالرهن البحري إذ جعله وجوبي كما يترتب آثار على طرفيه عقد الرهن .

و في الأخير توصلنا إلى مجموعة من التوصيات التي تندرج في : الإلتزام بتنفيذ التفتيش على السفينة قبل مغادرتها الميناء و القيام بالإختبارات اللازمة لأجهزة و معدات سلامة السفينة , القضاء أو الحد من السفن دون المستوى التي لا تستجيب لأدنى معايير السلامة .

نعم وفق المشرع الجزائري في تنظيم أحكام السفينة حيث أعطى تعريف للسفينة والملاحة من جانب نظامها القانوني وأولى لها أهمية بالغة في أحكام القانون البحري.

قائمة

المراجع

قائمة المراجع :

*القوانين :

- المعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن بلندن في 23 - 01 - 1969 التي دخلت حيز النفاذ في 18-07-1982

- قانون التجارة بحري المصري .

- الأمر 80/76 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 جريدة رسمية رقم 46 الصادرة في 18 أوت 2010 و المتضمن القانون البحري

- المرسوم التنفيذي رقم 02-143، المؤرخ في 16 أبريل 2002، الذي يحدد الشهادات وشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج.ر.ج.ج، عدد 29، لسنة 2002.

- القرار المؤرخ في 05 أبريل 1989، يحدد شروط منح الأسماء للسفن وتغييرها، ج.ر.ج.ج.ع.20، صادر في 1989.

*الكتب :

أولاً/ باللغة العربية :

- وفاء محمدين_ ، قانون التجارة البحرية ، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر ، إسكندرية ، مصر 2005.

- حلمي عباس , القانون البحري , دون طبعة , دار النهضة العربية , دون مكان نشر 1983.
- حمدي الغنيمي, محاضرات في القانون البحري الجزائري , طبعة الثانية , ديوان مطبوعات الجامعية , الجزائر 1988.
- رفعت الفخري , الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد الجزء الأول , دون نشر , دون مكان نشر 1990.
- طالب حسن موسى , القانون البحري , دون طبعة , دار الثقافة للنشر و التوزيع , دون مكان نشر 2012.
- عادل علي المقدادي , القانون البحري , الطبعة الخامسة , دار الثقافة للنشر و التوزيع , الأردن 2010.
- عاطف محمد الفقي , قانون التجارة البحري , دون طبعة , دار الفكر الجامعي , الإسكندرية مصر , 2008.
- عبد القادر العطري , الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية , دراسة مقارنة, دون طبعة , دار الثقافة للنشر و التوزيع , دون مكان نشر , 2014 .
- عبد القادر حسين المطير , الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية, الطبعة الأولى , مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع , عمان , الأردن 1999 .
- علي البارودي , مبادئ القانون البحري , السفينة , ملكيتها , و نظامها القانوني الخاص , دون طبعة , دون مكان نشر , دون سنة نشر .

- علي عادل , القانون البحري للسفينة , أشخاص الملاحة البحرية , النقل البحري , البيع البحرية , الحوادث البحرية , التأمين البحري , دون طبعة , دار الثقافة للنشر و التوزيع , دون مكان نشر , 2014.

- محمد فريد العريني , محمد سيد الفقي , القانون البحري , الطبعة الأولى , منشورات الحلبي الحقوقية , لبنان, 2005 .

- محمود سمير الشرقاوي , القانون البحري , دون طبعة , دار النهضة العربية , دون مكان نشر 1993.

- محمود شحماط , القانون البحري الجزائري , طبعة جديدة , دار الهدى , عين مليلة الجزائر , دون سنة نشر .

- محمود شحماط , المختصر في القانون البحري الجزائري , دون طبعة , دار العلوم للنشر و التوزيع , الجزائر 2010.

- مدحت عباس خلوصي , السفينة و القانون البحري , دون طبعة , الشنهاجي للطباعة و النشر , مصر 1993.

- مصطفى كمال طه , أساسيات القانون البحري , طبعة ثانية , "دراسة مقارنة" , منشورات الحلبي الحقوقية لبنان 2012

- مصطفى كمال طه , أصول القانون البحري , دون طبعة , دار النشر الثقافة الإسكندرية , مصر 1952.

ثانيا/ les ouvrages

- , mag nard vinboite pari février2012.,Mont , Ar nan, Droit Maritime,-

* مذكرات و رسائل :

- بوخميس وناسه , النظام القانوني للسفينة في القانون البحري , مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون أعمال المقارنة , كلية الحقوق , جامعة السانبا , وهران 2011.

- مخلوف سامية , رقابة الدولة على السفن , مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في القانون , فرع قانون النشاطات البحرية , كلية الحقوق و العلوم السياسية , جامعة مولود معمري , تيزي وزو 2015.

* مقالات علمية :

- محمد نعيم علوة , موسوعة القانون الدولي العام , القانون البحري , طبعة 1 القانون البحري , الجزء الخامس , منشورات زين الحقوقية 2012.

* المحاضرات :

- أحلام نطور , محاضرات في السفينة و التجارة , لسنة 2021 , الملقية على طلبة السنة الثانية ماستر قانون بحري بكلية الحقوق و العلوم السياسية , بجامعة سكيكدة.

- بلعيد جميلة , محاضرات في القانون البحري الجزائري , لسنة 2017 , الملقية على طلبة السنة الثالثة قانون خاص , كلية الحقوق و العلوم السياسية , جامعة محمد بوضياف , بالمسيلة .

*المقابلات :

- مقابلة مع السيد زايدي رضوان , ضابط ميناء , بالمؤسسة المينائية سكيكدة
- مقابلة مع السيد لشهب نبيل , ضابط ميناء , بالمؤسسة المينائية سكيكدة
- مقابلة مع السيد مراد مرابط ,رئيس مصلحة متابعة رسو السفن, بميناء سكيكدة
- مقابلة مع السيد موس عامر , ضابط ميناء , بالمؤسسة المينائية سكيكدة

الفهرس

الفهرس

أ	مقدمة
07	الفصل الأول : الأحكام العامة للسفينة كأداة للملاحة الحرية.....
08	المبحث الأول: مفهوم السفينة كأداة للملاحة البحرية
08	المطلب الأول : تعريف السفينة و عناصرها
08	الفرع الأول : التعريف الفقهي و القانوني للسفينة
11	الفرع الثاني : عناصر السفينة كأداة للملاحة البحرية
13	المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة
13	الفرع الأول : السفينة مال منقول
14	الفرع الثاني : الطبيعة الخاصة للسفينة
16	المبحث الثاني:الحالة المدنية للسفينة.....
16	المطلب الأول : العناصر الأساسية المكونة لشخصية السفينة
17	الفرع الأول : اسم و موطن السفينة
22	الفرع الثاني : حمولة و درجة السفينة
25	المطلب الثاني : الجنسية
26	الفرع الأول : شروط إكتساب السفينة للجنسية الوطنية
31	الفرع الثاني : أهمية و آثار السفينة بالجنسية الجزائرية

36	الفصل الثاني : الأحكام التنظيمية للسفينة كأداة للملاحة البحرية
37	المبحث الأول : النظام الإداري للسفينة
37	المطلب الأول : شروط و اجراءات التسجيل
37	الفرع الأول : اجراءات التسجيل
39	الفرع الثاني : الجهة المختصة بالتسجيل
39	المطلب الثاني : الآثار المترتبة على التسجيل
39	الفرع الأول : آثار التسجيل
40	الفرع الثاني : جزاء عدم التسجيل و شطب السفينة من دفتر التسجيل
42	المبحث الثاني : نظام سلامة و أمن الملاحة البحرية
42	المطلب الأول : مفهوم نظام الامن و الملاحة البحرية
43	الفرع الأول : مفهوم الملاحة البحرية
50	الفرع الثاني : تعريف الأمن و السلامة و أهم الشهادات الممنوحة للسفن
56	المطلب الثاني : الإجراءات اللازمة لسلامة و امن الملاحة البحرية.....
57	الفرع الأول : الإجراءات المتبعة قبل دخول السفينة للميناء
58	الفرع الثاني : الإجراءات المتبعة بعد خروج السفينة من الميناء
64	الخاتمة :

الملاحق

الملحق الأول

التعريف بالمؤسسة المينائية لولاية سكيكدة

المطلب الأول: التعريف بالمؤسسة المينائية لسكيدة.

3-1 تعريف المؤسسة المينائية لسكيدة:

تأسست المؤسسة المينائية لسكيدة بمقتضى المرسوم رقم 82-284 الذي صدر بتاريخ 14 اوت 1982 أي في خضم برنامج إعادة الهيكلة للمؤسسات، حيث أسندت إلى هذه المؤسسة التي كانت على عاتق الوحدة المنحلة و التي عن طريق إعادة هيكلتها أنشأت المؤسسة المينائية لسكيدة و هذه الوحدات هي:

- الديوان الوطني الموائى
- الشركة الوطنية للشحن و التفريغ
- الشركة الوطنية لشحن البواخر

و بعد إعادة الهيكلة أنشأت المؤسسة المينائية لسكيدة برأسمال قدره 10000000000 دج بتاريخ 21-03-1983, تحصلت المؤسسة على استقلالها و أصبحت مؤسسة عمومية اقتصادية حسب القانون رقم 88-01 المؤرخ في 12-01-1988 و قد تحولت إلى شركة مساهمة برأسمال قدره 135000000 دج.

3-2- أهداف و وظائف المؤسسة المينائية لسكيدة:

للمؤسسة المينائية لسكيدة عدة اهداف و وظائف منها:

أهداف المؤسسة المينائية لسكيدة:

تسعى المؤسسة المينائية هذه لتحقيق عدة أهداف أهمها:

- رفع تنمية الاقتصاد الوطني و السعي الى تحقيق أرباح لمتابعة النشاط
- المساهمة في الاستثمارات الوطنية المستقبلية
- المساهمة بإمداد الاقتصاد الوطني بما يحتاجه
- إعطاء صورة واضحة عن المؤسسة لجميع المتعاملين معها
- احتلال مكانة هامة في ميدان النشاط المينائي خاصة في ظل اقتصاد السوق
- تقديم الخدمات في أحسن الظروف و بأحسن التكاليف
- مساعدة المؤسسة الوطنية في عملية الاستيراد و التصدير

وظائف المؤسسة المينائية لسكيدة:

بعكس المؤسسة الإنتاجية نجد إن المؤسسة المينائية مؤسسة خدماتية يتمثل نشاطها الأساسي في تقديم الخدمات و بالتالي ليس لها مخازن لاستغلالها في تخزين البضائع لإعادة بيعها على حالها و لكن لديها مخازن تستخدمها لتخزين المواد و اللوازم و المعدات التي تستعملها لفائدة الزبائن الذين يضعون سلهم كاملة لدى المؤسسة و بما إن الميناء هو عبور البضائع في أحسن الظروف الأمنية التجارية و الاقتصادية فان تحقيق هذه الغاية يتطلب وضع نموذج تنظيمي و تسيير ناجح و كذا ضمان خدمات عامة عبر الوظائف الرئيسية الثلاث التالية:

- وظيفة الصيانة و التطوير

- وظيفة الاستغلال بمختلف أنواعها
- وظيفة الشرطة المينائية

و بالإضافة الى هذه الوظائف هناك وظيفتان هامتان هما:

- وظيفة التسيير
- وظيفة الرقابة و المحافظة على الأملاك المينائية

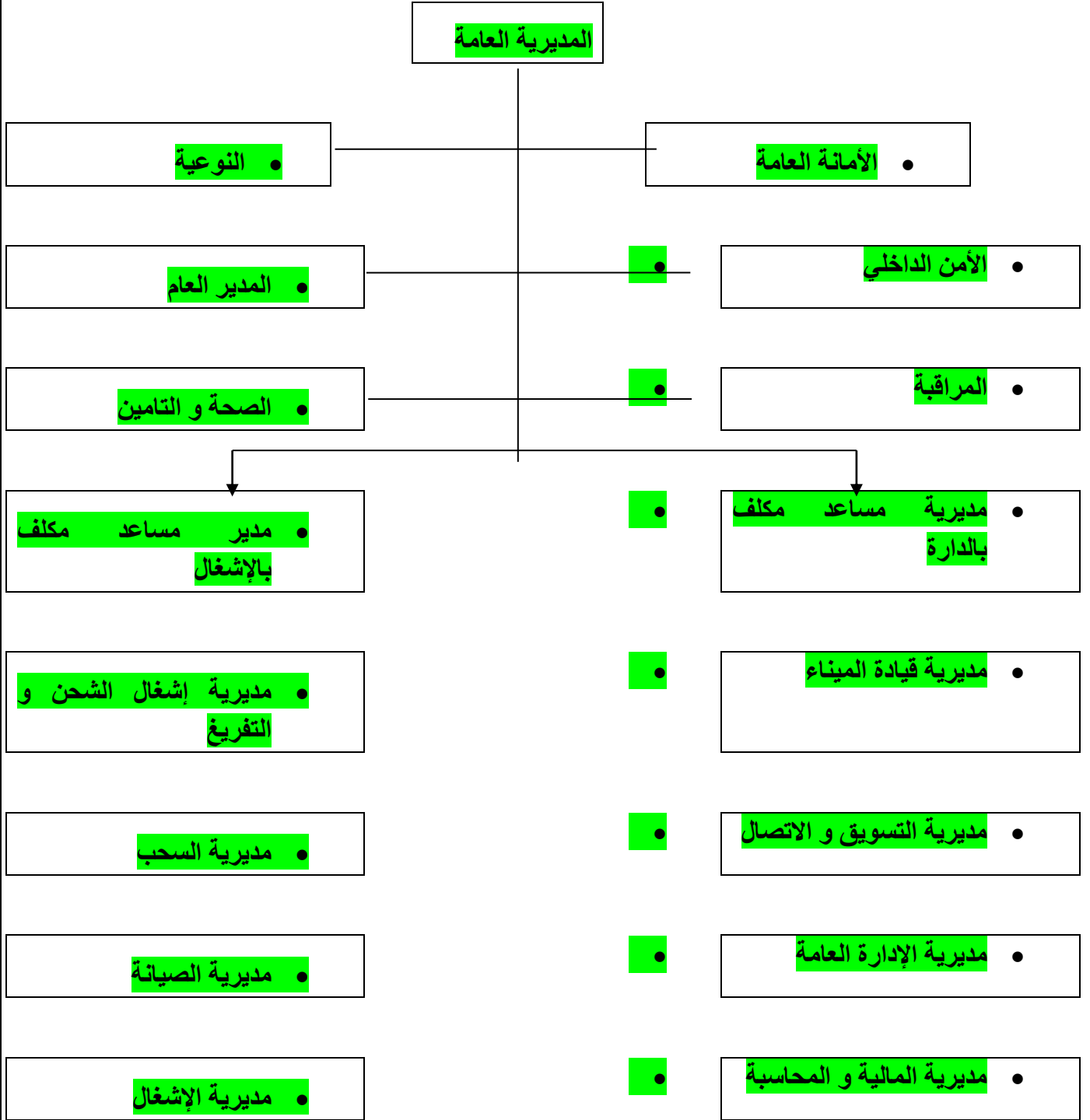
والأنشطة التي تمارسها المؤسسة:

- شحن و تفريغ البضائع
- الاستيراد و التصدير
- تسيير الاستغلال العمومي و الأملاك
- تنظيم حركة المرور و المحطة بصفة عامة و كذا عملية التفريغ.

3-3 الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية لسكيكدة:

إن وجود هيكل تنظيمي جيد داخل أي مؤسسة يعتبر الشيء الأساسي للسير الفعال الذي يؤدي إلى تحقيق الأهداف الموجودة ضمن الخطط المرسومة حيث انه يقوم على تقييم الأعمال و تحديد المسؤوليات و يتحقق هذا داخل المؤسسة المينائية لسكيكدة " " من خلال 08 منيريات تعمل كل واحدة بالتوجيه والإشراف والمتابعة من المديرية.

الشكل 3- 2: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية لسكيدة.



المصدر: قسم المديرية العامة للمؤسسة المينائية لسكيدة

3-3-1 شرح الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية:

المؤسسة المينائية لسكيدة كغيرها من المؤسسات العمومية الاقتصادية تتضمن هيكل تعمل من خلاله على توزيع المهام والمسؤوليات للمديرية التي تتولى عمليات التنسيق والإشراف فيما بينهم ويظهر ذلك من خلال :

المديرية العامة:

تعتبر العمود الفقري للميناء حيث تقوم بتسيير و توجيه و تنسيق و و مراقبة جميع نشاطات المؤسسة من خلال المديرية التي تسييرها و تتكون من:

- الأمانة العامة مسؤولة عن البريد الوارد و الصادر و تقوم بتنظيم المواعيد.
- الأمن الداخلي للمؤسسة مسؤولة عن توفير الأمن داخل مصالح الخدمات
- المراقبة تعمل على الرقابة و التدقيق في نظام إدارة الجودة
- مسؤول النوعية يسهر على تطبيق نظام إدارة الجودة و هو مرتبط بالإدارة العامة
- مساعد المدير العام ينوب عن المدير في حالة غيابه
- مصلحة الصحة و التأمين تعمل على نظافة محيط العمل و كذلك امن و سلامة العمال
- مدير عام مساعد مكلف بالتنسيق و الإشراف و مراقبة نشاطات القيادة، الإدارة العامة، المالية، المحاسبة، دراسة التسويق و الاتصال.
- مدير عام مساعد مكلف بالتنسيق و الإشراف و مراقبة نشاطات الاستغلال، الشحن، التفريغ، الصيانة، الإشغال و السحب
- المديرية المركزية تتكون من:
- مديرية الأشغال و الشحن و التفريغ (DEMA) مكلف بكل عمليات النقل و التفريغ و وضع تحت تصريف الزبائن الإمكانيات المادية و تسيير المجال العمومي و القيام بمتابعة حركة السلع بالإضافة إلى المعلومات الإحصائية.
- مديرية سحب البواخر (DR) تضمن مساعدة السفن في الدخول و الخروج من الميناء.
- مديرية الصيانة (DM) لها مهمة تأمين و حفظ و صيانة مجموع العتاد المتدرج للمؤسسة و التموين و تسيير المخزون.
- مديرية الأشغال (DT) مكلف بحفظ الأملاك و مراقبة سير الأشغال.
- مديرية قيادة الميناء (DC) هي القوة القاطرة للمؤسسة المينائية لسكيدة تضمن مجموع النشاطات و العمليات البحرية (القيادة و الإرساء).
- مديرية الدراسات أو التسويق و الاتصال (DEMC) مكلف بتطوير وسائل الإعلام للمؤسسة و متابعة تطبيق البرامج.

و أيضا مراقبة التسيير، التسويق، الاتصال و المعلوماتية.

- مديرية الإدارة العامة (DAG) مكلفة بتسيير المستخدمين و الشؤون القانونية و أيضا متابعة تنفيذ برامج التكوين المهني و إعادة التأهيل.
- مديرية المحاسبة و المالية مكلفة بمتابعة التسيير المالي و المحاسبي للمؤسسة و أيضا تحقيق التوازن المالي لها.

■ التعريف بمديرية المالية و المحاسبة:

إن مصلحة المالية و المحاسبة عنصر حساس و فعال داخل الهيكل التنظيمي للمؤسسة لكونها متعلقة بالجانب المالي و المحاسبي فالوضعية المالية داخل المؤسسة تحتل حيز كبيراً و شامل يغطي باقي المصالح الأخرى و ذلك باعتبارها المحرك الأساسي لسير النشاط و العمل و تعتبر كمركز لاتخاذ القرارات و تنفيذها و تتكفل بما يلي:

- متابعة السير المالي و المحاسبي للمؤسسة
- المشاركة في وضع القواعد العامة للمؤسسة و ذلك من خلال قيامها بالدراسات التي تهدف إلى تحسينها و تطويرها.
- تحقيق التوازن المالي للمؤسسة.

و الشكل التالي يبين الهيكل التنظيمي المفصل لمديرية المحاسبة و المالية.

الملحق الثاني

الوثائق التي يجب على السفينة تقديمها من طرف
وكيل السفينة على موقع ASPC

GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)

		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure
1.1 Name and type of ship MV CHRIS GR		1.2 IMO number 9284506	
1.3 Call sign 9HA2939		1.4 Voyage number 21167	
2. Port of arrival/departure SKIKDA, ALGERIA		3. Date and time of arrival/departure 30 May 2022	
4. Flag State of ship MALTA	5. Name of master JOJIE C. LAGUATAN		6. Last port of call/Next port of call SFAX, TUNISIA
7. Certificate of registry (Port; date; number) VALLETTA / 14 DEC 2022 / 1125413		8. Name and contact details of ship's agent MARMEDSA BEMARINE / NOATUM SHIPPING AGENCY & LOGISTICS / +213 34 49 65 29 / + 213 770 916 175	
9. Gross tonnage 30,632	10. Net tonnage 18,525		
11. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged) 1. SFAX, TUNISIA 27 MAY 2022 / 2. KALI LIMENES, GREECE 16 MAY 2022 / 3. SUEZ CANAL, EGYPT 14 MAY 2022 / 4. FUJAIRAH, U.A.E 03 MAY 2022 / 5. RUWAI, U.A.E 30 APR. 2022 / 6. SHARJAH, U.A.E 23 APR 2022 / 7. PORT QASIM, PAKISTAN 19 APR 2022 / 8. RICHARDS BAY, SOUTH AFRICA 01 APR 2022 / 9. WALVIS BAY, NAMIBIA 24 MAR. 2022 / 10. LAGOS, NIGERIA 11 MAR. 2022			
12. Brief description of the cargo BALLAST CONDITION			
13. Number of crew 22	14. Number of passengers NIL	15. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
16. Cargo Declaration	17. Ship's Stores Declaration		
18. Crew List	19. Passenger List	20. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
21. Crew's Effects Declaration (only on arrival)	22. Maritime Declaration of Health (only on arrival)		
23. Date and signature by master, authorized agent or officer 26 MAY 2022			

For official use



CARGO DECLARATION
(IMO FAL Form 2)

	<input checked="" type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure	Page Number	
1.1 Name of ship BF ESPERANZA		1.2 IMO number 925 27 85		
1.3 Voyage number 221E		2. Port where report is made at Sea		
3. Flag State of ship ANTIGUA & BARBUDA		4. Name of master Petrenko Valeriy		
5. Port of loading/Port of discharge TANGER MED / SKIKDA, SFAX				
B/L No.	6. Marks and Numbers	7. Number and kind of packages; description of goods or, if available, the HS Code	8. Gross weight	9. Measurement
	168	20' containers		
	201	40' containers		
	5	45' containers		
			9004.769	mt
10. Date and signature by master, authorized agent or officer 28.05.2022				

BF Esperanza
IMO 9252785


CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

					X	Arrival				Departure			Page Number
1.1 Name and type of ship BF ESPERANZA					1.2 IMO number 925 27 85			1.3 Call sign V2BR8			1.4 Voyage number 221E		
2. Port of arrival/departure SKIKDA					3. Date and time of arrival/departure 31.05.2022			4. Flag State of ship ANTIGUA & BARBUDA			5. Last port of call TANGER MED		
6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	15. Number of identity document	16. Issuing State of identity document	17. Expiry date of identity document		
1.	Petrenko	Valeriy	Master	Ukrainian	23/03/1965	Russia	Male	Passport	FE486734	6510	16/05/2026		
2.	Matushevskiy	Igor	Chief Officer	Ukrainian	21/10/1964	Ukraine	Male	Passport	FF275675	5101	30/11/2026		
3.	Tomenko	Ivan	2nd Officer	Ukrainian	28/05/1993	Ukraine	Male	Passport	FM799253	6515	06/04/2028		
4.	Sudakov	Alexey	Chief Engineer	Russian	31/05/1960	USSR	Male	Passport	76 1860406	78039	05/11/2029		
5.	Razumov	Dmitrii	2nd Engineer	Russian	26/03/1973	USSR	Male	Passport	75 1001314	61014	24/03/2025		
6.	Garcia	Ramil Patenio	A.B.	Filipino	30/12/1971	Bais City	Male	Passport	P7017272B	DFA DUMAGUETE	18.06.2031		
7.	Aldea	Jeffrey Alog	A.B.	Filipino	14/08/1981	Muntinlupa Metro Manila	Male	Passport	P6180467B	DFA NCR SOUTH	25/01/2031		
8.	Abendan	Ruel Doron	A.B.	Filipino	11/02/1978	Cebu City	Male	Passport	P6631173B	DFA TACLOBAN	11/04/2031		
9.	Vilar	Geomar Patropez	O.S.	Filipino	18/12/1986	San Pascual Masbate	Male	Passport	P1549089B	DFA NCR CENTRAL	29/04/2029		
10.	Sacupayo	Lyneil Jan Rabor	O.S.	Filipino	06/01/1998	Davao City	Male	Passport	P6684197B	DFA TAGUM	20/04/2031		
11	Sindao	Christian Joseph Badoy	Wiper	Filipino	24/01/1994	Davao City	Male	Passport	P4607433B	DFA DAVAO	28/01/2030		
12	Mariano	Lesther Dela Fuente	Cook	Filipino	07/06/1984	Calintaan Occidental Mindoro	Male	Passport	P6315312A	DFA NCR CENTRAL	07/03/2028		
18. Date and signature by master, authorized agent or officer 28.05.2022													

BF Esperanza
IMO 9252785

PASSENGER LIST
(IMO FAL Form 6)

Arrival
 Departure
 Page Number

1.1 Name and type of ship BF ESPERANZA				1.2 IMO number 925 27 85				1.3 Call sign V2BR8						
1.4 Voyage number 221E			2. Port of arrival/departure SKIKDA				3. Date and time of arrival/departure 31.05.2022		4. Flag State of ship ANTIGUA & BARBUDA					
5. Family name	6. Given names	7. Nationality	8. Date of birth	9. Place of birth	10. Gender	11. Type of identity or travel document	12. Serial number of identity or travel document	13. Issuing State of identity or travel document	14. Expiry date of identity or travel document	15. Port of embarkation	16. Visa number if appropriate	17. Port of disembarkation	18. Transit passenger or not	
19. Date and signature by master, authorized agent or officer														
28.05.2022			 BF Esperanza IMO 9252785											

DANGEROUS GOODS MANIFEST

(IMO FAL Form 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.2 and 7-2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

											Page Number
1.1 Name and type of ship BF ESPERANZA			1.2 IMO number 925 27 85				1.3 Call sign V2BR8				
1.4 Voyage number 221E			4. Flag State of ship ANTIGUA & BARBUDA			3. Port of loading TANGER MED			4. Port of discharge SFAX		
5. Stowage Position	6. Reference Number	7. Marks & Numbers - Freight container Identification No(s) - Vehicle registration No(s).	8. UN Number	9. Proper Shipping Name/ (Technical Specifications)	10. Class/ (Subsidiary Risk(s))	11. Packing Group	12. Additional Information/Marine Pollutant/Flash point/etc.	13. Number and kind of packages	14. Mass (kg) or Volume (L)	15. EmS	
03 02 82		SUDU1742507	3159	1,1,1,2-TETRAFLUOROETHANE (REFRIGERANT GAS R 134a)	2.2	-			2,720	F-C, S-V	
		SUDU1742507	3337	REFRIGERANT GAS R 404A	2.2	-			4,905	F-C, S-V	
		SUDU1742507	3163	LIQUEFIED GAS, N.O.S.	2.2	-			4,520	F-C, S-V	
		SUDU1742507	3340	REFRIGERANT GAS R 407C	2.2	-			1,130	F-C, S-V	
03 01 82		TLLU2142232	1950	AEROSOLS	2.1	-			8,311.30	F-D, S-U	
05 02 82		MRKU8659261	1263	PAINT (including paint, lacquer, enamel, stain, shellac solutions, varnish, polish, liquid filler and liquid lacquer base) or PAINT RELATED MATERIAL (including paint thinning or reducing compound)	3	III			12,138.16	F-E, S-E	
16. Shipping Agent											
16.1 Place and date Sea / 28.05.2022											
Signature of Agent											



SHIP'S STORES DECLARATION
(IMO FAL Form 3)

		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure	Page Number
1.1 Name of ship BF ESPERANZA		1.2 IMO number 925 27 85		
1.3 Call sign V2BR8		1.4 Voyage number 221E		
2. Port of arrival/departure Skikda		3. Date of arrival/departure 31.05.2022		
4. Flag State of ship Antigua & Barbuda		5. Last port of call/Next port of call Tanger Med / Sfax		
6. Number of persons on board 12		7. Period of stay 2 days		
8. Name of article	9. Quantity	10. Location on board		11. Official use
Cigarettes (cartons 200 pcs)	32	SHIP'S STORE / BONDED STORE		
Wine (btl.)	1	SHIP'S STORE / BONDED STORE		
Beer (case)	Nil	SHIP'S STORE / BONDED STORE		
Spirit for cleaning, ltr	1	SHIP'S STORE / BONDED STORE		
12. Date and signature by master, authorized agent or officer 29.05.2022				

BF Esperanza
IMO 9252785

CREW'S EFFECTS DECLARATION
(IMO FAL Form 4)

Page Number

1.1 Name and type of ship BF ESPERANZA		1.2 IMO number 925 27 85			
1.3 Call sign V2BR8		1.4 Voyage number 221E			
4. Flag State of ship ANTIGUA & BARBUDA					
3. No.	4. Family name	5. Given names	6. Rank or rating	7. Effects ineligible for relief from customs duties and taxes or subject to prohibitions or restrictions	8. Signature
1	Petrenko	Valeriy	Master	Laptop - 1; Mob phone - 2; HDD - 2; Tablet - 1; Gold Ring - 1; Power bank - 1; Silver necklace - 1; P.E.	
2	Matushevskiy	Igor	Chief Officer	Mob phone - 1; HDD - 2; Lap Top - 1; Electric Guitar, Speaker, Headphones -1; P.E.	
3	Tomenko	Ivan	2nd Officer	Mob phone - 2; HDD - 2; Lap Top - 1; Tablet - 1; Gold Ring - 1; Gold Chain - 1; Hairclipper - 1; Memory stick - 1; Cigarettes - 200; P.E.	
4	Sudakov	Alexey	Chief Engineer	Laptop - 1; Photo Camera - 1; Mob. phone - 1; Headphones - 1; Tablet - 1; Watches - 2; P.E.	
5	Razumov	Dmitrii	2nd Engineer	Laptop - 1; Mob phone - 1; HDD - 1; Power bank - 1; P.E.	
6	Garcia	Ramil Patenio	A.B.	Tablet - 1; Mob. phone - 1; Hairclipper - 1; Wrist watch - 1; Speaker - 1; P.E.	
7	Aldea	Jeffrey Alog	A.B.	Mob phone - 1; Speaker - 1; Flashlight - 1; Wrist watch - 2; P.E. POWER PUSH-UP 1	
8	Abendan	Ruel Doron	A.B.	Golden ring - 1; Wrist watch - 1; Mob phone - 1; Power bank - 1; Air purifier - 1; Speaker - 1; Eyeglasses - 3; Cigarettes - 200; P.E.	
9	Vilar	Geomar Patropez	O.S.	Wrist watch - 2; Golden ring - 1; Mob phone - 1; Power bank - 1; Hairclipper - 1; Speaker - 1; P.E.	
10	Sacupayo	Lyneil Jan Rabor	O.S.	Mobile Phone - 1; Power bank - 1; Wrist watch - 2; Head set - 1; Gold ring - 1; P.E.	
11	Sindao	Christian Joseph Badoy	Wiper	Mob phone - 1; Power bank - 1; Speaker - 1; Wrist watch - 1; Earphones - 1; Sun glasses - 1; P.E.	
12	Mariano	Lesther Dela Fuente	Cook	Power bank - 1; Electric fan - 1; Projector - 1; Laptop - 1; Mob phone - 2; Speaker - 2; P.E.	
9. Date and signature by master, authorized agent or officer					

BF Esperanza
IMO 9252785

DATE

SKIKDA PORT

M/V :

TO POLICE IMMIGRATION AUTHORITIES

REPORT

I CONFIRM THAT ALL EMPTY CONTAINERS PRIOR TO LOADING TO THE VESSEL WERE CHEKED AND SEALED BY CREW.

AFTER CHECK BY POLICE IMMIGRATION ASSISTED BY CREW NO FOUND ANY STOWAWAYS ON BORD.

MASTER.



E.P. SKIKDA

SKIKDA PORTS DECLARATION OF SECURITY

Name & N° of Port Facility

Name of the Ship

Port of Registry

IMO Number

This Declaration Of Security is Valid FromUntil..... For The Following Port /Ship Interface Activities

.....
LIST THE ACTIVITIES WITH RELEVANT DETAILS

Under following security levels

Security level (s) for the port

Security level (s) for the ship

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of part A of the international code for the security of ship and port facilities.

ACTIVITY	PORT FACILITY	SHIP
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorised personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility , including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitoring of the ship , including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		
Handling unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility.		

The signatories to these agreements certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and part A of code that will be implemented in accordance with provisions already stipulated in their approved plan or specific arrangements agreed to and set out the attached annex.

Date aton The

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA
DIRECTION DE LA CAPITAINERIE
DÉPARTEMENT POLICE ET SÉCURITÉ

AUTORISATION PROVISOIRE
DE DEPARQUÈMENT DES PRODUITS DANGEREUX CLASSES I.M.O

Je soussigné Officier de Port, assermenté
Conformément à la loi, à la résidence de skikda, déclar que le (s) produit (s) :

Nature du produit :

<u>Classe I.M.O</u>	<input type="text"/>	<u>Page I.M.D.G</u>	<input type="text"/>
<u>N° UN</u>	<input type="text"/>	<u>Quantité Nette</u>	<input type="text"/>
<u>Groupe d'emballage</u>	<input type="text"/>	<u>Quantité Brute</u>	<input type="text"/>

N° D'ordre lettre d'engagement Date D'émission

Nom Du Navire Manifeste N°

Poste a quai

Coordonnées Du Client

Tél Fax GSM

Vu à Skikda le

L'officier De Port De Permanence

NB: Ces produit sont soumis à enlèvement immédiat de l'enceinte portuaire conformément à l'ordonnance 75-40 du 17-06-1975, après la visite des services de douane, sans quoi, il seront ré-embarqués sur le navire aux frais risques et périls du réceptionnaire et / ou du transitaire

DECLARATON D'ENTREE

-IN WARD DECLARATION-

La déclaration d'entrée dument remplie par le capitaine, doit être remise au pilote du navire.

The following inward declaration, duly filled up by the master, must be remitted to pilot upon arrival

IDENTIFICATION DU NAVIRE

VESSEL IDENTIFICATION

Date d'arrivée en Rade (Date of arrival on road) 29-05-2021 / 29th 12

Nom du navire (ship's Name).....MERITO.....Call Sign:.....9HK09.....

Type de navire (Ship type).....CONTAINER.....Nationalité (flag) :.....MALTA.....

Jauge brute (G.R.T)...11925.....jauge nette (N.R.T).....7928.....D.W.....14332.....

Longueur H.T. (Lengh O.A.) ...149.57.....mètres largeur (Breadth).....23.10.....mètres

Tirant d'eau (Draft) AV... ..8.4.....mètres AR.....8.6.....mètres maxi Été.....8.60.....mètres

(Fore)

(Aft)

(Max) summer draft

Propriétaire (Owner) : MS "MERITO" GmbH & Co. KG.

Exploitant (Managing Owner)..... Schiffahrtskontor Tom Worden GmbH & Co. KG

Agent (ship's Agent)..... MSC.....

Clé assurance (insurance Cy) GARD

Police N° (poli club)..... 2022 500007 1 1 IMO N°9167942.....

Société de classification (Classification society)..... DNV

Année de construction (year of built)1998.....

Ligne régulière

Tramping

Croisière

(Regular line) []

(Tramping) []

(Ship cruising) []

Le navire entre sur lest

chargé

The vessal arrives on Ballast []

(Loaded)

[X]

Provenance (Where From)..... Valencia

Destination (Bound For)Valencia.....

Marchandise à décharger (cargo to be unloaded).....

Divers General cargo	Conteneurs Containers	Vrac Solide Dry dulk	Vrac liquid Liquid bulk	Total Tonner Total weight (M.T)
	372			9789.14

Quipe (Crew Nr.)19.....Passagers (Passengers Nr).....NIL.....

Dépliez S.V.P –please unfold

MARCHANDISE DANGEREUSE A BORD
DANGEROUS CARGO ON BOARD

Classe IMDG IMDG Class	Poids en tonne Weight in M/T		Classe IMDG IMDG Class	Poids en tonne Weight in M/T	
	A décharger To be uncloded	En transit In transit		A décharger To be uncloded	En transit In transit
1	1		5	1	
	2			2	
	3		6	1	
	4			2	
	5				
2	1		7		
	2				
3	1	6233.52 MT	8		2842481.65 MT
	2				
	3				
4	1		9		1142.0 MT
	2				
	3				

C CERTIFICATS DE SECURITE
SAFETY CERTIFICATES

Date d'expiration de validité
 Cancelling date

Certificat de sécurité de construction 1).....31-03-2027.....
 Safety construction certificate.

Certificat de matériel d'armement 1)..... 31-03-2027.....
 Safety équipement certificate.

Certificat de sécurité radiotélégraphique 1)..... 31-03-2027.....
 Safety radiotelegraphy certificate.

Certificat de sécurité radiotélégraphique 1).....
 Safety radiotelegraphy certificate.

Certificat de franc bord(2)..... 31-03-2027.....
 Load line certificate.

Certificate de sécurité des navires à passagers 1).....N/A.....
 Safety passengers ship certificate.

Certificat d'assurance ou de garantie contre les risques de pollution 3).....
 Oil liability certificate
20-02-2023.....

Certificat international de prévention de la pollution par les deux usées (4).....
 International certification of pollution prevention by spoiled waters.
31-03-2027.....

Registre des appareils de levage

Certificat de posées des bouteilles Co2.....

(1) Convention SOLAS
 (2) Convention sur les lignes de charges (bb 66)
 (3) Convention Bruxelles du 29/11/1969(CLC 69) si cargaison supérieure à 2000 T d'hydrocarbure en vrac (If more than 2000 T oil in bruk)
 (4) Convention Marpol 1973/78

port: **Skikda**
date: **29.05.2022**
Voyage : **YS220A**

m/v **MERITO**
flag: **MALTA**
call sign: **9HK09**

LIST OF PORT OF CALLS

Lp	NAME OF THE PORT	COUNTRY	Sec-ty level	ARRIVAL DATE	DEPARTURE DATE
1	Valencia	Spain	1	23-05-2022	28-05-2022
2	Algiers	Algeria	2	18-05-2022	22-05-2022
3	Valencia	Spain	1	16-05-2022	17-05-2022
4	Cagliari	Italy	1	12-05-2022	12-05-2022
5	Palermo	Italy	1	11-05-2022	11-05-2022
6	Gioia Tauro	Italy	1	09-05-2022	10-05-2022
7	Alexandria	Egypt	1	29-04-2022	04-05-2022
8	Tekirdag	Turkey	1	27-04-2022	28-04-2022
9	Besiktas SY	Turkey	1	30-03-2022	23-04-2022
10	Derince	Turkey	1	28-03-2022	29-03-2022

Master of the m/v Merito
Tkachenko Oleg

M/S "Merito"
GmbH & Co. KG
Wilhelm-Schröder-Str 3
D-21726 Oldendorf
Tel: +49(0)4144 / 619010 Fax: +49(0)4144 / 619011
e-mail: stw@navalis-ship.com



IMO CREW LIST

IMO FAL Form 5

(Ships Owner) MS "MERITO" GmbH & Co.KG		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure		Page no 1 of 1					
1. Name of ship m/v MERITO		Call sign 9HKO9	2. Port of Arrival / Departure Skikda			3. Date of Arrival / Departure 29.05.2022			
4. Nationality of ship MALTA		5. Voyage YS220A	6. Port arrived from / Port of destination Valencia Cagliari			7. Nature and No. of identity document			
8. No	9. Family Name, Given Names	10. Rank or rating	11. Nationality	12. Date and Place of Birth		Passport	Expire Date	Seamans Book	Expire Date
1	Tkachenko Oleg	Master	Ukrainian	23.03.1966	Belarus	FB532285	29-05-2025	AB612907	08-02-2023
2	Kit Dmytro	Chief Officer	Ukrainian	03.09.1993	Ukraine	FJ321587	23-10-2027	AB659513	15-11-2024
3	Covalciuc Iurii	2nd Officer	Moldova	08.09.1975	Moldova	AA0688917	11-04-2023	AB591159	31-12-2022
4	Bielashev Sergii	3rd Officer	Ukrainian	13.12.1991	Ukraine	FH651065	28-08-2027	AB662536	24-05-2025
5	Konoshko Andrii	Chief Engineer	Ukrainian	07.08.1977	Ukraine	FH200702	27-07-2027	AB570796	01-04-2026
6	Chykalenko Rostyslav	2nd Engineer	Ukrainian	15.04.1976	Ukraine	FK899695	15-01-2028	AB669274	02-11-2025
7	Prysiazhnyi Oleksandr	3rd Engineer	Ukrainian	24.05.1991	Ukraine	FT562359	17-12-2028	AB658110	15-07-2024
8	Surovs Eduards	Electrician	Latvia	28.09.1970	Latvia	LZ4052750	23-01-2027	0269979	25-07-2028
9	Yevstratov Oleksandr	Bosun	Ukrainian	25.05.1961	Russia	FE404551	21-04-2026	AB629086	27-07-2023
10	Malbas,Efren Jr Pablayan	AB	Filipino	31.08.1990	Philippines	P7791662B	06-10-2031	C1011372	01-03-2027
11	Talag, Antonio Jr Garcia	AB	Filipino	30.04.1969	Philippines	P5753079B	08-11-2030	C0929840	01-04-2027
12	Carables Amson Postrano	OS	Filipino	04.05.1992	Philippines	P8866923B	07-02-2032	C0993683	04-02-2027
13	Manguray, Fred Deguican	OS	Filipino	12.02.1983	Philippines	P7296832A	22-05-2028	C1163740	17-10-2027
14	Kupriianov Dmytro	Oiler	Ukrainian	16.06.2001	Ukraine	FX755727	01-11-2029	AB655943	21-01-2024
15	Sheiko Oleksii	Wiper	Ukrainian	09.07.1998	Ukraine	FH115602	25-07-2027	AA0011656	19-04-2026
16	Lobanov Roman	Cook	Ukrainian	16.01.1982	Ukraine	FK807322	01-01-2028	AB562798	10-08-2025
17	Zebra Serhgyi	Fitter	Ukrainian	28.07.1971	Ukraine	FB658080	17-07-2025	AB495921	18-08-2026
18	Udalov Anatolii	Deck Cadet	Ukrainian	24.07.2000	Ukraine	FE942236	08-09-2026	AB648430	05-02-2024
19	Sadi Alvin John Dimla	Deck Cadet	Filipino	12.11.1996	Philippines	P3847125B	P3847125B	A0107031	24-11-2030

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

13. Signature by master, authorized agent or officer

Master of the mv **MERITO**

Tkachenko Oleg

M/S "Merito"
GmbH & Co. KG
 Wilhelm-Schröder-Str 3
 D-21726 Oldendorf
 Tel: +49(0)4144 / 619010 Fax: +49(0)4144 / 619011
 e-mail: stw@navalis-ship.com



Insurance policy reference: 2022 500007 1 1
Insurance period: 20.02.2022 to 20.02.2023
Created: 23.01.2022 11:20:07

Certificate of Entry - Owner's P&I Entry

Ship name / IMO no. MERITO / 9167942
Gross tonnage 11,925
Built / Flag / Port / Class 1998 / Malta / Valletta / DNV

The Ship named herein is entered in Gard P. & I. (Bermuda) Ltd. (the "Association") for the account of the named Assured(s). The entry is subject to the Association's Statutes or Bye-Laws, as the case may be, Rules for P&I and Defence cover for ships and other floating structures (the "Rules") from time to time in force, to the Association's standard deductibles and any other terms as may from time to time be circularised, but subject always to the special terms and conditions (if any) endorsed herein.

For full conditions see: <https://www.gard.no>.

Duration of cover This entry shall commence on 20th February 2022 noon GMT and shall apply until 20th February 2023 noon GMT, unless the entry ceases or is terminated in accordance with the Rules or a new Certificate of Entry is issued.

Risks covered P&I Cover

Excluded risks 4/4 Collision liability (Rule 36.1.a.ii)
FFO liability (Rule 37.a)

Assured(s) MS "MERITO" GmbH & Co. KG (Registered owner)
Schiffahrtskontor tom Wörden GmbH & Co. KG (Manager)

Registered owner and full address MS "MERITO" GmbH & Co. KG
Wilhelm-Schröder-Str. 3
21726 Oldendorf
Germany



CERTIFICATE OF MALTA (BAREBOAT CHARTER) REGISTRY

Issued in terms of Article 84H of the Merchant Shipping Act

Renewing Certificate dated 05 September 2008, in lieu of which it is being issued.

Official and IMO No. 9167942	Call Sign 9HK09	Name of Ship MERITO	No, Year and Home Port 471 IN 2008 VALLETTA
Framework & Description of Vessel STEEL CONTAINER		When and Where Built 1997 - SHANGHAI EDWARD SHIPBUILDING CO. LTD, PUDONG, SHANGHAI, CHINA	
Metres		Particulars of Tonnage	
Length Article 2(8)	140.77	Gross Tonnage	11925
Moulded Breadth Reg 2(3)	23.10	Net Tonnage	4928
Moulded depth Reg 2(2)	12.80		
Moulded Draught Reg 4(2)	8.60	A detailed summary of the tonnage for this ship is shown on the International Tonnage Certificate	
Propulsion MOTOR SHIP SINGLE SCREW	Number and Description of Engines ONE INTERNAL COMBUSTION		Propulsion Power Combined BHP 13460 Estimated Speed of Ship 19 knots
Engine Makers and Year of Make HUDONG SHIPYARD DIESEL ENGINE, SHANGHAI, CHINA - 1997			
Accommodation: 20			
I the undersigned, Registrar of Ships at Valletta, Malta, hereby certify that: the Ship, the description of which is prefixed to this my Certificate has been duly surveyed; the above description is in accordance with the Register, the underlying registry of the ship is GERMANY; and that the Name/s, Residence and Description of the Charterers are as follows:- MERITO SHIPPING COMPANY LIMITED 171, OLD BAKERY STREET, VALLETTA MALTA <p style="text-align: right;">CHARTERER</p>			
Provisionally Registered on 19 March 2008 Registered on 05 September 2008 Certificate issued this 23 April 2022 This certificate expires on 18 March 2024			
 Registrar of Maltese Ships			

A Certificate of Registry is not a document of Title. It does not necessarily contain notice of all changes of ownership, and in no case does it contain an official record of any mortgages affecting the ship. In case of any change of ownership it is important for the protection of the interest of all parties that the change should be registered according to law. Changes of ownership, address, or otherwise registered particulars should be notified to the Registrar of Maltese Ships at Valletta, Malta. Should the vessel be lost, taken by the enemy, burnt or broken up, or ceasing whether by reason of a transfer to persons not qualified to own a Maltese ship, or for any reason, to be a Maltese ship, notice thereof, together with the Certificate of Registry, if in existence, should immediately be given to the Registrar of Maltese Ships at Valletta, Malta, under the penalties prescribed by law, for default.

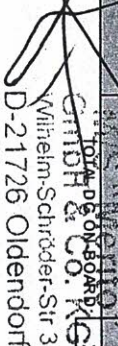
DANGEROUS CARGO MANIFEST

Charter Voyage: 528

Flag: **MERITO**
 Voyage number: **YS220A**
 Vessel name: **MERITO**
 Official number: **3965**

Date of departure:
 Port of departure: **SKIKDA**

No	POL	POD	SIZE	SLOT	CONTAINER	Class	UN	Flash point, C°	PG	PROPER SHIPPING NAME	QUANTITY OR PACKAGES	EMS	WEIGHT (KG)
1	ESVIC	DZSKI	20	50484	MEDU5454924	9	3082		III	ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, LIQUID, N.O.S. (classified as cyclohexane derivative) (1,2-dichloro bis (2-methyl-2-propyl) ethoxy)	1 Steel IBC w/ 100 plastic receptacles-3HA(1)3HA(1)	F-A, S-F	1142.000
2	ESVIC	DZSKI	20	50284	TCKU12178590	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (228) plastic receptacles	F-A, S-B	2566.860
3	ESVIC	DZSKI	20	50084	DFSU1323043	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (146) plastic receptacles	F-A, S-B	2505.090
4	ESVIC	DZSKI	20	50184	CAU6519490	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (234) plastic receptacles	F-A, S-B	2596.040
5	ESVIC	DZSKI	20	50384	TGBU3067180	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	2456 Fibreboard boxes-4G (4G) (2456) Metal receptacles	F-A, S-B	2599.200
6	ESVIC	DZSKI	20	50584	MSCU3413658	3	1263	+23°C	III	PAINT (-)	1270 Fibreboard boxes-4G (4G) (980) Metal receptacles	F-E, S-E, limited quantity	6172.200
7	ESVIC	DZSKI	20	70684	GIUJ3817844	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	10 Fibreboard boxes-4G (4G) (60) Metal receptacles	F-E, S-E, limited quantity	61.300
8	ESVIC	DZSKI	20	70484	SEGU3057354	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (182) plastic receptacles	F-A, S-B	2564.300
9	ESVIC	DZSKI	20	70284	CAU6121289	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (228) plastic receptacles	F-A, S-B	2571.800
10	ESVIC	DZSKI	20	70084	MEDU6772405	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (152) plastic receptacles	F-A, S-B	2565.000
11	ESVIC	DZSKI	20	70184	CAU6799278	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (152) plastic receptacles	F-A, S-B	2565.000
12	ESVIC	DZSKI	20	70384	TEMU3950851	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (154) plastic receptacles	F-A, S-B	2584.190
13	ESVIC	DZSKI	20	70584	MSCU6197927	8	2794		-	BATTERIES WET FILLED WITH ACID (-)	20 Fibreboard boxes-4G (4G) (172) plastic receptacles	F-A, S-B	2582.520
14													
15													
16													
17													
18													


GMDH & Co. R.G.
 Wilhelm-Schröder-Str 3
 D-21726 Oldendorf
 Tel: +49(0)4144 / 619010 Fax: +49(0)4144 / 61901-
 e-mail: stw@navalis-ship.com

Agent

CARGO DECLARATION

Page No.

MSC ALGERIA

Arrival Departure

1 of 1

1. Name of ship MERITO		2. Port where report is made SKIKDA		
3. Nationality of ship MALTA	4. Name of master O. Tkachenko	5. Port of loading/Port of discharge Valencia / Skikda		
6. Marks and Nos.	7. Number and kind of packages, description of goods		8. Gross weight	9. Measurement
	1. Cargo to discharge :			
	20' x	128 conts	3156.94	mts
	40' x	244 conts	6632.20	mts
	45' x	0 conts	0.0	mts
2. Total cargo to discharge :		372 conts	9789.14	mts
3. Cargo in transit :				
20' x	0 conts	0.00	mts	
40' x	0 conts	0.00	mts	
45' x	0 conts	0.0	mts	
4. Total cargo in transit :		0 conts	0.00	mts

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

IMCO
FAL
Form 2

10. Date and signature by master, authorized agent or officer

*) Transport Document No.

Also state original ports of shipment in respect of goods shipped on multimodal transport document or through ports of loading.

M/S "Merito"
GmbH & Co KG
Wilhelm-Schäfer-Str. 3
D-21726 Oldendorf

Tel: +49(0)4144/619010 Fax: +49(0)4144/619011



E.P. SKIKDA

PROCES VERBAL DE CONFERENCE DE LA COMMISSION DE PLACEMENT DES NAVIRES

REF : FORM-MJ-03-03

PV CPN : N°150

DATE:
30.05.2022

Page : 1/1

PREVISIONS D'ARRIVEES : 06

ASSIMINA II	CLINKER	31.05.2022	GASS	MAROC
BF ESPERANZA	CONT	31.05.2022	MAERSK	MAROC
HELENE	CONT	31.05.2022	MAERSK	ESPAGNE
MOUNT VENTOUX	DIV/VHL	31.05.2022	CMA CGM	MOSTAGANEM
VERA A	CONT	01.06.2022	ARKAS	TURQUIE
INGA A	CONT	08.06.2022	ARKAS	TURQUIE

PREVISIONS DE DEPARTS: 05

CHEIKH EL MOKRANI	GNL	M2NP	30.05.2022	03H50	HYPROC
TEQUILA	GO/ESS	P1NP	30.05.2022	MATIN	HYPROC
SALIX	BIGBAGS	N10AP	30.05.2022	MATIN	TRANSLOGISTIQUE
TITTERI	CONT	N12AP	30.05.2022	A/MIDI	NASHCO
MAERSK STRATUS	NAPHTA	P2AP	30.05.2022	SOIR	WSS

PREVISIONS D'ACCOSTAGE ANCIEN PORT :02

TITTERI	CONT	N12AP	30.05.2022	04H20	NASHCO
CHRIS GR	CLINKER	N13AP	31.05.2022	A/INSP.SANITAIRE	BEMARINE

PREVISIONS D'ACCOSTAGE NOUVEAU PORT :03

IN ECKER	GO/ESS	P1NP	30.05.2022	A/TEQUILA	HYPROC
KMARIN REASON	F.OIL	P3NP	30.05.2022	A/INSP SANIT	WSS
COSTANZA M	JET	P1NP	31.05.2022	A/IN ECKER	MEDSEA

PREVISIONS DE MOUVEMENTS : 00 DEHALAGES : 00 HALAGES : 00

--	--	--	--	--	--

OBSERVATIONS :

MV CHARANA NAREE, PORTANT BLE, ARRIVE S/RADE LE 09/05/2022

MV IVS KESTREL, PORTANT BLE, ARRIVE S/RADE LE 11/05/2022

MV PEWEE, PORTANT BLE, ARRIVE S/RADE LE 13/05/2022

TOUS LES NAVIRES CITES CI-DESSUS N'ONT PAS ETE PROGRAMMES A LA DEMANDE DU RECEPTIONNAIRE OAIC.

NAVIRES EN OPERATION EN SHIFT DE NUIT :

FIRST BRIDGE N1/2AP.

MERITO N4AP.

MARIO A QMAP.

LE PRESIDENT DE LA CPN
A.SALHI

DÉCLAMATION D'ENTREE
- IN WARD DÉCLARATION -

La déclaration d'entrée dûment remplie par le capitaine , doit être remise au pilote du navire .

The flowing in ward déclaration , duly filled up by the master , must be remitted to pilote upon arrival .

A. IDENTIFICATION DU NAVIRE
VESSEL IDENTIFICATION

Date d'arrivée du rade (Date of Arrival on Road)
 Nom du navire (ship's name) Call Sign
 Type de navire (ship type) Nationalité (Flag)
 Jauge de brute (G.R.T.) Jauge nette (N.R.T.) D.W
 Longueur H.T. (Lengh O.A.) mètres Longueur (Breadth) mètres
 Tirant d'eau (Draft) AV mètres AR mètres maxi Eté mètres
 (Fore) (Aft) (Max) summer draft

Propriétaire (owner)

Propriétaire (owner)

Exploitant (Managing Owner)

Agent (Ship's Agent)

Clé Assurance (insurance Cy)

Police N° (Poli club) IMO N°

Société de classification (Classification society)

Année de construction (Year of Built)

Ligne régulière Tramping Croisière
 (Regular line) () (Tramping) () (Ship cruising) ()

Le navire entre sur lest Chargé
 The vessel arrives on Ballast () (Loaded) ()

Provenance (Where From)

Destination (Bourd For)

Marchandise à décharger (cargo to be unloaded)

Drivers	Conteneurs Containers	Vrac Solide Dry bulk	Vrac liquide liquide bulk	Total Tonnes Total weight (M.T)
Général cargo				

Equipe (Crew Nr.) Passagers (Passengers Nr)

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'INTERIEUR
DIRECTION GENERALE
DE LA
SURETE NATIONAL
D.P.F ALGER
S.R.P.F CONSTANTINE
B.P.F.M SKIKDA

COMPTE RENDUS DES ACTIVITES.

Situations des effectifs :

Journée du.....
Prise de service.....
Brigade de fouille.....
Effectif présent.....

Activités :

Navire	pavillon	Quai	Début d'opération	Fin d'opération	Destination

Répartition des effectifs :

CALLES.....Magasins.....
Le pont château+embarcations.....
S/Machines.....Grues.....
GARAGE.....
Chargement conteneurs vides.....
Surveillance après fouille.....

OBSERVATION

LE COMMANDANT

Master

LE CHEF DE SECTION DE FOUILLE

NOM:

GRADE:

SIGNATURE: