

التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة بعنوان:

تجهيز السفن حسب النوع والملاحة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق

تخصص: قانون بحري ومينائي

إشراف:

الأستاذة الأكاديمية: د. حصايم سميرة

الأستاذة الميدانية: بونار مفيدة

إعداد الطالبة :

● كل السنان آسية

لجنة المناقشة

رئيسا	أستاذ محاضر أ	د. هاشمي حسن
مشرفا	أستاذ محاضر أ	د. حصايم سميرة
ممتحنا	أستاذ محاضر أ	د. حايد فاطمة

السنة الجامعية: 2023/2022

شكر وتقدير

الشكر لله أولاً وأنه من الوفاء أن يرد الفضل لأصحابه

وأجزل الشكر وأوفره إلى الأستاذ المشرفة " حصايم سميرة " على قبول إشرافها على هذه
المذكرة رغم انشغالاتها الكبيرة .

كما أشكر المشرفة الميدانية " بونار مفيدة " على قبول إشرافها على هذه المذكرة.

كما نتوجه بجزيل الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة

على تكريمها الفاضل لقبول مناقشة هذه المذكرة والشكر موصول إلى جميع الأساتذة الذين
قدموا لنا يد المساعدة لإتمام هذا العمل.

إهداء

إلى أبي

إلى أمي

إلى إخوتي

حفظهم ورعاهم الله

أولاً: باللغة العربية

ج ر ج ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ص: صفحة

ع: العدد

ق ب ج: القانون البحري الجزائري

ثانياً: باللغة الفرنسية

P : page

ÉD : EDITION

NK : NIPPON KYOKAI

PP : DE PAGE A PAGE

IFT : FEDERATION INTEMATIONAL DES OUVRIERS DE TRANSPORT

STCW : CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS

T : TOME

VOL : VOULUME

مقدمة

أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية بأبعاد صغيرة تستخدم للهو والتسلية كالقوارب الهوائية والدرجات البخارية والألواح الشراعية، كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد كبيرة كمنصات التنقيب أو الحفر، والمحطات والمصانع 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، لاعتبار المنشأة العائمة سفينة لابد من أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة على وجه الاعتياد، أي أن صفة السفينة تضل ملازمة للمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهرية وكذا إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناء من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضي على المركب وصف السفينة، لابد أن تختص هذه المنشأة في الملاحة البحرية مهما كان نوعها، مع وجوب التفرقة بين السفينة والمركب كون الأولى أداة الملاحة البحرية في حين الثانية هي أداة الملاحة الداخلية، لابد أن 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 ويقصد بكون السفينة صالحة للملاحة أن يتوافر من شروط المتانة والثبات والسلامة ما يسمح لها بنقل البضاعة والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من الأخطار، وصلاحية السفينة للملاحة ليست مسألة مطلقة أو مجردة بل هي مسألة نسبية تقدر وفقا لظروف كل حالة بمراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة.

أدى التطور السريع لوسائل النقل البحري خاصة في العصر الحديث الذي ظهرت فيه أنواع عديدة من السفن التي يتم بناءها حسب أحدث التصاميم العالمية من حيث الحجم والتنوع إلى زيادة المنافسة في الأسعار التي أدت بدورها إلى انتشار التسجيلات المفتوحة

وأعلام المجاملة وكذا توظيف رجال البحر بأجور زهيدة، مما صعب أكثر الاحترام المشترك للقواعد الدولية البحرية، نتج عن كل ذلك زيادة الأخطار البحرية سواء تلك التي تهدد البضائع أو الأرواح أو الممتلكات أو البيئة البحرية بذاتها وقد استدعى العدد الكبير من الضحايا المسجل نتيجة سلسلة الحوادث والمصادمات البحرية التي تقع غالبا بسبب العيوب التقنية للسفن أو سوء استغلالها أو أخطاء بشرية إلى إيجاد تنظيم قانوني داخلي ودولي جديد في مجال السلامة البحرية أدت الحاجة الشديدة والملحة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية ووجوب تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن إلى إيجاد آلية تنظم سير هذه السفن في البحار والمحيطات وفي المياه الإقليمية للدول، وذلك عن طريق توفير سفن آمنة تستجيب لمختلف المعايير والمقاييس التي تضمن سلامة الملاحة البحرية، وبالتالي السلامة البحرية بصفة عامة، وكذلك وضع حد للسفن التي لا تتوافر على أدنى معايير السلامة أو ما من هنا جاء دور الجهات الرئيسية التي تقوم بوضع معايير السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث، من بين تلك الجهات الأمم المتحدة من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وحددت المركز القانوني للسفن بكل أنواعها، وكذا حقوق وواجبات الدول الساحلية في البحار والمحيطات، بالإضافة برز دور المنظمة البحرية الدولية IMO التي أوجدت قواعد دولية تعمل على تنظيم ورفع معدلات السلامة البحرية للسفن، وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن من خلال أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS وتعديلاتها، وكذا الاتفاقيات الأخرى التي تلتها أهمها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن MARPOL لسنة 1973 والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة للملاحين STCW لعام 1978 المعدلة عام 1955 تم في عام 2010 وضعت المنظمة البحرية الدولية منذ 1959 عدة اتفاقيات متعددة الأطراف، تفرض على دولة العلم مجموعة من الآليات التي تهدف إلى تحقيق وتحسين سلامة النقل البحري ومنع تلوث البيئة البحرية الناتج عن السفن.

كما ساهمت منظمة العمل الدولية OIT مع المنظمة البحرية الدولية IMO في إيجاد معيار متوازن لظروف العمل والمعيشة للبحارة على ظهر السفن، وذلك بتبني عدة قواعد تعنى بالعمل البحري، حيث كانت العمل البحري CTM آخر اتفاقية لها.

من بين الأشخاص البحريين من يتولى تجهيز السفينة أي إعدادها بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية من توفير المواد اللازمة لذلك والتعاقد مع الأفراد الذين يتولون تسيير السفينة وهذا هو مجهز السفينة، ويأتي بعد ذلك أفراد الطاقم البحري المكون من البحارة والذي يأتي على رأسه الريان، وهم من يتولون تسيير السفينة من الوجهة الملاحية والفنية ويقدمون سائر الخدمات اللازمة أثناء الرحلة البحرية، وإذا كان المجهز هو الذي يتولى إعداد السفينة وتجهيزها بكل ما هو لازم للقيام بالملاحة البحرية إلا أنه يجب مراعاة ما قد تفرضه القوانين واللوائح من أحكام وقيود في هذا الشأن، نظرا للمخاطر الجسيمة التي تتعرض لها السفينة والتي قد تنتج عنها أضرار بشرية ومادية بالغة، ويتمثل التزام المجهز ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للسفر عن طريق تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي، إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة، الصورة الشائعة الآن قد يكون مالك السفينة هو مجهزها ويسمى بالمالك المجهز، أي أن على المالك أو المجهز أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه وتعني الفترة من بداية السفينة رحلتها على الأقل إلا أنها لا تستمر بعد مغادرة السفينة ميناء القيام، على المالك السفينة بذل الهمة الكافية لجعل سفينته صالحة للملاحة من كافة النواحي قبل إبحارها في رحلتها، وعلى سبيل المثال فإنه فيما يتعلق بتزويد السفينة بالوقود الكافي للرحلة الأولى من الرحلة المحددة وعليه فإن إخفاق الريان في تنظيم استعمال الوقود لا يرتب مسؤولية المالك عن الهلاك أو التلف الناشئ عن أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحار، إن بذل الهمة الكافية من المعروف أنه من غير المعتاد أن يكون لمالك السفينة ترسانة الخاصة به حيث يمكنه شخصيا أن يشرف على إصلاح سفينته وإعدادها لخوض البحر، فعندما يحين

وقت الفحص الدوري أو إصلاح أية أضرار تكون قد لحقت السفينة فإن المالك يستعين بخدمات إحدى ترسانات الإصلاح وبأحد المفتشين فضلا عن إشراف مندوب شركة الإشراف المسجلة به السفينة حتى يمكنها الحصول على شهادة الصلاحية اللازمة.

لا تستطيع السفينة أن تجوب البحار ما لم تتولى مجموعة من الأفراد تسييرها وبغض النظر عن صورة الاستغلال البحري فإن المجتمع البشري المحدود الذي يوجد على متن السفينة يحتاج إلى من يقدم له بعض الخدمات، ويشكل مجموع العاملين على متن السفينة الطاقم البحري، ذكرنا من قبل أن الطاقم البحري يتكون من الريان والبحارة وهم كل من يتولى تقديم خدمة على السفينة أثناء السفر، ويرتبط هؤلاء بالمجهز بموجب عقد عمل حتى في الفرض الذي يتولى الريان استخدامهم لأن الريان يبرم عقود العمل البحري بوصفه نائبا قانونيا عن المجهز كما رأينا، ولقد تولى قانون التجارة البحرية تنظيم المركز القانوني للبحارة.

تعد شركات التصنيف أحد أهم المتدخلين في مجال سلامة وأمن الملاحة البحرية، نظرا لما تلعبه من دور ريادي في توفير عامل الوقاية من الحوادث البحرية، فالتقنيات والأساليب المستعملة من طرف هذه الشركات في مجال مراقبة وفحص السفن من أولى مراحل بنائها إلى غاية دخولها الخدمة، جعلت المجهزين وشركات التأمين تلجأ إلى طلب خدماتها، فالمجهز يرغب في التحقق من سفنه والتأكد من درجة صلاحيتها للملاحة من أجل كسب ثقة الشاحنين، أما شركة التأمين فتعتمد على شركات التصنيف من أجل تقدير درجة صلاحية السفينة قبل تغطيتها بعقد تأميني مناسب، ولم يتوقف دور هذه الشركات عند هذا الحد، وإنما أصبحت أحد الأدوات الأساسية التي تلجأ إليها الدول في سبيل تأهيل سفنها مع ما يتمشى وتطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن والسلامة البحرية.

سنركز في دراستنا على تجهيز السفن حسب النوع والملاحة الممارس من طرف دولة العلم التي تلتزم بتجهيز سفنها والإشراف عليها في كل ما له صلة بصلاحيتها للملاحة

وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها، ودولة الميناء التي تقوم بمعاينة مضمون الشهادات التي أصدرتها دولة العلم، وتؤكد من مدى احترامها للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري، وكذا تفتيش السفينة في حالة ما إذا كانت الشهادات غير صحيحة أو أنها لا تتطابق مع الحالة الفعلية للسفينة.

الإشكالية:

مدى كفاية السبل القانونية لتجهيز السفن حسب النوع والملاحة المشدد للقواعد الدولية لوضع حد للأخطار الناتجة عن عدم الالتزام لتجهيزها؟

أهمية الدراسة:

وتظهر أهمية موضوع تجهيز السفن حسب النوع والملاحة في:

- كلما كانت السفن مجهزة حسب النوع والملاحة (تقنيا ومن حيث الأشخاص) بشكل سليم يحقق الأمن والسلامة ويقلل من الوقوع في الأخطار البحرية التي يمكن أن تواجه السفن أثناء الرحلة في عرض البحر.
- تبادل المعارف والاستكشافات والتكنولوجيا بين الدول البحرية لإيجاد تقنيات متطورة للحد من الحوادث البحرية الناجمة عن عدم تطور خدمات تجهيز السفن.
- كلما كان تجهيز السفن متطور كلما كانت الخسائر البحرية منخفضة.
- تجهيز السفن يسرع حجم المبادلات التجارية البحرية بين الدول التي تتوفر على واجهة بحرية.
- الإمكانيات الضخمة التي توفرها السفن في نقل البضائع بالمقارنة مع الوسائل الأخرى.
- تجهيز السفن من الوسائل المهمة التي تعنى بها الدولة عند إعدادها لسياسة التنمية الشاملة كونه يعتبر همزة وصل بين مختلف القطاعات.

- الاطلاع الميداني على المؤسسة المينائية جن جن جيجل تجهيز السفن ومحاولة معرفة مساهمته في إحداث التنمية الاقتصادية الصناعية وإنعاشها من منطلق أن الاقتصاد الجزائري حوالي أكثر من 75 في المائة من تجارته الخارجية تتم عبر البحر.

أهداف الدراسة:

بطبيعة الحال تسعى هذه الدراسة مثلها مثل كل دراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف التي تسعى للوصول إليها أهمها:

- التعرف أكثر على أهمية تجهيز السفن حسب النوع والملاحة لتوفير الأمن والسلامة والتقليل من المخاطر الناجمة عن عدم التجهيز.

- إبراز دور وتجهيز السفن في زيادة هذه الخدمات والنهوض بالتكنولوجيا الوطنية.

- إبراز مدى مساهمة تجهيز السفن في تطوير الأسطول البحري الجزائري ومواكبة التقدم في هذا المجال.

- إثراء الأسطول البحري الجزائري بوكالات تجهيز السفن ذات مقاييس عالمية متطورة.

أسباب اختيار الموضوع:

- أهميته العلمية والعملية إذ أن تجهيز السفن يختلف تجهيزها حسب أنواعها وحسب الملاحة تمتاز بخصائص فريدة.

- أن المشرع الجزائري فرد قانونا مستقلا لتجهيز السفن حسب النوع والملاحة مما يستدعي بيان أحكامه.

- إظهار القواعد والضوابط التي تحكم تجهيز السفن لتجوب البحار.

- إظهار أهم الالتزامات التي تقع على عاتق طاقم السفينة وجزاء الإخلال بها.

-بيان أهم التزامات صاحب السفينة أو تجهزها.

-الأسباب العلمية الموضوعية فتتمثل في الاهتمام التشريعي ورغبته في مسايرة التطورات التي تشهدها تجهيزات السفن.

المنهج المتبع:

في أي دراسة من الدراسات العلمية لابد للباحث من إتباع منهج من المناهج العلمية المعتمدة عليه، وقصد الإجابة على الإشكالية المطروحة في هذه الدراسة تم الاعتماد على المنهج الوصفي في الجزء النظري الذي يتناسب مع طبيعة ونوع الموضوع المنهج الوصفي الذي وجد حظه الوافر في هذه الدراسة، والقائم على تحليل النصوص القانونية المتعلقة بتجهيز السفن حسب النوع والملاحة ومحاولة شرح التنظيم الخاص به، بينما تم الاعتماد على أسلوب دراسة حالة في الجزء التطبيقي الذي يمكننا من تطبيق جانبنا من المعلومات المتوفرة لدى المؤسسة المينائية جن جن جيغل.

الفصل الأول:

تجهيز إداري للسفن حسب النوع
و الملاحة

الإدارة التي توفر خدمات تسجيل السفن يطلق عليها دولة العالم، تحتفظ تولت العالم بالمسؤوليات والالتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية على السفن التي ترفع علمها، حيث أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السفينة تكون تحت عالم دولة الواحدة فقط وهي الدولة المسجلة فيها، كما يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة وزيادة على ذلك أن السفينة التي لا ترفع علما تعتبر في حكم سفن القراصنة، إذ تلتزم كافة التشريعات البحرية بوجوب تسجيل السفن في سجلات خاصة لما يترتب عليه من بسط رقابة الدولة على السفن الوطنية سواء حسب نوعها تجارية كانت أم سفن الصيد أو النزهة أو الحربية أو الذرية، أو حسب الملاحة التجارية سواء كانت ملاحا تجارية أو ملاحا صيد أو ملاحا نزهة كلها تخضع لأحكام القانون البحري، بينما الملاحة التي لا تخضع للقانون البحري يقصد بها الملاحة العامة التي تمارسها السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة حكومية، وغير تجارية كسفن الرقابة، وسفن المستشفيات، وسفن التمويل، وسفن الإطفاء، وسفن التعليم.

تتطلب القوانين التحقق من شروط جنسيتها وكفالة الإشهار اللازم لعلم الكافة بما يرد عليها من تصرفات تهم كل من يتعامل من الغير مع مالكها ليضطلع بمعرفتها والوقوف عليها فضلا عن تحديد ذاتيتها بتدوين كافة البيانات المتعلقة بها في سجل السفن، لابد لكل سفينة وثائق رسمية تحملها أينما ذهبت تقدمها عند كل طلب إلى السلطة المختصة لتثبت هويتها من جهة ومن قيامها بسائر الإجراءات من جهة أخرى، وعملية تسجيل السفن لرفع عالم الدولة شرط ضروري فرضته اتفاقية قانون البحار من أجل السماح للسفينة بالإبحار والدخول في الموانئ والممرات الدولية لأن السفينة ملزمة بأن تحمل وثائق التسجيل لإثبات ولاية الدولة التي تحمل عالمها.

مع بروز أخطار البحر والمشاكل المرتبطة بالسلامة البحرية فإن السفينة تخضع لمختلف الأنظمة القانونية لتجهيز جديد كان يفترض على الريان منذ القديم أن يتأكد قبل رفع الشراع من أن السفينة موزونة جيدا ومحملة ومزودة بالعتاد والمراسي وكل ما هو ضروري ومنذ ذلك الحين ظهرت عدة أنظمة تقنية دولية أو داخلية تتضمن إرشادات فيما يتعلق بالتجهيز التقني والتفتيش للسفن.

وبينما تقوم الإدارة بممارسة التجهيز الإداري الأولي على السفن عند تسجيلها وكذلك حينما تقوم بتحرير مختلف الشهادات و الأوراق سواء شهادات الاستغلال أو الملاحة، هناك تجهيز تقني وتفتيشي على هذه السفن.

التجهيز أو الرقابة التقنية التي تقوم بها شركات التصنيف المعتمدة، التي تعمل بناء على تفويض أو اعتماد مقدم من طرف دولة العالم مع احترام القواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية، تتمثل في معاينة الجوانب التقنية للسفن ومن خلال هذه المعاينة تمنح لها درجة معينة وذلك من خلال تزويدها بشهادة التصنيف.

بغية دراسة كل هذه الأمور التي تقدم ذكرها قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين خصصنا المبحث الأول لدراسة تسجيل السفن وشهادتها (مبحث أول) وبدوره قسم إلى مطلبين، تسجيل السفن (مطلب أول)، أوراق وشهادات السفينة (مطلب ثاني)، في حين خصصنا المبحث الثاني لدراسة تجهيز تقني وتفتيشي للسفن (مبحث ثاني) وبدوره قسم إلى مطلبين، التجهيز التقني للسفن (مطلب أول)، التجهيز التفتيشي (مطلب ثاني).

المبحث الأول: تسجيل السفن وشهاداتها

تلتزم كافة التشريعات البحرية بوجود تسجيل السفن في سجلات خاصة لما يترتب عليه من بسط رقابة الدولة على السفن الوطنية سواء حسب نوعها تجارية كانت أم سفن الصيد أو النزهة أو العسكرية (الحربية) أو حسب الملاحة حيث يقسمها القانون الجزائري من حيث طول الرحلة ومن حيث الغرض التي تخضع لأحكام القانون البحري، بينما الملاحة التي لا تخضع للقانون البحري يقصد بها الملاحة العامة التي تمارسها السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة حكومية وغير تجارية كسفن الرقابة وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الإطفاء وسفن التعليم، وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحري ولا تنطبق عليه أحكامه، وتتمتع السفن العامة أو التابعة للدولة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة في بروكسل 1926/04/10¹.

تتطلب القوانين التحقق من شروط جنسيتها وكفالة الإشهار اللازم لعلم الكافة بما يرد عليه من تصرفاتهم كل من يتعامل من الغير مع مالها ليضطلع بمعرفتها والوقوف عليها فضلا عن تحديد ذاتيتها بتدوين كافة البيانات المتعلقة بها في سجل السفن، لا بد كل سفينة من وثائق رسمية تحملها أينما ذهبت تقدمها عند كل طلب إلى السلطة المختصة لتثبت هويتها من جهة ومن قيامها بسائر الإجراءات من جهة أخرى².

¹ العربي الرميلي، أداة الملاحة البحرية (السفينة)، مذكرة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الجزائر، 2000، ص 73.

- اتفاقية بروكسل وهي الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية وذلك بتاريخ 10 أبريل 1926 بمدينة بروكسل وقد صادق عليها عدد كبير من الدول ومن بينهم الجزائر.

- انضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل عام 1964 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية العدد 27 سنة 1664.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، دون سنة النشر، ص 41.

بالتالي يشمل نظام تسجيل السفن وشهاداتها بغية دراسة كل هذه الأمور التي تقدم ذكرها قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، خصصنا لدراسة تسجيل السفن (المطلب الأول)، في حين خصصنا لدراسة أوراق وشهادات السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تسجيل السفن

نظام التسجيل هو نظام إداري من ناحية ومن ناحية أخرى يتمتع بقيمة قانونية فعلية تسجيل السفن ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها ليس فقط الآثار القانونية المترتبة على هذا التسجيل وإنما أيضا من الناحية الإدارية، إذ أن هذا التسجيل وسيلة فعالة في يد الدولة للرقابة والإشراف على جنسية السفينة إن المشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى فقد أخضع عملية تسجيل السفن المادة 34 إلى المادة 48¹، وهي من اختصاص السلطة الإدارية البحرية ونظرا لأهمية نظام التسجيل سندرج من خلال هذا المطلب فروع متعلقة بهذا النظام الفرع الأول (المقصود بالتسجيل وأهميته)، الفرع الثاني (السفن الخاضعة للتسجيل)، الفرع الثالث (إجراءات التسجيل)، الفرع الرابع (آثار التسجيل وشطبه).

الفرع الأول: المقصود بالتسجيل وأهميته

ينبغي ابتداء إعطاء مفهوم لنظام التسجيل (أولا) وإبراز أهميته (ثانيا)

أولا: مفهوم نظام تسجيل السفن

يعد التسجيل من الإجراءات الإلزامية من اختصاص السلطة الإدارية البحرية حيث تجمع التشريعات البحرية على تسجيل السفن بمكتب تسجيل مختص، ومن هنا تظهر معاملة

¹ الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري (جريدة رسمية رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل25 يونيو سنة 1998 (جريدة رسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998)، المعدل والمتمم للقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق ل15 أوت 2010 (جريدة رسمية لسنة 2010).

التشريعات للسفينة معاملة العقار في حالات معينة رغم أنها مال منقولاً، ونظام تسجيل السفينة هو نظام إداري لا يدخل في عناصر السفينة أو شخصيتها.

جاء النص على إلزامية نظام التسجيل في نص المادة 34 من القانون البحري الجزائري التي تنص على: " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة".

يفهم من نص المادة أعلاه أن التسجيل إجراء إلزامي لا بد 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 علماً جزائرياً فوق سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري للترقيم، وينبغي أن يتم هذا التسجيل طبقاً لإجراءات معينة¹.

ثانياً: أهمية نظام التسجيل

تتمثل أهمية نظام التسجيل في إحصاء السفن وكذا تحديد جنسيتها مما يمكن الدولة من الرقابة والإشراف الإداري عليها، كما أن سجل السفن تدرج فيه بيانات متعلقة بكل سفينة على نحو يحدد ذاتيتها ويؤشر على كل ما يرد من تصرفات دون أن ننسى ما لهذه الأخيرة من أهمية الاقتصاد الوطني بما تمثله من ثروة وطنية، يمكن الاستفادة منها في حالات الحرب والسلام معاً.

¹ علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، مصر، 2014، ص 50.

الفرع الثاني: السفن الخاضعة للتسجيل

تسجيل السفن إجراء جوهري يلزم الأخذ به فهو واجب لكل سفينة جزائرية طبقا لما ورد بنص المادة 34 من القانون البحري (أولا) هذا وقد أعفى المشرع بعض الوحدات من التسجيل (ثانيا) ومن جهة أخرى قرر جزاءات على عدم التسجيل (ثالثا).

أولا: السفن الواجب تسجيلها

تنص المادة 34 من القانون البحري الجزائري على انه " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة¹ ما يفهم من نص المادة أن السفن الجزائرية وحدها هي التي تخضع للتسجيل الجزائري²، ونجد أن نص المادة 46 تحظر قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري عندما تكون هذه السفينة مسجلة في تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه³، وتسجيل السفن وهو إجراء إجباري يلزم الأخذ به لسماح السفينة أخذ العلم الجزائري.

ثانيا: السفن المعفاة من التسجيل

لم يشر المشرع الجزائري على إعفاء وحدات بحرية من التسجيل في حين نجد منشآت عائمة داخل الميناء كالمواعين والبراطيم، الصنادل، الزوارق والقطارات وقوارب الغطاسة، الرافعات إلى غير ذلك لم تكفيها المادة 13 ضمن تكييف السفن، وفي رأي الدكتورة حمدي الغنيمي تعفى هذه المنشآت من التسجيل لأنها لا تعتبر من عداد السفن من جهة و من جهة أخرى فإنه من الإرهاق والعنت إلزام أصحابها بتسجيلها.

¹ أمر رقم 76-80 متضمن القانون البحري، مرجع سابق.

² الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية 1988، ص 25.

³ أمر رقم 76-80 متضمن القانون البحري، مرجع نفسه.

ثالثا: جزاء عدم التسجيل

جزاء عدم تسجيل السفينة ليس إجراء اختياريًا لمالكها بل هو إجراء إجباري يتعين اتخاذه قبل إبحار السفينة تحت العلم الجزائري¹، وقد وضع المشرع الجزائري جزاءًا يتناسب مع أهمية التسجيل عملاً بمضمون نص المادة 511 من ذات القانون ونصها على النحو الآتي " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج كل مالك أو مجهزة غير مالك الفنية يسهى بوجه خاص على ما يأتي تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها.."².

الفرع الثالث: إجراءات التسجيل

تعتبر شهادة التسجيل السفينة دليلاً للجنسية بحيث يعتمد المشرع الجزائري على التسجيل لإثبات الجنسية وذلك مع إلزامية قيد السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن الممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة (أولاً) الجهة المختصة بالتسجيل (ثانياً) طلب التسجيل (ثالثاً) كيفية التسجيل.

أولاً-الجهة المختصة بالتسجيل:

يتم التسجيل في دفتر التسجيل الجزائري للسفن الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل بالجمهورية الجزائرية تأكيداً لذلك نصت المادة 34 من القانون البحري على ما يلي: " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة"³.

¹ كمال طه مصطفى، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الملاحة البحرية النقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص70.

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

³ أمر رقم 76-80، متضمن القانون البحري، مرجع نفسه.

ثانيا- طلب التسجيل:

يتم قيد السفينة في دفتر التسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة اعتمادا على تصريحه والوثائق المقدمة يرفق الطلب بالبيانات الواردة في نص المادة 35 الآتي نصها " يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية:

أ- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.

ب- تاريخ ومكان إنشاء السفينة.

د- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة وإذا وجد عدة مالكين شركاء أدرجت أسماءهم ومحلات إقامتهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة".

هـ- سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعماله إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكاها.

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

ز- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها¹.

ثالثا: كيفية التسجيل:

تدون جميع البيانات الوارد ذكرها في المادة 35 من القانون البحري الجزائري في سجل السفن عليه يتم تخصيص صفحة أو أكثر لتدوين هذه البيانات المقدمة للجهة البحرية

¹ أمر رقم 76-80 متضمن القانون البحري، مرجع سابق.

الإدارية المختصة نظام التسجيل هو نظام عيني مناطه السفينة ذاتها¹، تضيف المادة 43 من القانون البحري أن دفتر التسجيل دفتر عام وبإمكان الأشخاص المعنيين طلب شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة².

الفرع الرابع: آثار التسجيل وشطبته

لا شك أن للتسجيل آثار أو شطبته حالات يتعين علينا ذكرها في هذا المقام (أولا) آثار التسجيل (ثانيا) شطب السفينة من دفتر التسجيل.

أولا: آثار التسجيل

يرتب 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 ولو أنه علامة مادية ظاهرة تدل على جنسية السفينة، إلا أنه لا يمكن أن يكون وحده سندا للجنسية للمبررات المذكورة سابقا.
- إن التسجيل يمكن السفينة من القيام بالملاحة البحرية تحت علم الدولة التي سجلت فيها والتمتع بحمايتها والاستفادة من المزايا المقررة للسفن الوطنية.
- تحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية بما يحتويه من بيانات من اسم السفينة وحمولتها وأوصافها واسم مالكيها وعنوانه وميناء التسجيل وبوجه عام جميع البيانات التي تعين السفينة تعيينا كافيا.

¹ شحات محمد، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2000، ص 29.

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

- لتسجيل السفينة دور هام، وذلك بشهر ما يرد عليها من تصرفات وما يرد عليها من رهون كما أنه يلعب دورا هاما في نقل الملكية، فكل اتفاق وكل عقد بعوض أو بغير عوض وبوجه 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.

ثانيا: شطب السفينة من دفتر التسجيل

شطب السفينة من دفتر التسجيل يكون في الأحوال التالية:²

- 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 الجزائرية المطلوبة؛

- إذا فقدت خاصية السفينة؛

- إذا بيعت للخارج؛

غير أنه في الحالة التي تكون فيها السفينة غير قابلة للتصليح فإنه لا يجوز الشطب من دفتر التسجيل إلا بموافقة الدائن الذي قيد باسمه ضمانا أو عبء آخر على السفينة عملا بنص المادة 38 من ق ب ج.

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 56.

² انظر نص المادة 37 من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني: أوراق و شهادات السفينة

لابد لكل سفينة من وثائق رسمية تحملها بينما ذهبت تقدمها عند كل طلب إلى السلطة المختصة لتثبت هويتها من جهة ومن قيامها بسائر الإجراءات من جهة أخرى فبعدما تستكمل السفينة وتستجيب لكل الشروط والأمور التي تجعل منها السفينة بالمعنى القانوني، لا تغادر الميناء إلا وعلى متنها أوراق خاصة بها بل إن هذه الوثائق ضرورية حتى وهي راسبة بالميناء فتكون محل علاقات قانونية متشابكة ما بين أصحاب الصلة فيها من الدولة التي تحمل السفينة علمها والبحارة الذين على متنها والمتعاملين معها من مسافرين وشاحنين ومؤمنين أطراف فيها، مما يستوجب أن تحمل السفينة ما يثبت وفائها بالتزاماتها التي توجبها تلك العلاقات وهذا يتحقق بمجموع ما تملكه من وثائق¹، لذلك يستلزم القانون أن يحتفظ الريان على ظهر السفينة بأوراق ومستندات معينة وذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة بالرقابة عليها ويسهل تحديد ذاتية السفينة أثناء الرحلة بإثبات كل ما يلزم إثباته من الحوادث التي تتخللها وفي هذا الصدد يمكننا التعرف على أهم هذه الأوراق المصاحبة للسفينة (الفرع الأول)، بالإضافة إلى شهادات السلامة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أوراق الملاحة

أوجب المشرع الجزائري ضرورة أن تحمل السفينة عندما تجهز وثائق تسمح للريان بإبراز هوية السفينة² حيث جاءت المادة 189 من ق ب ج لتؤكد على أنه " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل

¹ بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود المسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2002-2003، ص 76.

² مريم حملاوي، نبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2017-2018، ص 61.

السلطة الإدارية البحرية وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي: شهادة الجنسية (أولا) دفتر البحارة (ثانيا) رخصة أو بطاقة المرور (ثالثا).

أولا: شهادة الجنسية: يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها شهادة الجنسية التي تثبت انتماءها للدولة التي تحمل علمها حتى تتمتع بالحصانة الدولية الممنوحة لهذه السفينة جاءت المادة 29 من ق ب ج وربطت حصول السفينة على الجنسية الجزائرية من خلال تسجيلها حيث نصت على أنه " تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة" فشهادة التسجيل تعتبر كدليل إثبات لجنسيتها وتحديد ذاتيتها، فهي سجل حالتها المدنية كما أنها تعد دليلا على ملكية السفينة التي ترفق بطلب التسجيل إلى جانب كل البيانات التي تضمنتها المادة 35 من ق ب ج.

ثانيا: دفتر البحارة: دفتر البحار هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر¹.

ومن بين السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة هي السفن المخصصة للملاحة التجارية الملاحة المساعدة وملاحة الصيد حسب المادة 162 من ق ب ج، وكذا السفن التي تقوم بملاحة النزهة ويوجد على متنها رجال البحر، يتضح من نصها تبين المادتين أن دفتر البحارة هو شهادة ملاحة تسلم للسفن الواردة في المادة المذكورة أعلاه شرط أن يوجد على متنها رجال البحر الذين يمتنون هذه الحرفة².

¹ أنظر المادة 191 من القانون البحري الجزائري.

² انظر المادة 192 من القانون البحري الجزائري.

ثالثا: رخصة أو بطاقة المرور

- رخصة المرور: هي شهادة ملاحية ممنوحة من الجهة الإدارية البحرية المختصة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة حكومية، إذ تعد الرخصة بمثابة صلاحية السفينة للملاحة¹.

- بطاقة المرور: هي شهادة تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالنزهة والتي لها طاقم مأجور، قد تكون البطاقة فردية أو جماعية².

يلاحظ أن هذه الشهادة تسلم بعد تسجيلها من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة وبعد دفع رسوم الملاحة لمدة سنة واحدة، ثم يجب تجديدها عند انتهاءها باستثناء رخصة الملاحة المسلمة إلى السفن المعنية لملاحة الارتفاق وفي حالة نزع التجهيز خلال هذه الفترة يجب إيداع شهادة الملاحة لدى السلطة الإدارية البحرية التابعة لميناء نزاع التجهيز³.

بالإضافة للوثائق المذكورة سابقا، نصت المادة 200 م ق ب ج على أنه يتعين على السفن أن تحمل على متنها الوثائق التالية:

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

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

ج- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة.

د- دفتر السفينة الذي يجب: " أن يرقم ويؤشر عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية ويكون ممسوكا من طرف الريان السفينة ويخضع لتأشيرة هذه السلطة كل ستة أشهر.

¹ انظر المادة 193 من القانون البحري الجزائري.

² انظر المادة 194 من القانون البحري الجزائري.

³ انظر المادة 197-198 من القانون البحري الجزائري.

ز - جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة كما نصت المادة 208 على أنه " يكون لدفتر السفينة ويوميات الماكينة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس.

رابعاً - أهداف شهادات الملاحة:

أشارت المادة 195 من ق ب ج على أهداف شهادة الملاحة، كما سبق و أن ذكرناه أعلاه وتتمثل في:

- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر و النصوص المتخذة لتطبيقه بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعنية لها.

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

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

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

- وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة الثبوت أمام القضاء¹.

¹ مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2015، ص 37.

الفرع الثاني: شهادات السلامة

أولاً: أهم شهادات السلامة

نصت المادة 246 من ق ب ج على أنه " يجب تزويد كل سفينة طبقاً للشروط التي ستحدد بقرار يصدر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية برخص وشهادات السلامة وخاصة فيما يتعلق بـ:

- سلامة السفن التي تنقل المسافرين.

- بناء السفن.

- معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة.

وتحرر شهادات الملاحة باللغة العربية واللغة الفرنسية ويحدد نموذج شهادات السلامة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية¹.

- كما يمكن إعفاء السفينة بصفة استثنائية من إحدى شهادات السلامة المذكورة في المادة 246 شريطة التقييد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها وتقديم شهادة الإعفاء من طرف السلطة الإدارية البحرية لميناء تسجيل السفينة بناء على الرأي الموافق الصادر من اللجنة المحلية للتفتيش².

ثانياً: صلاحية شهادات السلامة

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

¹ المادة 353 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 247 من القانون البحري الجزائري.

- سنة واحدة لرخصة الملاحة.
- خمس سنوات لشهادة الحريم.
- سنتان شهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة.
- سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين ولشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة ولشهادة سلامته 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 أنه تنقضي مدة صلاحية شهادة السلامة بمجرد تخلف أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها.
- وعند انقضاء مدة صلاحية شهادة السلامة تجدد بنفس الشروط التي سلمت بها¹، كما يمكن تمديد صلاحية الشهادات بالجزائر وفي الخارج من طرف السلطات المختصة إذا كانت سفينة ما، في تاريخ انقضاء إحدى شهادات السلامة، غير موجود في ميناء تسجيلها وذلك من أجل 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 و 252 ق ب ج.
- كما نصت المادة 254 ق ب ج على أنه " تلتصق على متن السفينة وبمكان ظاهر وسهل الوصول إليه جميع شهادات السلامة أو صورها المطابقة للأصول والمسلمة بناء على أحكام القانون البحري والنصوص المتخذة لتطبيقه".

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 40.

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 الإدارية والتقنية والاجتماعية.

المبحث الثاني: تجهيز تقني وتفتيشي للسفن

مع بروز أخطار البحر والمشاكل المرتبطة بالسلامة البحرية، فإن السفينة تخضع في مختلف الأنظمة القانونية لتجهيز شديد، كان يفترض على الربان، منذ القديم، أن يتأكد قبل رفع الشراع من أن السفينة موزونة جيدا ومحملة ومزودة بالعتاد والمراسي وكل ما هو ضروري، ومنذ ذلك الحين ظهرت عدة أنظمة تقنية دولية أو داخلية تتضمن إرشادات فيما يتعلق بالتجهيز التقني والتفتيشي للسفن.

وبينما تقوم الإدارة بممارسة التجهيز الإداري الأولى على السفن عند تسجيلها وكذلك حينما تقوم بتحريره مختلف الشهادات والأوراق سواء شهادات الاستغلال أو الملاحة، هناك تجهيز تقني وتفتيشي على هذه السفن¹.

التجهيز أو الرقابة السفينة التي تقوم بها شركات التصنيف المعتمدة التي تعمل بناء على تفويض أو اعتماد مقدم من طرف دولة العلم ومع احترام القواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية، تتمثل في معاينة الجوانب التقنية للسفن ومن خلال هذه المعاينة تمنح لها درجة معينة وذلك من خلال تزويدها بشهادة التصنيف.

تجدر الإشارة أن شركة التصنيف لها مهتمين أولهما تقديم شهادات التصنيف في إطار القانون الخاص إذ تقوم بتصنيف السفن لمصلحة شركات التأمين البحري وتتحصل على مستحقاتها المالية من مالك السفينة.

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 42.

ثانياً تقديم شهادات مطابقة لحالة السفينة وفق قواعد الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها دولة العلم وهذه المهمة تخضع لقواعد القانون العام.

وعليه فإنه يقع على دولة العلم حماية البحر و السفينة معا من خلال: التجهيز التقني للسفن (المطلب الأول)، و التجهيز التفتيشي للسفن (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التجهيز التقني للسفن

إن الحياة في البحر مليئة بالأخطار، والعزلة التي تتصف بها البحار والتي تجعل وصول الإسعافات والمساعدة تتم بطريقة عشوائية تزيد من هذه الأخطار.

تعتبر دولة العلم العامل أو الرابط الرئيسي للسلامة البحرية فسلطة التجهيز التقني والتفتيشي التي تمارسها على سفنها تستجيب للضرورة الملحة من أجل إنقاذ البحر وثرواته من الأخطار التي تهددها¹.

هذا الدور الذي تلعبه دولة العلم لم يخف على محرري اتفاقية مونتي قوبي 1982 فبالنسبة لقواعد السلامة، إدارة دولة العلم تضمن التنفيذ الكامل للزيارات التفتيشية (*vistes d'inspection*) وبطريقة فعالة، كما أنها تضمن كامل مسؤوليتها فيما يتعلق بالشهادات التي تحررها².

كما يتوجب عليها أيضا بموجب المعاهدة الدولية لمكافحة التلوث من السفن ل: 02-11-1973 أن تحرر وتزود السفن بشهادة دولية للحماية من التلوث بالهيدروكربونات هذه

¹ Voir :REMOND-GOUILLOUD MARTINE, 2^e éd ,éd, A.pédone paris, p215 , p215.

² المادة 94 من اتفاقية مونتي قوبي، هي اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLUS III) التي وقعت بين 1973 و 1982، وحددت اتفاقية حقوق ومسؤوليات الدول فيما يتعلق باستخدامها لمحيطات العالم، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئة وإدارة الموارد الطبيعية البحرية.

الشهادة التي تعطى للسفينة تماشياً مع متطلبات القوانين خلال فترة محددة تعتبر في نظر الجماعة الدولية البحرية دليل على جدية التجهيز التي تمارسها إدارة دولة العلم¹.

وبالفعل فإنه لا يكفي حماية السفينة من أخطار البحر بل يجب حماية البحر من السفينة، لذلك يجب أن تتوفر السفينة على معايير دنيا تخص الجوانب التقنية لحماية السفينة (الفرع الأول)، والتجهيز (الرقابة التقنية) عن طريق شركات التصنيف (الفرع الثاني)، وآليات تقنية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن (الفرع الثالث).

الفرع الأول: المعايير الدنيا الخاصة بالجوانب التقنية لحماية السفينة

لا يملك رجل القانون تحديد القواعد والحسابات ولا وضع العتبات، فدوره محدود في التنسيق هو يكتبها أولاً ثم يحررها في قالب قانوني جامع بشكل يتماشى مع القواعد الأخرى الموجودة وهذا من بين واجبات ومهام القانون الدولي العام.

فيما عدا ذلك، فإن الدور القانوني محدود في هذا المقام فهو يكتفي بمعاينة مختلف المعاهدات والبروتوكولات بمختلف أنواعها أو على الأقل أن يكون على علم بوجودها².

لذلك سنتعرض إلى أهم المعاهدات التي تعنى بمختلف القواعد التقنية الواجبة لحماية السفن:

أ- اتفاقية سولاس SOLAS .

ب- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966.

¹ LE COUVIOUR Karine, la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures, résultant du transport maritime, Tome II, presses universitaires d'aix-marseille, 2007, p531.

² REMOND-GOMILLOU MARTINE, op, cit, p216.

أولاً: المعاهدات الدولية الخاصة بالجوانب التقنية لحماية السفينة

من الممارسات والإجراءات والنظم الدولية المقبولة عموماً التي تحكم بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار المشار إليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي أساساً تلك الواردة في الاتفاقيات الدولية لحماية الأرواح في البحر والاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة وكافة التعديلات المدخلة عليها.

أ- في اتفاقية سولاس (saeetyof life at sea)

بالفعل توجد عدد من القواعد المهنية التي تمت صياغتها في إطار اتفاقيات دولية أو من خلال قرارات صادرة عن المنظمة البحرية الدولية، وهي إن كانت تهدف في الأصل إلى ضمان سلامة السفن، فإنها في ذات الوقت تساهم بشكل غير مباشر في المحافظة على سلامة الركاب فغداة غرق سفينة التيتانيك (TITANIC) سنة 1912 السفينة التي اعتقد الإنسان أنه تمكن من مجابهة أخطار الملاحة البحرية يوم إطلاقها انعقد مؤتمر بلندن من أجل إعداد معايير سلامة الأرواح البشرية في البحر saeety of life at sea، حيث تم إقرار اتفاقية سولاس¹ (solas) التي تتضمن معايير السلامة التي يجب احترامها ومراعاتها فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية وبناءها وتجهيزها ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء².

¹ تم إقرار الاتفاقية سنة 1914، تم تعديلها سنة 1929 تم سنة 1948، تم سنة 1960، تم سنة 1974 لمزيد من التفاصيل عن التعديلات الرئيسية المعتمدة على معاهدة سولاس.

- انظر تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة كالدور السادسة والخمسون البند 42 من القائمة الأولية a/56/58، 9 مارس. ص. 24-26: WWW.un.org/convention_agreements

² ميراد إبراهيم، الالتزام بضمان سلام الركاب في عقد النقل الدموي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2011-2012، ص 216.

لقى بدوره موضوع السلامة البحرية وحماية الأرواح الذي أورده معاهدة سولاس تعديلات عديدة سواء بإضافة أحكام أخرى للمعاهدة نفسها، جاءت في ملحقتين هما:

الملحق المعتمد بلندن بتاريخ 17/02/1978 و الملحق الموقع أيضا بلندن بتاريخ 11-1988، أو في شكل جملة من الاتفاقيات التي عززت بدورها الاتفاقية سولاس السالفة الذكر.

من هذه الاتفاقيات يمكن أن نذكر الاتفاقيات الدولية المؤرخة في 27 فيفري 1979 الخاصة بالبحث والإنقاذ في البحر والموقعة بهامبورغ، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية Immorsat الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976، الاتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث والإنقاذ في البحر (sarsat/copas) الموقع بباريس بتاريخ 01 جويلية 1988، الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما بتاريخ 10 مارس 1988 وبرتوكولها لعام 2005 المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005¹، مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة عوضه البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997².

وفي المؤتمر الدولي المنعقد رعاية المنظمة البحرية الدولية imo في الفترة الممتدة بين 09 و 13 ديسمبر 2002، توصلت خلالها المنظمة إلى إقرار بعض التعديلات على معاملة

¹ صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج ر ج ج، عدد 69 الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010.

² المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000 التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن منق بل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج ر ج ج بتاريخ 15 مارس 2000، عدد 13.

سولاس 1974 وإدراج توصيات بلغ عددها 11 توصية، وقد بدأ العمل بها ابتداء من جويلية 2004¹.

ولعل أهم إنجاز حققته المنظمة البحرية الدولية من خلال مؤتمرها سنة 2002 هو إصدار المدونة الدولية لتسيير سلامة السفن والموانئ Code ISPS .

ب- الاتفاقية الدولية كخطوط التحميل لعام 1966

هي اتفاقية معتمدة في لندن بتاريخ 05 أبريل 1966 ودخلت حيز النقاد في 21 أوت 1968²، حيث حددت المادة 19 منها في فقرتها (أ) و (ب) معايير لا يمكن للسفينة أن تبحر من دون توافرها.

كما تخضع المادة 21 منها السفن إلى تفتيش من قبل ضباط مؤهلين، حتى وهي متواجدة في موانئ دول أخرى متعاقدة، يهدف هذا التفتيش على التحقق من أن السفينة غير محملة بما يتعدى الحد المسموح به في الشهادة وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها أيضا.

كما قضت نفس المادة بوجوب أن يتناول التفتيش المسائل والمعايير المذكورة في المادة 19 سألفة الذكر للتأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار.

¹ ميراد إبراهيم، مرجع سابق، ص32.

² المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966، المبرمة في لندن في 5 أبريل 1966 ج ر ج ج، عدد 03 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

ج- الاتفاقيات الأخرى

هذا بالإضافة إلى الاتفاقيات التالية:

- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث عن السفن MAPOL؛

- الاتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار COLERG؛

- الاتفاقية الدولية بشأن القياسات الطنية للسفن TONNAGE ؛

- مدونة إدارة السلامة الدولية CODE ISM¹؛

- معاهد العمل البحرية لسنة 2006؛

الفرع الثاني: التجهيز (الرقابة التقنية) عن طريق شركات التصنيف

بغض النظر عن التجهيز الإداري الذي تخضع له السفينة فإنها تخضع أيضا لتجهيز تعني عن طريق شركات متخصصة وهي شركات التصنيف.

تعتمد السلامة البحرية والمردودية الاقتصادية للنشاط التجاري البحري على سلسلة من المتدخلين منها دولة العلم، دولة الميناء، المنظمات الدولية الخاصة بالنشاط البحري، شركات بناء وصناعة السفن، شركات التأمين ونجد من بين أهم المتدخلين هي شركات تصنيف السفن التي تم تكليفها بالقيام بالرقابة التقنية للحفاظ على النظام العام للسلامة البحرية.

أولاً: تعريف شركات التصنيف

تعد شركات التصنيف ككيانات خاضعة للقانون الخاص، تنشط على شكل هيئات لا تهدف إلى تحقيق الربحية أو على الشركات التي ظهرت في مجال تصنيف السفن هي

¹وهي المدونة الدولية لإدارة السلامة الدولية code ism اعتمدها المنظمة الدولية البحرية بموجب القرار (41)A741 في

صيغتها المعدلة <http://www.supmartime.fr/code>

bureau veritas و lloyd's registre تقوم هذه الشركات بمهمة تصنيف السفن بطلب من مالك السفينة أو من شركة تأمين لتصنيف سفينة في طور البناء، أو في حالة الاستغلال¹، بالإضافة إلى مهمة التصنيف تم توظيف هذه الشركات من طرف دولة العلم لمراقبة السفن التي تحمل جنسيتها وتقدم لها استثمارات على أنها احترمت المعايير التقنية للسلامة البحرية ومحاربة التلوث المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها دولة العلم².

أ- la classification إي تصنيف السفن:

يعد تصنيف السفن هو إسهاد شركة التصنيف عن طريق تقديمها شهادة لمالك السفينة بأن السفينة مطابقة للمعايير التقنية التي وضعتها شركات التصنيف وهذه المعايير الهدف منها هو ضمان سلامة السفن، إذ يشمل مدى قدرة هيكل السفينة والآلات المرتبطة بالسفينة على قدرتها على مواجهة أخطار البحر و مدى كفاءة الآلات والنظم الكهربائية للسفينة.

إذ يتم هذا الاعتماد عن طريق مجموعة من الزيارات أو لما تقوم شركة التصنيف بالتحقق من مخططات السفينة، إن كانت مطابقة للمعايير التي وضعتها الشركة، ثانياً التحقق من مطابقة جميع القطع التي تدخل في صناعة السفينة داخل المصانع والتصديق عليها إن كانت مطابقة لمعايير الشركة، ومنها تقدم وثيقة تشهد بأن السفينة قد تم بناءها وفق المعايير التي وضعتها شركات التصنيف³.

¹ بلالي رزقي، شركات تصنيف السفن، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص1.

² بلالي رزقي، مرجع سابق، ص1.

³ بلالي رزقي، مرجع سابق، ص3.

تجدر الإشارة بأن شركات التصنيف ترافق السفن خلال حياتها البحرية عن طريق مجموعة من الزيارات لمراقبة إذا كانت السفينة قد حافظت على الحالة التي كانت بموجبها تحصلت على شهادة التصنيف وهذه المهمة خاضعة لقواعد القانون الخاصة¹.

ب- la certification statutaire

هو إشهاد شركة التصنيف عن طريق تقديمها المالك السفينة بأن حالة السفينة مطابقة للمعايير المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية للسلامة البحرية ومحاربة التلوث التي صادقت عليها دولة العلم، مع التأكيد أن شركة التصنيف تعمل للصالح الدولة تطبيقاً للنظم الدولية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية وتعد هذه المهمة من اختصاص السلطات العمومية أو إحدى إدارتها لكن دولة العلم قامت بتفويض هذه المهمة لشركات التصنيف عن طريق التفويض لكون هذه الشركات لها فروع عبر العالم، وتتمتع بالكفاية والاختصاص وهذه المهمة خاضعة لفوائد القانون العام².

بهذين التعريفين يتضح لنا أن شركات التصنيف في حالة إصدارها شهادة التصنيف

فهي تخضع للقواعد القانون الخاص وفي حالة إصدارها شهادات **la certification statutaire** فهي تخضع للقواعد القانون العام.

¹ بلالي رزقي، مرجع سابق، ص 3.

² مرجع نفسه، ص 3.

ثانيا: دور شركات التصنيف

تلعب شركات التصنيف في أيامنا دورا أساسيا في منع الأخطار البحرية وذلك بأداء مهمة مزدوجة تتمثل في التصنيف وذلك بإجراء زيارات و معاينات تقنية للسفن وكذا إصدار الشهادات اللازمة¹.

يتمثل العمل الأساسي لهذه لشركات في معاينة السفن الجديدة والسفن الموجودة في الخدمة والمنشآت الساحلية، وذلك لضمان توافقها مع القواعد التي وضعتها بصفتها المستقلة ومع الاتفاقيات الدولية وقوانين وتعليمات السلطات الحكومية المتعلقة بالسلامة في البحر ومنع التلوث البحري، تشمل هذه المعاينات جميع مناحي إنشاء السفن وتشغيلها ويتم التنفيذ خلال عمر خدمة السفينة.

حيث تعمل شركات التصنيف بموجب تفويضات (اعتماد) بإجراء معاينات نيابة عن الهيئات الحكومية بدولة العلم².

أ- تنوع الزيارات والمعاينات التقنية للسفن

معاينة وفحص السفن في السنوات القليلة الماضية، في ازدياد مستمر من ناحية التنوع والتعقيد زد على ذلك الخطوات المتسارعة للتقنية البحرية والمعاهدات بشأن السفن الجديدة التي أبرمت من أجل نظافة وأمن البحار، لذلك يجب أن تكون المعاينات على أعلى مستوى من الكفاءة تتوفر الأنظمة التقنية للمنظمة البحرية الدولية **IMO** سبعة أنواع من المعاينات وهي:

¹ اللائحة 6 من اتفاقية سولاس.

² للمزيد من التفاصيل عن الاعتماد وشروطه وإجراءاته وكذا التزامات كل طرف أنظر:

-BOISSON PHILIPPE, « Et du pavillon/sociétés de classification », in Le Pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de paris, éd. A. pédone, 2008, pp 39- 53.

1- المعاينة الأولية. 2- المعاينة الدورية 3- معاينة التجديد 4- المعاينة الوسيطة 5- المعاينة السنوية 6- المعاينة الإضافية 7- التفتيش غير المتوقع.

سنتعرض لهذه المعاينات بشيء من التفصيل لاحقاً بما أن المشرع الجزائري حدد نفس الأنواع من المعاينات.

ب- تحرير الشهادات: هذه الشهادات تدل على استجابة السفن للمعايير الدولية، وهي متعددة في مجال الأمن والسلامة البحريين ويمكن تقسيمها إلى ثلاثة أصناف:

1- الشهادات الواردة في الاتفاقية الدولية كخطوط الحمولة 1966:

نصت المادة 19 من هذه الاتفاقية على نوعين من الشهادات وهي:

Certificat intenational de franc-bord الذي عنده مدة صلاحية 5 سنوات ولا يمكن تمديدتها أكثر من 5 أشهر.

- شهادة الإعفاء certificat d'escenption.

2- الشهادات التي تضمنتها اتفاقية سولاس 78/74:

هذه الاتفاقية نصت على مجموعة من الشهادات:¹

- شهادة سلامة سفينة الركاب صالحة لمدة 12 شهرا.

- شهادة أجهزة السلامة اللاسلكية بالنسبة لسفن البضائع صالحة لمدة 12 شهرا.

- شهادة إنشاءات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 5 سنوات.

¹ اللائحة 12 من البروتوكول 1988/11/11 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في أسعار، القيمة الرئيسية للبروتوكول إدخال أدناه في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لعام 1974 بشأن عمليات المسح والشهادات المنسقة مع الصكوك الدولية الأخرى المناظرة .

- شهادة معدات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 24 شهرا.

3- الشهادات الواردة في اتفاقية (MARPOL):

- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالهيدروكربونات.

- الشهادة الدولية لمنع التلوث الناتج عن نقل المواد السائلة بكميات كبيرة أو شهادة NLC الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفايات.

- مدة صلاحية هذه الوثائق لا تتعدى 5 سنوات.

هذا بالإضافة إلى وثائق أخرى مخصصة لأنواع معينة من السفن حسب المواد التي تقوم بنقلها.

➤ تمديد نطاق المهام الموكلة لشركات التصنيف

لم يعد يقتصر دور هذه الشركات على تطوير وتطبيق القواعد التي يتم وفقها بناء السفن والمنشآت المينائية وتشغيلها بالتوافق مع أحدث التطورات والتعديلات التي تجري على التعليمات الدولية وتعليمات دولة العلم¹.

فالدول تفوض لها أيضا تطبيق القواعد المتعلقة بأمن الهيئات البحرية (code ism) وكذا القواعد الجديدة المتعلقة بالسلامة البحرية (code isps) المادة (6) من اتفاقية سولاس تخول للهيئات المعترف بها عن طرف الإدارة إمكانية إجراء معينات دورية من أجل التحقق من السير الحسن لنظام تسيير أمن السفن، وبموجب المادة (4) التي تسمح لها بتحرير شهادات تسيير أمن للسفن التي تستجيب لمتطلبات (code ism).

¹ مقدمة class NK هيئة نيبون كيوكاي، هيئة عاملة في مجال تصنيف السفن (NK) فيفري 2012 تم الاطلاع يوم

www.classnk.or.jp 2023/04/15

المدونة الدولية (code isps) يخول هو أيضا لدول المنظمة إمكانية تفويض، شركة معترف بها ببعض المهام المتعلقة بالسلامة.

ثالثا: مسؤولية شركات التصنيف

الاتفاق الموقع بين إدارة دولة العلم وشركة التصنيف يمكن من تأسيس نظام مسؤولية كامل وتناسق، كفيل بتوقع كل سوء فهم أو اختلاف بين المفوض والمفوض له، فالاتفاق يتضمن عادة بنود تحديد الحد الأعلى على الإصلاحات الممكنة كما يحدد ما إذا كانت المسؤولية تشمل الأضرار المباشرة وغير المباشرة، وغالبا ما تشترط هذه الشركات في مسؤوليتها إلا في حالة خطأ جسيم من طرف الشركة أو أحد موظفيها أما عن علاقة شركات التصنيف مع الغير الذين يطلعون على السجل ولم يتعاملوا مع هذه الشركات، هذه الأخيرة تشير في السجلات بان المعلومات الممنوحة لا تحمل أي ضمان لكن المحاكم رغم هذا البند، تعطي للغير الحرية في إثبات المسؤولية التقصيرية لهذه الشركات فبنود انتفاء المسؤولية ليس لها أي أثر ولا قوة المسؤولية التقصيرية¹.

وبالتالي فإن مسؤولية شركات التصنيف اتجاه الغير تتوقف على إثبات الخطأ المرتكب من قبلها.

حاولت عدة نصوص توحيد شروط المسؤولية من بينها: وثيقة اللجنة البحرية الدولية cmi في 1972، المنشور الصادر في 1995 عن المنظمة البحرية الدولية imo وتوجيهات المجتمع الدولي 2001 /105 la directive communautaire².

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 52.

² - BOISSON PHILIPPE, « Et du pavillon/sociétés de classification », in: Le Pavillon , op.cit. pp 49-52.

الفرع الثالث: الآليات التقنية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها "هو المبدأ العام الذي توجهه المادة 192 من اتفاقية مونتري قوبي 1982 لكل الدول¹.

للوصول إلى هذا الهدف تلزم الاتفاقية الدول على اتخاذ كافة التدابير اللازمة من أجل منع مكوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أيا كان مصدره²، حسب ما جاء في مقال الأستاذ douay clande أنه ابتداء من البحر الإقليمي لا يطبق إلا القانون الدولي للبحار فيما يتعلق بالتلوث الناتج عن السفن³.

مصادر التلوث عديدة ومتنوعة، لكن التلوث الصادر عن السفن يبقى أشدها خطورة، سواء السفن الناقلة للنفط أو السفن دون ناقلات النفط، والأمثلة متعددة لإثبات أن كبرى الكوارث الإيكولوجية كان مصدرها السفن خاصة تلك الناجمة عن توري كانيون، torrey cnyon، أمو كوكاديس amoco cadiz، ليكزون غالديز exscon valdez، والبريستيج le prestige والتي أدت بذاتها إلى الوعي الدولي بهذا الخطر وبالتالي صدور عدة اتفاقيات دولية⁴ تعنى بحماية البيئة البحرية من التلوث بصفة عامة ومن التلوث ومن التلوث الناشئ عن السفن بصفة خاصة.

سنتطرق إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بمنع التلوث الناشئ عن السفن (أولا) وإلى الضوابط التي وضعها المشرع الجزائري لمنع هذا التلوث (ثانيا).

¹ - BOUTOUHENT Abdenour , « le renforcement du cotrole sur le navires per l'Etat du pavillon et l'Etat du port » revue critique de droit et sciences poltiques, faculté de droit, Université Mouloud MAMMRI, Tizi-Ouzou,N°1/2008, pp 281.

² المادة 194 من اتفاقية مونتري قوبي، 1982.

³ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 57.

⁴ مرجع نفسه، ص 57.

أولاً: الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن

تمثل اتفاقية marpol لعام 1973 واتفاقية مونتي قوبي لعام 1982 الركيزة الأساسية للجهود الدولية لمنع أخطار التلوث البحري¹.

1- اتفاقية marpol لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن

أ- تقديم الاتفاقية

بعد غرق torrey canyon في 1967 وأمام قصور اتفاقية oilpol²، جاءت ردت فعل المجتمع الدولي بعقد مؤتمر بلندن في سنة 1973 تحت إدارة المنظمة البحرية الدولية، كان الهدف منه هو تطوير القواعد الدولية الموجودة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن، والذي ينتج عنه وضع اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، بروتوكولها لسنة 1978 وملاحقها الستة³.

تعتبر هذه الاتفاقية أهم وأشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صور وفي كافة مناطق البيئة البحرية فضلا عن أنها تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدي بأية مواد ضارة تتسكب من السفن⁴.

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 58.

² الاتفاقية الدولية لمكافحة البحار بزيوت البترول لعام 1954 انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم 63-344 المؤرخ 1963/09/11، بعد تعديل سنة 1962، كذا على الصيغة الثانية لعام 1969 - للمزيد من التفاصيل عن الاتفاقية، انظر بن سالم رضا حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقة الدولية، كلية حقوق بن عكنون، الجزائر، 2004.

³ مخلوف سامية، مرجع نفسه، ص 58.

⁴ جدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائرية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، بسكرة، الجزائر، 2008، ص 82.

ب- الشهادات وفق التفتيش

تلتزم الاتفاقية الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنمط صالحة لمدة 5 سنوات تعتبر هذه الشهادات دليل على خضوعها للتفتيش وافترض واستيفاءها للأحكام والمواصفات الواردة في الاتفاقية، عند دخولها إلى ميناء أجنبية هذه الشهادات المحررة من طرف السلطات المختصة، تشير فقط ولا تدل على امتثال السفينة لقواعد منع التلوث بالاتفاقية تطرقت كذلك إلى الحالات التي يمكن أن تكون فيها السفينة الخاضعة للتفتيش لا تملك شهادة صالحة أو أن معداتها لا تتماشى مع محتوى الشهادة وفي هذه الحالة يمكن للسلطة التي تقوم بالتفتيش أن تمنع السفينة من الإبحار، وعلى الدولة التي قامت بالتفتيش أن تعلم دولة العلم المسؤولة عن تحرير شهادة مجاملة.

وفي حالة تعارض السفينة الخاضعة للتفتيش مع أحكام الاتفاقية فإن السلطات دولة العلم تتصرف وفقا لقانونها الداخلي وتعلم الدولة التي عانيت المخالفة.

أما في حالة حادث أو تصادم بحر، فإن الدول الأطراف تقوم بإعداد تقرير ترسله إلى المنظمة البحرية الدولية imo من أجل نشره وإعلام الدول الأخرى المرتبطة¹.

ج- ملاحق الاتفاقية

ألحقت الاتفاقية بستة ملاحق انطوت على حصر المواد الملوثة اثنين منهم ملزمين والأخرى اختيارية.

- الملاحق الملزمة: هما الملحقين الأولين صادقت عليهما 130 دولة.

== يمكن الإطلاع على التطورات الرئيسية في مجال تنظيم التلوث الناجم عن السفن في تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العام للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون البند 42 من القائمة الأولية a/58/58، 9 مارس 2001 www.un.org/comvention,ogresments تم الإطلاع عليه بتاريخ 2023/04/15.

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص58.

- الملحق الأول: المحدد لقواعد منع التلوث بالنفط.

الملاحظ أنه جاء بشكل مطابق تقريبا لها ورد في اتفاقية 1954، حيث بدأ بتعريف النفط في قاعدته الأولى، كما التزمت الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط كما التزمت باتخاذ الإجراءات اللازمة لاستقبال ومعالجة مخلفات السفن النفطية كما وضع هذا الملحق استثناء خاص بإمكانية تفريغ مياه الصابورة إذا اقتضت ذلك سلامة السفينة وأمنها أو لإنقاذ الأرواح في البحر¹.

- الملحق الثاني: المحدد لقواعد نقل المواد الضارة السائلة

أخضع هذا الملحق المخلفات السائلة والضرارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة إلى نفس القواعد السارية على المواد النفطية.

عرف هذا الملحق المواد السائلة الضارة و أخضع السفن الناقلة لهذه المواد إلى الفحص المقرر لناقلات النفط والوارد في الملحق الأول.

كما أنه ألزم ربانة السفن بمسك سجل للحمولة تدون فيه عمليات تحميل وتفريغ هذه المواد الضارة السائلة وكذا أي حادث غير عمدي لتسربها إلى البحر².

• الملاحق الاختيارية

- الملحق الثالث: الخاص بالمخلفات الضارة والمنقولة كطروط أو صناديق أو بصهاريج متحركة، حدد طريقة تغليف هذه المواد من أجل التقليل إلى أقصى حد من الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية من جراء نقل هذه المواد.

¹ جدي وناسة، مرجع سابق، ص 82.

² زيتوني زهور، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، 2003، ص 76.

فقد ألزم الملحق أن تكون الصناديق أو الطرود متينة بشكل يضمن عدم تسرب المواد الضارة منها، وأن تكون مرتبة لمنع سقوطها أو تدحرجها داخل السفينة، كما يجب أن تبين على هذه الصناديق والطرود طبيعة وتسمية ودرجة خطورة المادة المحتواة داخلها.

- الملحق الرابع: خاص بقواعد منع التلوث بالمياه المستعملة داخل السفينة.
- الملحق الخامس: يضع بعض التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن، فهو يحدد مختلف أنواع النفايات وطريقة التخلص منها وكذا المسافة التي يجب احترامها من أجل رميها، كما أنه يمنع تصريف أو رمي جميع المخلفات ذات الطبيعة البلاستيكية والخيوط والحبال الاصطناعية.
- الملحق السادس: تلوث الجو الناجم عن السفن، دخل حيز النفاذ في 2005 ينظم انبعاث ملوثات خاصة في الجو من السفن¹.

2- اتفاقية مونتي قوبي 1982

من بين الأحكام العامة لاتفاقية مونتي قوبي²:

- تذكير الدول بأنها ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وتتخذ في سبيل تحقيق ذلك كل التدابير اللازمة لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره³.
- تتصرف الدول عند اتخاذها لهذه التدابير، بحيث لا تنقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر منه، هذا ما نصت عليه المادة 195 من الاتفاقية.

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 61.

² مرجع نفسه، ص 61.

³ المادتين 192-194 من الاتفاقية مونتي قوبي 1982.

- تملك السفن المملوكة للدولة والمستعملة فقط الخدمة حكومية غير تجارية حصانة، حيث تستثني هذه السفن من أحكام الاتفاقية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.
- تضمن الدول امتثال السفن التي ترفع علمها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع تلوث البيئة البحرية.
- تتخذ الدول التدابير المناسبة لمنع السفن الرافعة لعلمها من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد و المعايير الدولية المطبقة بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتنا وتكوين طواقمها.
- تضمن الدول وتسهر على أن سفنها حاملة على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية المطبقة.
- تكفل الدول كذلك تفتيش السفن التي ترفع علمها بصورة دورية لتتحقق من أن الشهادات التي تحملها على متنها مطابقة للحالة الفعلية للسفن.
- في حالة ما إذا ارتكبت سفينة انتهاكا للقواعد والمعايير المطبقة، بعمل دولة العلم على إجراء تحقيق فوري وعلى إقامة دعوى فيما يتعلق بالانتهاء المدعي وقوعه.

ثانيا: ضوابط منع التلوث الصادر من السفن في الجزائر

نظرا لأهمية الأضرار التي يحدثها التلوث البحري الناجم عن السفن فإن الجزائر قبلت أهم الاتفاقيات الدولية الرامية إلى منع هذا النوع من التلوث وتخفيفه والسيطرة عليه فقد صادقت الجزائر على الاتفاقيتين المذكورتين أعلاه وهما اتفاقية marpol لعام 1973 بموجب المرسوم رقم 88-108 الصادر في 31-05-1988 وكذا اتفاقية مونتي 1982 بموجب المرسوم رقم 96-53 المؤرخ في 22-01-1996 الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 24-01-1996.

وبما أننا تطرقنا إلى الاتفاقيتين سابقا ولتفادي التكرار سنتطرق مباشرة

➤ برتوكول برشلونة لعام 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات.

أول ما يمكن ملاحظة بشأن هذا البروتوكول¹ هو ما جاء في ديباجة من ضمنها ما يلي: " إن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بصفتها أطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث²، وإذ تعني الاتفاقية التي تم اعتمادها في لندن عام 1972 لوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى... "

من خلال ما سبق يبدو واضحا أن واضعي البروتوكول استندوا إلى أحكام اتفاقية 1972، مما يعني أنه من المفروض أن كل دولة موقعة على البروتوكول هي في نفس الوقت طرف في الاتفاقية.

تجدر الإشارة إليه أن الجزائر انضمت إلى اتفاقية 1972 في سنة 1988 بينما صادقت على بروتوكول برشلونة سنة 1981، أي أنها لم تصادق على الاتفاقية إلا بعد مرور سبع سنوات من تصديقها على البروتوكول الذي كان يلزمها ضمها بأحكام اتفاقية 1972 دون أن تقبل بها قانونيا.

من جهة أخرى، فإن البرتوكول سلك نفس الأسلوب الذي اتبعته اتفاقيتين أسلو و لندن بشأن حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات إذ ألحق بها ملاحق ورد فيها تعداد للمواد المحظورة إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط.

¹ صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1981 ج. ر. ج. ج. الصادر سنة 1981، عدد 1.

² راجع في هذا الشأن المادة (5) من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط 1976، والتي جاء نصها كالآتي " تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن تصريف النفايات من السفن والطائرات والتخفيف من حدته.

وبالرجوع إلى أحكام البروتوكول نجد:

- المادة الرابعة منه تمنع إغراق النفايات أو المواد الأخرى الوارد في الملحق الأول في منظمة البحر الأبيض المتوسط.

- المادة الخامسة منه تبيح إغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الثاني بعد استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة منفردة من طرف السلطات المختصة التي يقوم كل طرف بتسميتها (المادة 10 فقرة 1) أ من البروتوكول تطرقت إلى تحديد السلطة المختصة بإصدار التصريح.

- المادة السادسة منه تسمح بإغراق جميع النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح عام مسبق من طرف السلطات المختصة (المادة 10 فقرة 1 ب).

- المادة الثامنة منه نجدها تضع استثناء على مبدأ منع الإغراق، فيبيح الإغراق متى توفرت حالة الظروف القاهرة الناتجة عن سوء الأحوال الجوية أو عن أي سبب آخر، تتعرض فيه حياة الإنسان أو أمن السفن أو الطائرات إلى الخطر.

- المادة الحادية عشرة منه استثنيت السفن والطائرات التي تملكها أو تستعملها دولة طرف بصورة مؤقتة في خدمات حكومية غير تجارية من تطبيق أحكامه عليها مع منحه الدول الأطراف حق التأكد من أن مثل هذه السفن والطائرات تعمل على نحو يتماشى قدر الإمكان من الناحية المعقولة والعملية مع البروتوكول.

المطلب الثاني: التجهيز التفشيحي

انضمت الجزائر إلى عدة اتفاقيات بحرية كان لزاما عليها أن تبين أن العلاقة الجوهرية بينها التي تسمح لها برفع علمها حقيقة وذلك من خلال سلسلة من الإجراءات

والنصوص من بينها المرسوم التنفيذي رقم 02-149¹ الذي يحدد قواعد تفتيش السفن وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-418²، الذي جاء لوضع خطة سلامة بحرية تتماشى وتتطابق مع المنشآت المينائية والسفن التي تحمل علمها ومع الأحكام التي جاءت بها المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، كذلك فيما يتعلق بسفن الصيد فقد صدر قرار وزاري مشترك بتاريخ 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتنائها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة³.

يفرض المشرع الجزائري التزاما بضرورة مطابقة السفينة لمعايير السلامة المعمول بها دوليا وعلى جميع السفن بمختلف أشكالها، وأن تتم المعايير طبقا للقواعد الخاصة وذلك بالاستناد للأحكام الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها هنا يظهر دور شركات التصنيف⁴، وكذلك السلطات الإدارية الوطنية، ولذلك فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة للاستخدام التي خصصت له⁵.

كما أنه لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

أ- بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد والحريق.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09/05/2002 يحدد قواعد تفتيش السفن ج ج ج العدد 33 بتاريخ 12/05/2002.

² المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 ما يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال الأمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ج ج ج العدد 82 الصادر في 22-12-2004.

³ قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتنائها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة ج. ر. ج. ج عدد 24 الصادر بتاريخ 14 أبريل 2004.

⁴ المادة 226 من القانون البحري الجزائري والمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 يحدد قواعد تفتيش السفن.

⁵ عملا بنص المادة 222 من القانون البحري الجزائري.

ب- الطفو و الثبات وخطوط الشحن.

ج- أجزاء الدفع والقيادة.

د- عدد أفراد الطاقم و أهليتهم المهنية.

هـ- الشروط الأخرى المطلوبة الخاصة بسلامة الملاحة سلامة الأرواح في البحار.

فيجب أن تشمل السفينة على شروط الأمن المقررة خلال جميع مراحل استغلالها إلى غاية انتهاء الخدمة التي وضعت من أجلها، مما يقتضي الأمر إخضاعها لما يعرف بالتفتيش الخاص بسلامة السفن للتأكد من أنها توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الملاحة الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة سلامة الأرواح وكذلك الأحكام الأمن النظامية، إذ تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى "تفتيش الوضع في الخدمة" أو "التفتيش الدوري" أو "التفتيشات الإضافية عند الإقتضاء" كما يجب كذلك، وقبل وضع السفينة في الخدمة، أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية الكهربائية وآلات الإنقاذ و ماكيناتها ومعدات تجهيزها ويمكن كذلك أن تخضع أي سفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية وذلك بمبادرة من رئيس المنطقة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك السفينة أو من الريان أو من طاقم السفن¹.

وقد جاء المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09-05-2002 المذكور أعلاه بالمعاينات وعمليات التفتيش التي يجب أن تخضع لها السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري وتتمثل في:

¹ أنظر المادة 232 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول: المعاينة الأولية

المعاينة الأولية هي التي تتم قبل وضع السفينة في الخدمة من أجل التأكد من أن السفينة صالحة للقيام بالخدمة التي سخرت من أجلها وذلك في الجانب التقني، وبالتالي صالحة للملاحة البحرية دون أخطار، مضمون هذه المعاينة ورد بالتفصيل في الفقرات 2 و 3 و 4 من المادة المرسوم التنفيذي المذكورة سابقا.

الفرع الثاني: المعاينة السنوية

المعاينة السنوية من أجل التأكد من الحفاظ على حالة السفينة وماكيناتها ومعدات تجهيزها تبعا للأحكام المطبقة وهذا ما ورد في نص المادة 5 من نفس المرسوم.

الفرع الثالث: المعاينة الوسيطة

المعاينة الوسيطة تهدف إلى التأكد من أن العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة في حالة مرضية وتلاءم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها، ينبغي على شركات التصنيف أن تأخذ بعين الاعتبار النتائج المتوصل إليها عند الفحص المفصل لهيكل السفينة والماكينات في حالة إعادة النظر في التصنيف.

الفرع الرابع: المعاينة الدورية

المعاينة الدورية تتمثل في التأكد من أن الشهادات والوثائق المذكورة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة موجودة على متن السفينة.

الفرع الخامس: معاينة التجديد

معاينة التجديد تشتمل على تفتيش مع إجراء تجارب على البنية والماكينات ومعدات التجهيز، وكذا التأكد من كل الشهادات والسجلات والكتيبات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق.

الفرع السادس: المعاينة الإضافية

المعاينة الإضافية يؤكد هذا المرسوم التنفيذي على أنه في حالة وقوع حادث للسفينة أو وجود عيب على متن السفينة يضرب بأمنها فإنه ينبغي على الريان أو مالك السفينة إبلاغ الإدارة أو المفتش المعين أو الهيئة المعترف بها المكلفة بتسليم الشهادة المناسبة.

وفي حالة إجراء تصليحات فإن معاينة إضافية عامة أو جزئية تكون إلزامية من أجل التأكد أن التصليحات والتزميمات المحتملة قد تمت بالفعل.

الفرع السابع: تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة والعناصر المرتبطة بها

تفتيش الوجه الخارجي لقصر السفينة والعناصر المرتبطة بها وهي معاينة عن طريق التفتيش خاصة بالوجه الخارجي لقعر السفينة الذي غالبا ما يصعب الوصول إليه.

هذه المعاينة غالبا ما تتم في حوض جاف حيث تولى السفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر اهتماما خاصا.

كما لا ينبغي إجراء عمليات تفتيش السفن وهي عائمة إلا إذا كانت الظروف مرضية وتتوفر على أجهزة ملائمة ومستخدمين تلقوا تكويننا مناسباً يظهر دور شركات التصنيف المعتمدة

التي تسهل الأمور لدولة العلم خاصة أن هذه الشركات تستعمل في إطار أحكام والقواعد الدولية¹.

إضافة إلى معاينة وتفتيش السفينة ومعدات وأجهزتها وصلاحياتها وشهادات يجب أيضا مراعاة خطوط الشحن، وذلك من خلال تحديد الضوابط التي بموجبها يتم تحميل السفن في ملاحتها البحرية ضمانا لسلامة الأرواح والأموال في البحار، وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن 1966 وبروتوكول تعديلها سنة 1988.

تهدف هذه الاتفاقية إلى توحيد الأسس والقواعد التي بمقتضاها يتم تعيين الحدود التي يمكن عندها شحن السفن العائمة في الرحلات الدولية، وتتضمن ملاحقها الأسس الفنية التي بموجبها يتم تحديد خط الشحن بالنسبة للسفن بالنظر إلى نوعها وطرزها وحجمها وحمولتها، وتقرر مبدأ مسؤولية الدول المنظمة إليها عن مراقبة مدى احترام السفن المسجلة لديها لأحكام خطوط الشحن، بحيث لا يجوز لأي سفينة أن تقوم مرحلة دولية ما لم تكن على إثر معاينتها قد حصلت على شهادة دولية لخط شحنها.

لا يقتصر الأمر على التأكد عند إتمام شحن السفينة بأن منسوب المياه لم يرتفع عن خط الشحن المقرر لها، وإنما يمتد لمراقبة ما إذا كان خط الشحن المحدد بالسفينة مطابقا لما تقرره الشهادة الخاصة بها وكذلك إذا وجد أي خلل بالسفينة يحتمل معه تجاوز خط الشحن أثناء الرحلة البحرية، وأقرت الاتفاقية حق الدول في مراقبة السفن العاملة في موانئها لضمان سلامة رحلاتها البحرية، وقد التزمت جل الدول المنضمة للاتفاقية بأحكامها واعتبرت شهادات خطوط الشحن من بين الوثائق الواجب على السفينة حملها، وقد أشار إليها المشرع الجزائري في الملحق الخاص بوثائق السفينة المنشور في المرسوم التنفيذي 02-149 المحدد لقواعد التفتيش.

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 56.

تشمل عمليات السفن الأجنبية أيضا وذلك بالتأكد من مراعاتها لأحكام الاتفاقيات الدولية،
حي أشارت اللائحة 5-2 من اتفاقية العمل البحري الدولي ILO إلى مسؤولية دولة الميناء
لتمكين كل دولة من تنفيذ مسؤولياتها بموجب هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالتعاون الدولي في
تنفيذها معايير الاتفاقية على السفن الأجنبية¹.

¹ بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، جامعة أبو بكر بلقايد،
تمسان، كلية الحقوق بأطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، الجزائر، 2014-2015، ص58.

تخضع السفن لنظام إداري حسب ما ورد في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية والهدف من وراء إحكام رقابة الدولة على السفن والملاحة البحرية، بحسبان أن سلامة السفينة أمر مهم تتكفل به الدولة وتم التصنيف الإداري لنظام الملاحة البحرية بحسب الغرض منها وهي الملاحة التجارية وملاحة الصيد البحري وملاحة النزهة مع تحديد مناطق ممارسة الملاحة البحرية ومناطق الصيد البحري على أنه تكون حدود المناطق موضوع قرار تصدره الجهات الإدارية البحرية المختصة فضلا عن تأمين هذه الملاحة وابتداء يتعين توافر الصلاحية في السفينة حتى يمكن لها أن تحصل على التسجيل في إحدى الموانئ الجزائرية لضمان أمن وسلامة ممارسة السفينة لأي نشاط بحري، ويحرص القانون البحري الجزائري على هذا الإجراء الذي يعد أساسي في حياة السفينة وممارسة الملاحة البحرية، وبالتالي يشمل الإشراف الإداري على السفينة التسجيل الذي يتم تحت رقابة الدولة وكذا معاينة أوراق وشهادات السفينة وتجهيزها التقني والتفتيشي.

الفصل الثاني:

تجهيز مادي للسفن حسب النوع
والملاحة

وقبل وضع السفينة في الخدمة، كذلك أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية الكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها ويمكن كذلك أن تخضع أي سفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية وذلك بمبادرة من رئيس المنطقة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الريان أو من طاقم السفينة، فيجب أن تشتمل السفينة على شروط الأمن المقررة خلال جميع مراحل استغلالها إلى غاية انتهاء الخدمة التي وضعت من أجلها، مما يقتضي الأمر إخضاعها لما يعرف بتفتيش الخاص بسلامة السفن، للتأكد من أنها توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الملاحة الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة ، سلامة الأرواح وكذلك لأحكام الأمن النظامية، إذ تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات، إن الاهتمام البالغ الذي أولته القوانين الدولية والداخلية على حد سواء لمسألة النظام القانوني الذي يحكم عمل البحارة وما يتميز به من خصوصية كان سببا لطرحه في هذا الفصل كما أن ما يتميز به هذا النظام من أحكام خاصة دفعنا للبحث في الموضوع ليس من ناحية دراسة عقد العمل البحري وأحكامه بصفة خاصة، وإنما ركزنا على دراسة مختلف الأحكام القانونية التي تحكم الحياة المهنية للبحار، لموضوع النظام القانوني للبحارة أهمية نظرا لما يطرحه من مسائل وإشكالات أهمها البحث في المعايير الفاصلة والمعتمدة لإضفاء صفة البحار على العامل وبالتالي تطبيق أحكام القانون البحري عليه، ومن هنا تتبثق إشكالية التعرف على خصوصيات النظام القانوني الذي يحكم عمل البحار، لنخرج بالمبررات التي تقف وراء استثناء المشرع عقود العمل البحري من تطبيق القانون 90-11 المتعلق بتنظيم علاقات العمل وإخضاعها لأحكام خاصة لا نجدها في باقي عقود العمل، إلا فيما يتعلق بما لم يرد فيه نص خاص مما يحيلنا للقواعد العامة في هذه الحالة، من هنا وبناءا على ما سبق فإن التشريع البحري و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالعمل البحري وكذا التوصيات الصادرة عن

منظمة العمل الدولية كلها تَصُبُّ في مَصَبِّ واحد وهو إحاطة البحار بحماية قانونية خاصة، بل لازمة وضرورية حتى يتمكن من أداء عمله على متن السفينة وذلك عن طريق إخضاعه لأحكام خاصة، ذلك أن الأخطار التي يتعرض لها البحار بسبب العمل في البحر تستوجب تطبيق قواعد من نوع خاص تختلف عن تلك التي تحكم نشاط العمال في البر، ومن ثم لا تسري أحكام عقد العمل البحري بعد عودة البحار إلى البر، فيخضع ساعتها لأحكام عقد العمل البري في علاقته مع المجهز، إلا إذا تعلق بوقائع حدثت أثناء الرحلة البحرية، اشترط المشرع لممارسة وظيفة البحري على متن السفن ضرورة توافر مجموعة من الشروط والالتزامات حرصا منه على سلامة الرحلة البحرية ككل من هذه الشروط ما يتعلق بالبحار وهي تلك الشروط الشخصية المتمثلة في السن والجنسية واللياقة البدنية، إضافة للشروط المهنية التي تقتضي حصول البحار على الشهادات المطلوبة والمناسبة لأداء العمل الموكل له على متن السفينة، كما أن هناك طائفة أخرى من الشروط تتعلق بالرحلة البحرية، منها ما هو عبارة عن مجموعة من التقييدات المقررة قانونا، فعلى البحار تبعا لذلك أن يقيد قي سجل رجال البحر ودفتر الطاقة واقتناء كراس الملاحة، ومن هذه الشروط أيضا ما يخص الكفاية العددية للطاقة وبعض الرخص المنوطة به ويتعلق الأمر هنا بالرخصة الممنوحة للبحارة الجزائريين لممارسة وظيفة البحري على متن سفن تحمل راية أجنبية و العكس تشغيل الأجانب على متن السفن الوطنية.

بغية دراسة كل هذه الأمور التي تقدم ذكرها قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين خصصنا المبحث الأول لدراسة تجهيز معدات السلامة والصحية (مبحث أول) وبدوره قسم إلى مطلبين، معدات السلامة والإنقاذ (مطلب أول)، توفير الرعاية الصحية على متن السفن (مطلب ثاني)، في حين خصصنا المبحث الثاني لدراسة تجهيز الأشخاص (مبحث ثاني) وبدوره قسم إلى مطلبين، طاقم السفينة وظروف العمل (مطلب أول)، شروط ممارسة مهنة البحار (مطلب ثاني).

المبحث الأول: تجهيزات معدات السلامة والصحية

الالتزام ببرنامج المنظم يضمن تعليم ثقافة السلامة على متن السفينة، لم تعد المكانة السفينة التي تحتلها السلامة على متن السفن تخفى على أحد، وكون السفينة مكان عمل مليئاً بالمخاطر يجب ألا تترك جداول التحقق فارغة لضمان أن السفينة على أعلى مستوى ممكن من الأمان ولهذا يفرض ضرورة تجديد وصيانة المعدات دون استثناء قبل البدء بالكشف عليها، وقبل وضع السفينة في الخدمة، يجب كذلك أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية الكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها ويمكن كذلك أن تخضع أي سفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفن قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية، وذلك بمبادرة من رئيس المنطقة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الريان، فيجب أن تشتمل السفينة على شروط الأمان المقررة خلال جميع مراحل استقبالها إلى غاية انتهاء الخدمة التي وضعت من أجلها، وحيث أن صرامة ودقة الكشف تعتمد على التقييم البصري للسفينة، فيجب أن تتطابق كل ناحية من نواحي السلامة على السفينة بين ما هو مسجل وما عليه من أرض الواقع.

بغية دراسة كل هذه الأمور التي تقدم ذكرها قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين خصصنا لدراسة معدات السلامة والإنقاذ (مطلب أول)، في حين خصصنا لدراسة توفير الرعاية الصحية على متن السفن (مطلب ثاني).

المطلب الأول: معدات السلامة والإنقاذ

لم تعد المكانة الكبيرة التي تحتلها السلامة على متن السفن تخفى على أحد، وكون السفينة مكان عمل مليئاً بالمخاطر يجب ألا تترك جداول التحقق فارغة لضمان أن السفينة، على أعلى مستوى ممكن من الأمان فالالتزام ببرنامج الصيانة المنظم يضمن تعميم ثقافة السلامة على متن السفينة، وهذا يفرض ضرورة تجديد وصيانة المعدات دون استثناء قبل

البدء بالكشف عليها، وحيث أن صرامة ودقة الكشف تعتمد على التقييم البصري للسفينة، فيجب أن تتطابق كل ناحية من نواحي السلامة على السفينة بين ما هو مسجل وما هي عليه على أرض الواقع وفيما يلي: بعض النقاط الهامة التي يجب القيام بها قبل بدء الكشف عن معدات السلامة وذلك من أجل الحصول على رحلة آمنة والمحافظة على سلامة الأشخاص والبضائع يتوجب القيام بعدة إجراءات للتجهيز للرحلة البحرية من صيانة المعدات والآلات والماكينات وتوفير الخرائط والوقود والمؤن وقوارب النجاة وسترات النجاة وطفائيات الحرائق وغيرها.

الفرع الأول: تفقد الأنوار الملاحية وقوارب النجاة

1- الأنوار الملاحية

هي أنوار تستخدم عند الملاحة ليلاً أو الرؤية المحدودة ويؤدي تشغيل هذه الأنوار على الوسائل البحرية إلى معرفة اتجاهها وحجمها ونوعها (أو طبيعة عملها).

2- تفقد قوارب النجاة

قوارب النجاة والمعدات الملحقة بها من المعدات التي الملحقة بها من المعدات التي يتحتم تفقدتها وتجديدها بشكل دائم، ويجب تدريب طاقم السفينة على تشغيل تلك القوارب وتهيئتها والهدف من صيانتها كما يجب إعادة كتابة المعلومات الخاصة بالقارب في حال أزيلت بفعل المياه أو الرطوبة وإنزال القوارب واختيار حركتها لأمام وللخلف، وتجديد وصيانة تلك القوارب من دعت الحاجة لذلك¹.

¹ الدومان سلامة تحضير السفينة للكشف على معدات السفينة: <https://www.bahreya.com>

3- تفقد روافع قوارب النجاة

إن روافع قوارب النجاة معرضة للمبدأ بشكل دائم بسبب عوامل الجو، لذا يجب إعادة دهنها وتزيينها بالإضافة للأوناش الخاصة بها و بكراتها، ويجب تفقدها مرارا وتكرارا لضمان جاهزيتها للعمل في أي لحظة.

الفرع الثاني: تفقد معدات النجاة

1- تفقد رماثات النجاة القابلة للنفخ

يجب تفقد رماثات النجاة ف حال تم استخدامها على فترات منتظمة وتبديل القطاع و إصلاح التالف منها في حال دعت الحاجة لذلك، كما يجب تبديل عواكس الرماثات إذ أنها تبهت وتتضاءل قدرتها على عكس الضوء بفعل تأثيرات الطقس والمياه¹.

2- تفقد أطواق النجاة و إشارات الدخان وأجهزة الاتصال المحمولة

يجب تفقد أجهزة الاتصال المحمولة الخاصة بطوافات النجاة وضمان أدائها الفعال ويجب تعريف أفراد الطاقم بآلية عمل معدات الاتصال وقدرة بطايرتها التشغيلية، كما يجب تفقد أطواق النجاة وصيانتها إن دعت الحاجة لذلك، وتمييز أطواق النجاة التي لم تعد صالحة لاستخدام بشكل واضح، كما تستبدل البطاريات والأنوار المزودة بها أطواق النجاة في حال تلفها وتوضع هذه الأطواق بشكل مناسب في أماكن مختلفة حيث تبدو واضحة للعيان لجميع أفراد الطاقم.

¹الدومان سلامة تحضير السفينة للكشف على معدات السفينة: <https://www.bahreya.com>

3- تفقد سترات النجاة:

يجب تفقد سترات النجاة بتأن واستبدال الأضواء التالفة والسترات التي لا تصلح للاستخدام ويجب تدريب جميع أفراد الطاقم على ارتداء تلك السترات وخلعها وفي وقت سريع والجدير بالذكر أنه ما من هيئة تصنيف أو كشف ستبرر نقص سترات النجاة على متن السفينة وعدم تلبيتها لعدد أفراد الطاقم.

4- تفقد المعدات النارية:

يجب صلاحية المعدات النارية كصواريخ الإطلاق وإشارات الدخان وغيرها والتأكد من استبدال تلك المنتهية الصلاحية، ويجب أن يعرف أفراد الطاقم مكان تخزين تلك المعدات وكيفية استخدامها وقراءة التعليمات الموجودة على غلافها لمعرفة طريقة تشغيلها¹.

5- تفقد خطط مكافحة الحريق وأنظمتها

يجب تفقد خطط مكافحة الحرائق من ناحية فعاليتها بشكل مفصل ودقيق.

الفرع الثالث: اختبار معدات أخرى

1- اختبار معدات وأنظمة اكتشاف الحرائق ومعدات الإطفاء

يجب اختبار معدات كشف الحريق والدخان ومضخات إطفاء الحريق والخرطوم الخاصة بها كما يجب تعريف أفراد الطاقم بمطافئ الحريق الموجودة على السفينة وكيفية استخدامها حسب نوع الحريق ويجب صيانتها وإعادة تعبئتها تبعاً للتعليمات الخاصة بها، إضافة إلى التأكد من فعالية ملابس رجال الإطفاء وتدريب الطاقم على ارتدائها وخلعها من

¹الدومان سلامة تحضير السفينة للكشف على معدات السفينة: <https://www.bahreya.com>

العلب الخاصة بها ليكونوا على أتم الجاهزية في حال الحاجة لها ويجب اختبار كل الإندارات الخاصة لهذا المجال أيضا.

2- تفقد سلم المرشد:

يجب تفقد سلم المرشد وجميع المعدات الملحقة به وضمان تطابقها مع المواصفات المحددة في القوانين الخاصة بها.

3- تفقد الأنظمة الأخرى الهامة تبعا لنوع السفينة

تطبق النقاط الآتية الذكر على كل أنواع السفن فيما عدا ناقلات النفط التي تتطلب القيام بكشوفات على:

- نظام الغاز الخامل.
- تمديدات وأنابيب أنظمة مكافحة الحريق في غرف مضخات البضاعة.
- النظام النضخي الرغوي على السطح.

ولا بد من التذكير بضرورة القيام بتدقيق عام للأنظمة الملاحة ومعدات أيضا كجزء من تفقد معدات السلامة، وغني عن القول إن تحقيق معدات الملاحة يأتي في إطار ضمان كفاءتها وفعاليتها ناهيك عن أدائها في مجال السلامة وهذا الأمر ينطبق على معدات و ماكينات غرفة المحركات أيضا، كما يتوجب القيام بالتدريبات الخاصة ورفع سوية الحذر والدراية لأفراد الطاقم الأمر الذي يساهم في رفع جاهزية الطاقم لأي حالات طوارئ مفاجئة.

4- المعدات الملاحية:

يجب أن يتواجد على متن السفينة المعدات والأدوات الملاحية الكافية واللازمة لإتمام الرحلة بأمان مثل الخرائط والمطبوعات الملاحية¹ البوصلة المغناطيسية والأجهزة الملاحية وأجهزة الاتصالات حيث أسهم اختراع الراديو في تأمين سلامة الملاحة والحد من الحوادث خاصة في حالة الرؤية الضعيفة والبوصلة الجير التي استحدثت مع البوصلة المغناطيسية لبيان اتجاه سير السفن باعتبارها أكثر دقة وتنوعاً وسهولة في الاستخدام، وفي مجال الاتصالات نجد نظام R/T (التليفون الراديو وكذلك الموجات عالية التردد) للاتصال بين السفن والبر والخرائط الالكترونية التي تظهر على شاشة الحاسب الآلي الذي أصبح هو الآخر جهاز أساسياً لا غنى عنه في السفن حيث يمكن من خلاله التخطيط المسبق للرحلة البحرية في مراحل سير السفينة، وتسهم الخرائط الالكترونية في تخزين المعلومات والتعديلات والإرشادات الملاحية².

5- العنابر وأجهزة الشحن والتفريغ:

يجب أن تكون عنابر السفينة نظيفة ومجهزة لشحن البضائع المتفق عليها، وأن تكون جميع الاحتياطات والإجراءات اللازمة قد اتخذت لمنع تلف البضائع أثناء الرحلة مثل ممرات الشهرية وخطوط التبريد³.

6- تجهيز وإمداد السفينة:

ويكون تزويد السفينة بالمؤن والتي تشمل الوقود والمياه العذبة والطعام اللازم للرحلة.

¹ بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 44.

² أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 78.

³ محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 84.

المطلب الثاني: توفير الرعاية الصحية على متن السفن

تقتضي طبيعة العمل في البحر أن تبقى السفينة في البحر لمدة قد تطول أو تقصير بعيدا عن اليابسة ولمسافات طويلة، وهو ما يستدعي تنظيم خدمة صحية وطبية على متن السفينة سواء كانت مخصصة النقل الأشخاص أو كانت مخصصة لنقل البضائع بهذا بالإضافة إلى ضمان الحد الأدنى لمستوى أماكن المعيشة¹.

تم اعتماد تقسيم كالاتي ضمان أماكن معيشة لائقة على السفينة (الفرع الأول)، أحكام الرقابة والتفتيش على أماكن المعيشة (الفرع الثاني)، الخدمة الطبية على السفينة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: ضمان أماكن معيشة لائقة على السفن

كان البحارة في عصر السفن الشراعية، يعيشون في عنبر واحد يقع في مقدمة الصاري الأمامي للسفينة، لكن مع تطور السفن تطورت معها وسائل المحافظة على صحة الطاقم إذ جاء المجتمع الدولي في سنة 1949 ووضع الاتفاقية رقم 92 لسنة 1949 بشأن إسكان الملاحين على ظهر السفينة والتي عدلت في 1970 ثم في 1987 كما أدرك ملاك السفن أهمية تحسين المكان السكن وضرورة تزويدها بوسائل التسلية والترفيه التي ترفع من معنويات الطاقم².

وقد وضعت الدول المتقدمة في صناعة الفن قواعد تحدد مواصفات خاصة بأماكن الإعاشة حرصا منها على صحة الطاقة وراحته مع الوضع بعين الاعتبار طبيعة الرحلات التي تقوم بها السفينة.

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 76.

² مدحت عباس خلوصي، السفينة القانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993، ص 285.

- وبالنسبة للمشرع الجزائري فإنه اهتم بوضع اشتراطات خاصة بالنسبة لسكن البحارة وذلك ما ورد في نص المواد من 439 إلى 446 ق ب ج من بين هذه الاشتراطات نذكر:
- يجب أن تكون مساكن الطاقم مهياً على شكل مناسب كما ذكرنا أعلاه وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين وتكون مخصصة لاستعمالهم فقط.
 - أن يتوفر عند كل واحد من أفراد الطاقم على وسادة وغطائين من الصوف والبياض الكامل للسرير و منشفتين إحداهما إلى الحمام وناموسية إذا كانت السفينة تمر في مناطق استوائية مع وجب تغييرها وتنظيفها في الفترات المحددة.
 - تفادي اقتسام عامل بالنهار نفس الحجرة مع من يليه في الخدمة الرباعية.
 - أخذ التدابير الوقائية لحماية مسكن الطاقم بتزويده بالنوافذ وفتح التهوية والأبواب التي تفتح على السطح وبالناموسيات المناسبة.

الفرع الثاني: أحكام الرقابة والتفتيش على أماكن المعيشة

سبق وأن ذكرنا سابقاً فإن أماكن المعيشة يجب أن تكون نظيفة وصحية بحيث يمكن الإقامة فيها، وهذا ما يتوجب على الريان أن يتأكد منه وذلك بقيامه مصحوباً بواحد أو أكثر من أفراد الطاقم بالتفتيش على أماكن الإعاشة بالسفينة وتسجيل ذلك في دفتر حوادث السفينة الرسمي مع تدوين التاريخ والوقت اللذان تم فيها التفتيش وكذا أسماء الشهود الحاضرين أثناء عملية التفتيش وكتابة تفاصيل المخالفات والتعليمات الصادرة عنه.

كما تقوم إدارة التفتيش البحري بمعاينة أماكن المعيشة في الحالات التالية:¹

- عند تسجيل السفينة أو إعادة تسجيلها.

¹ مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 297.

- عند تغيير أو إصلاح أماكن المعيشة.
- عند زيادة عدد الأشخاص الذين يستعملون مكان المعيشة عما هو مقرر.
- عندما يقوم الاعتقاد لدى الإدارة بأن التعليمات غير منفذة.
- عندما يطلب ملاك السفن أو ممثليهم أو ممثل البحارة ذلك التفتيش.
- في حالة تقديم شكوى كتابية من شخص واحد من أفراد الطاقم.

الفرع الثالث: الخدمة الطبية على السفينة

منذ انشغال الجماعة الدولية بسلامة الأرواح في البحار اشترطت دوما وجوب تنظيم خدمة صحية وطبية على متن السفن العاملة في الرحلات الدولية، بل وأكثر من ذلك فمناه تقديم الزمان اهتمت الدول المطللة على البحر بتنظيم الخدمة الطبية على السفن القائمة بالملاحة في أعالي البحار¹.

فمثلا نجد في اللائحة الفرنسية للتجارة البحرية لعام 1681 أحكاما خاصة تشير إلى ضرورة تواجد طبيب وتوافر أدوات طبية و أدوية على متن سفن أعالي البحار وقد استلهمت جميع القوانين من أحكام هذه اللائحة².

ومن أهم الأحكام بشأن الخدمة الصحية والطبية على السفن نذكر:

1- التجهيز الطبي للسفينة:

يجب أن تتوفر كل سفينة على تجهيز طبي³، يتمثل في الأدوات والأجهزة الطبية من جهة و الأدوية من جهة أخرى وذلك سواء كانت سفينة ركاب أو سفينة بضائع بمعنى

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص78.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 101.

³ انظر بالنسبة للجزائر، القرار المؤرخ في 2001/12/18 يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 1986/04/30 والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني ج. ر. ج.ج، الصادرة بتاريخ 2002/01/23، عدد 06.

أنه حتى في حالة اقتصار المجتمع البشري في السفينة على أفراد طاقاتها فإنه يجب تأمين الخدمة الصحية والطبية لهم.

يختلف نطاق تجهيز السفينة طبيا باختلاف طبيعة الرحلة وعدد الأشخاص المرخص لها بحملهم وكذا مدى ابتعاد السفينة عن اليابسة فالسفن التي تقوم بملاحة بحرية في أعالي البحار يجب أن يتسع نطاق التجهيز الطبي فيها، نظرا لأن مدة بقاء السفينة بعيدا عن اليابسة قد تطور، عكس السفن التي تقوم بملاحة حدية فقد يكفي فيها توافر وسائل الإسعافات الأولية تقديرا لإمكانية عودة السفينة إلى اليابسة سريعا.

2- حفظ الأجهزة والمعدات الطبية

لا يكفي توافر الأدوات والمعدات الطبية على متن السفينة، إنما يجب اتخاذ كل التدابير اللازمة من أجل المحافظة عليها صالحة للاستعمال عند الحاجة إليها وبشكل دائم وذلك بمراعاة الأصول الطبية في حفظ الأجهزة والمعدات الطبية.

والمشروع الجزائري: ينص في القرار المؤرخ في 2001/12/18 أن يتولى طبيب السفينة حفظ الأدوية المصنفة مواد محركة عقاقيرية نفسية والتي يخضع استعمالها للتنظيم في السفن المخصصة لنقل المسافرين ويتولى قائد السفينة ذلك في السفن الأخرى¹.

كما ينص كذلك بموجب أن تحمل القارورات والأوعية التي توضع فيها الأدوية بشكل تسهل قراءته البيانات التالية:

- التسمية الدولية المشتركة للمنتجات التي تحتويها.

- رقم الحصة.

¹ المادة 3 من القرار المؤرخ في 2001/12/18 و المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني.

- تاريخ الإنتاج وانتهاء صلاحية الاستعمال.

- التركيب الصيدلي والشكل والمقادير.

- كما يجب أن تكون لدى الضابط المكلف بمسك الصيدلية المحمولة على متن السفينة المعارف اللازمة والكافية في مجال الإسعافات الطبية الأولية تثبت بواسطة شهادة الإسعافات الأولية الطبية تسلمها مؤسسة للتكوين البحري يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المبحث الثاني: تجهيز الأشخاص

يعمل على متن السفينة مجموعة من الأشخاص يطلق عليهم لفظ " بحارة " وهم في مجموعهم يشكلون طاقمها، ويمكن القول أنه مجموع الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة ويرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري، إذ أن الهدف من إبرامه هو ضبط عمل البحارة على متن السفينة، ونجد التسميات التي تطلق على العاملين على متن السفينة تختلف، كما أن التعاريف في شأنهم تباينت، والغاية من إدراج تعريف للبحار هو الوقوف على المعتمد في إطلاق هذه التسمية عليه، مما يميزه عن عمال البر، لأن من يكتسب هذه الصفة سوف يخضع لأحكام قانونية تختلف عن تلك التي يخضع لها العمال البريون، ولو أننا نجد البحارة قد يخضعون للقواعد العامة في مواطن عديدة كما سنرى إلى أن عملهم على متن السفينة يبقى يتميز بطبيعته الخاصة.

نظرا لتوزيع المهام على متن السفينة وذلك حفاظا على سلامة البحار من جهة ونجاح وسلامة الرحلة البحرية من جهة أخرى فإننا نجد البحارة ينقسمون إلى عدة طوائف ويأتي على رأسهم الريان، بحيث يشغل كل واحد منهم وظيفة معينة على متن السفينة ولا توكل إليهم هذه المهام والوظائف عبثا، وإنما انطلاقا من مجموعة من الشروط لا بد من أن تتوفر فيهم، منها ما يتعلق بشخص البحار ومنها ما يتعلق بمؤهلاته المهنية، حيث بناء

على تلك الشهادات المتحصل عليها يتم إدخال البحار ضمن طائفة معينة من العمال دون غيرهم، لأن السفينة وهي في عرض البحر تكون محفوفة بمخاطر عديدة، ونظرا للطبيعة الخاصة التي يتميز بها العمل البحري فقد اشترط المشرع ضرورة توافي مجموعة من الشروط فيمن يعمل على متن السفينة حتى يستطيع التأقلم مع الطبيعة الخاصة لهذا العمل، من جهة أخرى تضمن القانون البحري الجزائري أحكاما تخص تنظيم وتوزيع الالتزامات المتعلقة برجال البحر والتجهيز كون العمل البحري يتم في إطار عقد فلا شك أنه سيرتب التزامات متبادلة بالنسبة لطرفيه وهما البحار ورب العمل المعروف بالمجهز.

لدراسة كل ما تقدم تم تقسيم هذا المبحث إلى طاقم السفينة وظروف العمل (مطلب أول)، شروط ممارسة مهنة البحار (مطلب ثاني).

المطلب الأول: الطاقم وظروف العمل

نظرا لضخامة وحجم الأخطار التي قد تعتري الرحلة البحرية، كان لا بد من تجديد مجموعة من الأشخاص الذين يعلمون على التقليل منها وذلك بالتظافر فيما بينهم والعمل كرجل واحد لكل في منصبه المحجوز له والوظيفة المخول له أداؤها على زهر السفينة.

هذا يجعل البحارة ينقسمون في العادة إلى عدة طوائف ومن جهة أخرى يقسم أفراد و الطاقم البحري حسب نوع السفينة ومكوناتها وأقسامها¹، حيث اعتمد التقسيم كالاتي: طاقم السفينة (الفرع الأول)، التزامات البحارة (الفرع الثاني)، التزامات المجهز (الفرع الثالث)، ظروف العمل على متن السفينة (الفرع الرابع).

¹ أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 25.

الفرع الأول: طاقم السفينة

يتكون طاقم السفينة من الريان والبحارة، ويمارس البحارة على متن السفينة نشاطات مأجورة ولها علاقة غير مباشرة باستغلال السفينة¹.

ووردت عدة تعريفات للطاقم، فهناك من عرفه بالنظر إلى تكوينه على أنه " يتكون من الريان وباقي العاملين المستخدمين من قبل المجهز والمرتبطين معه بعقد استخدام بحري"².

كما عرفه البعض على النحو التالي: " يتألف طاقم السفينة البحري من الأشخاص الذين يعملون على ظهرها بموجب عقد عمل يربطهم بمالك السفينة أو مجهزها وعلى هذا فإن أهمية الطاقم ترتبط ارتباطا وثيقا بحجم السفينة وطبيعة عملها"³.

في حين تنص المادة 411 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري على أنه "يتكون طاقم السفينة من الريان و الضباط والبحارة الآخرون والأشخاص العالمين في خدمة السفينة، ويعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة على متن السفينة".

وتنص المادة 413 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

¹ اربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 26.

² مرجع نفسه، ص 26.

³ هشام فرعون، القانون البحري، دون طبعة، مطبعة كرم دمشق، سوريا، 1986-1985، ص 81.

أولاً: طوائف البحارة

إن ضرورات تقسيم العمل على متن السفينة أدت إلى انقسام البحارة إلى عدة فئات¹، هذا ما ذهب إليه القانون البحري في المادة 411 فقرة ثانية حيث تنص على ما يلي: وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة على مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين لخدمة العامة.

البحارة هم طاقم السفينة الذين يعملون على ظهرها والمكون من الريان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقوم بخدمة السفينة، إلا أنه يجب أنه يميز بين من يتولى السلطة في السفينة وهم الريان وضباط الملاحة و المهندسون البحريون، وبين البحارة الذين يعملون في معاونتهم وتلزمهم طاعتهم، فمن البحارة من يعاون الريان والضباط في أعمال الملاحة البحرية، ومنهم من يشتغل في إدارة آلات السفينة تحت إشراف المهندسين البحريين كالميكانيكيين، ومنهم من يقوم بالخدمة العامة لقضاء حاجات الطاقم والركاب كرئيس الخدم والخدم و الطهاة والخبازين².

1- **مستخدمو السطح:** المقصود بمستخدمي السطح مجمع الأفراد الذين يعملون على توجيه السفينة أو يساعدون ضباط الملاحة في توجيهها³ وعليه مستخدمو السطح هم:

¹ وهيب الأسير، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، دون طبعة المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 104.

² أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات الفقهية تأصيلاً وفقها وقضاء، (التقنين البحري المصري - النقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري - معلقاً عليها بأحكام محكمة النقض المصرية)، دون طبعة، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2010، ص 33.

³ وهيب الأسير، مرجع نفسه، ص 107.

أ- الريان:

لا خلاف في أن أهم شخص في السفينة هو ريانها والذي يتولى قيادتها و إدارتها فهذا المصطلح يعبر عن الشخص الذي يمارس بصفة قانونية ومنظمة قيادة السفينة، ويعرف أيضا أنه الشخص الذي يوجه السفينة ويتحصل على هذه الرتبة بناء على الشهادة التي بحوزتها، ومن هذا المنطلق فإن الريان هو الشخص الذي يتولى مهمة قيادة السفينة والذي له سلطة عليها ويسمى باللغة الفرنسية "capitane".¹

جاء تعريف الريان أيضا في ملحق الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر وذلك في القاعدة 1/1 فقرة ج على أنه: " كلمة الريان تعني الشخص الذي يتولى قيادة السفينة".

مما تقدم ذكره إذن، يمكن القول أن الريان هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويكون مسؤولا عنها، ويعد من البحارة لأنه يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر.

أ- 1 علاقة الريان بالمجهز

حيث نجد الريان يرتبط بمالك السفينة أو مجهزها بعقد عمل بحري شأنه شأن باقي البحارة ومن ثم فهو يخضع كلية لأحكام العقد إلا أنه ينفرد بأحكام خاصة ويعود السبب في ذلك إلى تعدد صفته القانونية تبعا لتعدد وظائفه.²

¹ محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2016، ص43.

² مرجع نفسه، ص43.

أ- 2- علاقة الريان بالمجهز

يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى يخولها له الحق باستعمال السفينة¹.

لدراسة علاقة الريان بالمجهز لابد من التطرق لمسألة تعيين الريان وعزله (أولا)، من جهة طبيعة علاقة الريان بالمجهز (ثانيا)، اختصاصات الريان (ثالثا).

أولا: تعيين الريان وعزله

لا يستطيع المجهز بمفرده القيام بمتطلبات الاستغلال البحري فهو في حاجة إلى من يساعده ويتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية من الناحية السفينة والمقصود هنا الريان الذي يرأس رجال الطاقم البحري لضباط وملاحين، الذين يستجيبون لأوامره ويقومون بتنفيذها لضمان حسن سير العملية البحرية بأمان²، وهذا ما يفسر الصلاحية المخصصة للريان في اختيار أفراد طاقمه، وسواء كان المجهز مالكا للسفينة أو مستغلا لها، فإنه يتمتع بسلطة تعيين الريان وعزله كونه هو رب عمل هذا الأخير، إذ تجد هذه السلطة سندها في نص الماد 575 من ق ب ج التي تنص على ما يلي: "يحق للمجهز تعيين وعزل ريان بالسفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه".

يتضح المجهز هو الذي يتولى تعيين الريان ولكن يجب عليه أن يختار ريانه من ذوي الكفاءات³، لأنه يحكم كفاءته وخبرته ملزم باتخاذ جميع التدابير اللازمة لتفادي الأضرار التي من شأنها أن تلحق بالسفينة والأشخاص أو البضاعة الموجودة على متنها،

¹ حسب نص المادة 572 من القانون البحري الجزائري.

² إيمان الجميل، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، طبعة أولى، المكتب الجامعية للنشر، مصر، 2014، ص 7-8.

³ جلال وفاء محمدين، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، دون طبعة الدار الجامعية، لنشر، بيروت، لبنان، 1991، ص 428.

وعليه فإن المجهز لا يكون حراً في اختيار الربان بل عليه مراعاة ما يشترطه القانون من مؤهلات فيمن يجدر ربانا إذ لا بد أن يكون عاملاً للشهادة المطلوبة¹، وهذا ما يعرف بـ " بمبدأ التأهيل القانوني للربانية" أي كل شخص مؤهل لقيادة السفينة ويكون مسؤولاً عنها بما في ذلك ضباط الملاحة والمهندسين البحريين الذين يتشكل منهم طاقم السفينة²، وهذه الشهادات والمؤهلات لا تخضع للسلطة التقديرية للمجهز بل هي مؤهلاً محددة قانوناً تحكمها النصوص القانونية و الاتفاقات الدولية المصادق عليها من قبل الدولة وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ فإن لمدير الشيوخ البحري حق تعيين الربان، وإلا وجب مراعاة الأغلبية اللازمة لكل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوخ³.

للمجهز حق عزل الربان في أي وقت، ويرجع ذلك إلى أن هذا الأخير يتمتع بسلطات واسعة في مباشرته لعمله والذي يتم في جانبه الأكبر بعيداً عن المجهز، وبالتالي له حق عزله متى فقد فيه الثقة، خاصة وأن السفينة ثروة كبيرة لا يصح أن تبقى تحت يد من لا يؤتمن عليها⁴.

إذ يقرر الفقه أن حق المجهز في عزل الربان يتعلق بالنظام العام وبالتالي لا يجوز الاتفاق في عقد العمل البحري على حرمان المجهز من هذا الحق⁵.

تذهب معظم التشريعات إلى الاعتراف بحق الربان في الحصول على تعويض جراء عزله دون مقبول حيث نصت على ذلك صراحة في تشريعاتها البحرية، كما هو الشأن

¹ هاني دويدار، موجز القانون البحري دون طبعة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1997، ص 136.

² محمود شحماط، مرجع سابق، ص 136.

³ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 136.

⁴ محمود شحماط، مرجع نفسه، ص 44.

⁵ هاني دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني و الاتفاقيات الدولية، دون طبعة، دار النهضة العربية، بيروت لبنان، 1995، ص 130.

بالنسبة للقانون البحري المصري، وبالتحديد في المادة 92 منه التي جاء فيها ما يلي: " للريان في حالة عزله الحق في تعويض إن كان له مقتضى وفقا للقواعد العامة"¹.

أما فيما يخص التشريع الجزائري فيتم تطبيق القواعد العامة الواردة في قانون العمل للحصول على التعويض في حالة العزل التعسفي وانتقاء الخطأ الجسيم.

ثانيا: طبيعة علاقة الريان بالمجهز

رغم أن الريان يرتبط مع المجهز بعقد عمل بحري إلا أن هذه العلاقة التعاقدية تبقى ذات طابع خاص، إذ يكتنف موضوع تحديد لطبيعة القانونية لعلاقة الريان بالمجهز كثيرا من الصعوبات وهذا لما يعتيرها من غموض، وعلى الرغم من أن الريان تابع للمجهز بعقد عمل إلا أنه من المتصور أن يخرج من التبعية المفترضة في حقه للمجهز، إذا تعلق الأمر بالنواحي الفنية لقيادة السفينة.

كذلك من المتصور أيضا أن يخرج الريان عن إشراف المجهز إذ أنه يقود أداة الرحلة البحرية في عرض البحر دون الخضوع لتوجيهات هذا الأخير، وهذا ما معناه أن التبعية والإشراف هما مناط عقد العمل، فقد يتعذر توافرها عن عقد عمل الريان الذي يربطه بالمجهز أو مالك السفينة²، لهذا أثار تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة الريان بالمجهز جدلا كبيرا لا يزال مقدما حتى اليوم بين مختلف الآراء الفقهية حول المسألة وموقف المشرع الجزائري من هذه العلاقة.

¹ انظر القانون رقم 8 لسنة 1990، الصادر برئاسة الجمهورية بتاريخ 1410 الموافق لـ 22 أبريل 1990.

² عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للريان وسلطته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الجزائر، 2005، ص39.

➤ موقف المشرع الجزائري من علاقة الريان بالمجهز

إن الجدل والاختلاف الفقهي حول تكييف الطبيعة القانونية للعلاقة التي تربط الريان لم يحسم المسألة، بل زادها تضاربا وتأرجحا بين رأي وآخر، لهذا ارتأينا اللجوء لموقف المشرع من هذه العلاقة من أجل توضيحها إلى الوقوف على التكييف الصحيح لها، فهناك عدة نصوص قانونية تثبت الصفة الأولى لريان أي كونه مستخدم لدى المجهز أي أن العلاقة بينهما علاقة عمل شأنه شأن سائر البحارة.

حيث نجد نص المادة 384 عن القانون البحري الجزائري حيث عرفت البحار فإنها اعتبرته كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر، واعتبرت الريان قائد طاقم السفينة ورئيسه وهذا ما يوضح أن العلاقة علاقة عمل، كما أننا نجد المادة 411 من نفس القانون تنص على أنه: "يتكون طاقم السفينة من الريان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة" مما يوضح أن الريان مستخدم لدى المجهز والمادة 412 من ذات القانون نجدها أيضا تعبر على علاقة الريان بالمجهز بحي جاء فيها "يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لريان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقا للأحكام الخاصة بالأهلية".

زيادة على كون الريان عاملا بحريا مستخدما من قبل المجهز تجمع بينهما علاقة عمل، فإنه بعد وكيلنا عن هذا الأخير وممثلا له، وقد استقر الرأي بين جميع الفقهاء على اعتبار الريان مثلا ونائبا قانونيا للمجهز¹.

هناك نص صريح يوضح علاقة الوكالة بينهما ألا وهو نص المادة 583 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه يمثل الريان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة.

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 141.

خلاصة القول أنه كلما تعلق الأمر بالأعمال الفنية كقيادة السفينة مثلا تكون العلاقة التي تربط الريان بالمجهز علاقة عمل بموجب عقد العمل البحري، أما بالنسبة لاختصاصات الإدارية والتجارية كإبرام عقود النقل مثلا تعد وكالة قانونية نص عليها القانون صراحة وفقا لشروط وحدود معينة لهذا كان لزاما توضيح وتبيان الاختصاصات المختلفة التي تميزه عن باقي رجال الطاقم من جهة وتوضح علاقته بالمجهز من جهة أخرى.

ثالثا: اختصاصات الريان

ما يميز الريان أنه يتمتع بمجموعة من الاختصاصات، فهو يمارس بوصفه رئيسا للطاقم وظيفيتين أحدهما فنية وأخرى تجارية.

1- الوظيفة الفنية:

تعد هذه الوظيفة من أهم اختصاصات الريان¹ ويقصد بها الوظيفة التي تتعلق بقيادة السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة البحرية حسب الحدود المقرر لها إذ يجب أن يكون ملما بشكل كامل بالأمر الملاحية ما فيها استعمال الوسائل الملاحية الحديثة المساعدة تتمثل بوصلة الجيرو والراديو باحث الاتجاه وجهاز الصدى الصوتي وجهاز تثبيت الوضع، وغير ذلك من الأمور الفنية من أجل حسن إدارة السفينة ويرفض كل أمر من المجهز مخالف للأصول الفنية، ويبطل شرط المجهز الذي يقيد به الريان في أداء وظيفته الفنية التي يجب أن يمارسها بكفاءة وحسب الأصول الفنية المتبعة في إدارة السفينة.

طبقا لنص المادة 581 من الق ب ج فإن للريان وحدة قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية وبالتالي لا يجوز له أن يسند قيادة السفينة إلى شخص آخر سواه، لكن إذا توفي أو أصابه مرض أو تغير أو حصل له أي مانع يمنعه من قيادة السفينة خلال الرحلة، هنا يحل

¹ عبد الرحيم عوض، مرجع سابق، ص 60.

محله أعلى ضابط السطح رتبة على حين تعيين ربان جديد، مع ضرورة إعلام المجهز على الفور بجميع الحالات التي تحول دون ممارسته لقيادة السفينة¹.

نجد اختصاصات الربان السفينة تلقى أعباء وتكاليف على عاتقه نص عليها القانون²

وهي:

- يجب على الربان أن يقوم بقيادة السفينة حسب مبادئ في الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل وحسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمطبقة من الدول وهذا ما نصت عليه المادة 592 م الق ب ج، إذ تشير القواعد الدولية لمنع التصادم مثلا إلى الملاحظة تمهيدية، هي بمثابة التزام حقيقي له قيمة القواعد الأسرة ويشكل عدم مراعاتها خطأ يرتب المسؤولية عن السفينة التي لا تحترمها³، ومعنى ذلك عليه أن يقود السفينة وفقا للأصول الفنية في هذا الصدد من حيث مراعاة سرعة واتجاه الرياح والتيارات البحرية، كما يجب عليه احترام خطوط الملاحة البحرية المتعارف عليها دوليا، واحترام اشتراطات خطوط الشحن طبقا للقواعد الدولية⁴.

كما يتوجب على الربان أن يتخذ كافة الاحتياطات لتلافي حدوث الكوارث المحتملة وذلك على ضوء تقارير الأرصاد الجوية و بحكم خبرته و درايته بطبيعة البحار والسواحل التي تعبرها السفينة.

¹ عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة) طبعة أولى، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2009، ص 155.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 88.

³ ملك شقلاب، مخاطر التصادم بحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية، مصر، 2016، ص 87.

⁴ محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية مصر، 2000، ص 508.

- كما يتوجب على الربان أن يخطه سفينة قبل السفر للمعاينة لبيان مدى صلاحيتها للملاحة ويتأكد من كفاية المؤن واللوازم خلال الرحلة البحرية¹.

هذا ما نصت عليه المادة 589 من الق ب ج التي جاء فيها "يجب على ربان السفينة قبل البدء في الرحلة أن يتأكد من أن السفينة حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقة كاف ومجهزة تجهيزا جيدا وممونة وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها".

إذ يقتضي التأكد من صلاحية السفينة للملاحة إخضاعها للمعاينة للحصول على شهادة الملاحة تسلم من قبل السلطات الإدارية البحرية قبل أن تبدأ بالإبحار وهذه الشهادات تكون حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة كرخصة الملاحة أو بطاقة المرور مثلا والتي تحدد بقرار من الوزير الكلف بالتجارة البحرية² فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية لا بد أن تتوفر فيها شروط خاصة بسلامة أمن الملاحة³ وعليه لا بد من أن تخضع كل سفينة لتفتيش ومعاينات تسمى " تفتيش الوضع في الخدمة و التفتيش الدوري أو التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء"⁴.

¹ عبد القادر لعطير، باسم ملحم ، مرجع سابق، ص 156.

² من المعلوم أن رقابة الدولة على ممارسة النشاط البحري على مستويين:

- رخصة المرور: هي شهادة ملاحة تمنح من جهات الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية إذ تعد الرخصة بمثابة صلاحية السفينة الملاحة.

- بطاقة المرور: هي شهادة تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالنزهة والتي ليست لها طاقم مأجور قد تكون البطاقة فردية أو جماعية.

³ حيث تنص المادة 222 من القانون البحري الرعي على أنه " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له".

⁴ انظر المادة 228 من القانون البحري الجزائري.

- موازاة مع كل هذا على الريان المحافظة على صلاحية السفينة الملاحة الرحلة البحرية وذلك ببذله العناية اللازمة لضمان سلامة جسم السفينة وآلاتها والابتعاد عن المناطق التي يمكن أن تعرض السفينة للعطب وهذا ما نصت عليه المادة 591 من الق ب ج.

- تحتم المادة 601 من نفس القانون المذكور أعلاه على الريان استعمال خدمات المرشد والقاطرة عندما تتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك وفي حالة الخطر الجدي عليه طلب الإسعاف من السفينة أو أكثر.

- كما يتعين على الريان كفاية الوقود لتشغيل محركات السفينة حتى يتسنى لها إنجاز رحلتها بالإضافة للمواد الأخرى اللازمة لتسيير أداة الرحلة البحرية.

- يتمتع الريان في أداء وظيفته السفينة باستقلال تام عن المجهز بشأن كيفية قيادته للسفينة لأن ذلك يدخل في صميم اختصاصاته فهو عميد السفينة و دكتاتورها ولا يجوز المجهز أن يصدر إليه أي تعليمات و أوامر في هذا الشأن لأن الريان أكثر خبرة منه وأدرى منه بفن قيادة السفينة، لكن إذا وجدت تلك الأوامر والتعليمات تحقق مصلحة أو دفع ضرر فعليه حينئذ إتباعها، وهنا علينا أن نفرق بين أمرين تلك الأوامر التي يملئها المجهز والمتعلقة بخطط سير الرحلة البحرية والأوامر التي تتعلق بالجانب الفني لقيادة السفينة.

- الأوامر المتعلقة بخطط سير الرحلة البحرية هي أوامر يلتزم الريان بتنفيذها ولا يجوز له أن يغير خط سيره المحدد له إلا في حالة مواجهة ظروف استثنائية تهدد سلامة الرحلة البحرية (كالحرب مثلا) أو تعرض السفينة لعطل مثلا أو كانت مهددة ومستهدفة من قبل قراصنة، مما يحتم عليه أن يرسو بالسفينة في أقرب ميناء وإتمام الرحلة البحرية بعد زوال تلك الظروف¹.

¹ قد بين الفقه الانجليزي، أن في حالة تعرض السفينة إلى أضرار إصلاحها أو في حال تلقى الريان معلومات مفادها بان الاستمرار في نفس المادة اتجاه الرحلة سوف يعرض الفقيه وحولتها إلى الخطر مثل أعمال أو جبال جليدية..الخ فهذا

- الأوامر التي تتعلق بالأوامر الفنية للسفينة فهنا يستقل الربان عن المجهز لأن ذلك يدخل صميم اختصاصاته كونه القائد الأول وعميدها.

2- وظيفة الربان التجارية:

الربان لا يعد تاجرا كونه لا يقوم بالأعمال التجارية إكسابه الخاصة وإنما يقوم بها لحساب المجهز الذي تولى تعيينه ليشغل وظيفة ربان على السفينة وتتمثل وظيفة ربان التجارية في سلطته في إدراك العقود والاتفاقات اللازمة واستغلالها، فهو الذي يستلم البضائع ويسلمها لأصحابها ويثبت استلامه لها بسند الشحن أو أي وثيقة أخرى.

ويتخذ كل التدابير النافعة من أجل الرحلة ويشمل ذلك إصلاح السفينة وشراء الأغذية والأدوات... الخ¹.

هذه الأعمال وإن كان يبرمها أحيانا باسمه إلا أن آثارها تصرف إلى نمة المجهز لأن الغير يعلم تماما أن الربان يباشرها بوصفه ممثلا لهذا الأخير، ومن الطبيعي أن اختصاصات الربان التجارية تضيق إذا كان الربان في محل إقامة المجهز أو ممثله² ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة الإصلاحات باستخدام البحارة وعزلهم في المكان الذي يوجد به المجهز أو وكيله³.

=الربان يكون ملزما بتغيير الوجهة ولو أدى ذلك إلى حدوث تأخير وليس من الضروري أن يكون الخطر من النوع الشائع الذي تتعرض له السفن وحمولتها بل يكفي أن يؤثر على السفينة وحولتها وسلامة الأرواح الموجودة على متنها عبد الرحيم عوض، مرجع سابق، ص 63-64.

¹ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، طبعة أولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض السعودية، 2012، ص 154-155.

² حسب ما جاء في نص المادة 583 من القانون البحري الجزائري.

³ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، الطبعة الأولى، مصر، 2011، ص

كما أن سلطات الريان تتسع في حالة الضرورة فإذا أطرأت حاجة ملحة أثناء السفر فله أن يفترض بضمنان السفينة وأجرتها وبضمنان البضاعة إذا اقتضى الأمر¹، بمعنى إذا كانت هذه العمليات حتمية لتغطية مصاريف تصليح السفينة وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين وحماية الحمولة وبصفة عامة استمرار الرحلة وفيما إذا علم المجهز ولم يتم بتقديم التعليمات اللازمة أو صار الاتصال به غير ممكن وهذا ما قضت به المادة 584 من الق ب ج.

في كل الأحوال وأي كانت الظروف التي يوجد فيها الريان فإنه لا يجوز له بيع السفينة ولو صارت غير صالحة للملاحة إلا بتعويض خاص من المالك، ذلك أن وسائل الاتصال بالمالك قد صارت مسيرة في كنف التقدم التكنولوجي الحديث²، مما يجعلنا نلاحظ أن دور الريان في نطاق الاختصاصات التجارية قد ضعف في الوقت الحاضر عما كان عليه في الماضي بسبب وجود ممثلين للمجهز في الموانئ المختلفة وتطور وسائل الاتصالات، بحيث أصبح دوره قاصراً على القيادة الفنية للسفينة³.

ب- كبير الضباط

هو ضابط الملاحة الذي يلي الريان مباشرة في المرتبة و الذي عليه مسؤولية قيادة السفينة في حالة عدم قدرة الريان على القيام بمسؤولياته⁴.

ورد تعريف مصطلح "ضباط" في ملحق الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات لسنة 1978، بحيث نصت القاعدة 1/1 فقرة د على أنه

¹ محمد نصر محمد، مرجع السابق، ص 155.

² عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع نفسه، ص 115.

³ أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 46.

⁴ إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة بحرية، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية للنشر، الإسكندرية، مصر،

2010، ص 221.

"ضابط تعني أعضاء الطاقة غير الريان والعين بهذه الصفة عملا بالقانون أو القواعد الوطنية أو بموجب الاتفاقيات الجماعية أو العرف في حالة غياب مثل هذه القوانين أو القواعد".

2- طاقم الآلات:

يكون طاقم الآلات من الميكانيكيين الذين يقومون بالسهر على آلات الفنية¹ وهم: ضباط مهندس، كبير المهندسين، مهندس ثان، مساعد ضابط مهندس.

أ- ضابط مهندس:

هو الشخص المؤهل فنيا لتولي تشغيل وصاية الآلات المحركة بالسفينة ويكون مسؤولا عنها خلال نوبة الملاحة²، وهذا يعني ذلك الضابط المؤهل في قسم الماكينات³.

ب- كبير المهندسين:

تعني أقدم ضابط مهندس مسؤول عن قوة الدفع الميكانيكية للسفينة، إن هو أعلى مهندسي السفينة والمؤهل فنيا لتحمل مسؤولية وإدارة وصيانة وسلامة الآلات المحركة بالسفينة⁴.

ج- مهندس ثان:

تعني ضباط المهندسين الذي يلي كبير المهندسين في المرتبة والذي يقع على عاتقه مسؤولية قوة الدفع الميكانيكية للسفينة في حالة عجز كبير المهندسين⁵.

¹ وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 107.

² إيمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص 221.

³ القاعدة 1/1 فقرة "ز" من ملحق الاتفاقية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر 1978.

⁴ إيمان الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 121.

⁵ القاعدة 1/1 فقرة ط من ملحق الاتفاقية.

د - مساعد ضباط مهندس:

هو الشخص المهني تحت التدريب لكي يصبح ضابط مهندسا، والمعين بهذه الصفة عملا بالقانون أو القواعد الوطنية¹.

3- طاقم الاتصالات: أو جب وسائل الاتصالات الحديثة وجود عدد من الضباط

المتخصصين في هذا المجال على متن السفينة المتطورة، وتقسم هذه الفئة من البحارة إلى:

أ- ضباط الاتصالات اللاسلكية أو ضابط الراديو:

يعبر هذا المصطلح عن ذلك الشخص الذي يحمل شهادة عامل تشغيل تلغراف من الدرجة الأولى أو من الدرجة الثانية أو الشهادة العامة لعامل تشغيل الاتصالات اللاسلكية الخاصة بالخدمة الربحية المتحركة والصادرة وفقا لأحكام وقواعد الاتصالات اللاسلكية، والذي يعمل بمحطة التلغراف اللاسلكي للسفينة التي يتحتم تزويدها بمثل هذه المحطة تطبيقا لأحكام اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار².

ب- عامل تشغيل التليفون لاسلكي:

يعني الشخص الذي يحمل شهادة مناسبة صادرة وفقا لأحكام قواعد الاتصالات اللاسلكية³.

4- الطاقم الخدمي يقصد بهم الأشخاص الذين يقومون بأعمال التنظيفات وخدمة العزف وتحضير الطعام على متن السفينة⁴.

¹ القاعدة 1/1 فقرة ي من ملحق الاتفاقية.

² القاعدة 1/1 فقرة ك من ملحق الاتفاقية.

³ القاعدة 1/1 فقرة ل من ملحق الاتفاقية.

⁴ وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 150-151.

الفرع الثاني: التزامات البحارة

- وردت التزامات البحارة¹، في القسم الأول من الباب المخصص لرجال البحر من القانون البحري الجزائري وبالتالي يمكن أن نتعرض لأهمها حيث يجب على البحار.
- أن يؤدي بنفسه العمل المتفق عليه ضمن نطاق العناية المطلوبة وتحت سلطة الريان وإشرافه.
- أن يكرس نشاطه وعمله لخدمة الفنية ولا يجوز أن يشحن فيها أية بضاعة لحسابه الخاص بدون إذن المجهز وإلا فيعد مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تتحملها السفينة من جراء ذلك.
- أن يقوم بجميع الأعمال الإضافية التي يأمر بها الريان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة والأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر، كما يجب عليه المشاركة في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المشرفين على الغرق.
- الاعتناء بالآلات والأدوات والوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرفه والحفاظ عليها، حيث يتحمل المسؤولية في حالة أصابها ضرر بخطأ منه.
- مراعاة الأساليب المحددة في عمله لتفادي حوادث العمل بقدر الإمكان.
- أن يقوم خارج أوقات عمله وبدون أن يتقاضى أجراً إضافياً يترتب حجرته وملحقاتها وأمتعة نومه.

الفرع الثالث: التزامات المجهز الحماية الاجتماعية لبحار

تم اعتماد التقسيم كالاتي: التزام المجهز (أولاً)، الحماية الاجتماعية للبحار (ثانياً).

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 150-151.

أولاً: التزام المجهز بدفع الأجرة:

إذ يلتزم المجهز بأن يدفع للملاح الأجر المتفق عليه هذا الأجر الذي يتم تحديده في عقد العمل البحري المبرم بينه وبين المجهز إذ هناك التشريعات تحدد حداً أدنى لا يجوز أن ينزل عنه أجر البحار كما هو الشأن في القانون المصري¹ وتشريعات لا تشترط أي حد أدنى كالتشريع اللبناني الذي يخضع أجر الملاح للحرية المطلقة للطرفين²، فيما يخضعها المشرع الجزائري لأحكام القانون العام.

تعمل نقابة دولية للبحارة وهي الاتحاد الدولي لعمال النقل (IFT) على توحيد أجور كل البحارة على أساس قواعد محسوبة استناداً إلى الأجور الممنوحة في الدول المتقدمة وذلك بالضغط الذي يمارسونه على المجهز بالإضراب أو الامتناع عن التحميل... الخ.

كما تعمل النقابة ضد تحول السفن إلى سفن أعلام المجاملة بهدف التملص من القوانين الوطنية وشروطها وكذلك تجنب الاتحادات العمالية، وتجارب من أجل إيجاد وتأمين حد أدنى للأجور.

ثانياً: الحماية الاجتماعية للبحار

بغض النظر عن الأجر فإن المجهز ملزم بإطعام وإيواء البحار³ ما دام على متن السفينة وكذلك التكفل بجميع العلاجات الضرورية للإيجار وإعادته إلى الوطن مع التكفل بجميع المصاريف.

¹ مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 132.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 51.

³ المواد من 434 إلى 446 من ق ب ج.

- **إطعام البحر:** وذلك بتزويده بالمؤونة المجانية حسب طبيعة ومدة الرحلة والتي يجب أن تكون سليمة وبكمية كافية وجيدة وذات قيمة مغذية ومتنوعة بما فيه الكفاية حسب ما ورد في نص المادة 433 ق ب ج.

- **إيواء البحار:** وذلك بأن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكلها مناسب ذات هوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين، كما يجب عليه أن يزود كل واحد من أفراد الطاقم بوسادة وغطاءين من الصوف والبياض الكامل السرير ومنشفتين وناموسية¹.

- **التكفل بجميع العلاجات الضرورية للبحار:** حيث إذا لم تكن السفينة مزودة بطبيب فيجب أن تجهز بصندوق للأدوية من نوع ملائم ومرفق بتعليمات مفهومة².

- **إعادة البحار إلى الوطن:** حيث يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الوطن والنزول في الميناء الذي أبحر منه إذا اقتضى الأمر إنزال البحار إلى البئر أثناء السفر لأي سبب كان هذا ما تستوجبه المادة 449 ق ب ج.

الفرع الرابع: ظروف العمل على متن السفينة

في يومنا هذا القانون الاجتماعي للبحارة يستند أساسا على القانون الدولي الذي على ضوئه يتم إجرام عقد العمل البحري بين المجهز وكل واحد من أفراد الطاقم.

1- المنظمة البحرية الدولية (IMO)

انشغلت المنظمة البحرية الدولية لوقت طويل بتحسين الشروط العامة للسلامة البحرية بتركيزها على المعايير التقنية للملاحة لكنها وبالموازاة أشرفت، بالتنسيق مع منظمة العمل

¹ المادتين 439 و 440 ق ب ج.

² المادتين 429 و 445 ق ب ج.

الدولية (OIT) على تبين الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) لعام 1978¹ المعدلة عام 1995² ثم في عام 2010³، تعتبر هذه الاتفاقية مرجعية كونها أول صك يضع معايير قاعدية لتكوين وتدريب وإجازة البحارة، كما أنها تلزم الدول التي صادقت عليها بضمان وضع معايير إلزامية مفصلة للكفاءة وأحكام إلزامية أخرى ضرورية لضمان خضوع جميع الملاحين لتعليم وتدريب مناسبين وتمتعهم بما يلزم من الخبرات والمهارات والكفاءات لأداء واجباتهم على نحو يكفل سلامة الأرواح والممتلكات ف البحار وحماية البيئة البحرية.

وتجيز هذه الاتفاقية لدولة العلم إقرار أساليب تكوين تختلف عن الأساليب التي تضمنها الاتفاقية شرط معدلها لهذه الأخيرة وإخبار المنظمة البحرية الدولية بذلك، كما تخول لدولة الميناء سلطة المراقبة من أجل التحقق من كون رجال البحر العالمين على متن السفن التي تلجم موانئها متوفرة على شهادات مطابقة للقواعد أو المعايير الدولية، إذ يحق لها اتخاذ التدابير الضرورية لمنع سفينة من الإبحار إلى حين انضباطها لمقتضيات الاتفاقية وبالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر بما في ذلك السفن غير المسجلة في الدول المتعاقدة⁴.

2- اتفاقية العمل البحري (CTM):

تم تبني اتفاقية العمل البحري 2006⁵ المعروفة بميثاق البحارة في فيفري 2006 وقعت عليها 22 دولة عضو في منظمة العمل الدولية (OIT) مع نهاية 2011 والتي تمثل

¹ Stcw اتفاقية متعلقة بمستويات أو معايير تكوين أو تدريب العاملين في البحر و إصدار الشهادات و أعمال المناوبات لهم دخلت حيز التنفيذ، في 28-04-1984 صادفت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83/88 الصادر في 26-04-1988.

² دخلت حيز التنفيذ في 01-02-1997.

³ دخلت حيز التنفيذ في 01-01-2012.

⁴ ميراد إبراهيم، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2011-2012، ص34.

⁵ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 74.

أكثر من نصف الحمولة البحرية التي تنقلها السفن حول العالم خاصة بعد توقيع لكسمبورغ في سبتمبر 2011 والكاربيبي في أكتوبر 2011 و كل من أستراليا وهولندا في 22 ديسمبر 2011.

اتفاقية العمل البحري 2006 التي دخلت حيز النقاد في 20 أوت 2013 تتضمن مؤشرات من القواعد التي تبنتها منظمة العمل الدولية (OIT) منذ سنة 1920 كما أنها وصفت بأنها العمود الرابع للوائح البحرية الدولية إلى جانب اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (INIO) حول السلامة البحرية ومنع التلوث البحري¹.

لا يمكن التطرق إلى كل محتوى الاتفاقية بل تكتفي بذكر بعض الأحكام من بينها ما يلي:

- تحدد الحد الأدنى للمعايير وظروف العمل للبحارة حول العالم.
- تلزم المفتشين في الموانئ القيام بالتحري ومتابعة الشكاوى المقدمة من البحارة أو من ممثليهم وتمنح لهم الصلاحية في حجز السفن في حالة وجود عيوب خطيرة ومتكررة.
- حق البحارة في اتفاقية توظيف تضمن لهم العمل في مكان آمن وسليم وظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفينة توقع بين البحار ومالك السفينة أو ممثل عنه.
- الحق في الحصول على راتب شهري يدفع كاملا ووفقا لاتفاقية التوظيف ووفقا لأي اتفاقية جماعية نافذة.

= - اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 تم اعتمادها بهدف تحديد المعايير الدولية لعمل البحارة على متن السفن على المستوى العالمي وقد تضمنت هذه الاتفاقية مجموعة من المبادئ والحقوق الأساسية ولاسيما ما يتعلق منها بحق البحار بشروط استخدام عادلة مع الإقرار له حق في مكان عمل مضمون وخال من المخاطر.

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 74.

- 14 ساعة عمل كحد أقصى في أي فترة مدتها 24 ساعة أو 72 ساعة عمل في الفترة مدتها 7 أيام.
- الإعادة للوطن في حالة المرض أو الإصابة أو غرق السفينة أو إفلاسها أو بيعها....الخ.
- متطلبات محددة لغرف السكن ومرافق الترفيه وتدفئة كافية وتهوية ومرافق صحية وإضاءة والسكن للمرضى.
- الحصول الفوري على العناية الطبية على متن السفينة وعند الميناء.
- إمكانية اللجوء إلى وكالات تزويد الطاقة التي ينطبق عليها الحد الأدنى من المعايير وتكون منظمة وتقوم بتقديم خدمات فعالة وكافية ويعتمد عليها، والتي من شأنها تعزيز وحماية حقوق البحار الوظيفية.
- كما تمنع الاتفاقية أخذ أي رسوم من البحارة لقاء إيجاد وظائف لهم أو حسم أي مبالغ بشكل غير قانوني من الرواتب أو صنع قائمة سوداء للبحارة¹.

المطلب الثاني: شروط ممارسة مهنة البحار

كما تقدم الذكر فإن العمل البحري بطبيعته يعد أكثر الأعمال صعوبة وخطورة في ذات الوقت ذلك لأن السفينة بمجرد إبحارها ستكون في معزل عن البر لأيام متتالية، مما يتطلب من البحار أن يبقى في مكان عمله على متن السفينة طيلة الرحلة البحرية بعيدا عن موطنه و أهله وذويه.

إزاء هذه الطبيعة الخطرة لعمل البحارة والظروف الصعبة التي تحيط بالرحلة البحرية قد حرص المشرع على أن يوليهم قدرا من الرعاية ويظهر ذلك من خلال ضرورة توافر

¹ مخلوف سامية، مرجع سابق، ص75.

مجموعة من شروط تهدف إلى صون سلامتهم وصحتهم من المخاطر الخاصة بالمهام المكلفين بأدائها على متن السفينة، وعليه يمارس البحار مهامه على متن السفينة اشترط المشرع ضرورة توافر جملة من الشروط حرصا منه على سلامة البحارة (الفرع الأول)، وسلامة الرحلة البحرية (الفرع الثاني) من جهة أخرى¹

الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالبحار

حتى يمارس الشخص وظيفة البحري على متن السفينة من أن توافر فيه مجموعة من الشروط لصيغة بشخصية سن معينة في الشخص، وتمنعه بالجنسية الجزائرية، لكن يبقى الاستثناء واردا فرصتين الحاليتين ولا بد أن يتمتع باللياقة البدنية كون هذا الشرط من الشروط الأساسية والهامة الواجب توافرها في البحار لأنها تساعد على تحمل مشاق المهنة، وأن يتوفر على الشهادات التي لا يتحصل عليها بعد إجراء تكوين معين تمنح له الشهادة على ضوءه ومن هنا يمنح لها العمل الذي يتناسب معها، مما يساعد على توزيع المهام والأدوار على متن السفينة ويكفل معه حسن سير الرحلة البحرية وسلامتها.

أولا: شروط ممارسة المهنة

هي عبارة عن شروط متعلقة بشخص البحار وذاته إذ لا بد أن تتوافر فيه كشخص ليمارس مهنته على متن السفينة، وهذه الشروط نص عليها القانون البحرية الجزائري بحيث جاء فيه: " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوافر فيه الشروط المطلوبة وأن يكون:

أ- ذا جنسية جزائرية.

ب- بالغا من العمر الثامنة عشرة سنة.

¹ اربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 47.

ج- ذا لياقة بدنية.

د- مؤهلا للقيام بمهمة بحار¹.

أولاً: شرط الجنسية

رغم أن الجنسية أداة يتم بها التوزيع الجغرافي للأفراد على الكرة الأرضية في دول العالم ومعيار يتم بمقتضاه تحديد ركن الشعب وتميز الأعضاء المكونين له من الوطنيين عن الأجانب في كل دولة، إلا أن فكرتها حديثة لم تظهر وتتلور بصورة واضحة إلا في أواخر القرن الثامن عشر².

اشتراط القانون البحري الجزائري صراحة ضرورة توافر الجنسية الجزائرية في كل شخص ليرغب في ممارسة مهنة بحار، وذلك في نص المادة 1/386 المذكور أنفاً.

كما ينص أيضاً على أنه " يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين.."³ لكن يبقى الاستثناء وارداً، لكن الأصل أن يحمل أفراد الطاقم الجنسية الجزائرية.

ثانياً: شرط السن

حدد المشرع الجزائري السن الأدنى الواجب توافره في مستخدم الملاحة البحرية والصيد البحري بـ **18 سنة كاملة** عند إبرام العقد، غير أننا نجد المادة 2/7 من القرار الوزاري المشترك الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفينة⁴.

¹ انظر المادة 386 من القانون البحري الجزائري.

² غالب على الداودي، القانون الدولي الخاص (الجنسية)، دراسة مقارنة، طبعة أولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، دون سنة النشر، ص 13.

³ المادة 413 من القانون البحري الجزائري.

⁴ القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26 صفر 1404 الـ 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن لجديدة رسمية رقم 56 لسنة 1983.

حين تحدثت عن مدة صلاحية للشهادة الطبية تنص على ما يلي: " تخفض الصلاحية لسته أشهر بالنسبة للبحارة التي تقل أعمارهم عن 18 سنة".

هذا ما يعني أنه يمكن أن يمنح الإذن دون 18 سنة للممارسة العمل البحري من قبل السلطات العامة يبدو أن السن المحددة للبحار سن منطقية نظرا لخطورة العمل البحري ومع ذلك هناك من يعتبر البحار الذي بلغ هذه السن ناقص الأهلية بالنسبة للقواعد العامة ومن ثم لا يجوز لصاحب العمل أن يبرم عقد العمل البحري إلا بموافقة وليه الشرعي¹.

ثالثا: شروط اللياقة الصحية

يعد هذا الشرط من الشروط الهامة والأساسية الواجب توافرها في شخص البحار لأن لياقته البدنية تساعده على تحمل مشاق المهنة، فمن يريد ممارسة مهنة بحار لا بد من أن يثبت لياقته البدنية من أجل ذلك²، إذ توجب المادة 386 فقرة (ج) من الق ب ج أن يكون الشخص الذي يرغب في ممارسة مهنة بحار ذا لياقة بدنية.

إجراء الكشف على البحار لا بد أن يشمل البصر، الأمراض الجراحية، أمراض المفاصل والعظام، أمراض الجهاز التنفسي، أمراض الجهاز الدموي، الأمراض العقلية والعصبية، الأمراض الجلدية، المزممة أن غير قابلة للشفاء لأجزاء عديدة من الجسم وغيرها من التي تمنع جميعها لياقته الصحية³، على أن يراعي في الفحص الطبي المطلوب حالة الشخص وطبيعة العمل الذي سيقوم بتنفيذه بحيث يجري هذا الفحص في الحالات التالية:

- عند الالتحاق بالمهنة.

¹ بن عزوز بن صابر، عقد العمل البحري والمنازعات الناجمة عنه، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، جامعة وهران، الجزائر، 2009، ص 28.

² أريوط وسيلة، مرجع سابق، ص 58.

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 112.

- عند الالتحاق بمؤسسة للتكوين البحري.
 - تجري فحوص طبية دورية كل ستة أشهر حتى 18 سنة وكل سنة بعد 18 سنة.
 - بعد التوقف عن العمل عن مدة لمدة تزيد عن ثلاثة أسابيع بسبب مرض أو حادث¹، كي يسجل البحار في سجل قيد رجال البحر لا بد أن يقدم شهادة طبية، يسلمها له طبيب رجال البحر وهذه الأخيرة تشهد بما يأتيك.
 - أن المترشح تتوفر فيه شروط الأهلية البدنية المحددة في المادة 02 من القرار الوزاري المشترك للممارسة الملاحة البحرية.
 - أنه غير مصاب بأية إصابة تجعله غير قادر على ممارسة وظيفة أو تتطوي على أخطار بالنسبة إلى صحة الأشخاص الآخرين الذين تحملهم السفن.
 - كما تشهد أن سمع المترشح البحري وبصره مرضيان².
- هذه النقطة الأخيرة المتعلقة بالسمع و البصر تتعلق ببحار مرشح للعمل في مصلحة جسر الباخرة أو ماكيناتها باستغناء بعض العمال المتخصصين الذين يمكن ألا تخفض أهليتهم للعمل الذي يمارسونه بسبب نقص السمع أو البصر.

رابعاً: الشروط المهنية (مؤهلاً)

إذا كان المجهز هو الذي يختار الريان إلا أنه ليس حراً في هذا الاختيار وذلك نظراً لخطورة العمل الفني الذي يقوم به الريان بما يجب معه أن يكون حائزاً على مؤهلات معينة

¹ المادة 5 من نفس القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1 ديسمبر 1983 المحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن.

² المادة 6 من نفس القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1 ديسمبر 1983.

تثبت كفاءته للعمل، ونفس الأمر يصدق على ضباط الملاحة والمهندسين البحريين¹، فيشترط القانون إذن على من يريد ممارسة مهنة بحار أن يكون حاصلًا على الشهادات اللازمة لتأهيله لأداء مهنة معينة على السفينة، ولا يجوز استخدامها الأشخاص غير الحاصلين على المؤهلات المطلوبة²، وإلا عدت السفينة غير صالحة للملاحة البحرية مما يوجب مسؤولية المجهز.

إذ نجد المرسوم التنفيذي رقم 16-108³ قد أدرج مجموعة من الأحكام المتعلقة بشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية التي تنقسم إلى عدة أنواع بحسب الرحلة وطولها وحسب موضوع الملاحة، لهذا سنحاول شرح شرط التأهيل المهني للبحار على ضوء هذا المرسوم فبعد أن حدد المرسوم التنفيذي المقصود بكل نوع من أنواع الملاحة⁴ وحدد مجالها قام بتحديد الشهادات المطلوبة لكل نوع من أنواع الملاحة.

أولاً: الشهادات المطلوبة لكل نوع من أنواع الملاحة

حيث يوجد هناك شهادات الكفاءة وشهادات أهلية الخاصة بكل نوع من أنواع الملاحة البحرية⁵.

1- بالنسبة لقيادة السفن التجارية

لا بد توافر الشروط التالية لقيادة السفن التجارية:

¹ كمال حمدي أشخاص الملاحة الحرية و المرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1993، ص 88.

² أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 66.

³ مرسوم تنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1437 الموافق لـ 21 مارس 2016 يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة لجريدة رسمية رقم 21 سنة 2016.

⁴ أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 66.

⁵ انظر الملحق رقم 3 الذي يبين نموذج عن شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية، ص 292.

أ- الملاحة غير المحدودة والمحدودة

هناك الشهادات المطلوبة هي:

* شهادة الكفاءة

- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الماحية على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية 500 طن أو تفوقها.

- شهادة كفاءة ريان على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن ثلاثة آلاف طن.

- شهادة كفاءة ريان على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن ثلاث آلاف طن.

- شهادة كفاءة ريان على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن ثلاث آلاف طن أو تفوقها.

- شهادة كفاءة ريان على متن سفن التي تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة عن ثلاثة آلاف طن أو تفوقها¹.

* شهادة الأهلية:

- شهادة أهلية ملاح بحري عضو فريق النوبة برج القيادة الملاحية على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية 500 مائة طن أو تفوقها.

- شهادة أصلية بحار مؤهل في قسم السطح يعمل على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية 500 طن أو تفوقها².

¹ أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 67.

² مرجع نفسه، ص 67.

ب- الملاحة قرب السواحل

لممارسة هذا النوع من الملاحة لا بد من أن يجوز البحار الشهادات التالية:

* شهادة الكفاءة:

- شهادة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة 500 طن.

- شهادة كفاءة ربان يعمل على متن سفن التي تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن 500 طن.

- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 3000 آلاف طن.

- شهادة كفاءة ربان يعمل على متن سفن نقل حمولتها الإجمالية عن 3000 كن.

* شهادة الأهلية

- شهادة أهلية الكفاءة في الملاحة الساحلية¹.

2- بالنسبة لتسيير الماكينات السفن التجارية

* شهادة الكفاءة

- شهادة كفاءة ضابط الكتروني تقني على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 850 كيلوواط أو تفوقها.

¹ أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 68.

- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في غرفة الماكينات على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلواط أو تفوقها وأقل من 3000 كيلواط.
- شهادة كفاءة ميكانيكي ثان على متن سفن تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 3000 كيلو واط.
- شهادة كفاءة ميكانيكي رئيسي على متن السفن التي تقل جهاز الدفع الرئيسية عن 3000 كيلواط.
- شهادة كفاءة ميكانيكي رئيسي على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية¹، 3000 كيلواط أو تفوقها.

*شهادة الأهلية

- شهادة أهلية ملاح بحري عضو و فريق نوبة في غرفة الماكينات على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلواط أو تفوقها.
- شهادة أهلية بحار مؤهل في غرفة الماكينات على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلواط أو تفوقها.
- شهادة أهلية ملاح بحري الكتروني تقني على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية 750 كيلواط أو تفوقها².

3- بالنسبة لقيادة سفن الصيد

لقيادة سفن الصيد لا بد من توافر:

¹ اربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 69.

² مرجع نفسه، ص 69.

* شهادة الكفاءة:

- شهادة كفاءة ربان سفينة الصيد التي يعادل طولها 12 مترا أو يفوقه و يقل عن 24 مترا و المجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري في السواحل.
- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية على متن سفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري في عرض البحار.
- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية على متن سفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه، والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري الكبير.
- شهادة كفاءة ربان على متن سفن الصيد التي طولها 24 مترا أو يفوقه، والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري في عرض البحر.
- شهادة كفاءة الربان على متن سفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري الكبير.

* شهادة الأهلية:

- شهادة أهلية قيادة سفن تربية المائيات التي يقل طولها عن 24 مترا والمجهزة للقيام باستغلال المائيات في منطقة الملاحة الساحلية.
- شهادة أهلية ملاح بحري على متن سفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه.
- شهادة أهلية الكفاءة في الصيد البحري على متن السفن التي يعادل طوله 24 مترا أو يفوقه.

- شهادة أهلية الكفاءة في الصيد البحري على متن السفن التي يقل طولها عن 12 مترا والمجهزة للقيام بملاحة الصيد في السواحل¹.

4- بالنسبة لقيادة ماكينات سفن الصيد

* شهادة الكفاءة

- شهادة كفاءة ميكانيكي رئيسي على متن سفن الصيد التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن 750 كيلوواط.

- شهادة كفاءة ضابط ميكانيكي مكلف بالنوبة في غرفة الماكينات على متن بسفن الصيد² التي قد حددت المادة 04 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 16-108 الجهة التي تسلم هذه الشهادات بحيث تلك المتعلقة بقيادة السفن التجارية وقيادة ماكنتها وسفن الصيد البحري وقيادة سفن النزهة تسلم من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية، أما تلك المتعلقة بضمان تسيير محطات والاتصالات اللاسلكية على متن السفن فتسلم من طرف الوزير المكلف بالبريد وتكنولوجيا الاتصال و الإعلام بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وحسب المادة 5 فقرة 1 من نفس المرسوم التنفيذي 16-108 فإنه لا يمكن أن يمارس مهام القيادة والضباط على متن السفن إلا الأشخاص الحائزون على الشهادات و شهادة الكفاءة المبنية في المادة الثالثة السابق ذكر محتواها حين عددنا الشهادة المطلوبة لكل نوع من أنواع الملاحة.

أما الحائزون على شهادة مسلمة من قبل مؤسسات التكوين البحري شهادة اعترف بها مطابقة حسب مؤهلاتهم والذين يمارسون مهام الطلبة الضباط أو الضباط على متن السفن

¹ أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 70.

² مرجع نفسه، ص 70.

فإنهم لا يمارسون هذه المهام إلى غاية استيفائهم شروط الملاحة المنصوص عليها للحصول على شهادة الكفاءة المتعلقة بذلك¹.

نصت المادة 04 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المذكور سابقا على أن مهام ريان وضباط وملاح بحري على متن ناقلات النقط والسفن المزودة بصهاريج نقل المواد الكيماوية والغاز المميع وسفن الركاب والسفن الناقلة المواد الخطرة، لشروط التكوين والتأهيل الخاصة التي يحددها الوزير المكلف بالبحرية التجارية، بموجب قرار وحسب المادة السابقة من نفس المرسوم التنفيذي فإن النماذج والمهام المرتبطة بكل شهادات الكفاءة وشهادات الأهلية المطلوبة للممارسة قيادة السفن التجارية ومكنااتها، قيادة سفن الصيد ومكنااتها محددة في جدول مرفق بملحق المرسوم².

في حين أن نفس المرسوم التنفيذي قد أعطى في عاداته الثامنة مهام القيادة التي يمارسها رجال البحر على متن القوارب غير المزودة بمحرك والتي تقل حمولتها الإجمالية عن 6 طن من الحصول على الشهادة المقررة فيه.

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالرحلة البحرية

هذه الشروط عبارة عن مجموعة من الإجراءات التي فرضها المشرع على البحار للممارسة مهنية على تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن 3000 كيلواط.

- شهادة كفاءة ميكانيكي ثان على متن سفن الصيد التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن 3000 كيلواط.

¹ حسب ما جاء في الفقرة الثانية من المادة 5 من المرسوم 16-108 السابق الذكر.

² انظر الملحق رقم 4 المحدد للوظائف المرتبطة بشهادات الكفاءة وشهادات الأهلية الخاصة بالملاحة البحرية الجارية وملاحة الصيد البحري من الصفحة 293 إلى 298.

- شهادة كفاءة ميكانيكي رئيسي على متن سفن الصيد التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن 3000 كيلواط.

* شهادة الأهلية:

- شهادة أهلية قيادة المحركات الخاصة بسفن الصيد

- شهادة أهلية اختصاصي في كهرباء المحركات الخاصة بسفن الصيد¹.

1- بالنسبة لقيادة سفن النزهة

- رخصة النزهة من الدرجة الأولى.

- رخصة النزهة من الدرجة الثانية

2- لضمان خدمة محطات الاتصالات اللاسلكية

- الشاهدة المقيدة لراديو برقي على متن سفر لا تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر (سولاس 1974).

- الشهادة الخاصة لمستغلي محطات الراديو الكهربائية على متن سفن لا تدخل في إطار الاتفاقية الدولية (سولاس 74) وتقوم برحلات دولية.

- الشهادة المقيدة لمستغلي الاتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وتقوم برحلات قرب السواحل.

- الشهادة العامة لمستغلي الاتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 والمتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وتقوم برحلات دولية.

¹ أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 70.

- شهادة الراديو الالكتروني من الدرجة الأولى على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وتقوم برحلات دولية.

- شهادة الراديو الالكتروني من الدرجة الثانية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وتقوم برحلات دولية¹.

متن السفينة وانطلاق الرحلة البحرية، منها ما يتعلق بضرورة القيد في سجلات معينة أو إمساكها ومنها ما يتعلق ببعضها الرخص الإدارية الممنوحة.

أولاً: التقييدات المقررة قانوناً

يكتسب البحار عدة الصفة بقيده في سجل رجال البحر بينما يعد إمساكه لكراس الملاحة بمثابة بطاقة هويته أو تعريف له، في حين كونه فرداً من أفراد الطاقم البحري يعمل في خدمة السفينة يوجب قيده في دفتر الطاقم من طرف السلطة الإدارية البحرية².

1- القيد في سجل رجال البحر:

لا يجوز لأي شخص حتى لو كان يتمتع بالجنسية الجزائرية واللياقة البدنية والشهادات المطلوبة ممارسة أي عمل على متن السفينة، إلا إذا كان مقيداً في سجل رجال البحر لدى السلطة الإدارية المختصة، حيث أن صفة البحار تثبت للشخص بالقيد في سجل رجال البحر الموجودة لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة، وبمجرد التسجيل في هذا السجل يخضع البحار لأحكام القانون البحري³.

¹ المادة 3 من المرسوم التنفيذي 16-108 لسنة 2016 يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة السابق الذكر.

² بن عزوز بن صابر، عقد العمل البحري والمنازعات الناجمة عنه أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، جامعة وهران، الجزائر، 2009، ص 29.

³ المادة 2/389 من القانون البحري الجزائري.

حيث جاء في نص المادة 388 من القانون البحري الجزائري ما يلي: " تثبت صفة البحار بالقيود في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة البحرية المختصة".

على أن التسجيل في هذا السجل يكون بطلب من المعني بالأمر أن يودع ملفا يتضمن الأوراق المثبتة لإتمام الشروط المنصوص عليها في المادة 387 من الق ب ج¹، غير أنه يرفض التسجيل في سجل رجال البحر في حالات طبقا لنص المادة 390 ق ب ج².

يجوز للمعني بالبحر في حالة رفض تجيله أن يرفع طعنا لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك خلال ثلاثة أشهر التالية لتبليغ مقرر الإدارة البحرية المختصة³.

كما يمكن للمعني بالأمر رفع دعوى المباشرة أمام الجهة القضائية المختصة للطعن في مقرر رفض القيد في سجلا رجال البحر، ويصد بالجهة الإدارية المختصة هنا لقضاء الإدارة، عملا بالمعيار العضوي المكرس في قانون الإجراءات المدنية الإدارية⁴.

2- اقتناء كراس الملاحة البحرية:

يجب على كل بحار أن يقتضي كراس الملاحة البحرية الذي يعد كبطاقة تعريف للبحارة عملا بنص المادة 394 من ق ب ج.

¹ المادة 389 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 390 من القانون البحري الجزائري.

³ انظر المادة 391 من القانون البحري الجزائري.

⁴ بن عزوز بن صابر، مرجع سابق، ص 49

أ- تعريف كراس الملاحة

عرف القرار المؤرخ في 20 يوليو سنة 1983 المتعلق بملزمة الملاحة البحرية لهي كراس الملاحة البحرية، كراس الملاحة البحرية في المادة الأولى على أنه: تعتبر ملزمة الملاحة البحرية وثيقة السفن التي يجب أن يمتلكها كل بحار لممارسة مهنية¹.

ب- البيانات الواردة في كراس الملاحة وشكله

لا بد من أن يتضمن كراس الملاحة البحرية مجموعة من البيانات منها ما يتعلق بالبحار ومنها ما يتعلق بالرحلة البحرية والسفينة التي تقوم بها.

* بالنسبة للبيانات المتعلقة بالبحار وردت هذه الأخيرة في نص المادة 395 من الق ب ج

- اسم البحار ولقبه، تاريخ ومكان ولادته وجنسية، مقر سكناه، توقيعه وعند الاقتضاء بصمة أصبعه.

- إضافة إلى بعض الشروط التي وردت في المادة 396 من نفس القانون وهي:

- مهام البحار على متن السفينة، الفحوص الطبية الدورية المتممة.

* كما يجب أن يتضمن كراس الملاحة بيانات تتعلق بالرحلة البحرية والسفينة وهي:

- اسم السفينة، الميناء، تاريخ الإبحار، اسم المجهز، تاريخ ومكان النزول، ونوع ونموذج الملاحة حسب ما جاء في نص المادة 396 من الق ب ج السابقة الذكر.

- حدد القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتعلقة بملزمة الملاحة البحرية أيضا شكل

كراس الملاحة البحرية²، إذ تنص المادة الثالثة منه على أنه " تكون ملزمة الملاحة البحرية

كالآتي:

¹ المادة الأولى من القرار المؤرخ في 9 شوال 1396 يتعلق بملزمة الملاحة البحرية لجريدة الرسمية، 40 سنة 1983.
² المادة 02 من القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 والمتعلق بملزمة الملاحة البحرية السابق الذكر تنص على " يحدد ملزمة الملاحة البحرية ومميزاتها العامة ومدة صلاحيتها وشروط الحصول عليها وتسليمها وسحبها وفقا لأحكام هذا القرار.

- الحجم 14 سم على 9 سم

- غلاف مقوي ذو لون أزرق.

- عدد الصفحات 32"

كما تنص المادة 04 من نفس القرار على أن كراس الملاحة يكون محررا باللغة الوطنية والانجليزية الفرنسية، وحددت أيضا المعلومات والبيانات الواجب إدراجها في طيات كراس الملاحة وهي نفسها التي ذكرتها المادتين 395 و 396 من الق ب ج إلا أنها أضافت بالنسبة للمعلومات المتعلقة بالبحار ضرورة ذكر سماته وصورته وهويته.

ج- السلطات التي تعمل على تسليمها

يسلم كراس الملاحة البحرية من طرف الإدارة البحرية المختصة في مكان التسجيل، حسب المادة 1/397 من الق ب ج بينما أجازت الفقرة الثانية من نفس المادة للسلطة القنصلية في الخارج إصدارها بطلب من الريان.

حيث يتعرض كل شخص سلم أو عمل على تسليم كراس ملاحه لشخص يعلم أو لا يعلم أنه ليس له الحق في ذلك للعقوبات المنصوص عليها في القانون حسب المادة 11 من القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 والمتعلق بملزمة الملاحة البحرية المذكور أنفا.

د- الأشخاص الذين لهم الحق في تسلمها

كراس الملاحة حق وواجب على كل حار لأنها بمثابة بطاقة تعريف له كما ذكرنا سابقا، وينص نفس القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتعلق بملزمة الملاحة البحرية على أنه تسلم ملزمة الملاحة البحرية للبحارة ذوي الجنسية الجزائرية الذين تتوفر فيهم شروط والتأهيل البدني والكفاءة التي يتطلبها القانون والتنظيم المعمول بهما.

كما يستطيع الأشخاص الذين ذكرتهم المادة 399 من الق ب ج الحصول أيضا على كراس الملاحة البحرية وذلك بعد الحصول على رخصة من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهم:

- الاختصاصيون في مادة الملاحة البحرية والبناءات البحرية والصيد البحري والمنتقلون على متن السفن قصد القيام بالتفتيش والأبحاث العلمية.

- مفتشوا التجهيز

- المستخدمون من طرف المؤسسات البحرية للموانئ أو الصيد البحري و الموجودين على متن السفن للقيام بتمرين تطبيقي¹.

وهم نفس الأشخاص الذين ذكرتهم المادة 6 من القرار المتعلق بملزمة الملاحة البحرية المذكور سابقا.

ه- مدة صلاحية كراس الملاحة:

حسب القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتعلق بملزمة الملاحة البحرية فإنه تحدد مدة صلاحية كراس الملاحة بخمس سنوات، إلا أنه يمكن تقصير هذه المدة في الحالات التالية:

- يمكن للسلطة القنصلية في الخارج بناء على طلب النقيب أن تعدو وثيقة صالحة لمدة دوام السفر إلى غاية وصول إلى أول ميناء جزائري².

- تكون صالحة لسفر واحد لمدة محدودة بناء على ترخيص من كاتب الدولة لنقل والصيد البحري بالنسبة للأشخاص الذين حددتهم المادة 399 من الق ب ج والمادة 06 من نفس القرار المذكور أعلاه.

¹ المادة 5 من القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتعلق بملزمة الملاحة البحرية السابق الذكر.

² نصت المادة 2/397 من القانون البحري الجزائري على نفس الحكم.

3- قيد رجال البحري دفتر الطاقة:

إن قيد رجال البحر هو عبارة عن إجراء يمكن في قيد البحار أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة في دفتر الطاقم وذلك من طرف الإدارة البحرية المختصة¹

إذ حددت المادة 1/409 من ق ب ج السفن المعنية بالقيد في سجل دفتر الطاقم وهي كل السفن عدا سفن النزهة التي ليس على متنها طاقم مأجور بمعنى أن كل من السفن التجارية وسفن الصيد البحري وسفن النزهة التي يكون على متنها طاقم مأجور يجب أن يكون بحوزتها دفتر الطاقم يسجل في جميع البحارة المبحرين على متنها.

بينما حددت الفقرة 02 من نفس المادة المذكورة أعلاه البيانات التي يجب أن يتضمنها دفتر طاقم السفينة وهي:

- أسماء وألقاب كل فرد من أفراد الطاقم البحري.

- تاريخ ومكان ولادته

- رقم ومكان تسجيله

- شروط توظيفه

- مهنة كل فرد على متن السفينة

بعد أن يتم القيام بالتحقيقات الضرورية الخاصة بالفحوص الطبية الدورية والتأكد من شروط الكفاءة المطلوبة وصلاحيه عقود العمل البحري للبحارة المبحرين وذكر القيد في

¹ المادة 402 من القانون البحري الجزائري.

كراس الملاحة البحرية لكل فرد من أفراد الطاقم يتوجب على الإدارة البحرية المختصة أن تضع تأشيراتها على دفتر طاقم السفينة¹.

كما أنه حسب نص المادة 407 من الق ب ج كل تغيير يطرأ على تشكيل الطاقم أو على وظيفة أحد من أفرادها أو أكثر خلال مدة تجهيز السفينة، لا بد من أن يقيد في دفتر طاقم السفينة وفي كراس الملاحة البحرية، ولا تؤثر عليه الإدارة البحرية المختصة إلا بعد إجراء التحقيقات اللازمة. والضرورة المذكورة في المادة 405 من الق ب ج.

أما إذا كانت السفينة في ميناء أجنبي، فإن التغيير التي تطرأ على مهام رجال الطاقم خلال الرحلة الحرة لا بد من أن تقيد في دفتر طاقم السفينة وفي كراس الملاحة البحرية للبحار أيضاً، لكن التأثير عليها يكون من طرف السلطة القنصلية الجزائرية مع ضرورة توافر الشروط المنصوص عليها في المادة 405 المذكورة سابقاً².

إذا طرأ التغيير في ميناء لا يوجد فيه تمثيل للسلطة القنصلية الجزائرية، هن تحيز المادة 409 من الق ب ج لربان السفينة وبصفة استثنائية أن يقيد التغيير في دفتر السفينة وذلك حتى الوصول إلى الميناء القريب الذي توجد فيه ممثلة للإدارة البحرية.

4- شرط الكفاية العددية للطاقم والرخص المنوطة به:

علاوة على أن يكون أفراد الطاقم على قدر كاف من التأهيل والكفاءة، مما يخولهم شغل مهام معينة على متن السفينة تحجز لهم على ضوء الشهادات التي بحوزتها لا بد من الكفاية العددية للطاقم بحيث تسمح بتوزيع الأدوار على متن السفينة مما يكفل سلطة وآمن الرحلة البحرية، وإن كان الأصل هو ضرورة تحقق شرط الطاقم الوطني وهذا الاعتبارات

¹ المادة 405 من القانون البحري الجزائري.

² هذا حسب نص المادة 408 من القانون البحري الجزائري.

خاصة إلا أن القانون لا يمنح في حالات معينة تشغيل الأجانب على متن سفن جزائرية أو العكس بناء على رخصة ممنوحة من قبل السلطات المختصة وفي حالات معينة.

أولاً: شرط الكفاية العددية للطاقم

لما كانت السفينة أداة ميكانيكية تحتاج لتسييرها عدداً من الأشخاص يعانون المجهزين تشغيلها فقد علق المشرع صلاحية السفينة للملاحة على عدد مناسب من البحارة للعمل عليها¹، ويظهر ذلك من خلال نص المادة من الق ب ج التي جاء فيها ما يلي: " يجب أن يكون على متن كل سفينة طاقم كفاء وبعده كاف للقيام بالمهام التالية:

أ- سلام الحياة البشرية في البحر.

ب- شرط الأمن والصحة والعمل على متن السفينة

ج- وبصفة عامة التنفيذ السليم للرحلة" في نفس السباق تنص المادة 02 من المرسوم التنفيذي 02-02 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها² على أن: " العدد الأدنى منها البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها فهو ذلك العدد الوارد في الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن التي تسلمها الإدارة البحرية المختصة.

¹ إيمان الجميل، عقد العمل البحري وفقاً للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2014، ص 78.

² المرسوم التنفيذي 02-02 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق لـ 6 جانفي 2002 يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها (الجريدة الرسمية رقم 1 لسنة 2002).

ويحدد العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها طبقا للجدول المرفق بالملحق الأول من هذا المرسوم¹.

تحدد الغدارة البحرية الوطنية عدد البحارة حسب المعايير التالية:

- نوع السفن (ناقلة للركاب، البضائع العامة، المواد الكيماوية والمحروقات).
- نوع الملاحة الممارسة الملاحة قرب السواحل، الملاحة المحدودة والملاحة غير المحدودة.
- حمولة السفن.
- صنف السفينة آلية أم عادية.

ضرورة الكفاية العددية للطاقم أمر مسلم وضروري لتسيير الرحلة البحرية في أما تكون كل فرد من أفراده يلعب دورا مهما وأساسيا على متن السفينة بتسجيل إنكاره، وقد ترتبط ممارسة هذا الدور أو المهنة بضرورة تسليم نوع معين من الرخص وذلك راجع لعدة اعتبارات كما سنفصل فيه في النقطة الموالية.

ثانيا: الرخص الإدارية المنوطة بالطاقم

يتعلق الأمر هنا بالبحارة الأجانب، بمعنى سواء تعلق الأمر ببحار جزائري يرغب في ممارسة وظيفته على متن سفن تحمل الراية الأجنبية، أو العكس بمعنى تشغيل الأجانب على متن سفن جزائرية، ذلك أنه لا يجوز الأجنبي ممارسة عمل داخل الوطن إلا إذا حصل على ترخيص بذلك من قبل السلطات المختصة².

¹ انظر الملحق رقم 6 المحدد للعدد الأدنى للبحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها، ص 300-301.

² عصام أنور سليم، أصول قانون العمل الجديد، طبعة أولى، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 2004، ص 354.

1- رخصة ممارسة الجزائريين وظيفة بحار على متن سفن تحمل راية أجنبية: لقد أعطت المادة الأولى من القرار المؤرخ في 5 نوفمبر 1989 المحدد لممارسة أشخاص ذوي جنسية جزائرية لوظيفة بحار على متن سفينة تحمل راية أجنبية، بناء على رخصة ممنوحة من قبل الوزير المكلف البحرية التجارية.

كما وضحت المادة الثانية من نفس القرار المجالات التي يمكن أن تمنح فيها هذه الرخصة للبحارة الجزائريين الملتزمين اتجاه التجهيز الوطني على النحو التالي:

- العمل في إطار اتفاقيات التعاون ويقصد هنا مصادقة الجزائر عدة اتفاقيات في مجال العمل البحري فبموجب كهذه الأخيرة تقدم التراخيص البحارة الجزائريين للعمل على متن سفن تحمل راية الدولة الأجنبية الطرف في هذه الاتفاقيات.

- القيام بالتمارين التطبيقية على متن سفن أجنبية ويتعلق الأمر هنا بالبحار الذي يحضر لشهادة بحرية، فتقدم له رخصة على هذا الأساس، أي لإجراء تمرين تطبيقي على متن سفن أجنبية.

2- تشغيل الأجانب على متن السفن الجزائرية: الأجنبي هو كل من لا يتمتع بالجنسية الجزائرية أو يكون عديم الجنسية أصلاً، والأصل ألا يسمح للأجنبي بالعمل على متن السفن التي تحمل الراية الجزائرية بدليل أن المادة 413 من ق ب ج تنص على ما يلي: " يجب أن تكون أفراد طاقم السفينة بحارة الجزائريين".

الأمر هنا منطقي لأن المبدأ يقضي بتوفر الحماية القانونية لليد العاملة الوطنية من منافسة اليد العاملة الأجنبية، وبالتالي القضاء على البطالة لأنه باب أولى أن توفر الدولة مناصب الشغل لمواطنيها بدل الأجانب.

لكن عند مواصالتنا لقراءة نفس النص المادة 413 أعلاه فإن المشرع أورد استثناء بقوله: " ويجوز الوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص البحار أجنبي بالإيجار لخدمة سفينة جزائرية".

كما يجوز لربان وبصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال، عند وجوده في ميناء أجنبي تعيين خلق لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنبي و ذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلفة بالبحرية التجارية لرحلة محدودة¹.

إذا كان البحار الأجنبي ينتمي إلى دولة عضو في الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة 1976، فلا بد أن يكون مستوى التأهيل نفسه المطلوب في الجزائر ما دام كلا الدولتين مصادقتين على الاتفاقية.

كما أن تشغيل الأجانب مرهون برخصة أو جواز عمل لا يمنح للأجنبي إلا عند توافر الشروط التالية:

- إذا كان منصب العمل لا يمكن أن يشغله عامل جزائري كان عن طريق الترقية الداخلية وعن طريق التوظيف الخارجي، بما في ذلك اليد العاملة الوطنية المغتربة.

- إذا أثبتت المراقبة الصحية أن المعني بالأمر تتوافر فيه الشروط المحددة في التنظيم المعمول به².

¹ المادة 414 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 6 من نفس القانون 81-10 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب السابق الذكر.

عند منح هذه الرخصة أو جواز العمل، لا بد ألا تتجاوز مدته سنتين على أن يتم تجديده وفقا لنفس الشروط والأشكال المنصوص عليها والمذكور سابقا¹، أما عن سحب جواز العمل من العامل الأجنبي فيكون عندما مخالفة التشريع المعمول به ولا سيما:

- عندما يتبين أن المعلومات والوثائق المقدمة غير صحيحة.

- عندما يخالف العامل الأجنبي أحكام المادة 4 و المادة 5 من النفس القانون².

¹ المادة 10 من نفس القانون 10-81.

² حيث تنص المادة 04 من القانون 10-81 على أنه حتى يمنح جواز أم رخصة العمل المؤقت للمستفيد أن يمارس نشاط معين مدفوع الأجر لمدة محدودة ولدى هيئة صاحبة عمل واحد دون سواها.

التجهيز المادي يتطلب أن يتعلق بالبدن والآلات المتمثلة في الماكينات الرئيسية، وأجهزة التوجيه ومعدات السلامة والإنتقاذ ومعدات الحريق، إذ يجب أن تكون جميعها موجودة وبحالة جيدة تعمل بكفاءة، كما يجب أن تكون السفينة أيضا مزودة بالوقود والمياه العذبة والشهادات اللازمة لسيرها بأمان.

أيضا كخلاصة لهذا الفصل يمكن القول بأن المعيار المعتمد للتفرقة بين العامل البحري والبري هو البيئة التي يؤدي فيها العمل أو المكان الذي يمارس فيه، ورفع أنه يرتبط مع المجهز بعقد مل بحري إلا أنه لا بد أن يراعي بالعمل، مجموعة من الشروط في اختياره، لأن سلامة الرحلة البحريين تتوقف على تمتع البحار بها.

إذ يستحيل إقلاع السفينة ما لم تتوافر الشروط المذكورة سابقا، لأن الغاية من كل ذلك توفير شروط السلامة والأمن على متنها وهي منأى ومعزل عن البر.

لأن عقد العمل يخضع لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تسري على عقد العمل البري وذلك طبعاً راجع لطبيعة الملاحة البحريين، فإننا نجد التزامات البحار وحقوقه قد اصطبغت بهذه الخصوصية، وهي في مجموعها بتمحور حولها مضمون عمل رجل البحر.

الفصل الثالث:
الجانب الميداني

بعدما تعرفنا على الإطار النظري لمعلومات الدراسة والتي تمثلت في تجهيز السفن حسب النوع والملاحة، سنتطرق في هذا الفصل إلى الدراسة الميدانية لواقع تجهيز السفن حسب النوع والملاحة في مؤسسة الميناء جن جن جيغل، وإسقاط الدراسة على الساحبة إيجيلجيلي 1، والتي تقتضي خطوات علمية صحيحة من خلال مائة أدوات البحث، لتحليل المعلومات التي تم التوصل إليها، وهذا يسمح لنا بالوصول إلى نتائج ذات قيمة علمية بحثية بعد جمع المعلومات وتحليلها، ثم الحكم على صدق أو نفي الدراسة وبالتالي التوصل إلى مجموعة من النتائج ومناقشتها على ضوء الدراسات السابقة والخروج بمجموعة من التوصيات من خلال نتائج الدراسة.

ولهذا سنتطرق في هذا الفصل إلى تقسيمه إلى مبحثين:

المبحث الأول تحت عنوان تقديم المؤسسة المينائية جن جن محل الدراسة والذي قسم بدوره إلى أربعة مطالب، نشأة مؤسسة ميناء جن جن (مطلب أول)، تعريف مؤسسة ميناء جن جن (مطلب ثاني)، أهداف وأهمية ميناء جن جن (مطلب ثالث)، الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن (مطلب رابع).

أما المبحث الثاني تحت عنوان دراسة حالة الساحبة إيجيلجيلي 1 والذي قسم بدوره إلى أربعة مطالب، ماهية عقد القطر البحري (مطلب أول)، تعريف الساحبة إيجيلجيلي 1 (مطلب الثاني)، تجهيز الساحبة إيجيلجيلي 1 إداريا (مطلب ثالث)، تجهيز الساحبة إيجيلجيلي 1 ماديا (مطلب رابع).

المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة ميناء جن جن

يمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره، ويرجع السبب في تلك الأهمية إلى كونه ليس فقط وسيلة جوهرية للتعارف والاتصال بين الشعوب، وإنما يعد أيضا جسما ضخما للتجارة ومخزنا هائلا للثروات والمواد الطبيعية.

يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة البشرية انتشارا لاسيما وأن البحار والمحيطات تمثل 71% مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية، ويزداد البحر أهمية خاصة بالنسبة للدول الصناعية المطلة عليه، فما من شك أن تعطل حركة التجارة البحرية في مثل هذه الدول يسبب إفلاسا محققا للعديد من الصناعات فيها، وقد يصل الأمر إلى التأثير على اقتصاد تلك الدول.

إن الحديث عن النشاط البحري يقودنا بالضرورة إلى الحديث عن الملاحة البحرية والتي يقصد بها إيجاد موقع السفينة وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر، وقد تعددت تعريفات الملاحة البحرية بسبب اختلاف المعايير التي ينظر إليها، وينصرف تعبير الملاحة البحرية إلى النشاط الذي تمارسه الدول بواسطة سفنها البحرية لأجل استخدام البحار أيا كان نوع هذا الاستخدام، ويعتمد هذا التعريف على تمييز الملاحة البحرية عن غيرها بتوافر عنصرين أساسيين وهما السفينة البحرية، والغرض عن ممارسة الملاحة.

تعتبر الموانئ أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري إذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية، فنمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية، هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقه من فكر تسويقي وقيادة ناجحة في موانئها وبما تعتقن من خدمات متكاملة سواء من حيث الجودة أو السرعة في تنفيذها وأدائها كما تعد الموانئ إحدى الحلقات الأساسية في صناعة النقل البحري وفي خدمات السفن والبضائع، مما حتم على المهتمين والمنشغلين بالتسويق في الموانئ أن يقووا بتطويرها لخلق التزاوج بين حركة

الميناء وإنعاشها وتحقيق العالمية من خلال تقديم التسهيلات وتوفير الإمكانيات المتطورة خاصة في مجال الشحن والتفريغ.

اهتم المشرع الجزائري كغيره من التشريعات بالميناء وبسلامته، من خلال تنظيمه في القانون البحري والقوانين المتخصصة، باعتبار الجزائر من الدول المتوسطة والتي تحتل موقعا إستراتيجيا هاما، يحتم عليها الاهتمام وإحاطة هذا المرفق الهام والتموي بالعناية اللازمة.

يعرف الميناء بصفة عامة هو تجهيز بنيوي عادي يضم عددا من المرافق ويقوم بعدد من الأدوار قصد تسهيل المبادلات، وتنشيط الرواج التجاري، وضروري وحيوي لأي بلد ساحلي باعتباره انفتاح البلد على الخارج، كما أنه المساهم الأساسي في جلب المساهمات الخارجية بكل أصنافها لتطوير الإنتاج والاستهلاك الداخلي وتثويحه وتحديثه وعصرنته.¹

سنحاول من خلال هذا الفصل الإلمام بكل ما يتعلق بالميناء كأحد عناصر المنظومة البحرية الهامة ونسلط الضوء على ميناء جن جن جيغل منح الدراسة الميدانية (المبحث الأول) وتقسيمه إلى أربع مطالب تتمثل في: نشأة مؤسسة ميناء جن جن (المطلب الأول)، تعريف مؤسسة ميناء جن جن (المطلب الثاني)، أهداف وأهمية مؤسسة ميناء جن جن (المطلب الثالث)، الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن (المطلب الرابع).

المطلب الأول: نشأة مؤسسة ميناء جن جن

تعد مؤسسة ميناء جن جن من أكبر المؤسسات الميدانية في الجزائر التي أبرزت مكانتها في مجال النقل البحري، وعليه سنتناول من خلال هذا المبحث تقديم عام لمؤسسة ميناء جن جن التي تشمل، نشأته تعريفه، أهدافه وأهميته وهيكله التنظيمي كذلك.

¹ مقابلة ميدانية مع السيد بوجردة مسعود، الوظيفة رئيس دائرة الشحن، يوم 19-03-2023 على الساعة 11:00

إن قيام الثورة التي أدت إلى الاستقلال أرجعت هذا الميناء إلى السيادة الوطنية وبقي فرعا تابعا لميناء بجاية حتى 1984 تاريخ إعادة هيكلة هذه المؤسسة، حيث أصبح ميناء جيجل مستقل وكان رأس مال هذه المؤسسة حوالي 5 ملايين دينار، إذ تزايد نشاط هذا الميناء بامتداده إلى الصيد البحري، البحرية الوطنية، نقل البضائع، ولفك الخناق من هذا الميناء تقرر بناء ميناء جديد بمدينة الأشواط، والذي اكتملت فكرة إنشائه بمصنع الحديد والصلب الذي كان مقر إنشائه (بلارة)، هذا الأخير كان يتوقع تعامله مع حوالي 3 ملايين طن أي ما يعادل 66.66% من الطاقة الإجمالية للميناء.

في أول سنة وضعت أشغال بناء ميناء جن جن في 09 نوفمبر 1984م إلى غاية 1991م، وقد تمت أشغال بنائه من طرف شركة "أطوهولندية" تحت رئاسة شركة "كوندوت" الإيطالية، وقد بلغت تكاليف بنائه حوالي 5.2 مليار دينار جزائري وكانت ممولة من عدة أطراف هي: الدولة الجزائرية، الصندوق السعودي للتنمية، الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والبنك الإسلامي للتنمية.

كانت أول باخرة قبرصية رسلت في هذا الميناء ، كان ذلك في جويلية 1989م، كانت تحمل معدات للميناء لحساب شركة "كومنت"، التي تتراأس المجموعات المكلفة ببنائه، وفي سنة 1933م أصبح الميناء يسمى "مؤسسة ميناء جن جن"، في حين انتقل ميناء جيجل إلى الملكية البحرية الوطنية.¹

¹ مقابلة ميدانية مع السيد بوجردة مسعود، الوظيفة رئيس دائرة الشحن، يوم 19-03-2023 على الساعة 11:00

المطلب الثاني: تعريف مؤسسة ميناء جن جن

مؤسسة ميناء جن جن، هي مؤسسة اقتصادية عمومية تابعة للمؤسسة القابضة متعددة الخدمات، هي شركة ذات أسهم SPA برأس مال حالي يقدر بـ 1.040.000.000.00 دج ، يقع ميناء جن جن في الجهة الشرقية لولاية جيجل، تحديدا في المنطقة المسماة " أشواط"، يبعد عن مقر الولاية بحوالي عشرة كيلومترات ويبعد عن المنطقة الحرة بلارة بحوالي 40 كيلومترا، وبكيلومترين اثنين عن مطار فرحات عباس ، كما يبعد عن العاصمة الجزائرية بحوالي ثلاثمائة وسبعين كيلومترا، تقدر مساحة الميناء بحوالي مائة وأربعين هكتارا، مع إمكانية توسيع تقدر بثلاثين هكتارا، أما بخصوص العمليات التجارية التي تتم على مستواه فهي متنوعة غلا أن استيراد الحبوب وتصدير الملح والفلين يعتبران المستحوزان على نشاطاته التجارية بحيث يحتل المرتبة الأولى فيهما، كما أن ميناء "جن جن" يعتبر أعمق ميناء على مستوى الوطن.¹

المطلب الثالث: أهداف وأهمية مؤسسة ميناء جن جن

• أهداف مؤسسة ميناء جن جن

إن الهدف الأساسي والرئيسي عند إنجاز أي مؤسسة أو هو بطبيعة الحال تحقيق الربح، وكذلك الشأن بالنسبة لمؤسسة ميناء جن جن بجيجل ويمكن أن تقسم أهداف المؤسسة إلى أهداف داخلية وأهداف خارجية.

1- الأهداف الداخلية:

- الربح: أين تسعى المؤسسة إلى تحقيق أكبر دخل ممكن.

¹ مقابلة ميدانية مع السيد بوجردة مسعود، الوظيفة رئيس دائرة الشحن لدى المؤسسة المينائية جن جن جيجل ، يوم 19-

2023-03 على الساعة 11:00 صباحا

- النمو: هو عبارة عن زيادة رأس مال المؤسسة وتوسيعها عن طريق فتح وحدات وأماكن أخرى.
- استثمار المؤسسة في نشاطها وذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس العالمية المعمول بها.
- الزيادة في حجم المبيعات والسعي إلى تخفيض مدة الانتظار داخل الميناء وخارجه.

2- الأهداف الخارجية:

- زيادة الدخل القومي.
- توفير العملة الصعبة.
- توفير مناصب شغل مما يؤدي إلى تقليل حدة البطالة.
- المساهمة في تنشيط حركة التجارة الخارجية للبلاد خصوصا في مجال الصادرات.
- فك الخناق على الموانئ الأخرى خاصة ميناء الجزائر العاصمة الذي يشهد ازدهارا كبيرا.
- أهمية مؤسسة ميناء جن جن

يكتسي ميناء جن جن أهمية بالغة تتجلى لنا من خلال النقاط التالية:

- ✓ يعتبر رابطا بين إفريقيا وأوروبا والشرق الأوسط.
- ✓ له موقعا استراتيجيا على المحور البحري الرابط بين قناة السويس وجبل طارق.
- ✓ جلب العديد من المتعاملين الاقتصاديين الوطنيين والأجانب.
- ✓ يعتبر عصب الحركة التجارية للاستيراد والتصدير.
- ✓ خلق عدد هائل من مناصب الشغل.¹

¹ مقابلة ميدانية مع السيد بوجردة مسعود، الوظيفة رئيس دائرة الشحن، يوم 26-03-2023 على الساعة 10:00 صباحا .

المطلب الرابع: الهيكل التنظيم لمؤسسة ميناء جن جن

❖ دراسة الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن

أ- المديرية العامة: تتكون أساسا من مكتب المدير العام الذي يعتبر الأمر النهائي ذو السلطة العليا، حيث تنص المادة 11 من المرسوم رقم 84/173، المؤرخ في 22 شوال عام 1404هـ، الموافق لـ: 21 جويلية 1984م يتضمن إنشاء مؤسسة ميناء "جن جن"، على مهامه كآتي:

- ✓ تسيير ومراقبة مديريات المؤسسة.
- ✓ يكون مسؤولا عن أي تذكرة أو صك خاص بالتبادلات أو مختلف الأموال التجارية.
- ✓ يقوم بفتح حسابات لدى المؤسسات المالية لتسهيل أي عملية مالية، ويكون ذلك، وفق الشروط المعمول بها.
- ✓ يمثل المؤسسة في جميع نشاطات الحالة المدنية.
- ✓ يضبط تسيير المؤسسة، ويحدد الترتيب الهرمي العمومي للعمال، ويعين الإطار العليا.
- ✓ يعتبر بمثابة حاسوب لكافة التكاليف، إضافة إلى أنه المسؤول عن أي اتفاق تقوم به المؤسسة.

وتشمل المديرية بالإضافة إلى المدير العام عنصرين مهمين هما:

1-الأمانة: وتتنحصر مهامها في:

- ✓ - ترتيب الوثائق في الخزائن، وكذلك ترتيب مواعيد المدير.
- ✓ - تمرير المراسلات واستقبال المكالمات الهاتفية الخاصة بالمدير وتحويلها.
- ✓ - استقبال الفاكسات، والتلكسات من خارج المؤسسة.

- ✓ - استقبال البريد الخاص بالمدير العام.
- 2- مساعد المدير العام: تتمثل مهامه:
- ✓ في يراقب ويوجه المدير يترأس الاجتماعات، بغرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التنمية، والتنظيم، والتسيير في المجال التقني وفي مجال الاستغلال والأمن.
- ✓ يعمل على نشر وإذاعة الأهداف المبتغى تحقيقها.
- ✓ تنسيق نشاطات هيكل المؤسسة بغرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التنمية، والتنظيم، والتسيير في المجال التقني، إضافة إلى مجال الاستغلال والأمن.
- ✓ إطلاع المدير العام على ما حققته المؤسسة من نتائج في السياسات المتبعة.

ب- مديرية الأشغال والصيانة: ومن أهم مهام هذه المديرية كما يلي:

- ✓ صيانة حوافز الخدمات، والعتاد وباقي المنشآت داخل الميناء.
- ✓ السهر على سيارة العاديات القاعدية والأوقية.
- ✓ السهر على تطبيق قرارات المجلس الإداري.
- ✓ السهر على تطبيق القوانين المعمول بها.

وتشتمل مديرية الأشغال والصيانة على دائرتين هما:

1- دائرة الصيانة: تتمثل مهامها في:

- ✓ اتخاذ الإجراءات التي تمكن من تأمين وحفظ الوسائل لمدة أطول من التلف.
- ✓ المراقبة وربط بين جمال المصالح التابعة لها.
- ✓ التخطيط لسياسة المؤسسة في مجال النظافة.
- ✓ التعبير عن مختلف احتياجاتها من مختلف أطع الغبار والأدوات.

تتكون دائرة الصيانة من ثلاثة مصالح: مصلحة الصيانة، مصلحة الشبكات، مصلحة الأشغال.

2- دائرة الأشغال: أهم مهامها ما يلي:

- ✓ تقوم بإمضاء فواتير أعمال نهاية الشهر من أجل المصاريف.
- ✓ اختبار خطة العمل الخاصة بالأشغال الممكنة للقيام ومتابعتها.
- ✓ تعيين النوعية ومطابقة الأعمال مع الإمكانيات الممكنة.
- ✓ متابعة ومراقبة كل الصفقات والعقود التي تبرم مع مختلف المؤسسات.

ت- مديرية القيادة المينائية: تتمثل مهام هذه المديرية فيما يلي:

- ✓ إعداد التقارير حول الحقائق والتعليقات المعمول بها في جميع الميادين الداخلية للمؤسسة، إضافة إلى تحديد القيود والعراقيل، ومعوقات العمل، وإعطاء حلول تقنية واقتراحات، تصحيحية لبعض المشاكل.
- ✓ تحديد أولوية السفن بالتنسيق على مديرية الاستغلال في الميناء.
- ✓ مسؤولة عن مراقبة ومواجهة الحوادث التي قد تحدث.
- ✓ السهر على تطبيق قوانين الخاصة بالنقل، التفريغ، الشحن، وذلك بالتنسيق مع مديرية الاستغلال.
- ✓ تسهر على تطبيق القوانين المعمول بها.

1- دائرة المساعدات البحرية: وتتمثل مهامها فيما يلي:

- ✓ تنظيم وتنسيق عمليات الربط، والإرساء، والسحب، وذلك من خلال توفير الموارد البشرية اللازمة لمختلف عمليات المساعدة البحرية، إضافة إلى السهر على سلامة ونظافة الأجهزة لمختلف مصالحه.

✓ تأمين حركة البواخر انطلاقاً من وصولها إلى الميناء حتى خروجها منه، ويكون ذلك من أجل الاستعمال الحسن الرصيد المخصص لإرساء السفن.

2- دائرة الشرطة والأمن: من مهامها:

✓ يتكون هذا الجهاز من عمال مؤهلين خصوصاً في مجال الوقاية والأمن وتقديم المساعدة ينتشرون في كافة المناطق التابعة لميناء "جن جن"، كما يقوم عمال هذه الدائرة بحماية البواخر من كل الأخطار المتوقع حدوثها.

✓ تقوم هذه الدائرة على محاولة ضبط واحترام الالتزام التام بالقوانين الداخلية المؤسسة الميدانية.

ث - مديرية المالية والمحاسبة: مدير هذه المديرية مسؤول عن المهام التالية:

✓ اقتراح حلول تقنية ومبادرات التسوية الضرورية لكل المشاكل العالقة.

✓ تمثيل المدير أمام الجهة الوصية والمؤسسات الخارجية.

✓ الاطلاع على كل التطورات التنموية المحققة في مجال تقنيات التنظيم واستيراد التكنولوجيا الحديثة التي لها علاقة بالنقل البحري، إضافة إلى شحن وتفريغ السفن.

✓ التنسيق من أجل تحسين أداء ولودية العمل بمختلف مصالحه.

✓ السهر على تطبيق القوانين والمواد سارية المفعول.

✓ حث، ومراقبة، وتوجيه نشاط مختلف مصالحه من أجل تحقيق أهداف المؤسسة.

✓ مشاركة المدير العام في وضع الخطوط العريضة لسياسة المؤسسة من أجل التطوير، تسيير الخبرات التقنية، الأمن واستغلال الميناء.

ج- مديرية الاستغلال: تتمثل مهام مديرية الاستغلال فيما يلي:

- ✓ متابعة عملية استغلال إمكانيات المديرية المتمثلة في التجهيزات والمصالح المينائية المختلفة.
- ✓ دراسة طرق الاستغلال الحديثة.
- ✓ السهر على الاستغلال الأمثل للإمكانيات المتوفرة في الميناء.
- ✓ تحسين أداء الخدمات.
- ✓ السهر على تنفيذ التعليمات، والقوانين، والنصوص التشريعية سارية المفعول.

ح- مديرية الدراسات والتنمية: ومن مهام مديرتها:

- ✓ إعداد إستراتيجية المعلومات الخاصة بالمؤسسة.
- ✓ إعداد تقارير حول تنفيذ المخططات وتقديمها إلى المديرية ومجلس الإدارة.
- ✓ وضع إستراتيجية الإعلان والاتصال.
- ✓ مراقبة تنفيذ الأهداف، المسطرة في مخطط التنمية.
- ✓ وضع مخططات مستقبلية تتعلق بوتيرة العمل، والإمكانية المتواجدة، ونسبة المردود المحقق من قبل الهياكل المختلفة.
- ✓ إعداد المخططات قصيرة المدى وأخرى متوسطة المدى في مجال تنمية المؤسسة.
- ✓ المبادرة في تحسين وتطوير سير الهياكل التابعة له في ميادين جودة ونوعية العمل المؤدى.
- ✓ تطبيق القوانين المتعلقة بسير النشاطات المينائية سارية المفعول.

خ- مديرية الموارد البشرية: تهتم بإنجاز سياسة الشركة بخصوص شؤون الموظفين والعمال، وتتمثل مهامها في الإشراف على تطبيق سياسة المؤسسة الخاصة بالموارد البشرية، والمتمثلة في: التوظيف، التكوين، الأجور، تسيير المستخدمين، ولتحقيق مختلف هذه المهام

تدخل المديرية في علاقات مختلفة مع مختلف مديريات المؤسسة، فهي تعتبر القلب النابض للمؤسسة ولهذه المديرية مهام خاصة تتمثل في:

- ✓ مراقبة السير الحسن لعملية تسيير المستخدمين والوسائل المرتبطة من حيث مطابقتها للقوانين والنصوص التشريعية.
- ✓ المساهمة في إعداد المخططات السنوية والمستقبلية التي تتعلق بالتوظيف والتكوين وذلك بمساهمة المديريات المركزية الأخرى.
- ✓ إعداد سياسة تسيير المستخدمين والأجور والتكوين والصحة والأمن وفقا للإجراءات القانونية والنصوص التشريعية المعمول بها داخل المؤسسة وفقا للسياسة الوظيفية المتعلقة بالأجور.
- ✓ المساهمة بفضل المبادرة المستمرة في تحسين وتطوير سير الهياكل التابعة لها في مجال كيفية الأداء والاستخدام.
- ✓ إعداد وتنظيم الوسائل الضرورية التي تتطلبها الهياكل المكلفة بدعم المديريات المركزية الأخرى وذلك في مجال الموارد البشرية والوسائل الضرورية.

د - دائرة الإدارة العامة لمديرية الموارد البشرية: من مهامها:

- ✓ مكلفة بتوفير الاحتياطي للوازم المكتب، قطع الغيار... إلخ.
- ✓ مكلفة بحفظ الأرشيف.
- ✓ مكلفة بالنظافة والأمن.
- ✓ مراقبة وتسيير تجهيزات المؤسسات والتكفل بحماية ممتلكاتها.
- ✓ مكلفة بتسيير الوسائل العادية اللازمة لعملية الإصلاح.

✓ مكلفة بالعلاقات الخارجية من أجل تنظيم مهارات العمال، واستقبال المكلفين بالمهام من مختلف الجهات الخارجية وتنقسم دائرة الإدارة العامة لمديرية الموارد البشرية إلى ثلاث مصالح:

1- مصلحة الوسائل العامة: تعمل على:

- ✓ تأمين الاحتياجات والاحتياطات للهامة.
- ✓ تحديد احتياجات المؤسسة من حيث لوازم المكتب وتجهيزاته.
- ✓ تأمين السير الحسن لامتلاكات المؤسسة.

2- مصلحة الوقاية والأمن: تعمل على:

- ✓ السهر على السير الحسن لوسائل العمل.
- ✓ اقتراح خطط النظافة والأمن.
- ✓ السهر على الأمن والنظافة داخل الحرم المينائي.

3- مصلحة المنازعات: وتتمثل أهم مهامها:

- ✓ تمثيل المؤسسة والقيام بالإجراءات القانونية فيما يخص المنازعات وهذا أمام مختلف الجهات القضائية.
- ✓ البحث وجمع المعلومات اللازمة للقضاء وتسليمها للمحامي المستشار للمؤسسة.
- ✓ تمثيل المؤسسة أمام مفتشية العمل والمحاكم الإدارية.
- ✓ إعطاء قوانين بخصوص التسيير الإداري للعمال.
- ✓ إعطاء استشارات على الجوانب القانونية وعقود التأمين والصفقات.

ذ- دائرة التكوين والمستخدمين لمديرية الموارد البشرية: وهي مقسمة إلى مصلحتين:

1- مصلحة التكوين: من مهامها ما يلي:

- ✓ إرسالهم إلى الهيئات المتخصصة في التكوين.
- ✓ اختيار الأفراد المراد تكوينهم.
- ✓ تطبيق مخطط التكوين المسطر من طرف المؤسسة.
- ✓ المشاركة في وضع السياسة الخاصة بتكوين أفراد المؤسسة.

2- مصلحة المستخدمين: تتمثل مهامها في الآتي:

- ✓ القيام بإعداد تصريحات الأجور.
- ✓ القيام بمهمة توظيف المستخدمين.
- ✓ ضبط الأرقام والإحصائيات بصورة دقيقة.
- ✓ السهر على تنفيذ القوانين والنصوص التشريعية المتعلقة بالعمل.

وتتفرع مصلحة المستخدمين إلى ثلاث مكاتب كالاتي:

2-1- مكتب الخدمات الاجتماعية: تتمثل مهامه فيما يلي:

- ✓ التأمين والرقابة والتفتيش.
- ✓ إعداد وإعلام الهيئات المعنية بنتائج نشاطات المصلحة.
- ✓ السهر على المحافظة على ممتلكات الخدمات الاجتماعية.

2-2- مكتب الأجور: ومن مهامه:

- ✓ إعداد قوائم الأجور.
- ✓ إعداد عناصر الأجور المختلفة الخاصة بالعمال.

- ✓ إعداد التصريحات الخاصة بالضريبة على الدخل.
- ✓ إعداد التصريحات الخاصة بالأجور (الضمان الاجتماعي).

2-3- مكتب المراسل الاجتماعي: ومن مهامه:

- ✓ استلام شهادات العجز عن العمل.
- ✓ فتح دفتر خاص بتدوين العطل المرضية أو حوادث العمل.
- ✓ إعداد التصريحات الخاصة بحوادث العمل.¹

¹ مقابلة ميدانية مع السيد بوجردة مسعود، الوظيفة رئيس دائرة الشحن لدى المؤسسة المينائية جن جن جيجل ، يوم 04-2023 على الساعة 14:00 مساء.

المبحث الثاني: دراسة حالة الساحبة إيجيلجلي 1

أدى التطور السريع لوسائل النقل البحري خاصة في العصر الحديث الذي ظهرت في أنواع عديدة من السفن التي يتم إتباعها حسب أحدث التصاميم العالمية من حيث الحجم والنوعية إلى زيادة المنافسة في الأسعار التي أدت بدورها إلى انتشار التسجيلات المفتوحة وأعلام المجاملة وكذا توظيف رجال البحر بأجور زهيدة، مما صعب أكثر الاحترام المشترك للقواعد الدولية البحرية.

نتج عن كل ذلك زيادة الأخطار البحرية سواء تلك التي تهدد البضائع أو الأرواح أو الممتلكات أو البيئة البحرية بذاتها، وقد استدعى العدد الكبير من الضحايا المسجل نتيجة سلسلة الحوادث والمصادمات البحرية التي تقع غالبا بسبب العيوب التقنية للسفن أو سوء استغلالها أو أخطاء بشرية إلى إيجاد تنظيم قانوني داخلي ودولي جديد في مجال السلامة البحرية. أدت الحاجة الشديدة والملحة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية ووجوب تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن هنا جاء دور الجهات الرئيسية التي تقوم بوضع معايير السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث.

تنقسم الملاحة البحرية إلى ملاحه بحرية رئيسية وملاحه مساعدة وملاحه عامة ويقصد بالملاحه الرئيسية تلك الملاحة البحرية التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية وتتمثل صورها في الملاحة التجارية لنقل الأشخاص والبضائع (أي تجارية) وملاحه الصيد وملاحه النزهة (الترفيه والترويح عن النفس والتمتع دون السعي للربح والتداول)، ويستخدم في هذه الملاحة عادة (اليخث) بالإضافة إلى ملاحه البحث العلمي.

أما الملاحة المساعدة والتي نحن بصدد دراستها في عملنا هذا، فهي الملاحة التي تقوم بها بعض السفن لمساعدة السفن الرئيسية قصد تحقيق أغراضها التجارية، ويتعلق الأمر بمراكب القطر والإرشاد والإنقاذ حيث لا يكون لها غرض نقل البضائع أو الأشخاص، ولا

القيام بالصيد، أو النزهة أو البحث العلمي وإنما تقوم بأعمال تابعة لنشاط سفن رئيسية، وطلق عليها كذلك الملاحة البحرية التبعية.

أما عن الملاحة البحرية العامة فهي الملاحة التي تقوم بها السفن الحربية والسفن المملوكة للدولة والمخصصة لأغراض حكومية غير تجارية، ويدخل في ذلك اليخوت الحكومية وسفن المستشفيات وسفن الرقابة والتموين والإطفاء والتعليم، وهي ملاحه تخرج عن نطاق تطبيق القانون البحري لأنها تتمتع بحصانة قضائية.

إذ يتميز النقل البحري بصفة عامة بطبيعة خاصة نظرا لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية، فتأثيرات الطقس والممرات المائية والأخطاء البشرية وقوة تأثير البحار جعلت السفينة وسيلة نقل مهددة ومحفوفة بالمخاطر في معظم الأحيان، فقد يحدث أن يقع للسفن حوادث بحرية عديدة أثناء تواجدها في الموانئ وأثناء قيامها بالرحلة البحرية كالغرق أو التصادم أو الجنوح أو الحريق أو الشحط... وغيرها من الحوادث البحرية و لتفادي وقوع هذه الحوادث ظهرت الحاجة للاستعانة بسفن متخصصة وأشخاص مؤهلين يكونون على علم ودراية بمسالك الموانئ والقنوات والممرات المائية.

فقد تحتاج إلى عون ومساعدة من سفن أخرى تباشر الملاحة المساعدة، فقد تكون بحاجة للجر والسحب خاصة عند الدخول إلى الموانئ أو عند خروجها منها أو أثناء تحركها بها نظرا لما تحتاجه من قوة دفع فقد تتجاوز قدرتها الذاتية، أو لأن قوة دفعها أكثر شدة مما يمكن أن تتحملها مداخل ومخارج الموانئ، مما يقتضي وقف محركاتها كليا لتتولى سفينة أخرى قطرها لحين الرسو على رصيف الميناء، كما تتعرض السفينة لعطل مفاجئ أو لحادث من الحوادث البحرية وهي في عرض البحر أو على مقربة من الميناء ولا تستطيع التحرك بأجهزتها الذاتية، فتحتاج إلى سفينة قطر(سحب) ذات قوة دفع كبيرة لجرها إلى أقرب ميناء لإصلاحها.

قد ترتب على تغير ظروف الملاحة البحرية وتطور أدائها أن تعددت مجالات القطر البحري وتباينت استخداماته وازدادت أهميته في عمليات استغلال البحار بصفة عامة وفي نطاق الملاحة البحرية بصفة خاصة، لعل أكثر عمليات السحب (القطر) شيوعاً في الوقت الحاضر هي تلك التي تتم في الموانئ لتيسير دخول السفن إليها والرسوب فيها والخروج منها إلى عرض البحر، فكما سبقت الإشارة غالباً ما تضطر السفن عند اقترابها من الميناء أو أثناء الخروج منه، نظراً لضخامتها وما تتمتع به من قوة دفع كبيرة إلى تخفيض سرعتها أو إيقاف محركاتها تجنباً للاصطدام بمنشآت الميناء أو السفن الأخرى الموجودة به والاعتماد على ما توفره لها القاطرات من قوة محركية ومناسبة لمناوراتها في الدخول أو الخروج، وقد أدى تطور بناء القاطرات وما أصبحت تتميز به من فعالية وقدرة إلى انطلاقها إلى عرض البحر لمعاونة السفن على مواصلة رحلاتها كسباً للوقت أو مساعدتها للتغلب على ما يعترض تقدمها من صعوبات أو لإنقاذها مما يحدق بها من أخطار وسحبها إلى مرفأ آمن.

على هذا الأساس فإن الهدف من هذه الدراسة يكمن في دراسة مختلف الجوانب المتعلقة بالنظام القانوني لتجهيز هذه السفن وإسقاط الدراسة على الساحبة إيجيليبي 1 التابعة للمؤسسة المينائية جن جن جيجل.

- ماهي خصوصية النظام القانوني لهذه الأخيرة وتعريف الساحبة إيجيليبي ومهامها ودورها وكيف يتم تجهيزها إدارياً ومادياً؟

المطلب الأول: ماهية عقد القطر البحري

القطر بوجه عام هو الاستعانة بقوة محركية خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له، أو لم يعد يتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتياً، والقطر هذا المفهوم لا تختلف في مضمونه المادي، وإن تباينت صورته أو تعددت وسائله أو طرق تنفيذه أو مواقع إجرائه، فالعملية المادية واحدة في جوهرها سواء جرى القطر في البر أو في النهر أو في

البحر، وأيا كانت طبيعة القاطرة أو المقطورة، وسواء تم القطر بالجر أو بطريق الدفع، وقد سمي العقد الذي تتم عمليات القطر تنفيذاً له بعقد القطر، نسبة إلى العملية المادية ذاتها.

وتختلف عقود القطر أساساً اختلافاً كبيراً في مضمونها وفحواها، من حيث ما ترتبه من آثار وما يتولد عنها من مسؤوليات، باختلاف البيئة التي تتم فيها عمليات القطر، والظروف الواقعية والملايسات الفعلية، التي تكتنف هذه العمليات. وهو ما يملينا ابتداءً تحديد مفهوم القطر البحري وتمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له (الفرع الأول)، ثم التطرق إلى تكوين عقد القطر البحري وتكييفه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم عقد القطر البحري وتمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له

القطر عبارة عن عملية تتكون من تقديم وسيلة نقل معينة لها قوتها المحركة، لكي تستغلها وسيلة نقل أخرى محرومة أو حرمت من وسيلتها المحركة اللازمة للسير أو الدفع، أو التي لا تريد استخدام قوتها أو في حاجة لمعونة الناقلة الأولى لزيادة سرعتها؛ وتتم عملية القطر البحري بموجب عقد يعرف بعقد القطر البحري، وعليه سنحاول بدايةً تحديد مفهوم عقد القطر البحري (أولاً)، ثم تمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له (ثانياً).

العقد بصفة عامة عبارة عن توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين، يتمثل هذا الأثر بمنح أو فعل، أو عدم فعل شيء ما، أي أن الإرادتين تتجهان إلى إنشاء التزاما ونقله، والعقد لغة هو الربط والشد والتوثيق والقوة ونقيضه الحل، كما استعمل فعل العقد من الناحية المعنوية للدلالة على الربط بين الكلامين أو المتعاهدين.

عقد القطر البحري يلزم مجهزة القاطرة بقطر السفينة المقطورة إلى المكان المتفق عليه، ويلزم السفينة المقطورة بدفع الأجرة المتفق عليها، وهو من العقود التي تبرم بصفة

يومية على مستوى الموانئ، ولتحديد مفهوم عقد القطر البحري يجدر بنا تعريف عقد القطر البحري (أولاً)، ثم تحديد أهم الخصائص التي يتميز بها هذا العقد (ثانياً).

أولاً: تعريف عقد القطر البحري

القطر لغة يفيد الجر أو السحب، وهو بهذا المعنى ينصرف إلى وصف كل عملية مادية قوامها الاستعانة بقوة دفع خارجية، لتحريك شيء ما مجرد أو مجرد مؤقتاً كلياً أو جزئياً من أسباب الحركة أو التوجيه من مكان إلى مكان آخر.

لقد اهتم كل من الفقه والقانون بتحديد تعريف عقد القطر البحري باعتباره من العقود البحرية، وهذا ما سنتطرق إليه اتباعاً:

1- التعريف الفقهي لعقد القطر البحري:

عرف جانب من الفقه عقد القطر البحري بأنه "اتفاق تلتزم به سفينة بجر سفينة أخرى أو عائمة في البحر للخروج أو الدخول إلى الموانئ.

إن عقد القطر البحري هو علاقة قانونية تربط بين سفينتين (القاطرة والمقطورة) مملوكتين لشخصين مختلفين، مفادها أن تقوم الأولى بجر الثانية، لقاء أجر تقدمه هذه الأخيرة، ويترتب عليه التزامات متقابلة بين الطرفين. هذه التعريفات إذن تشترك في نقاط أساسية أهمها:

• أن تكون المقطورة سفينة:

فالقطر البحري يستوجب توافر سفينتين: القاطرة وهي السفينة التي تعمل على السحب والجر وتسهيل المناورة داخل الميناء أو تمهيدا للخروج منه. ويجب أن تكون هذه السفينة

متصلة بالكبلات المعدة لربط السفينتين ببعضهما بالشكل اللازم والمحدد طبقاً لقواعد الملاحة البحرية.

والثانية هي المقطورة والتي تفقد القدرة على الملاحة فتصبح تحت سيطرة سفينة أخرى معدة خصيصاً لذلك من أجل الدخول إلى الميناء والرسو في الرصيف أو الخروج من الميناء والابتعاد عنه تاهباً للإبحار خارج محيطه بهدف تحقيق الأمن والسلامة الملاحية داخل الميناء.

على هذا الأساس فإن العمليات التي لا تتم بين سفينتين تُستبعد من مفهوم القطر، وقد عرف المشرع الجزائري السفينة من خلال المادة 13 من القانون البحري الجزائري على أنها "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

استناداً لهذه المادة يشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتیاد، والتخصص في الملاحة البحرية سواء كانت ملاحاً رئيسية أو ملاحاً مساعدة تبعية أو كانت الملاحاً في أعالي البحار أو ساحلية.

من هذا المنطلق فإنه يستبعد من نطاق عقود القطر البحري كل عملية تقوم فيها السفينة القاطرة بقطر المنشآت التي لا تعد من قبيل السفن، أي تلك المعدات المخصصة للخدمة في الموانئ، والتي لا تملك قوة دفع ذاتية، ويدخل في محمل ذلك: الرافعات، الصنادل، الأحواض العائمة، الموانئ، وكذا حطام السفن بعد رفعها وما شابهها من حالات، فكل هذه الأوضاع لا تكيف على أنها عقود قطر وإنما متى كانت المقطورة منشأة

بحرية ليست لها قوة الدفع الخاصة بما فإن عملية قطرها تعد بمثابة عقد نقل من نوع خاص.

• ألا تكون القاطرة والمقطورة ملكاً لشخص واحد:

إن عدم كون السفينة القاهرة والسفينة المقطورة ملكاً لنفس الشخص يعد أمراً بديهياً في نظرية العقود، لأن القطر الذي يتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد لا يتعدى كونه عملية مادية لا ترتب حسب الأصل آثاراً قانونية، وبالتالي لا يكون تنفيذاً لعقد قطر بحري. وذلك لأن العقد يقوم على الإرادة فهو يدخل في عموم التصرف القانوني، كما أنه يتميز عن التصرفات القانونية بقيامه على إرادتين متطابقتين لا على إرادة منفردة .

• تقابل التزامات طرفي العقد :

إن أهم الالتزامات المتبادلة بين طرفي عقد القطر البحري قيام السفينة القاطرة بحر السفينة المقطورة مقابل دفع هذه الأخيرة أجراً معيناً، وهذا ما سنفصله لاحقاً عند دراسة الالتزامات التي تقع على عاتق طرفي عقد القطر البحري.

2- التعريف التشريعي لعقد القطر البحري:

لم يهتم المشرع الجزائري بوضع تعريف متكامل لعقد القطر البحري، شأنه في ذلك شأن أغلب التشريعات التي لم تعط تعريفاً لعقد القطر تاركة ذلك للفقهاء والقضاء، مكتفية في ذلك بتنظيم التزامات الأطراف، ووضع أحكام للمسؤولية المترتبة عنه.

لقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 860 من القانون البحري على أنه "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة". وجاء نص المادة 861 كتكملة للمادة 860، حيث أنه حدد محال القطر البحري ، والذي يقضي بأنه:

" تدخل في عداد خدمات القطر:

أ- العمليات، التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

ب - مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

ج- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحاة للسفينة".

وهذا ما نصت عليه المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام

العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

من خلال المادتين 860 و 861 يتضح أن عقد القطر البحري هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة، سواء تعلق الأمر بعمليات السحب أو الدفع أو بمناورات الإرساء والانتقال أو الإبحار، وكذا المراقبة والمساعدة المقدمة في تنفيذ مناورات بحرية أخرى، وهذا مقابل أجر معين.

ثانياً: خصائص عقد القطر البحري

يتمتع عقد القطر البحري بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، فهو فضلاً عن كونه عقداً رضائياً ملزماً لجانبين ذا أثر فوري يعد عقداً تجارياً، وبالتالي فهو من عقود القانون الخاص، كما يعتبر عقد معارضة، وهذا ما سنتطرق إليه اتباعاً:

1- عقد الأطر البحري عقد رضائي:

العقد الرضائي هو العقد الذي ينعقد بمجرد حصول اتفاق بين طرفيه، بأية كيفية كانت ودون اتباع شكل أو صيغة معينة .

إن مبدأ الرضائية الذي تمخض عن مبدأ سلطان الإرادة يترجم حرية المتعاقدين فيما يخص كيفية التعبير عن إرادتهما، فالعقد الرضائي هو الذي ينشأ بمجرد تلاقي إرادتين، سواء كان التعبير عنها شفهياً أو حركياً أو كتابياً، فالعبرة بالإتفاق ذاته لا بالطريقة التي يتم بها.

وبما أن عقد القطر البحري قد يتضمن شروطاً خاصة لتنفيذه أو لتنظيم المسؤوليات الناشئة عند جرت الأعراف على تدوين هذه الشروط في اتصالات القطر والفواتير الخاصة به، كما لا تلزم الكتابة إثباته بكافة وسائل الإثبات.

2- عقد القطر البحري عقد ملزم للجانبين:

لقد عرف المشرع الجزائري العقد الملزم للجانبين من خلال المادة 55 من ق.م. ج كالتالي: "يكون العقد ملزماً للطرفين متى تبادل المتعاقدان الالتزام ببعضهما بعضاً"

فالعقد الملزم للجانبين أو العقد التبادلي بصفة عامة هو ذلك العقد الذي ينشئ التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، أي يعتبر كل متعاقد بموجبه دائناً ومديناً في آن واحد، كعقود البيع والإيجار والمقايضة والأعمال وغيرها .

يعد عقد القطر البحري من العقود الملزمة للمعنيين إذ يفرض التزامات على عاتق كل من مجهري سفينة القط والسفينة المقطورة، فيلتزم مجهز سفينة القط بإنجاز عملية القدر المتفق عليها، ويقتضي الأمر توفير سفينة للقطر مع مراعاة أن العقد لا يحتوي عادة على اعتبار خاص بسفينة القطر، فيجوز بالتالي المجهز القطر توفير إحدى المملوكة له لتنفيذ عقد القطر. كما يقتضي الأمر تولي ربع السفينة المقطورة بسفينة القطر بكابلات يقدمها مجهز سفينة القطر.

أما مجهز السفينة المقطورة فهو يلتزم في المقام الأول، بدفع الأجر المقرر مقابل الفطر، ويلتزم بصفة فرعية بدفع جميع المبالغ الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عملية القطر. كما يلتزم المجهز من خلال ربان السفينة بتسيير مهمة سفينة القطر كالإدلاء بكافة المعلومات عن السفينة المقطورة اللازمة لحسن تنفيذ عملية القطر.

3- عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص:

إن عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص وليس من العقود الإدارية حتى ولو كان مجهز القطر شخصا من أشخاص القانون العام طالما أن العقد لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة ولا يتضمن شروطا غير مألوفة في عقود القانون الخاص، فلا يؤثر في اعتبار العقد من عقود القانون الخاص ضرورة أن يكون القائم بالقطر حاصلا على امتياز من الدولة، فغاية ذلك أن تكون ممارسة هذا النشاط موقوفة على ترخيص من الإدارة، ولكن عمليات القطر تعد عمليات استغلال تجاري وتخضع لقواعد القانون الخاص.

4- عقد القطر البحري من العقود التجارية:

بعد عقد القطر البحري عقداً تجارياً بالنسبة لمحترف نشاط قطر السفن وذلك لإسباغ المشرع الصفة التجارية على كل ما يتعلق بالملاحة التجارية البحرية، وذلك إعمالاً لنص المادة الثانية الفقرة 19 من القانون التجاري الجزائري، والتي تنص على أنه "يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع... كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية...".

5- عقد القطر البحري من عقود المعاوضة:

عرف المشرع الجزائري عقد المعاوضة من خلال المادة 58 من ق.م.ج على النحو

التالي:

" العقد بعوض هو الذي يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء، أو فعل شيء ما". يتسم هذا التعريف بالغموض إذ يخلط بين العقد التبادلي الذي يرتب التزامات متقابلة على عاتق المتعاقدين، وعقد المعاوضة الذي يُنظر إليه من زاوية أخرى، وهي وجود عوض يتحصل عليه المتعاقد مقابل الالتزام الذي يتحمله، وبمعنى آخر فإن عقد المعاوضة هو ذلك العقد الذي يتحصل فيه المتعاقد على فائدة ذات قيمة مالية مقابل تنفيذ التزامه، بحيث لا يفترق عند تنفيذ ما التزم به، ولا يعد تبادل للالتزامات بين المتعاقدين كما هو الحال في العقود الملزمة للجانبين .

إن يعد عقد المعاوضة ذلك العقد الذي يحصل فيه كل متعاقد على مقابل لما يعطي أو يأخذ، كالبيع والمقايضة والإجارة وغيرها. ويعتبر عقد القطر البحري من عقود المعاوضة الذي لا يفترض أن يكون مجانياً، حيث يحصل مجهز القاطرة على أجره تسمى أجره القطر نظير عمليات القطر التي قام بتنفيذها، بينما يلتزم مجهز المقطورة بدفع هذه الأجرة لمجهز القاطرة.

6- عقد القطر البحري من عقود الإذعان:

الأصل في التعاقد حرية كل طرف في المناقشة والمساومة، ولكن هناك نوعاً من العقود يضع فيها أحد الطرفين شروط العقد وللطرف الثاني إما أن يقبلها جملة أو يرفضها جملة ، ومن هنا يكون قبوله أقرب إلى التسليم والإذعان منه إلى الرضاء السليم"، وهي ما يعرف بعقود الإذعان -وهي عقود ترتبت على احتكار بعض المرافق الهامة احتكاراً قانونياً أو فعلياً- فقد أصبحت شركات تحتكر خدمة من الخدمات الضرورية للمجتمع، كخدمة المياه، والكهرباء والغاز والنقل

من هذا المنطلق يعتبر عقد القطر البحري عقد إذعان كونه عقد يتم تحرير بنوده مسبقاً من طرف واحد ضمن عقود نموذجية، ويتم قبوله جملة دون مناقشة محتواه من قبل المتعاقد الثاني، وما يؤكد هذا وجود شركات قطر متخصصة تحتكر القيام بهذا النشاط.

7- عقد القطر البحري عقد فوري:

العقد الفوري هو العقد الذي لا يعتبر الزمن عنصراً جوهرياً فيه، إذ تحدد فيه التزامات المتعاقدين بغض النظر عن وقت تنفيذها، حيث لا يؤثر الزمن على مقدار الالتزامات التي يترتبها العقد على عاتق المتعاقدين ويتم عادة تنفيذ هذه العقود دفعة واحدة وعلى الفور مما يبرر تسميتها هذه، والتأخير في التنفيذ إلى أجل أو إلى أجل متتابعة بإرادة المتعاقدين المحضة لا ينال حتماً من طبيعة العقد، ويكون عامل الزمن عنصراً عرضياً فقط وليس عنصراً جوهرياً.

يعد عقد القطر البحري عقداً فورياً وليس عقداً زمنياً، لأن الاتفاق الذي يبرم من خلال عقد القطر هدفه قطر سفينة أو منشأة وينفذ بلا توقف". وباعتباره من العقود الفورية يمكن أن يتم بطريقة إلكترونية، شأنه في ذلك شأن جميع العقود التي تتم إلكترونياً بموجب إيجاب وقبول.

الفرع الثاني: تكوين عقد القطر البحري وتكييفه

نظراً لما يتميز به عقد القطر البحري من خصائص تجعله متميزاً عن باقي العقود الأخرى، له خصوصية في الإبرام دون الخروج عن المبادئ العامة لنظرية العقد بحيث تمر عملية القطر البحري بعدة مراحل، تبدأ بالمرحلة التمهيديّة إلى غاية الوصول إلى مرحلة تنفيذ عملية القطر بصفة فعلية (أولاً)، فإبرام عقد القطر البحري يختلف باختلاف التكييف القانوني الذي يسبغ عليه، مما أثار الجدل بين الفقه والقضاء حول طبيعته القانونية (ثانياً).

أولاً: تكوين عقد القطر البحري

عقد القطر البحري شأنه شأن العقود الأخرى يقوم على ثلاثة أركان ألا وهي: الرضا، المحل، السبب، وكما سبقت الإشارة فهو ليس من العقود الشكلية التي استلزم القانون لتمامها- فضلاً عن تحقيق التراضي - إتباع شكلاً معيناً يترتب على تخلفه البطلان"، فيكفي لانعقاده تطابق إرادة الطرفين سواء كتابة أو شفاهة.

وعليه سنتطرق إلى آلية إبرام عقد القطر البحري (1)، ثم سلقي الضوء على العقود النموذجية المنظمة للقطر البحري (2).

1- آلية إبرام عقد القطر البحري:

يبرم عقد القطر البحري بين طرفين: الطرف الأول مجهز القاطرة وقد تمثله شركة مسؤولة عن تنفيذ عملية القطر البحري، أما الطرف الثاني فهو مجهز السفينة المقطورة ويمثله في تنفيذ عملية القطر ريان هذه الأخيرة، مع الأخذ في الاعتبار أن حرية التعاقد هي المبدأ الأساسي الذي يحكم إبرام عقد القطر البحري.

من هنا يمكن القول أن أطراف عقد القطر البحري هي التي تحدد شروطه من منطلق أن العقد هو شريعة المتعاقدين وهو ميثاق التزاماتهم، وباعتبار عقد القطر البحري من العقود الرضائية فلا تشترط أي شكلية لانعقاده ولكن تكون الكتابة فيه شرط للإثبات.

أ- عدم اشتراط وسيلة معينة لانعقاد عقد القطر البحري :

يشترط المشرع ولم يتناول الفقه وسيلة معينة لانعقاد عقد القطر البحري، وكما سبق وأشرنا فإن هذا الأخير يعتبر من العقود الرضائية التي يكفي لانعقادها تراضي الطرفين أي اقتران الإنجاب والقبول، ولعل ما يبرر عدم اشتراط الكتابة في عقد القطر البحري راجع لما تتطلبه

ضرورات الملاحة البحرية، بحيث أن يتم فوراً وبدون إبطاء مما يستتبع الاكتفاء بالاتصال الشفهي بين المقطورة والقاطرة عن طريق الهاتف أو وسائل الاتصال الأخرى .

وفقاً لذلك فإن عقد القطر البحري يتم على وجه السرعة نتيجة لما يحيط بالسفينة المقطورة من أعطال تمنعها عن الحركة، أو أنها لا تملك القدرة على الحركة بوسائلها الذاتية.

ب- مراحل تنفيذ عملية القطر البحري:

تمر عملية القطر البحري بعدة مراحل تبدأ بالمرحلة التمهيدية حتى الوصول إلى مرحلة تنفيذ عملية القطر بصفة فعلية، ويسبق المراحل التمهيدية طلب القطر وغالباً ما يتم وضع هذا الطلب في مضمون عقد شفهي. فتقوم السفينة المقطورة بطلب القطر عندما تكون في وضع لا يسمح لها بالمناورة، سواء لكونها ملزمة بتخفيض سرعتها أو لأنها لم تحصل على السرعة التي تساعد على المناورة أو الملاحة.

وتجدر الإشارة إلا أن عقد القطر في أعالي البحار غالباً ما يجسد كتابة في شكل عقود نموذجية، وذلك نظراً لتحضير المسبق لهذه العملية بطريقة دقيقة، خاصة بالنسبة لقطر القواعد أو جر السفن أو حطامها التي يجب أن تنقل من الميناء إلى مقبرة السفن أو إلى المكان الذي يعاد فيه هيكلتها، إلا أنه وفي حالة الضرورة وسرعة الحاجة إلى المساعدة البحرية يمكن أن يتم إبرام عقد القطر بطريقة شفوية.

1- طلب القطر:

إن طلب القطر المقدم من أجل دخول السفينة إلى الميناء يتم وفقاً للمراحل التالية :

✓ مرحلة تقديم الطلب:

كمرحلة أولى يقدم العون البحري لبرج المراقبة للميناء توقعاته بخصوص وصول السفينة ويقدر عدد القاطرات التي يحتاج إليها، ولتحقق له ذلك عليه مراعاة عدة اعتبارات ألا وهي :

- تعريف السفينة .
- طول أو حجم السفينة .
- موقع السفينة.
- حالة السفينة: أي قديمة أم حديثة، لأنه كلما كانت السفينة مجهزة كلما كانت حاجتها لعدد القاطرات أقل .
- الظروف المناخية: تشمل حالة الطقس، قوة الرياح واتجاهها، حالة البحر ...

ويكون ذلك في الحالات التي يستلزم فيها القطر الفوري ودون إبطاء، مما يستتبع الاكتفاء بالاتصال الشفهي بين القاطرة والمقطورة عن طريق الهاتف أو المذياع أو وسائل الاتصال اللاسلكي الأخرى، أو عن طريق الإشارات لبرج المراقبة، وقد يكون الطلب بتلويج أحد البحارة بملابسه فهذا يعد تعبيراً صريحاً على طلب القطر، والعقد الذي يتم بتبادل تلك الإشارات يدخل من ضمن عقود المراسلة والتعديل يكون ضمناً فهذه العقود تبرم بمجرد رفع أي علامات أو إشارات أو كلمات معينة ويحدث ذلك في الغالب عند وصول السفينة إلا مدخل الميناء أو بالقرب منه أو بالقرب من أي سفينة أخرى أو على مقربة من السفينة طالبة القطر، ويتم القطر في هذه الحالة بناء على هذا الطلب.

✓ مرحلة البث في الطلب:

في هذه المرحلة يقوم برج المراقبة بإرسال طلب القطر البحري إلى المرصد البحري الذي تتم فيه جمع مختلف طلبات القطر، وذلك 24 بحيث يقوم بدراسة طلب القطر ثم

يتصل بشركة القطر بواسطة موجات الإرسال، وذلك لمعرفة عدد القاطرات المتوفرة والملائمة لقطر السفينة وفقاً للبيانات التي تم تجميعها لدى المرصد البحري والمقدمة من طرف السفينة طالبة القطر .

✓ مرحلة تأكيد الطلب:

كمرحلة أخيرة يقوم ريان السفينة طالبة القطر وقبل دخوله الميناء بتأكيد طلب، القطر مع تحديد دقيق لعدد القاطرات التي يحتاج إليها، وتقوم شركة القطر التي تم إخطارها بمعرفة المرصد البحري على التوازي بتجهيز قاطراتها وإعدادها وتوجيهها في الوقت المتفق عليه للتقابل مع السفينة الواجب قطرها وتتم مباشرة عمليات القطر البحري.

2- وضع طلب القطر في عقد شفهي:

نظراً السرعة التي تتم فيها مراحل عقد القطر ووفقاً لمناورات الدخول والخروج من الميناء يشم إبرام عقد القطر البحري شفاهة كمرحلة أولية، إلا أنه في الواقع تجد أن شركات القطر في حالة إيجاب دائم، فالرابطة القانونية تنشأ بمجرد إجراء مكالمة هاتفية من قبل مجهزة السفينة المقطورة أو باتصال لاسلكي من طرف ريانها، وفي حالة ما إذا كلف شهر السفينة المقطورة نائباً عنه في الميناء يتولى تقديم الطلب بدلا عنه ويبرم عقداً مكتوباً مع الأخذ بعين الاعتبار عدم إدراج العملية في إطار عقد اشتراك، وبمجرد وصول السفينة المقطورة لرصيف الميناء يوقع ريانها على وصلي القطر أحدهما لدخول الميناء والآخر للخروج منه .

وبعد توقيع ريان السفينة المقطورة على وصلي القطر بمثابة تصديق على تطابق الإرادتين التي تكون فورية نظراً لضروريات الملاحة البحرية، والتي يستحيل تجسيدها

في عقد مكتوب منذ البداية، إلا أن التوقيع على هذا الوصل لا يعد شرطاً ضرورياً لصحة عقد القطر البحري، ويمكن تبرير هذه الحالة على أساس أن القانون لا يجعل من التوقيع شرطاً لصحة العقد.

ثانياً: التكييف القانوني لعقد القطر البحري:

يقصد بالتكييف القانوني للعقد إعطاء الوصف القانوني الذي عن طريقه تتحدد الآثار الأساسية التي اتجه طرفا العقد إلى تحقيقها، فالتكييف يعد وسيلة لتحديد مضمون العقد لأنه يضعه في الإطار القانوني الذي يسمح ببيان الآثار والمسؤوليات الناشئة عنه سواء بالنسبة لطرفيه أو في مواجهة الغير.

1- تكييف عقد القطر البحري في القانون المقارن:

لقد اختلفت التشريعات في تكييف عقد القطر البحري، فبالنسبة للتشريع الفرنسي فإن تكييف عقد القطر وفقاً له مرتبط بالالتزامات الملقاة على عاتق المتعاقدين، حيث أن المشرع الفرنسي يرى أن تكييف العقد ليس من اختصاص التشريع، وإنما يترك ذلك للتنظيمات القانونية المتعلقة بعمليات القطر.

أما فيما يتعلق بالتنظيمات القانونية نجد أن عقود APERMA المتعلقة بالقطر البحري في الموانئ الفرنسية قد حددت التكييف القانوني لعقد القطر البحري من خلال البند الثاني الذي ينص على أنه "عقد القطر هو عقد إجازة خدمات الذي بموجبه يضع التجمع تحت تصرف المتعاقد (المقطورة) قوة الحر، أي القوة المحركة لقاطراتها وخدمات طاقمها سواء كان للمقطورة طاقماً أم لا".

من خلال هذا البند يتبين لنا أن هذه العقود اعتمدت نظرية إجازة الخدمات سواء كان للسفينة المقطورة طاقماً أم لا، ويرى جانب من الفقه الفرنسي أن هذا التكييف غير إلزامي،

فهو لا يمثل موقف القانون الفرنسي لأنه في واقع الأمر القاضي يملك السلطة التقديرية لإعادة تكييف العقد، إذا ما قدر عدم ملائمة التكييف المقدم من الأطراف، وتجدر الإشارة إلى أن القضاء الفرنسي استعمل مصطلح "إجارة خدمات" في بعض القرارات من باب حل النزاعات المتعلقة بالمسؤولية وليس من باب تكييف عقد القطر البحري .

ووفقا لقانون الملاحة البحرية الإيطالي من خلال المادتين 103 و 105 فإن تكييف عقد القطر البحري منوط بمدى مسؤولية مجهز السفينة القاطرة بالسفينة المقطورة، ففي الحالة التي يتولى فيها مجهز القاطرة مسؤولية السفينة المقطورة يُكَيّف العقد على أنه عقد نقل، وفي حالة انعدام هذه المسؤولية على السفينة المقطورة تكون أمام عقد عمل "إجارة خدمات".

2- تكييف عقد القطر البحري في القانون الجزائري:

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري لا نجد أي مادة صريحة تحدد الطبيعة القانونية لعقد، القطر البحري، فقد نص المشرع في بداية الأمر على تعريف عقد القطر البحري، ثم حدد خدمات القطر، سريان العقد، الالتزامات، الإدارة، أحكام المسؤولية، وأخيرا تقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر.

الملاحظ أن المشرع الجزائري قد ساير المشرع الفرنسي باستعماله مصطلح "خدمات القطر" في مواضع كثيرة، ولعل المشرع الجزائري عند استخدامه لهذا المصطلح قد تأثر في ذلك بالعقود النموذجية المعمول بها في فرنسا، أي البند الثاني من عقد APERMA المتعلق

بالقطر داخل الموانئ، لكن لا توجد عبارة صريحة في النصوص القانونية المنظمة لعقد القطر البحري تدل على تكييفه على أنه عقد إجازة خدمات.¹

المطلب الثاني: مفهوم الساحبة إيجيلجيلي 1

الفرع الأول: تعريف الساحبة إيجيلجيلي 1

الساحبة إيجيلجيلي 1 هي من السفن المساعدة (سفن الخدمة) عملها يختص بجر سفينة أخرى أو عائمة في البحر بالخروج أو الدخول إلى الموانئ، وهي من سفن القطر مهمتها تقديم مساعدة لسفينة أخرى محرومة أو حرمت من وسيلتها المحركة اللازمة للسير أو الدفع، أو التي لا تريد استخدام قوتها أو في حاجة لمعونة الساحبة إيجيلجيلي 1 لزيادة سرعتها.

الفرع الثاني: البيانات المتعلقة بالساحبة إيجيلجيلي 1

العلم ← جزائرية.

الاسم ← إيجيلجيلي 1 (I I G I L G I L I).

رقم التسجيل ← ج ج 2126.

تاريخ التسجيل ← 13 - 10 - 2019 بالإدارة البحرية المحلية المتمثلة في المحطة البحرية الرئيسية جيجل.

مكان الصنع (البناء) (النشأة) ← Astilleros Armon ; SA Navia Spain

تاريخ البناء (النشأة) ← 2018.

¹ مقابلة مع المشرفة الميدانية مع السيدة بونار مفيدة، موظفة رئيس دائرة م إ لدى المؤسسة المينائية جن جن جيجل ، يوم 18-04-2023 على الساعة 11:00 صباحا

بداية الخدمة ← 2020/10/12 (تنظيم مرسوم تنفيذي رقم 02-149).

الطول ← 31.50 (M).

العرض ← 11 متر (M).

العمق ← أخفض (6 متر) (M) - أقصى (11متر) (M).

المالك ← المؤسسة المينائية جن جن.

المحرك ← ABC.

قوته ← 2 × 2000 كيلوواط.

الحمولة ← 442 طنة.

النوع ← ساحبة.

التأمين ← CAAT .

شركة التصنيف ← Bureau. Veritas

قوة السحب ← 55 طنة.¹

¹ مقابلة مع المشرفة الميدانية السيدة بونار مفيدة، موظفة رئيس دائرة م إ لدى المؤسسة المينائية جن جن جيجل ، يوم

2023-04-18 على الساعة 11:00 صباحا

المطلب الثالث: التجهيز الإداري لساحبة إيجيلجيلي 1

الفرع الأول: تسجيل الساحبة إيجيلجيلي 1

يكون تسجيل الساحبة إيجيلجيلي 1 حسب القرار المؤرخ في 20 أكتوبر 1988 حيث جاء في المادة الولى من القرار الذي يضبط كفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة وفق لأحكام أدناه بحيث يجب أن تسجل الساحبة إيجيلجيلي 1 في سجل قيد السفن الذي تمسكه السلطة الإدارية المختصة والمتمثلة في الإدارة البحرية المحلية و ذلك عملا بأحكام القانون رقم 05-98 صادر في 25 جوان 1998، وتهدف عملية التسجيل إلى إحصاء السفن وكذا تحديد الجنسية مما يمكن الدولة من المراقبة والإشراف الإداري عليها، بالإضافة إلى أن سجل السفن تدرج فيه بيانات متعلقة بالساحبة إيجيلجيلي 1 وذلك يحدد ذاتيتها وتتمثل هذه البيانات في:

العلم ← جزائرية.

الاسم ← إيجيلجيلي 1 (IIGILGILI).

رقم التسجيل ← ج ج 2126.

تاريخ التسجيل ← 13 - 10 - 2019 بالإدارة البحرية المحلية المتمثلة في المحطة البحرية الرئيسية جيجل.

مكان الصنع (البناء) (النشأة) ← Astilleros Armon ; SA Navia Spain

تاريخ البناء (النشأة) ← 2018.

بداية الخدمة ← 2020/10/12 (تنظيم مرسوم تنفيذي رقم 02-149).

الطول ← 31.50 (M).

العرض ← 11 متر (M).

العمق ← أخفض (6 متر) (M) - أقصى (11متر) (M).

المالك ← المؤسسة المينائية جن جن.

المحرك ← ABC.

قوته ← 2 × 2000 كيلوواط.

الحمولة ← 442 طنة.

النوع ← ساحبة.

التأمين ← CAAT .

شركة التصنيف ← Bureau. Veritas

قوة السحب ← 55 طنة.

الفرع الثاني : معاينة أوراق وشهادات الساحبة إيجيلجيلي 1:

لابد للساحبة إيجيلجيلي 1 من وثائق رسمية تحملها أينما ذهبت تقدمها عند كل طلب إلى السلطة المختصة لتثبت من هويتها من جهة ومن قيامها بسائر الإجراءات التي تفرضها القوانين من جهة أخرى فبعدما تستكمل الساحبة إيجيلجيلي 1 وتستجيب لكل الشروط والأمور التي تجعل منها سفينة بالمعنى القانوني لا تقوم بالسحب (القطر) إلا وعلى متنها وثائق وأوراق خاصة بها بل إن هذه الوثائق ضرورية، أي بعد التسجيل خضعت هذه الساحبة إيجيلجيلي واحدة لتفتيش الدخول في الخدمة بتاريخ: 2020/10/12 (تنظيم

المرسوم التنفيذي رقم 02-149) المؤرخ في 09 ماي سنة 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن المادة الأولى منه: عملا بأحكام المادة 238 القانون البحري الجزائري من الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يحدد هذا المرسوم قواعد تفتيش السفن: " يتمثل تفتيش السفن في معاينات لجوانب التجهيز وأجهزة الأمن وتأهيل الطاقم والنظافة وصلاحيات الإقامة على متن السفينة".

أما المادة 2 منه " تخضع كل سفينة رافعة للعلم الجزائري لمعاينات بعنوان رقابة الدول صاحبة العلم، وتخضع السفن الرافعة للعلم الأجنبي في الموانئ الوطنية إلى عمليات تفتيش بعنوان رقابة الدولة على الميناء ".

وأیضا المواد 3-4 منه شملت تفتيشات (انظر المرسوم أعلاه).

من أبرز التفتيشات التي تخضع له الساحبة إيجيلجيلي 1 التفتيش السنوي تحرر رخصة الملاحة التي تثبت صلاحيتها للإبحار هذه الرخصة (رخصة الملاحة) تمنحها الإدارة البحرية المحلية.

لذلك يستلزم القانون أن يحتفظ الريان على ظهر السفينة بأوراق ومستندات معينة وذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة عليها ويسهل تحيد ذاتية السفينة أثناء خدمة السحب بإثبات كل ما يلزم إثباته من الحوادث التي تتخللها، من بين هذه الوثائق التي تعتبر شهادات الملاحة وأخرى تعتبر شهادات السلامة.

أولاً: شهادات الملاحة حسب المواد 189-190 ق ب ج:

1- شهادة الجنسية: للساحبة إيجيلجيلي 1 التي تثبت انتماؤها للدولة وربطت حصول السفينة على الجنسية الجزائرية من خلال تسجيلها حسب المادة 29 ق ب ج فشهادة التسجيل تعتبر كدليل إثبات لجنسيتها وتحديد ذاتيتها فهي سجل حالاتها المدنية كما أنها

تعد دليلا على ملكية الساحبة التي ترفق بطلب التسجيل إلى جانب كل البيانات التي تضمنتها المادة 35 ق ب ج (جنسية الساحبة إيجيلجيلي 1 صادرة بتاريخ 20 أوت 2019 الصادرة عن الإدارة البحرية المنطقية.

2- دفتر البحارة: تزود الساحبة إيجيلجيلي 1 لدفتر البحارة على متنها حسب المادة 162 ق ب ج أي السفن المخصصة للملاحة المساعدة المادة 191-192 ق ب ج.

ودفتر البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية والذي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر غالبا عدد الطاقم مؤلف من (05 من رجال البحر).

-الربان: هو رئيس الساحبة الذي يقود الساحبة إيجيلجيلي 1.

- رئيس ميكانيكي: هو المكلف بالتجهيز التقني للساحبة إيجيلجيلي 1.

- مشحم الساحبة: هو مساعد رئيس ميكانيكي.

- البحارة (02): هما عمال الخدمة (خدمة السطح).

يجب أن تتوفر شروط في البحارة منها ما يتعلق بتكويناتهم، شهاداتهم، دفتر الملاحة، دفتر الطاقم، الكفاية العددية للطاقم، وجاءت المادة 192 ق ب ج خصيصا تحدد نوع الملاحة التي تقوم بها الساحبة إيجيلجيلي 1 وهي الملاحة المساعدة.

3- رخصة الملاحة: شهادة الملاحة ممنوحة من الجهة الإدارية البحرية المختصة التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية، إذ تعد الرخصة بمثابة صلاحية السفينة للملاحة.

4- دفتر اليومية أو دفتر السفينة: يراعي في تنظيم هذا الدفتر ضرورة ترقيم صفحاته والتأشير عليها من قبل السلطة الإدارية البحرية ويجب أن يتضمن كل ما يتعلق بالسفينة وحمولة الساحبة إيجيلجيلي 1 يطبق عليها السفن ذات الحمولة أقل من 500 طن والساحبة إيجيلجيلي 1 وحمولتها 442 طن.

5- يوميات الماكينة والراديو: وجوب ترقيم يومية الماكينة ويجب أن تضمن كمية الوقود المأخوذة عند الذهاب لعملية السحب (القطر) وللاشارة الساحبة إيجيلجيلي 1 تقطر السفن التجارية لأنها أكثر تعاملًا معها في ميناء جن جن جيلج لأنه تجاري بامتياز (دفتر الماكينة ممسوك من طرف رئيس ميكانيكي).

ونفس الشيء بالنسبة ليومية الراديو وأجهزة الاتصالات للإطلاع على كل الاتصالات الصادرة والواردة عن الحاجة بالإضافة للوثائق المذكورة سابقا نصت المادة (200 ق ب ج) على أنه يتعين على الساحبة إيجيلجيلي 1 أن تحمل على متنها شهادة الصلاحية للملاحة، الشهادة النظامية للمعاينة المفروضة، الوثائق الجمركية.

ثانيا: شهادات السلامة:

- سلامة الساحبة.

- بناء الساحبة.

- معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية، وأجهزة المواصلات الهاتفية.

وتحرر شهادات الملاحة باللغة العربية واللغة الفرنسية ويحدد نموذج شهادات السلامة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية (مدة صلاحية شهادة الساحبة إيجيلجيلي 1

05 سنوات تتخللها تفتيشات سنوية)، (انظر المرسوم التنفيذي 02-149، والمواد 228-232 إلى 246 ق ب ج).¹

المطلب الرابع: التجهيز المادي للساحبة إيجيلبي 1

ويكون ذلك ببذل الهمة الكافية لجعل الساحبة إيجيلبي 1 صالحة للقطر أو السحب من قبل الإدارة المينائية (القيادة المينائية) لعقد القطر البحري (خارج أو داخل الميناء جن جن) قبل قيامها بعملية القطر (أو السحب) أي تجهيزها وتطعيمها وتفقد ماكيناتها على الوجه المرضي وتفتيشها يكون عن طريق الفحص الكامل لتمديداتها اللاسيكوية الكهربائية وآلات السحب والإنقاذ وتطعيمها بعدد كاف كل حسب عمله المنوط إليه الذين يسهرون على نجاح عملية السحب (عملية القطر)، بعد تجهيز الساحبة إيجيلبي 1 تحرر رخصة الملاحة تثبت صلاحيتها للإبحار

- يجب أن تشمل التفتيشات على تفتيشات دورية 228 ق ب ج (مرسوم تنفيذي 02-149 يحدد قواعد المتن).
- التفتيش السنوي تمنح رخصة الملاحة دفترها لا يجوز أن يتعدى مدة صلاحيته 12 شهرا.

بغية دراسة كل هذه الأمور التي تقدم ذكرها قمنا بتقسيم هذا المطلب إلى فروع: تفقد حبال السحب (سلاسل السحب) (الفرع 1)، تفقد أجهزة الاتصال (الفرع 2)، تفقد البذلات الخاصة بالسحب (الفرع 3)، تفقد المعدات النارية لإطلاق عملية السحب (الفرع 4)، تفقد المعدات الملاحية (الفرع 5)، تجهيز الطاقم (الفرع 6).

¹مقابلة مع المشرفة الميدانية مع السيدة بونار مفيدة، موظفة رئيس دائرة م إ لدى المؤسسة المينائية جن جن جيجل ، يوم 18-04-2023 على الساعة 11:00 صباحا

الفرع الأول: تفقد حبال السحب(سلاسل السحب): تعد من أهم المعدات الملحقة بالساحبة إيجيلجيل I والتي تقوم عليها عملية السحب وتعتبر من المعدات أو الآلات التي يستوجب ويتحتم تفقدها وتجديدها بشكل دائم، ويجب تدريب طاقم السفينة على تشغيل تلك الحبال (أو السلاسل) وتهيئتها وصيانتها لأن هذه السلاسل معرضة للصدأ والحبال معرضة للتلف بشكل دائم بسبب عوامل الجو، لذا يجب إعادة دهنها وتزييتها حتى لا تتعرقل أو تتعطل عند كل عملية سحب وتفقد الأوناش الخاصة بها وبكراتها (أي الآلة التي تقوم بتدوير الحبال والسلاسل) وتنظيم حركته بشكل متكرر ومتسلسل ومترايط دون الوقوع في خطأ أو عرقلة ويجب تفقدها مرارا وتكرارا لضمان جاهزيتها للعمل في أي لحظة.

الفرع الثاني: تفقد أجهزة الاتصال: يجب تفقد أجهزة الاتصال المحمولة الخاصة بالساحبة إيجيلجيل I وضمان أدائها الفعال ويجب تعريف أفراد الطاقم بآلية عمل معدات الاتصال وقدرة بطايرتها التشغيلية، كما تستبدل البطاريات والأنوار المزودة بالساحبة إيجيلجيل I في حال تلفها.

الفرع الثالث: تفقد البذلات الخاصة بالسحب: يجب تفقد البذلات واستبدال الأضواء التالفة والبذلات التي لا تصلح للاستخدام ويجب تدريب جميع أفراد الطاقم على ارتداء تلك البذلات وخلعها في وقت سريع.

الفرع الرابع: تفقد المعدات النارية لإطلاق عملية السحب: يجب صلاحية المعدات النارية كصواريخ الإطلاق وإشارات الدخان وغيرها والتأكد من استبدال تلك المنتهية الصلاحية، ويجب أن يعرف أفراد الطاقم مكان تخزين تلك المعدات وكيفية استخدامها وقراءة التعليمات الموجودة على غلافها لمعرفة طريقة تشغيلها.

الفرع الخامس: تفقد المعدات الملاحية: يجب أن يتواجد على الساحبة إيجلجيلي 1 المعدات والأدوات الملاحية الكافية واللازمة لإتمام عملية السحب بأمان مثل الخرائط والمطبوعات الملاحية، البوصلة المغناطيسية، والأجهزة الملاحية، وأجهزة الراديو لتأمين عملية السحب.

الفرع السادس: تجهيز الطاقم: تجهيزهم بالشهادات والتكوينات الخاصة بكل شخص، الذين يعملون ويسهرون على عملية السحب على أكمل وجه وذلك بتضافر الجهود فيما بينهم كل حسب العمل أو المهام والدور المنوط إليه وحسب الشهادة التي يحملها، (مرسوم تنفيذي يطبق على الساحبة إيجلجيلي 1 2007)، حسب (المادة 411/1 ق ب ج) وفي الغالب يتكون عدد الطاقم في الساحبة إيجلجيلي 1 من 05 أفراد من البحارة.

- الربان: هو رئيس الساحبة الذي يقود الساحبة إيجلجيلي 1 (حسب المواد 384-411-412-583 ق ب ج).

- رئيس ميكانيكي: هو المكلف بتجهيز التقني للساحبة إيجلجيلي 1 (حسب المواد 201-209-223 ق ب ج).

- مشحم الساحبة: هو مساعد رئيس ميكانيكي.

- (02) بحارة: هما عمال الخدمة (خدمة الصف).

ويكونون مرفوقون بدفتر الطاقة ودفتر البحارة ودفتر اليومية ومسجلين عند القيادة المينائية ويجب أن تتوفر فيهم شروط حتى يمتحنون تلك المهنة:

- ذا جنسية جزائرية.

- بالغا من العمر الثامنة عشر سنة.

- ذا لياقة بدنية.
- مؤهلا لقيام بالمهنة (أي أن يكون أي فرد من الطاقم حائزا على مؤهلات معينة تثبت كفاءته للعمل، أي أن يكون الريان ورئيس ميكانيكي ومشحن الساحبة و(02) بحارة يحوزون على مؤهلات وشهادات تثبت كفاءتهم للعمل.¹

¹مقابلة مع المشرفة الميدانية مع السيدة بونار مفيدة، موظفة رئيس دائرة م إ لدى المؤسسة المينائية جن جن جيجل ، يوم 02-05-2023 على الساعة 09:00 صباحا

الختامة

بالنظر للأهمية الكبيرة لهذا الموضوع خصوصا أمام حركية النشاط التجاري البحري، والتجهيزات المتزايدة لأمن وسلامة السفن، بات لزاما على الدول التقيد بما جاءت به الاتفاقيات والقوانين والقرارات الصادرة عن المنظمة البحرية، انطلاقا من الاتفاقيات الدولية لسلامة الأرواح في البحر التي كانت وراء اعتماد العديد من الاتفاقيات والقوانين الدولية البحرية، ومن خلال ما عرض حاولت التأكيد على أهمية تجهيز السفن حسب النوع والملاحة في دعم متطلبات السلامة البحرية، فضمن شروط وقواعد السلامة البحرية على متن السفينة بتوفير سفن صالحة للملاحة البحرية، واحترام المقاييس والمواصفات الدولية لبنائها ومدتها بالأجهزة والمعدات الحديثة للمساهمة في سيرها بأمان، ورصد ومواجهة المخاطر والحوادث البحرية من خلال أجهزة رصد واتصالات حديثة، وإن كانت لا تقضي نهائيا على الحوادث فإنها تساهم في التقليل منها ومن حدتها وجسامتها، وهذا ما يؤكد وجود كوادر بشرية مدربة ومؤهلة ومكونة من الناحية العلمية والتقنية، وملمة بمخاطر البحر ومشبعة بثقافة السلامة والأمن مما يتيح لها القدرة على مجابهة المخاطر والتنبؤ بها لخبرتها، وإدراكا منها لأهمية النقل البحري ودوره الهام في دفع حركة التجارة الخارجية، هذا ما يبرز وجوب توفير المناخ الملائم والبيئة الصالحة لهذا العنصر الهام لمباشرة عمله بكل فاعلية ورضا.

ارتفعت نسبة التجارة العالمية بشكل ملحوظ، كما ارتفع معها الأسطول البحري حيث وصل إلى 4,5% علما أن عدد السفن المسجلة في الدول التي لا تخضع لعملية التسجيل لشروط صارمة ودون تكاليف فقد ارتفعت بـ 11,5% بما فيها ثلثين من مالكي هذه السفن ينتمون للدول المتقدمة.

كما تطورت الترسانة القانونية منذ تبني اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982، ينشأن مجموعة القواعد التي يجب على الدولة أن تحترمها عندما تقوم السفن التي ترفع علمها

بالإبحار في مختلف المناطق البحرية، سواء القواعد المتعلقة بتصميم السفن وبنائها وتجهيزها أو تلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صورته وفي كافة المناطق البحرية والتقليل من التلوث غير العمدي بأية مواد ضارة تتسرب من السفن، وكذا القواعد التي تحدد المعايير الدنيا المتعلقة بتشغيل أطقم السفن وتأهيل البحارة وتوفير ظروف أفضل لعملهم ومعيشتهم.

أهم النصائح والتوصيات:

أولاً: النتائج

- يشترط في تجهيز السفن أن يكون متصلاً بنوع كل سفينة ونوع الملاحة البحرية.
- أن تجهيز السفن حسب النوع والملاحة يقتصر على العاملين على ظهر السفينة فقط ولا يدخل فيه عمال الخدمات البرية.
- أن تجهيز السفن حسب النوع والملاحة يطبق على جميع السفن بأنواعها وتختلف في تجهيزات طفيفة.
- للبحار الحق في إثبات عقد العمل البحري بكافة وسائل الإثبات بما فيها النية والقرائن ويجب على مالك السفينة أو المجهز كتابة العقد وإلا تعرض للمسؤولية.
- عقد العمل البحري من العقود التجارية ويقوم على الاعتبار الشخصي من جانب العامل.
- تجهيز السفن حسب النوع والملاحة يتطلب معدات خاصة وتقنيين ومهندسين بحريين مؤهلين.
- يجب السهر على تجهيز حسن للسفن حتى يضمن سلامة الرحلة البحرية من المخاطر التي تواجهها.
- عقد العمل البحري عقد ملزم للجانبين ويرتب التزامات متقابلة على أطرافه (التزامات البحارة والتزام المجهز).

- يبدأ تجهيز السفن قبل انطلاق الرحلة البحرية وينتهي ببداية الرحلة البرية.

ثانيا: التوصيات

- سن نظام تجهيز السفن مستقل يجمع جميع الأحكام الخاصة بتجهيز السفن حسب النوع والملاحة.
- إنشاء أكاديمية بحرية جزائرية خاصة بتجهيز السفن حسب النوع والملاحة تعنى بتدريب وتأهيل البحارة للارتقاء بالأسطول البحري الجزائري.
- خلق وظائف جديدة ومهن جديدة لوقف احتكار عملية تجهيز السفن على المجهز فقط.
- إنشاء وكالات خاصة بتجهيز السفن حسب النوع والملاحة ذات معايير ومقاييس عالمية معترف بها تنافس الوكالات الأجنبية وتصبح معيار يأخذ به لتجهيز السفن.
- وضع مبلغ موحد ومتفق عليه بين أصحاب وكالات لتجهيز السفن حسب النوع والملاحة لمعرفة قيمة المصارف المدفوعة عند كل تجهيز.
- يجب على الدولة الجزائرية أن تهتم ببناء السفن من طرف أيادي وطنية ذات كفاءة وتفكيكها وإعادة تركيبها (أي البناء الوطني) حتى نقل من مصاريف البناء ونوظيفها في مجالات أخرى تهتم تطور الوطن والصناعات.
- خلق مناصب شغل عند استحداث وكالات بحرية لتجهيز السفن بأنواعها وحسب نوع الملاحة البحرية.
- عند خلق مناصب شغل تشجع الأدمغة المتخصصة لتطوير وترقية هذه الوكالات الخاصة بتجهيز السفن والنهوض بقطاع التكنولوجيا في هذا المجال الحيوي.
- خلق بيئة تنافسية وطنية بين المتفوقين البحريين في تجهيز السفن (بين التقنيين والخبراء والمهندسين والميكانيكيين).

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

1-الكتب

- 1-أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات الفقهية تأصيلاً وفقها وقضاء، (التقنين البحري المصري- النقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري- معلقاً عليها بأحكام محكمة النقض المصرية)، دون طبعة، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2010.
- 2-الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية 1988.
- 3-إيمان الجميل، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقاً للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، طبعة أولى، المكتب الجامعية للنشر، مصر، 2014.
- 4-إيمان الجميل، عقد العمل البحري وفقاً للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2014.
- 5-إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة بحرية، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية للنشر، الإسكندرية، 2010.
- 6-أيمن النحرأوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009 .
- 7-جلال وفاء محمدين، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، دون طبعة الدار الجامعية، نشر، بيروت، 1991.
- 8-شحات محمد، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2000 .
- 9-عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- 10- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، الطبعة الأولى، 2011.

- 11- عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة) طبعة أولى، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2009.
- 12- عصام أنور سليم، أصول قانون العمل الجديد، طبعة أولى، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004.
- 13- علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2014.
- 14- غالب على الداودي، القانون الدولي الخاص (الجنسية)، دراسة مقارنة، طبعة أولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، دون سنة النشر.
- 15- كمال حمدي أشخاص الملاحة الحرية و المرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.
- 16- محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، مصر، 2000.
- 17- محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- 18- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، طبعة أولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012.
- 19- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2016.
- 20- مدحت عباس خلوصي، السفينة القانون البحري، الشنهاي للطباعة والنشر، مصر، 1993.
- 21- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، دون سنة النشر
- 22- ملك شقلم، مخاطر التصادم بحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية، 2016.
- 23- كمال طه مصطفى، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الملاحة البحرية النقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.

24- هاني دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني و الاتفاقيات الدولية، دون طبعة، دار النهضة العربية، بيروت، 1995.

25- هاني دويدار، موجز القانون البحري دون طبعة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997.

26- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.

27- هشام فرعون، القانون البحري، دون طبعة، مطبعة كرم دمشق 1985-1986.

28- وهيب الأسير، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، دون طبعة المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 104.

2- الرسائل الجامعية

1- أطروحات الدكتوراه

1-العربي الرميلى،أداة الملاحة البحرية (السفينة)، مذكرة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الجزائر، 2000.

2-بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، جامعة أبو بكر بلقايد، تمان، كلية الحقوق بأطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص 2014-2015

2- مذكرات الماجستير والماستر

1-بلالي رزقي، شركات تصنيف السفن، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

2-بن سالم رضا حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقة الدولية، كلية حقوق بن عكنون، 2004.

3-بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود المسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2002-2003.

4-جدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائرية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، بسكرة 2008.

5-زيتوني زهور، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، 2003.

6-مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

7-مريم حملوي، نبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة 8 ماي 1945، قالم، 2017-2018.

8-ميراد إبراهيم، الالتزام بضمان سلام الركاب في عقد النقل الدموي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012.

3-المدخلات

1-بن عزوز بن صابر، عقد العمل البحري والمنازعات الناجمة عنه أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، جامعة وهران، 2009.

3- النصوص القانونية

1- القوانين

1- القانون 90-11 المؤرخ في 26 رمضان 1410 الموافق لـ 21 أبريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل المعدل والمتمم. (جريدة رسمية رقم 17 لسنة 1990)

2- الأوامر

1- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري (جريدة رسمية رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998 (جريدة رسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998)، المعدل والمتمم للقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 (جريدة رسمية لسنة 2010).

3- المراسيم

1. المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج ر ج ج، عدد 69 الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010.
2. المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966، المبرمة في لندن في 5 أبريل 1966 ج ر ج ج، عدد 03 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.
3. المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000 التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن منق بل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج ر ج ج بتاريخ 15 مارس 2000، عدد 13.
4. المرسوم الرئاسي رقم 81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1981 ج. ر. ج. ج الصادرة سنة 1981، عدد 1.

5. المرسوم التنفيذي 02-02 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق لـ 6 جانفي 2002 يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها (الجريدة الرسمية رقم 1 لسنة 2002).
6. المرسوم التنفيذي 16-108 لسنة 2016 يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة السابق الذكر.
7. المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09/05/2002 يحدد قواعد تفتيش السفن ج ج ج العدد 33 بتاريخ 12/05/2002.
8. المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 ما يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال الأمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ج ج ج ج العدد 82 الصادر في 22-12-2004.
9. مرسوم تنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1437 الموافق لـ 21 مارس 2016 يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة لجريدة رسمية رقم 21 سنة 2016.
10. القرار المؤرخ في 18/12/2001 و المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني.
11. القرار المؤرخ في 18/12/2001 يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 30/04/1986 والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني ج. ر. ج. ج، الصادرة بتاريخ 23/01/2002، عدد 06.
12. القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 والمتعلق بملزمة الملاحة البحرية السابق الذكر تنص على " يحدد ملزمة الملاحة البحرية ومميزاتها العامة ومدة صلاحيتها وشروط الحصول عليها وتسليمها وسحبها وفقا لأحكام هذا القرار.
13. القرار المؤرخ في 9 شوال 1396 يتعلق بملزمة الملاحة البحرية لجريدة الرسمية، 40 سنة 1983.
14. القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1 ديسمبر 1983 المحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن.

15. القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26 صفر 1404 الـ 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن لجديدة رسمية رقم 56 لسنة 1983.

16. قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسن لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة ج. ر. ج. ج عدد 24 الصادر بتاريخ 14 أبريل 2004.

الوثائق والتقارير

1. مقدمة class NK هيئة نيبون كيوكاي، هيئة عاملة في مجال تصنيف السفن (NK)

فيفري 2012 تم الاطلاع يوم 2023/04/15 www.classnk.or.jp

2. تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة كالدور السادسة والخمسون البند 42 من القائمة الأولية a/56/58، 9 مارس. ص. 24-26:

[WWW.un.org/convention agreements](http://WWW.un.org/convention%20agreements)

3- النصوص الدولية

1. اتفاقية برشلونة حماية البحر الأبيض المتوسط 1976، والتي جاء نصها كالاتي " تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن تصريف النفايات من السفن والطائرات والتخفيف من حدته.

2. الاتفاقية الدولية لمكافحة البحار بزيوت البترول لعام 1954 انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم 63-344 المؤرخ 11/09/1963، بعد تعديل سنة 1962، كذا على الصيغة الثانية لعام 1969

3. المدونة الدولية لإدارة السلامة الدولية code ism اعتمدها المنظمة الدولية البحرية بموجب القرار (41)A741 في صيغتها المعدلة

<http://www.supmartime.fr/code> .

4. اتفاقية الأمم المتحدة لقتنون البحار لسنة 1982 المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، الذي عقد من 1973-1982 الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي (جامايكا)، دخلت حيز النفاذ ف 16 نوفمبر 1994.

5. اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 تم اعتمادها بهدف تحديد المعايير الدولية لعمل البحارة على متن السفن على المستوى العالمي وقد تضمنت هذه الاتفاقية مجموعة من المبادئ والحقوق الأساسية ولاسيما ما يتعلق منها بحق البحار بشروط استخدام عادلة مع الإقرار له حق في مكان عمل مضمون وخال من المخاطر.

5- المقابلات

1. المشرفة الميدانية بونار مفيدة، الوظيفة رئيس دائرة المساعدة على الإبحار لدى المؤسسة المينائية جن جن جيجل.

2. السيد بوجردة مسعود، الوظيفة رئيس دائرة الشحن لدى المؤسسة المينائية جن جن جيجل.

6- المواقع الإلكترونية

1. مارس 2001 www.un.org/convention,ogresments تم الإطلاع عليه بتاريخ 2023/04/15.

2. الدومان سلامة تحضير السفينة للكشف على معدات السفينة: <https://www.bahreya.com>

ثانيا: مراجع باللغة الأجنبية

1. BOUTOUHENT Abdenour , « le renforcement du cotrole sur le navires per l'Etat du pavillon et l'Etat du port » revue critique de droit et sciences poltiques, faculté de droit, Université Mouloud MAMMRI, Tizi-Ouzou,N°1/2008.

2. BOISSON PHILIPPE, « Et du pavillon/sociétés de classification » , in Le Pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de paris, éd. A. pédone, 2008,
3. LE COUVIOUR Karine, la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures, résultant du transport maritime, Tome II, presses universitaires d'aix-marseille, 2007.

الفهرس

الصفحة	فهرس
	شكر وتقدير
	إهداء
	قائمة المختصرات
1	مقدمة
الفصل الأول: تجهيز إداري للسفن حسب النوع و الملاحة	
11	المبحث الأول: تسجيل السفن وشهاداتها
12	المطلب الأول: تسجيل السفن
12	الفرع الأول: المقصود بالتسجيل وأهميته
14	الفرع الثاني: السفن الخاضعة للتسجيل
15	الفرع الثالث: إجراءات التسجيل
17	الفرع الرابع: آثار التسجيل وشطبه
19	المطلب الثاني: أوراق وشهادات السفينة
19	الفرع الأول: أوراق الملاحة
23	الفرع الثاني: شهادات السلامة
25	المبحث الثاني: التجهيز التقني والتفتيشي للسفن
26	المطلب الأول: التجهيز التقني للسفن
27	الفرع الأول: المعايير الدنيا الخاصة بالجوانب التقنية لحماية السفينة
31	الفرع الثاني: الرقابة التقنية عن طريق شركات التصنيف
38	الفرع الثالث: الآليات التقنية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن
45	المطلب الثاني: التجهيز التفتيشي
48	الفرع الأول: المعاينة الأولية
48	الفرع الثاني: المعاينة السنوية
48	الفرع الثالث: المعاينة الوسيطة

48	الفرع الرابع: المعاينة الدورية
49	الفرع الخامس: معاينة التجديد
49	الفرع السادس: المعاينة الإضافية
49	الفرع السابع: تفتيش الوجه الخارجي لقرع السفينة والعناصر المرتبطة بها
الفصل الثاني: تجهيز مادي للسفن حسب النوع والملاحة	
56	المبحث الأول: تجهيز معدات السلامة والصحية
56	المطلب الأول: معدات السلامة والإنقاذ
57	الفرع الأول: تفقد الأنوار الملاحية وقوارب النجاة
58	الفرع الثاني: تفقد معدات النجاة
59	الفرع الثالث: اختبار معدات أخرى
62	المطلب الثاني: توفير الرعاية الصحية على متن السفن
62	الفرع الأول: ضمان أماكن معيشة لائقة على السفينة
63	الفرع الثاني: أحكام الرقابة والتفتيش على أماكن المعيشة
64	الفرع الثالث: الخدمة الطبية على السفينة
66	المبحث الثاني: تجهيز الأشخاص
67	المطلب الأول: طاقم السفينة وظروف العمل
68	الفرع الأول: طاقم السفينة
83	الفرع الثاني: التزامات البحارة
83	الفرع الثالث: التزامات المجهز
85	الفرع الرابع: ظروف العمل على متن السفن
88	المطلب الثاني: شروط ممارسة مهنة البحار
89	الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالبحار
99	الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالرحلة البحرية

الفصل الثالث: الجانب الميداني	
116	المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة ميناء جن جن
117	المطلب الأول: نشأة مؤسسة ميناء جن جن
119	المطلب الثاني: تعريف مؤسسة ميناء جن جن
119	المطلب الثالث: أهداف وأهمية مؤسسة ميناء جن جن
121	المطلب الرابع: الهيكل التنظيم لمؤسسة ميناء جن جن
130	المبحث الثاني: دراسة حالة الساحبة إيجيلجلي 1
132	المطلب الأول: ماهية عقد القطر البحري
133	الفرع الأول: مفهوم عقد القطر البحري وتمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له
141	الفرع الثاني: تكوين عقد القطر البحري وتكييفه
148	المطلب الثاني: مفهوم الساحبة إيجيلجلي 1
148	الفرع الأول: تعريف الساحبة إيجيلجلي 1
148	الفرع الثاني: البيانات المتعلقة بالساحبة إيجيلجلي 1
150	المطلب الثالث: التجهيز الإداري لساحبة إيجيلجلي 1
150	الفرع الأول: تسجيل الساحبة إيجيلجلي 1
151	الفرع الثاني: معاينة أوراق وشهادات الساحبة إيجيلجلي 1
155	المطلب الرابع: التجهيز المادي للساحبة إيجيلجلي 1
156	الفرع الأول: تفقد حبال السحب (سلاسل السحب)
156	الفرع الثاني: تفقد أجهزة الاتصال
156	الفرع الثالث: تفقد البذلات الخاصة بالسحب
156	الفرع الرابع: تفقد المعدات النارية لإطلاق عملية السحب
157	الفرع الخامس: تفقد المعدات الملاحية
157	الفرع السادس: تجهيز الطاقم
160	الخاتمة

164	قائمة المراجع
	الفهرس
	الملاحق

ملاحق

الملحق رقم (01): البيانات المتعلقة بالساحبة IGILGILI I

PARTICULARITES PRINCIPALES
(PRINCIPAL PARTICULARS)

R/R IGILGILI I C788

GENERALES :

Pavillon (Flag)	: Algerien
Port d'attache : (Port of registry)	: Djen-Djen
Immatriculation	: JJ 2126
Armateur : (Owner)	: Entreprise portuaire de Djen Djen
Type de navire (kind of ship)	: Remorqueur portuaire
Date de construction Date of build	: 2018
chantier Naval : (shipyard)	: Astilleros Armon ; SA Navia Spain
Assurance coque & machine (H&M Insurance)	: CAAT
Société de classification (Classification society)	: Bureau . Veritas
Force d'attraction (Bollard pull)	: 55 T

DIMENSIONS :

Jauge Brute (G.R.T)	: > 500 T
Longueur H.T (L.O.A)	: 31,50 m
Largeur (breadth)	: 11 m
T.E Max (Max Draught)	: ≥ 6 m

PROPULSION

Moteur principal (Main engine)	: 8DZC-1000-188-A
Puissance (power)	: 2000X2 KW
Propulsion	: (2)VSP

CAPACITES DES TANKS
(TANK CAPACITIES)

Gas-oil (D.O)	: 80 M ³
Eau Douce (fresh water)	: 30 M ³



الملحق رقم (03): دفتر الطاقم

وزارة المواصلات
 MINISTÈRE DES TRANSPORTS

ADRESSE	CLÉ
---------	-----

DESARME

le N°

البحرنة التجارية
 MARINE MARCHANDE



REFERENCES
 aux conditions générales
 de l'engagement

RÔLE D'EQUIPAGE

- Loi n° 98-05 du Aouel Rabie El Aouel 1419
 correspondant au 25 juin 1998 modifiant et
 complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre
 1976 portant code maritime.

- Arrêté du 2 décembre 1989, relatif aux titres de
 navigation délivrés aux navires pratiquant une
 navigation maritime professionnelle ou une
 navigation de plaisance sans équipage salarié.

NAVIRE

L (1)

Immatriculé à N°

Construit en 19..... à de tonneaux de jauge
 brute, de Porté en lourd et de tonneaux de jauge nette, signal
 distinctif muni d'une machine de chevaux,
 appartenant à :

armé par :

adresse :

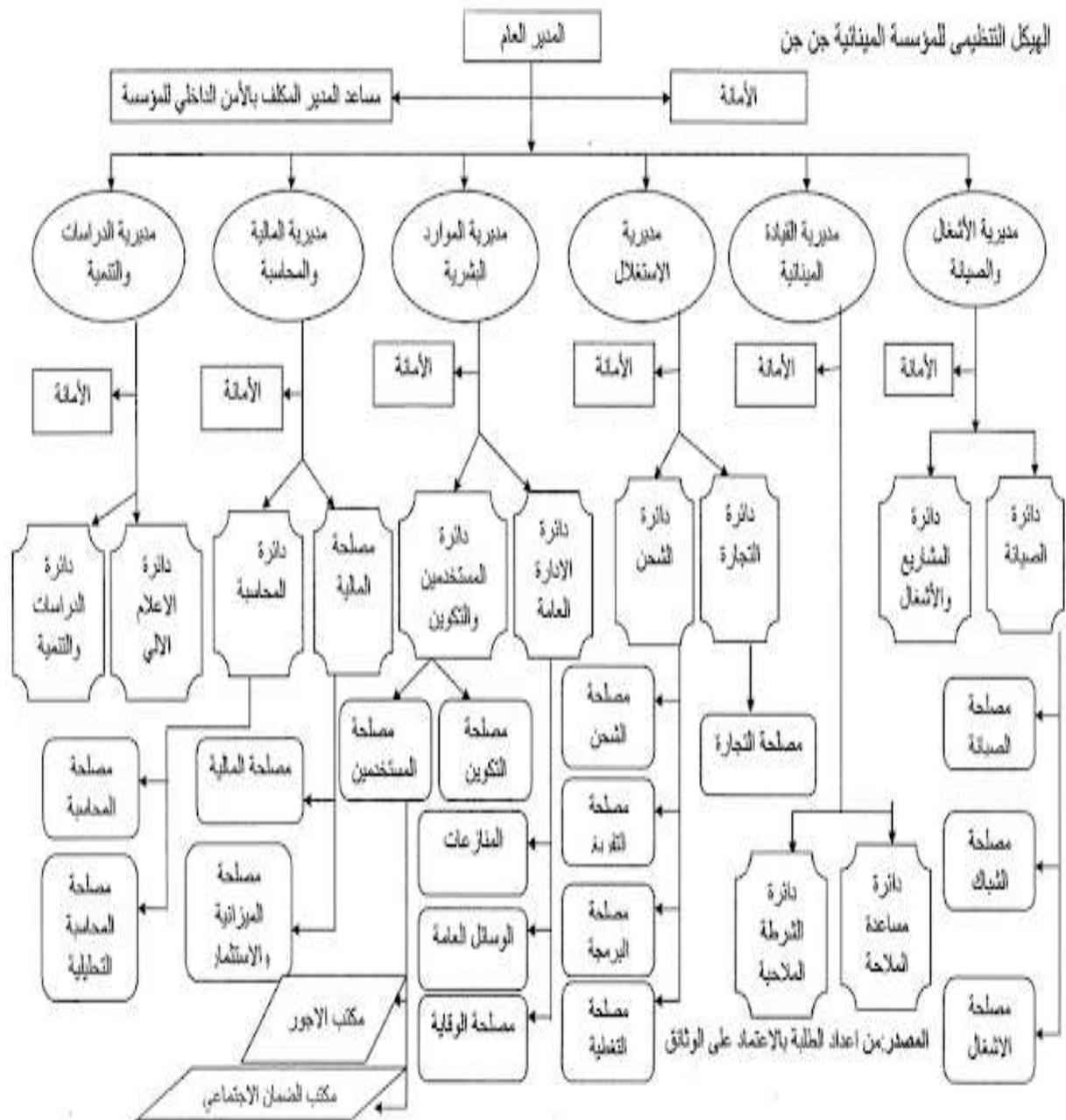
pour une durée de

Navire assuré auprès de date et n° de la police d'assurance

ARMEMENT

en date du 20.....

الملحق رقم (04): الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية - جن جن - جيجل



ملخص:

لا يستطيع أحد إنكار الدور الذي يلعبه تجهيز السفن حسب النوع والملاحة في النقل البحري، إذا لا يزال يحتل الصدارة في دفع عجلة التجارة الدولية، ويرجع الفضل في تسيير السفينة وأداء هذا الدور إلى مجموعة من الأشخاص يطلق عليهم تسمية رجال البحر أو البحارة، غير أن العمل على متن السفينة ترافقه مخاطر عديدة هذا ما أدى إلى ظهور قواعد تتميز بخصوصياتها اتباعا لهذه المخاطر، مما يستلزم لتقادي هذه المخاطر تجهيز إداري ومادي للسفن لتحقيق أمن وسلامة الرحلة البحرية.

الكلمات المفتاحية: تجهيز السفن، التجهيز الإداري للسفن، التجهيز المادي للسفن، أمن وسلامة الرحلة البحرية

Résumé :

Personne ne peut nier le rôle de la transformation des navires par type et la navigation dans le commerce maritime international ", si elle continue à occuper la première place du commerce international, L'exploitation et la performance du navire est grâce à un groupe de personnes appelées marins ou marins. Cependant, le travail à bord est accompagné de nombreux risques, qui ont conduit à l'émergence de règles de leurs spécificités dans la poursuite de ces risques, Ces risques nécessitent la gestion et le traitement physique des navires pour assurer la sûreté et la sécurité de la croisière.

Mots clés : Traitement des navires, Traitement administratif des navires, Traitement physique des navires, Sécurité et sûreté des navires de croisière

Summary:

No one can deny the role of ship processing by type and navigation in shipping international trade ", if it continues to occupy the forefront of international trade, The operation and performance of the ship is thanks to a group of people called seamen or seafarers. However, the work on board is accompanied by many risks, which have led to the emergence of rules of their specificities in pursuit of these risks, These risks require the management and physical processing of ships to ensure the safety and security of the cruise.

Keywords: Ship processing, ship administrative processing, ship physical processing, cruise safety and security.