جامعة محمد الصديق بن يحي-جيجل-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عنوان المذكرة

صلاحية السفينة للملاحة البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر مهني في القانون

تخصص: قانون بحري ومينائي

إعداد الطالبتين:

-كريكرة سهام

-كيدج كوثر

الأستاذ المشرف:

-عمار فيصل

المشرف الميداني:

-شكيرد برهان الدين

لجنة المناقشة:

اللقب والاسم	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
أستاذ سعيود محمد الطاهر	أستاذ مساعد ب	جيجل	رئيسا
د. عمار فيصل	أستاذ محاضر ب	جيجل	مشرفا ومقررا
أستاذ بوغالم يوسف	أستاذ مساعد ب	جيجل	ممتحنا

السنة الجامعية 2024/2023

قال تعالى:

﴿وَٱلَّذِى خَلَقَ ٱلْأَزْوَٰجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُم مِّنَ ٱلْفُلْكِ وَٱلْأَنْعَٰمِ مَا تَرْكَبُونَ ۝ لِتَسْتَوُۥا۟ عَلَىٰ ظُهُورِهِۦ ثُمَّ تَذْكُرُوا۟ نِعْمَةَ رَبِّكُمْ إِذَا ٱسْتَوَيْتُمْ عَلَيْهِ وَتَقُولُوا۟ سُبْحَٰنَ ٱلَّذِى سَخَّرَ لَنَا هَٰذَا وَمَا كُنَّا لَهُۥ مُقْرِنِينَ ۝ وَإِنَّآ إِلَىٰ رَبِّنَا لَمُنقَلِبُونَ ۝﴾ [الزخرف ١٢-١٤]

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم،

الحمد لله الذي بفضله تتم الصالحات، الذي وفقنا لإتمام هذا العمل المتواضع الذي ما كنا لنتمه دون توفيقه وتسديده، أما بعد:

يشرفنا أن نتقدم بفائق الشكر والامتنان إلى أستاذنا الفاضل، الدكتور عمار فيصل، الذي كان لنا خير مشرف، وعلى صبره ورحابة صدره، وإرشاداته القيمة فله منا كل التقدير والاحترام.

كما نشكر موظفي وإطارات مؤسسة ميناء جن جن على تعاونهم واحترافيتهم في تزويدنا بالمعلومات، على رأسهم مشرفنا السيد شكيرد برهان الدين الذي لم يبخل علينا بالإرشاد والتوجيه، وقام بتزويدنا بجميع المعلومات التي نحتاجها لإتمام هذا البحث، كما لا ننسى السيد لونيس محمد أمين الذي لم يبخل علينا هو الآخر بالمساعدة.

نشكر كل شخص قريبا كان أو بعيدا، ساهم ولو بكلمة طيبة في تحفيزنا على إتمام هذا العمل.

إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا هذه، ثمرة الجهد والسهر بفضله تعالى

أما بعد، أتقدم بإهداء ثمرة جهدي

إلى من حملتني وهنا على وهن، وسهرت على تربيتي، إلى من علمتني الصبر والاجتهاد ومنحتني القوة والعزيمة لمواصلة الدرب، إلى من كانت دعوتها سر نجاحي، إليك أمي الحبيبة.

إلى مثلي الأعلى ورمز عزتي وشموخي، من كان الداعم الأول لتحقيق طموحاتي، إلى من كان أمله رؤيته لي في هذا المستوى، إليك والدي الغالي.

إلى من أكن لهم كل الحب، إخوتي (سماح، إكرام، ياسين، محمد).

إلى من ساندتني وعملت معي بغية إتمام هذا العمل صديقتي (خديجة).

إلى صديقاتي اللواتي تميزن بالوفاء (هناء، وفاء، نورة، رقية).

إلى من تكبدت معي مشاق إنجاز هذا البحث، وكانت مثالا للمثابرة والصبر، (كوثر).

سهام

إهداء

إلى تلك المرأة المضحية التي علمتني معنى أن يسهر المرء، ويبذل كل ما يلزمه لإتمام عمله على أكمل وجه، أمي الحبيبة أسأل الله أن يطيل عمرها و يرزقها الصحة والعافية.

إلى ذلك الرجل العظيم الذي لم يتوقف يوما عن الإيمان بي، أبي العزيز...

كل البر في هذه الدنيا يا أمي وأبي، لن يضاهي دقيقة من إحسانكما لي وصبركما، لن أتمكن من رد فضلكما ولو عشت دهرا.

إلى أختي وأخي، عذراء وعبد الباسط.

إلى زميلتي وصديقتي سهام التي تشاركت معها مسيرة عامين بحلوها ومرها، وبذلت كل مابوسعها لإنجاح هذا العمل، لن أنسى أوقاتنا معا ما حييت.

إلى صديقاتي

إلى هذه المذكرة، أدين لك بتعلمي للكثير من الأشياء، وبإخراجي من منطقة راحتي لأكتشف أن لا شيء مستحيل مع الإصرار والصبر.

كوثر

قائمة المختصرات:

أولا : باللغة العربية:

ج.ر.ج.ج : جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية

ق ب ج : قانون البحري الجزائري

ثانيا : باللغة الأجنبية

COLREG: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

CSS Code: The Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing

DOC: Document Of Compliance.

GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System.

IMO: International Maritime Organization.

IMSBC Code : International Maritime Solid Bulk Cargoes Code.

IMSBC: International Maritime Solid Bulk Cargoes.

ISM: International safety management.

ISPS: International Ship and Port Facility Security.

MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

MLC: Maritime Labour Convention.

MSC: Maritime Safety Committee.

SMC: Safety Management Certificate

SMS: Security Management System.

SOLAS: Safety Of Life at Sea.

STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

STCW: standards of training certification and Watch keeping.

مقدمـــة

في ظل تطور التجارة العالمية وتزايد كثافة نشاط النقل البحري، الذي يعد أكبر محركات النمو الاقتصادي والتجاري في العالم، وأكثر الوسائل فعالية لإتمام المبادلات التجارية بين الدول، أظهرت الدراسة السنوية لعام 2003 لأمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن حركة النقل البحري الدولية قد زادت بنسبة 2.5 % مقارنة بعام 2002. ووفقا لتيراسيي Terrassier، فإنه منذ عام 1970 إلى غاية عام 2000، فقد تضاعفت حركة النقل البحري الدولية حيث ارتفعت من 2506 مليون طن إلى 5064 مليون طن[1].

وبالنظر لهذه القفزة النوعية ذات الأثر غير الرجعي التي شهدها قطاع النقل البحري من حيث تزايد كثافته، وتطور تكنولوجياته، إلا أن عدد الحوادث البحرية لا ينفك يزداد، حيث يبلغ معدل فقدان السفن التي تزيد حمولتها عن مائة طن يوميا سواء بسبب الأحوال الجوية السيئة، أو بسبب عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة فيما يتعلق بالعناية التي يجب على الناقل بذلها لإبقاء السفينة وحمولتها في حالة صالحة للملاحة، وبالنظر لتدخل العديد من العوامل في صناعة النقل البحري التي تتأثر بعوامل طبيعية وأخرى بشرية، فإن الدول والجهات الاقتصادية المختلفة قد اتجهت حاجتها نحو تدويل القوانين والتشريعات التي تحكم ممارسة نشاط النقل البحري[2].

ذلك أن أي خلل يتسبب في انتفاء صلاحية السفينة للملاحة من شأنه أن يسبب تداعيات خطيرة، سواء كانت بشرية بالنسبة لسفن نقل الأشخاص، أو حتى انقطاع سلاسل التوريد من الناحية اللوجستية وعرقلة مقاصد عقد النقل البحري، الذي تنتج عنه خسائر مالية للشاحنين والمؤمنين والناقلين على حد سواء، والأهم من ذلك الأضرار التي تلحق بالبيئة

[1] Adil Hind, La responsabilité du transporteur maritime international de marchendises sous conaissement : causes d'exonération et limitation légales, Mémoire présentée à la faculté des études supérieurs en vue de l'obtention du garde de maître en droit, Spécialité de droit des affaires, Université de Montréal, Canada, Décembre 2005, P1.

[2] Ibid, P1.

البحرية التي تعد إرثا بشريا مشتركا تتساوى جميع الدول في مسؤولية الحفاظ عليه، ولعل أول رد فعل دولي يجسد المساعي الرامية إلى تأمين عملية النقل البحري بتبني فكرة صلاحية السفينة للملاحة، وتسخير الآليات القانونية التي من شأنها أن تنظم العمل البحري من حيث السلامة، هو عقد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية بعد كارثة غرق سفينة تايتانيك الشهيرة، وكان إصدار أول نسخة منها عام 1914، وتم اعتمادها في عام 1974 لتتوالى بعد ذلك التعديلات لتواكب التطور التكنولوجي الحاصل في قطاع النقل البحري بحيث تم استبدال شيفرة مورس في عام 1987 بالنظام الملاحي العالمي لإنذار السلامة Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) [1]، واعتماد الفصل التاسع من اتفاقية سولاس للمدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM)، الذي دخل حيز التنفيذ على مرحلتين عام 1998 في شهر جويلية، وعام 2002 في شهر جويلية، والفصل الحادي عشر الذي يتضمن المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS)، التي دخلت حيز التنفيذ في جويلية 2005[2].

ظهرت كذلك العديد من الاتفاقيات بهدف الحد من مختلف الحوادث البحرية التي قد تقع، والأضرار التي قد تلحق بالبضائع ومن أهمها:MARPOL، STCW،COLREG MLC2006، واتفاقية خطوط الشحن، هذه الاتفاقيات التي يخص كل منها جانبا معينا من جوانب نشاط النقل البحري بالتنظيم على نحو يضمن صلاحية السفينة للملاحة[3].

لقد حصل تطور في معايير اعتبار السفينة صالحة للملاحة، فبعد أن كانت مقتصرة على الأجزاء المادية للسفينة وتجهيزاتها وطاقمها، أصبح كون المنظومة الإلكترونية التي من

[1]Website: https://ar.wikipedia.org

[2]Ahmed Hussam Kassem, The Legal Aspects of Seaworthiness : Current Law and Development, Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law, 2006, p6.

[3]Padovan and Al, 2023. The Elements Of Seaworthiness In The Context Of Marine Insurance Revisited. The 4th International Scientific Conference On Maritime Law-IscmL, p108.

شأنها أن تضمن الأداء السليم والآمن للسفينة من ناحية الأمن السيبراني ضروريا، إلا أن تلك المعايير ليست بمعايير مطلقة، بل هي معايير تخضع موضوعاتها للتدقيق من قبل خبراء ومختصين[1] إضافة إلى أنه بالرغم من تطور تكنولوجيات بناء وتجهيز السفن إلا أن هناك تفاوتا واضحا بين قدرة الدول على مواكبة هذه التطورات[2]، وتفاوتا في المتطلبات التنظيمية وكذا في المسؤوليات التي تترتب عن انتفاء صلاحية السفينة للملاحة من اتفاقية إلى أخرى[3].

إن الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع تتراوح بين أسباب موضوعية وأسباب ذاتية، وتتمثل الأسباب الذاتية في رغبتنا الملحة في اكتساب المزيد من المعلومات حول النظام القانوني للسفينة باعتبارها أهم موضوع من موضوعات القانون البحري، ورغبة منا في مواصلة الدراسات العليا في هذا المجال، أما الأسباب الموضوعية الذي دفعت بنا لاختيار هذا الموضوع فهي الرغبة في التوصل إلى صورة واضحة حول مفهوم صلاحية

[1]Padovan Op cit, P118.

[2] لا تسري أحكام اتفاقية سولاس على جميع أنواع السفن، ومثال ذلك أنه يوجد في دولة اليمن أنواع من السفن الخشبية المسجلة والتي تستقبلها موانئ اليمن، لكنها لا تملك المقومات التي تؤهلها للخضوع إلى اتفاقية سولاس لحماية الأرواح في البحار بل تحكمها لوائح وطنية يمنية، وبالرغم من أنها مزودة بمحركات تجعل من سرعتها مرتفعة نسبيا، وتكثيف استعمالها في العقود المنصرمة، بحيث قاربت حمولتها الألف طن، إلا أنها تبقى خارج نطاق اتفاقية سولاس.

–نبيل عبد الله سالم بن عيفان، دور التشريعات البحرية الدولية الحديثة في تطوير أداء الإدارات البحرية: دراسة حالة(الهيئة العامة للشؤون البحرية–حضرموت–اليمن)، ماجستير تكنولوجيا النقل البحري (عمليات الأسطول البحري والسلامة البحرية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لمصر، المركز العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا، 2020، ص48–49.

متوفر على: https://www.democraticac.de.w0124385.kasserver.com/?p=69930

[3] تختلف الطبيعة القانونية لالتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة من اتفاقية إلى أخرى، وكذلك تختلف متطلبات اعتبار السفينة صالحة للملاحة، بحيث توجد العديد من الاتفاقيات الإقليمية والتشريعات الداخلية التي تضع في الاعتبار تحديثات تخص التطور التكنولوجي الحاصل، ومثال ذلك أن للاتحاد الأوروبي منظمته الخاصة التي تعنى بتنظيم السلامة البحرية داخل الاتحاد الأوروبي EMSA.

السفينة للملاحة ونظامها القانوني، والوقوف على أهم الآليات القانونية التي تسهر على ضمانها، والجهات المسؤولة عن ذلك.

من بين الصعوبات التي صادفتنا شح المراجع الفقهية التي تناولت هذه الفكرة من الناحية القانونية، وقلة الدراسات التي تتناول صلاحية السفينة للملاحة كمفهوم مستقل، لاسيما وأن الاتفاقيات والقوانين لم تأت على ذكر تعريف واضح لصلاحية السفينة للملاحة نظرا لكونها مرتبطة بالجانب التقني والعملياتي، عدا عن كونها تخضع لتأثير العديد من العوامل. إلا أن تلك المراجع قد كانت وافية بالغرض لتمكيننا من البحث في الموضوع. تكمن أهمية هذه الدراسة بالدرجة الأولى في تجميع أهم المعلومات التي تحيط بمفهوم صلاحية السفينة للملاحة، وتخريجها في شكل مذكرة تسهل على الباحثين الوصول إلى مختلف المعلومات المهمة في هذا الموضوع، ولإبراز أهمية صلاحية السفينة للملاحة في تعزيز التجارة البحرية الدولية وتفادي الحوادث البحرية. وعليه، ارتأينا الوقوف على أهم العناصر التي تشكل مجتمعة المقومات الأساسية لصلاحية السفينة للملاحة، ومختلف القوانين الإجرائية التي تؤطر هذا المفهوم من خلال الإجابة على الإشكالية التالية:

فيم يتمثل النظام القانوني لصلاحية السفينة للملاحة، وماهي الآليات القانونية التي تساهم في تحقيقها؟

والتي اعتمدنا من أجل الإجابة عليها المنهجين الوصفي والتحليلي، حيث استعملنا المنهج الوصفي عند استعراض المفاهيم المختلفة و الآراء الفقهية، والمنهج التحليلي لتحليل بعض البنود التي جاءت في الاتفاقيات واللوائح الدولية، وكذا القضايا والوضعيات العملية المرتبطة بصلاحية السفينة للملاحة قمنا باعتماد خطة ثنائية قسمنا فيها البحث إلى فصلين، تطرقنا إلى النظام القانوني لصلاحية السفينة للملاحة في **(الفصل الأول)**، بينما تطرقنا إلى الآليات القانونية التي تضمن صلاحية السفينة للملاحة في **(الفصل الثاني)**.

الفصل الأول: النظام القانوني لصلاحية السفينة للملاحة البحرية

تعتبر السفينة الركيزة الأساسية التي تقوم عليها الملاحة البحرية، تخضع في تنظيمها إلى نظام قانوني مزدوج، حيث تسري عليها كل من أحكام القانون الدولي للبحار وأحكام القانون البحري، وما يميزها بوجه خاص هو صلاحيتها للملاحة البحرية التي يتحدد بها بدء حياتها القانونية ونهايتها، وهو ما يتطلب دراسة العناصر التي تحدد ذاتيتها وبالتالي خضوعها لأحكام القانون البحري، وكذا حالتها المادية التي تؤهلها لمباشرة مهامها الملاحية ومن ثم ينطبق عليها وصف السفينة، ولعل ما يتبادر إلى الذهن أن المقصود بصلاحية السفينة للملاحة يقتصر فقط على قدرتها على الإبحار، لكن لابد من أن يتوافر في السفينة المتطلبات المتعلقة بالسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية، حيث يجب على السفينة أن تكون ذات لياقة من حيث متانة هيكلها وأدواتها التي تمكنها من مواجهة المخاطر البحرية العادية، كما أن السفينة باعتبارها أداة ميكانيكية لا يمكن أن تؤدي وظيفتها ما لم يكن على متنها طاقم يتمتع بالكفاءة اللازمة لقيادتها، فضلا على ذلك تشمل صلاحية السفينة للملاحة البحرية الجانب الاستثماري فيها أو ما يعرف بالصلاحية التجارية إذ يجب أن تكون جميع أقسامها مهيأة لاستقبال البضائع وشحنها.

سنقوم في هذا الفصل بدراسة النظام القانوني لصلاحية السفينة للملاحة البحرية من خلال مبحثين، نتناول في **المبحث الأول** مقومات صلاحية السفينة للملاحة البحرية، في حين نخصص **المبحث الثاني** لدراسة صور صلاحية السفينة للملاحة البحرية.

المبحث الأول

ماهية صلاحية السفينة للملاحة

سنتناول في هذا المبحث مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، لكن أولا لابد من تحديد المفهوم القانوني للسفينة باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، وكذا تحديد شروط اكتسابها وصف السفينة نظرا لارتباطها بمعيار صلاحيتها للملاحة **(المطلب الأول)**، ثم بعد ذلك ننتقل لدراسة مفهوم صلاحية السفينة للملاحة، وبيان طرق إثباتها والحالات التي تنتهي فيها هذه الصلاحية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

المفهوم القانوني للسفينة

للسفينة عدة تعريفات سواء كان ذلك على الصعيد الفقهي أو القانوني، فمن خلال هذا المطلب سنتناول التعريف الفقهي للسفينة **(الفرع الأول)**، ثم نتطرق إلى تعريفها القانوني بحيث أخذت العديد من الاتفاقيات الدولية على عاتقها تعريف السفينة، كما لم تغفل قوانين مختلف الدول وضع تعريف لها من بينها: التقنين البحري الجزائري **(الفرع الثاني)**، ثم نحدد المعايير الأساسية لاكتساب السفينة وصف المنشأة واعتبارها آلية صالحة للملاحة البحرية **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

التعريف الفقهي للسفينة

لم يتفق فقه القانون الدولي ولا فقه القانون التجاري على وضع معيار محدد لتعريف السفينة وتمييزها عن غيرها من المركبات، فقد كان معيار طوفانها على سطح الماء كافيا في السابق لتحديد صفة السفينة، ولكن لا يمكن الأخذ به وحده لأنه معيار واسع يشمل كل المنشآت التي تطفو على وجه الماء[1]، ففي ظل التطور التكنولوجي الذي أدى إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية ذات الأبعاد الصغيرة ، كالقوارب الهوائية **canots pneumatiques** والدراجات البخارية المائية **scooter des mer**، والألواح الشراعية **plancher à voiles** إضافة إلى ألواح ذات أبعاد ضخمة كمنصات التنقيب والحفر والمحطات أو المصانع العائمة **usines flottante**[2].

وعليه بات موضوع تعريف السفينة يعرف شغوراً في كثير التشريعات البحرية تاركا المهمة للفقه والقضاء، غير أن الفقه هو الآخر لم يبدي عناية بوضع تعريف لها بقدر عنايته ببيان عناصرها القانونية[3].

فلقد حاول الفقهاء قديما تمييز السفينة عن باقي الآلات الأخرى، فقد رأى الفقيه **(فالين Vallin)** أن كل ما يصلح للملاحة يعتبر سفينة حتى ولو كان مركبا صغيراً ، كما

[1] محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2008، ص 64.

[2] العريني محمد فريد – الفقي محمد السيد ، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 32.

[3] زازة لخضر ، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة – دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 1999، ص26.

نجد الفقيه **(دونجون Danjon)** الذي اكتفى بالتمييز بين المركب المخصص للملاحة النهرية والسفينة المخصصة للملاحة البحرية[1].

أما بالنسبة للفقه الحديث فقد رأى كل من الفقيه **(روديارRondière)** و**(ديبونتافيس Dupontavice)** أن التمييز بين المركب والسفينة أمر لابد منه مع ضرورة إضافة معيار القيام بالملاحة على وجه الاعتياد، بحيث عرف السفينة كما يلي:" **آلية عائمة من طبيعة منقولة مخصصة من مستغلها لوظيفة تعرضها عادة لأخطار البحر، من بين هذه العمارات توجد السفن التي تتميز بأنها مخصصة للملاحة البحرية**"، أما الفقيه **ريبر Ripert** فقد رأى أن تخصيص السفينة للملاحة البحرية هو وحده الذي يحدد مفهومها ولا يكفي أن تكون المنشأة عائمة لإضفاء وصف السفينة عليها[2]، ورغم تضارب آراء الفقهاء حول تحديد تعريف دقيق للسفينة إلا أن أغلب الفقه اتفق على تعريفها كما يلي:" **كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية**"، لكن هناك اتجاه من الفقه رأى بأن ذلك لا يكفي لتحديد مدلول مصطلح السفينة بل يجب أن تقوم هذه الأخيرة بالملاحة على وجه الاعتياد حيث عرفها كالأتي: "**هي المنشأة التي تقوم او تخصص للملاحة على وجه الاعتياد**"، علاوة على ذلك هناك اتجاه من الفقه لم يكتف بعنصري تخصيص المنشأة للملاحة والاعتياد بل أضاف عنصر الخطر بقوله:" **السفينة هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحر وتستعمل بصفة اعتيادية خصيصا للملاحة البحرية**"، وهنا يظهر أن التعرض لمخاطر البحر عند هذا الجانب من الفقه عنصرا أساسيا في تمييز السفينة عن المنشآت البحرية الأخرى، ففي نظر هذا التيار لا تعتبر المنشأة سفينة إلا إذا كانت قادرة على مواجهة مخاطر البحر، لكن غالبية الفقهاء

---

[1] دحماني محمد الصغير ، "مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل واستئجار السفن"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، العدد 3، 2016، ص 30.

[2] بوشخيمة آية – طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون أعمال–قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1994، قالمة ،2023/2022، ص109.

اعتمدوا العنصرين الأولين (الاعتياد، التخصيص)، واعتبروهما كافيان لتحديد مصطلح السفينة غير أن العنصر الثالث (الخطر) ما هو إلا تحصيل حاصل من عنصر التخصيص للملاحة[1].

الفرع الثاني

التعريف القانوني للسفينة

تم التطرق إلى تعريف السفينة في ظل قواعد القانون الدولي **(أولا)**، ثم تعريف السفينة في ظل التشريعات الوطنية **(ثانيا)**.

أولا: تعريف السفينة في ظل قواعد القانون الدولي

تعد السفينة موضوعا أساسيا للعديد من الاتفاقيات الدولية إلا أنه لا يوجد تعريف دولي موحد لها[2]، كما أنه وبالتمعن في النصوص القانونية الدولية المتعلقة بموضوع الملاحة البحرية أو بموضوع السفينة يتضح جليا أن الاتفاقيات العامة أبرزها **اتفاقية جنيف 1958**[3] **واتفاقية قانون البحار لسنة 1982**[4]، لم تتطرق إلى تنظيم موضوع السفينة واكتفت

[1] بوخميس وناسة ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران ، 2012/2011، ص 10.

[1] مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 11.

[2] اتفاقية جنيف لعام 1958، لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، المؤرخة في 29 أفريل 1958.

[3] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، انعقد في الفترة مابين 1979و 1983 المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 بجاميكا.

بالإحالة الصريحة للتشريعات الداخلية لتقوم بمهمة تعريف السفينة تبعا لما تقتضي مصالحها واقتصادها[1].

وعليه تختلف تعاريف القانون الدولي للسفينة باختلاف المواضيع التي يقوم هذا القانون بتنظيمها[2]، ومنه مكن تعريف السفينة وفقا لبعض للاتفاقيات الدولية ذات الصلة، نذكر منها **اتفاقية بروكسل حول القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر لسنة1910**[3] عرفت السفينة في المادة 3 الفقرة 8 كما يلي: " **كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي**"، وفي نفس السياق عرفت لجنة القانون الدولي السفينة كما يلي:" **كل آلية قابلة للتحرك بما لديها من تجهيز وطاقم في المجالات البحرية عدا الفضاء الجوي قصد انجاز خدمات الصناعة المستخدمة في اطارها**". وهو تعريف يتماشى اكثر مع البعد الدولي كون السفينة تتحرك في مجالات بحرية دولية مختلفة بغض النظر عن طبيعتها وأنواعها أو تخصيصها للملاحة[4].

---

[4] شكشاك شيماء ، الإطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، القانون البحري والمينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الصديق بن يحيى- جيجل، 2022-2023، ص 8.

[2] بوخميس وناسة ، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، معهد الحقوق، المركز الجامعي لتامنغست، الجزائر، 2012، ص 71.

[3] لم تنضم الجزائر إلى اتفاقية بروكسل لسنة1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري ، إلا أنها تأثرت إلى حد كبير بأحكامها.

[4] شعابنة شعبان – بن سخري حمزة ، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون عام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة- بجاية، 2018/2017، ص 13.

فضلا عن ذلك ورد تعريف السفينة في كل من **اتفاقية لندن بشأن الوقاية من التلوث بالزيت لعام 1954**[1]، و**اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث من السفن لعام 1973**[2] اللتان اشتملتا في تعريفهما الأرصفة الثابتة والمتحركة، ويستنتج من هذه التعاريف أن غرضها لم يكن وضع تعريف للسفينة وإنما يتمحور هدفها حول تحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها من جهة، ومن جهة أخرى يتبين لنا أن هذه الاتفاقيات تتناقض فيما بينها ما أثر سلبا على التشريعات الداخلية للدول[3].

ثانيا: تعريف السفينة في ظل التشريعات الوطنية

كل دولة وضعت تعريفا خاصا بها للسفينة في قوانينها الوطنية، نذكر منها ما يلي:

1- تعريف السفينة في ظل التشريعات المقارنة

عرفها كل من التشريع الأردني الإيطالي واليمني.

أ) تعريف السفينة في القانون الأردني

عرف المشرع الأردني السفينة كالآتي:" **كل مركب صالح للملاحة أيا كان حمولته وتسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن، تعتبر جزء من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها...**"، و يلاحظ أن المشرع الأردني قد وصف السفينة

---

[2] الاتفاقية الدولية لمكافحة تلوث البحار بزيت البترول لعام 1954، أنظمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11-09-1963 بعد تعديل صيغتها سنة 1962، وكذا الصيغة الثانية لعام 1969.

[2] اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن ، المعتمدة في المؤتمر الدولي من قبل المنظمة البحرية الدولية 1973 -1978، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب الرسوم 88-108، المؤرخ في 31 ماي 1988، ج ر عدد 22، المؤرخة في 01 جويلية 1988.

[3] مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص11.

على انها مركب بينما ميز الفقه بينهما[1]، كما يلاحظ انه أغفل عن تحديد نوع الملاحة التي تقوم بها المنشأة العائمة و اكتفى بأن تكون صالحة للملاحة البحرية[2].

ب) تعريف السفينة في القانون الايطالي

أما القانون الايطالي فقد عرف السفينة بأنها أي إنشاءات مخصصة للنقل المائي، وأيضا لغرض القطر والصيد والنزهة او غرض آخر[3].

جـ) تعريف السفينة في القانون اليمني

عرفت **المادة 01 من القانون البحري اليمني** السفينة كما يلي:" **كل منشأة تعمل عادة أو معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو تستهدف الربح وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها**"[4].

وتجدر الإشارة إلى أن معظم هذه التشريعات أخذت بأن المفهوم القانوني للسفينة لا يقف على هيكلتها فقط بل يمتد ليشمل عناصرها اللازمة لاستغلالها أو ما يطلق عليها ملحقات السفينة **Agrès et apparaux**[5].

مع العلم أن ملحقات السفينة تنقسم إلى قسمين: القسم الأول يشمل ما يسمى بالملحقات أو التفرعات البحرية وهي كل الأشياء اللازمة لسير السفينة كالمحركات، وأجهزة

---

[1] أعراب كميلة ، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، 2018، ص 190-191.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التامين البحري)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 32.

[3] بن عزيز زينب ، الحجز القضائي على السفينة في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، 2014/2013، ص 12.

[4] أعراب كميلة ، المرجع السابق، ص 191.

[5] دويدار هاني محمد، الوجيز في القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص51.

الراديو والرادار والمرساة والسلاسل والسواري، أما القسم الثاني فيشمل ملحقات أو تفرعات منفصلة عن جسم السفينة لكنها ضرورية لملاحتها كالزوارق وقوارب النجاة[1].

2- تعريف السفينة في ظل التشريع الجزائري

جاء المشرع الجزائري في تعريفه للسفينة على نسق تام مع ما هو منظم دوليا سواء من حيث إيجابياته وسلبياته، لذا توجب عليه توفي الحذر حتى لا يقع في التناقض والميوعة التي تحيط بموضوع السفينة[2].

ولقد ورد تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري في الباب الأول الفصل الثاني، القسم الأول من المادة 13 منه كما يلي: " **تعتبر السفينة 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 لهذه الملاحة**"[3],

وبذلك يكون المشرع الجزائري قد ساير أغلب الآراء الفقهية في تعريف السفينة ، كما أنه أخذ بشرطي قيام المنشأة العائمة بالملاحة البحرية وتخصيصها لذلك على وجه الاعتياد[4]، إلا أنه أغفل عن شرط القدرة على مواجهة أخطار البحر، بحيث أجاز أن تترك

---

[1] بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم الجزائري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009، ص 30.

[2] بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، المرجع السابق، ص 72.

[3] المادة 13 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، المعدل والمتمم بالقانون المؤرخ في 27 جوان 1998 ، و بموجب القانون رقم 10-0447 رقم 9 -05 المؤرخ في 25 جانفي 1998، ج ر ج ج المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 46، المؤرخ في 18 أوت 2010.

[4] الغنيمي محمد، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، د ط، الجزائر، 1983، ص 8.

السفينة بوسيلتها أو عن طريق قطرها[1]، وبالرجوع إلى نص **المادة 13 من ق.ب.ج** نجد بأن التخصيص يكون بممارسة الملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فلا تهم طريقة صنعها لمواجهة مخاطر البحار أو نوعها أو حجمها المهم أن تكون عائمة، وبالتالي لا يمكن اعتبار سفينة المنشأة البحرية التي تتحرك في أعماق البحر أو الجسم الذي ينتقل في الجو والبحر معاً.

كما نجد أن المشرع الجزائري لم يذكر ملحقات السفينة بصفة صريحة، غير أنه استنادا للأحكام الخاصة بالملكية تعتبر ملحقات السفينة تلك المعدات المخصصة لملاحتها واستغلالها، فالمشرع الجزائري نص صراحةً من خلال **المادة 52 من ق.ب.ج** على انتقال ملحقات السفينة عند بيعها إلى المشتري ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك في العقد[2]، والتي حصرها المشرع في الزوارق والأدوات وعدة السفن والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة، وبالتالي فإن امتداد الوصف القانوني إلى مجموع هذه الملحقات يجعلها محلا للتصرفات القانونية التي ترد على السفينة كالبيع والرهن والتأمين ما لم يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملحقات[3].

وبمقارنة هذا التعريف بما ورد في تعاريف الفقه الدولي نجد ان المشرع قد قام بصياغة تعريف شامل، يشمل المنشآت التي لم تهتم الاتفاقيات الدولية بتعريفها والمنشآت التي لم يرد لها تعريف محدد كالمنصات الثابتة والمنصات العائمة والفنادق والمصانع العائمة.

---

[1] بن عمار محمد ، "مفهوم السفينة في القانون البحري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993، ص 107.

[2] انظر نص المادة المادة 52 من ق.ب.ج.

[3] أريوط وسيلة ، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للنقل والقانون البحري، العدد 7، د س ن، ص 31.

الفرع الثالث

شروط اكتساب المنشأة وصف السفينة

هناك شروط وجب توفرها في المنشأة لإضفاء وصف السفينة عليها، وهذا راجع للخصوصية التي تتمتع بها مما أدى إلى الخلط بينها والكثير من المنشآت البحرية الأخرى، الأمر الذي يتطلب تبيان الشروط الواجب توفرها في المنشأة حتى تكتسب وصف السفينة وجعلها صالحة للملاحة البحرية، تتمثل فيما يلي:

أولا- شرط التخصيص للملاحة البحرية:

يقصد بهذا الشرط أن يتم إعداد المنشأة وتخصيصها للملاحة البحرية وهي قيد البناء وتزويدها باللوازم التي تسمح لها بالسير في البحر، وتكتسب وصف السفينة في هذه الحالة حتى قبل أن تمارس نشاط الملاحة البحرية بشكل فعلي[1]، إذ ليس من الضروري أن تقوم المنشأة بالملاحة فعلا بل يكفي أن تكون مخصصة لهذا الغرض[2]، وتبقى لصيقة بها هذه الصفة وإن قامت بملاحة داخلية عدة مرات على العكس من ذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية فإن هذا لا يضفي عليه صفة السفينة[3].

---

[1] بوشيخ عبد الكريم – بودشيشة طارق، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص: قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق ين يحيى، جيجل، 2021/2020، ص 10-11.

2- منهوج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، 2012/2011، ص 21.

3- شكشاك شيماء ، المرجع السابق، ص 13.

أقر المشرع الجزائري من خلال نص **المادة 162 ق.ب.ج**[1] اكتساب العمائر وصف السفن سواء كانت مخصصة للملاحة الرئيسية، أو الملاحة المساعدة الخاصة بالقطر والإرشاد باستثناء السفن الحربية والسفن البحرية الوطنية وسفن حراس الشواطئ، وبمفهوم المخالفة فإن المشرع الجزائري لا يعتبر سفناً تلك المنشآت العائمة الغير مخصصة للملاحة، كالأرصفة العائمة والأحواض العائمة والفنادق العائمة لأنها غير مخصصة للملاحة البحرية[2].

والراجح أن معيار تخصيص المنشأة للملاحة البحرية يرتبط بشرط صلاحيتها للملاحة والذي يعد معياراً أساسياً لاعتبار المنشأة البحرية سفينة ما يتطلب توفر حد أدنى من الاستقلالية والذاتية في التسيير ومواجهة أخطار البحر بوسائلها الخاصة، مما يعني أن السفينة المقطورة بسفينة أخرى لا تتمتع بهذه الصفة لأنها غير قادرة على مواجهة مخاطر البحر فيراعى في بناءها قدرتها على الطفو على سطح الماء[3]، هذا ما اعتدت به غالبية الآراء الفقهية والتشريعات المقارنة في تعريفها للسفينة.

غير أن المشرع الجزائري جاء خلافا لذلك بمعيار جديد حيث أجاز لاعتبار العمارة العائمة سفينة أن تكون صالحة للملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها، فالملاحظ أن المشرع الجزائري لم يراعي عنصر مواجهة الأخطار البحرية ،وهذا ما يستشف من نص **المادة 13**

---

[1] نصت المادة 162 من ق. ب.ج على أنه:" تتضمن الملاحة البحرية التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين، الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر...".

[2] شعابنة شعبان– بن سخري حمزة ، المرجع السابق، ص 13.

[3] حملاوي مريم– قرفي نبيلة ، النظام القانوني للسفينة– دراسة على ضوء القانون الجزائي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، 2018/2017، ص 8–9.

من القانون البحري الجزائري في تعريفها للسفينة ، حيث أجاز أن تتحرك هذه الأخيرة عن طريق قطرها بسفينة أخرى[1].

علاوة على ذلك نجد أن المشرع الجزائري قد أجاز إضفاء وصف السفينة على المنشآت وهي قيد البناء وجعلها محلاً لبعض التصرفات القانونية التي تخضع لها السفن الجاهزة كالرهن البحري والتأمين البحري، أي يمكن رهن السفينة وهي قيد الإنشاء هذا ما يستشف من خلال نص **المادتين 56 و 58 ف2 من القانون البحري الجزائري**[2]

وعليه فإنه إذا بنيت منشأة ما وخصصت للقيام بالملاحة البحرية في جميع مظاهرها فإنها تكتسب الوصف بمجرد بناءها وقبل دخولها للبحر، ومن ثم وجب إخضاعها لأحكام القانون البحري من حيث رهنها وبيعها والتأمين عليها[3]

وبالتالي تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية فبمجرد أن تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحيتها تبدأ حياتها، وتنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة البحرية على اثر حادث بحري مثلا فتصبح حطاماً ومنه لا يصدق وصف السفينة على المنشآت العائمة الغير مخصصة للملاحة البحرية[4]

---

[1] مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص 13-14.

[2] نصت المادة 56 من ق.ب.ج على ما يلي:" تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة وتكون قابلة للرهن..."

– نصت المادة 58 ف2 من نفس القانون على ما يلي:" وفيما يخص السفينة التي هي قيد البناء يشمل الرهن البحري الآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش وهي قيد الإنشاء...".

[3] وكواك الشريف ، محاضرات في القانون البحري، ألقيت على طلبة السنة الثالثة ل. م. د، تخصص: قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد محمد لخضر، الوادي، 2022/2021، ص 21.

[4] عزيرية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في القانون الاجتماعي والمؤسسة، جامعة مستغانم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2017/2016، ص 20.

ثانيا– شرط القيام بالملاحة البحرية على سبيل الاعتياد:

إن الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية من طرف المنشأة يشكل دليلاً على مدى صلاحية هذه الأخيرة وقدرتها على نقل البضائع والأشخاص عبر البحر ما يسمح لها باكتساب وصف السفينة[1]، ولا يهم في هذا الصدد إن كانت ملاحة منتظمة أو متقطعة، أي من وقت إلى آخر مع وجود فارق زمني بين الرحلات، وعليه لا يمكن اعتبار مراكب القطر النهري التي تباشر نشاطها في عرض البحر سفينة، فكونه مركب نهري يعني أنه لا يخصص للملاحة البحرية، وبالتالي لا يتوفر فيه عنصر الاعتياد، على العكس من ذلك تحتفظ السفينة بهذه الصفة وإن قامت بملاحة نهرية سواء مرة واحدة أو عدة مرات، وهذا ما يعرف عند الفقهاء بالملاحة النهرية بشرط أن لا تكون الملاحة النهرية هي النشاط الأساسي للسفينة[2]، وعلى هذا الأساس يبقى وصف السفينة لصيقا بالمنشأة البحرية التي تمارس الملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتياد بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بناءها لتحمل مخاطر الملاحة في أعالي البحار أو الملاحة الساحلية، وبناء على هذا لا تعتبر سفناً المنشآت القائمة التي تمارس الملاحة الداخلية والنهرية، كما لا تعتبر سفناً أيضا المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ كالأرصفة المتحركة[3].

تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يبين الفرق بين السفن التي تنتقل في البحر والبواخر التي مجالها الأنهار فقد اكتفى بتحديد عنصر تخصيص الملاحة دون تحديد

[1] بوشيخ عبد الكريم – بودشيشة طارق ، المرجع السابق، ص 10.

[2] بوخميس وناسة، مجلة الدراسات القانونية ، المرجع السابق، ص 12–13.

[3] بوشيخ عبد الكريم – بودشيشة طارق ، المرجع السابق، ص 10.

عنصر الاعتياد[1]، ويبدو أن السبب الوحيد في ذلك هو عدم وجود أنهار صالحة للملاحة النهرية في الجزائر[2].

ثالثا – شرط القدرة على مواجهة الأخطار:

هناك اتفاق من جانب الفقهاء حول اعتبار مخاطر البحر عنصر أساسي في إضفاء وصف السفينة، إذ تبنى أغلبهم معيار الخطر البحري كمعيار نهائي في تعريف السفينة فاعتبروا أن السفينة هي المركب القادر على مجابهة أخطار البحر، وهو معيار يسمح بالتمييز بين السفينة وغيرها من المنشآت التي لا تستطيع مواجهة أخطار البحر كالأعاصير والدوامات البحرية، كما أنه سبب في نشوء أنظمة بحرية جديدة كالخسائر البحرية المشتركة والإنقاذ والإسعاف البحريين[3].

كما تقتضي فكرة الخطر البحري تعرض منشأة الملاحة البحرية للخطر البحري وهي في عرض البحر فعلا بحيث يهدد هيكلها و حمولتها أثناء الرحلة البحرية، وهذا ما أخذت به **معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام1954**[4]، لكن المشرع الجزائري أغفل عن هذا العنصر لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية، على خلاف التشريعات المقارنة فبالرغم من أهمية هذا العنصر في إضفاء المصداقية والحرص على الأسطول الوطني البحري، إلا أن المشرع الجزائري استبعده من مفهوم السفينة، كما أن التعرض لمخاطر البحر لم يرد كعنصر

---

[1] مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص 12.

[3] بن عمار محمد ، المرجع السابق، ص 107.

[3] – حملاوي مريم – قرفي نبيلة ، المرجع السابق، ص 10.

[4] الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64–71 المؤرخ في 2 مارس 1924 ج ر عدد 28، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن بروكسل في 25 أوت 1924.

في تعريف السفينة بصفة صريحة، ويمكن تفسير ذلك بالإجراءات التي تفرضها القوانين الجزائرية فيما يتعلق بنوعية السفن وبإجراءات السلامة والأمن المعروضة عليها[1].

المطلب الثاني

مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية

تعد صلاحية السفينة للملاحة من أهم و أقدم المفاهيم في القانون البحري، و يمتد مفهومها إلى الأعراف التجارية البحرية التي كانت سائدة بين التجار و أصحاب السفن قبل ظهور هيئات تدعو إلى توحيد القوانين. كما يمتد أثر صلاحية السفينة للملاحة إلى العديد من فروع القانون إذ شبهها الفقيه تيتلي **(Tetly)** بالخيط الذي يصل كل جوانب القانون البحري ببعضها البعض. كما تحدد صلاحية السفينة للملاحة الكثير من الالتزامات التعاقدية.

سنتناول من خلال هذا المطلب بيان المقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية **(الفرع الأول)**، ثم نتطرق بعد ذلك إلى تبيان كيفية إثبات هذه الصلاحية **(الفرع الثاني)**، ثم نعالج حالات فقدان السفينة صلاحيتها الملاحية **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

تعريف صلاحية السفينة للملاحة البحرية

من المعلوم أن أول استخدام للسفينة من قبل الإنسان في التنقل والتجارة البحرية هو قديم قدم البشرية ذاتها، **قال الله تعالى في كتابه الكريم:" واصنع الفلك بأعيننا ووحينا"**[2]، أي

[1] شكشاك شيماء ، المرجع السابق، ص 14.

[2] القرآن الكريم، سورة هود، الآية 37.

اصنع الفلك يا نوح بمرآي منا و تحت رعايتنا و توجيهنا و إرشادنا[1]، إذ أن السفينة منشاة شديدة الخصوصية ولابد لها لكي تقوم بالملاحة من أن تكون آمنة، ولكن في التاريخ الحديث لم تذكر المصادر الفقهية تاريخاً محدداً لأول استخدام للسفن في الملاحة البحرية من الناحية القانونية، لأن النقل البحري كان أنداك مغامرة يقوم بها البحارة في عرض البحر، إذ لم يكن للشاحنين أن يطالبوا الناقل أو مالك السفينة بضمان يضمن سلامة السفينة قبل الرحلة أو أن يقوموا بمساءلته عن الأضرار التي تلحق بالبضائع جراء مخاطر البحر التي تلحق الضرر بالبضاعة عند تعرض السفينة لخطر بحري، بل أن نشاط النقل البحري للأشخاص والبضائع كان يتم بطريقه غير منظمة، كما أن بناء السفن قبل ظهور هيئات تطالب بتوحيد قواعد النقل البحري كان يتم وفق معرفه تراكمية وخبرة متوارثة كما ذكر في المصادر التاريخية المختلفة، إذ شاع بناء السفن من أنواع الأخشاب المختلفة وقد ذاع أن السفن في القديم كانت تختلف باختلاف البحار التي تقوم بالملاحة فيها[2].

وذكر ابن خلدون في شأن بناء السفن في كتابه العبر وديوان المبتدأ و الخبر أن: "**صناعة المراكب البحرية ذات الألواح والدستور هي أجرام هندسية صنعت على قالب الحوت ليكون ذلك الشكل أعون لها على مصادمة الماء، وجعل لها عوض الحركة الحيوانية التي للسمك تحريك الرياح، وربما أعينت بحركة المجاذيف كما في الأساطيل**"[3].

ويفهم من كلام ابن خلدون أن السفينة لا بد لها من أن تكون مبنية وفق شكل محدد حتى يتسنى لها الخوض في الماء، وحتى تكون صالحة للملاحة البحرية.

---

[1] إسماعيل أبو الفداء بن عمر بن كثير القرشي البصري الدمشقي، الطبعة الأولى، دار ابن حزم للنشر والتوزيع، ص955.

[1] غادة محمد حامد مسعود، صناعة السفن في مصر الإسلامية في ضوء أوراق البردي العربية، كليه الآداب جماعة المنصورة، مصر، ص 142.

[2] عبد الرحمن بن خلدون، العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، دار بيت الأفكار الدولية، السعودية ،2009، ص 208.

ولقد درج قديما أن يكون الربان ذاته مالك للسفينة أو شريكاً في ملكيتها وهذا كان من شأنه أن يمنح الشاحنين نوعا من الائتمان من خلال إعطاء الشاحنين انطباعاً بأن الربان سيحرص على سلامة سفينته، بل كان الناقلون يستفيدون من استثناءات واعفاءات تخلي ذمتهم من المسؤولية عن هلاك البضائع حتى وإن كان السبب في ذلك هو عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية[1].

وبالرغم من تغير اللوائح والقوانين التي تحكم نقل البضائع بحرا بتغير تكنولوجيات بناء السفن والملاحة البحرية، واستجابة للحوادث البحرية التي تقع باستمرار، إلا أن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية لم يتغير بمرور الزمن، وما تغير فعلا هو الطبيعة القانونية للالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة وبالتالي تغير مدى المسؤولية التي تقع في ذمه الناقل في حال التلف أو الضرر الناجم عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية[2].

إن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية هو مفهوم واسع جدا إذ لا يقتصر فحسب على الحالة المادية للسفينة ولكن يتعدى ذلك إلى عوامل أخرى، كان أول ذكر لمصطلح صلاحية السفينة للملاحة **Seaworthiness** في القوانين التي تؤطر نشاط النقل البحري في **قانون هارتر Harter Act بالولايات المتحدة الأمريكية الصادر عام 1893**، والذي نص صراحة على قيود تخص عقود النقل البحري وسندات الشحن بحيث نص على أن الناقل ملزم ببذل العناية في تقديم سفينة صالحة للملاحة، وبالرغم من أنه كان قانوناً داخلياً إلا أن الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بموازنة مصالح الناقلين والشاحنين في العالم قد تبنته[3]، وقام المجتمع الدولي بإبرام اتفاقيات تكرس سلامه الملاحة البحرية بدءا من **اتفاقية سولاس**

---

[3] الغامدي عصام بن سعد ، الإطار القانوني لمفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية –دراسة مقارنة، مجلة جامعة الملك سعود، كلية الحقوق و العلوم السياسية، ، المجلد 31، العدد2، الرياض، 2019، ص166.

[2] Ahmed Hussam Kassem, Op cit, P14.

[3] الغامدي عصام بن سعد ، المرجع السابق، ص166.

(SOLAS) لعام 1914[1] وهي أهم الاتفاقيات التي تتعلق بمعايير سلامة السفن التجارية والتي جاءت استجابة لكارثة **تايتانيك** عام 1912، والتي تم التعديل عليها لإصدار بروتوكولات أخرى بموجب قرارات لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية MSC[2].

ثم إن القوانين ولوائح الدولية لم تنص صراحة على تعريف ثابت وواضح لصلاحية السفينة للملاحة البحرية، بل إن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة يمكن فهمه من خلال سياقات عديدة، ففي سياق النقل البحري للبضائع وقانون التجارة البحرية في أحد القرارات القضائية للقاضي **تشانيل Channel** في قضية ماكفادن ضد بلو لاين ستار **McFadden VS BLU Star Line**، استشهد القاضي **تشانيل Channel** بالرأي الفقهي **لكارفر Carver** في كتابه النقل البحري **Carriage by Sea** والذي عرف صلاحية السفينة للملاحة على أنها ذلك القسط من العناية المعقولة الذي يمكن أن يبذله الرجل العادي الحريص اتجاه سفينته في بداية رحلتها البحرية مع الأخذ بعين الاعتبار كل الظروف المحتملة التي قد تطرأ لها خلال الرحلة، ويفهم من كلام **كارفر** في كتابه الذي صدر عام 1876 أن صلاحية الملاحة لها نطاق زمني يبدأ من بداية رحلتها البحرية و يمتد على طولها، بحيث لا يكون الناقل البحري مسؤولا عن توفير سفينة صالحة للملاحة فحسب بل يكون أيضا مسؤولا عن إبقاء السفينة في حالة صالحة للملاحة[3]

[1] الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة في لندن بتاريخ 1 نوفمبر 1974، دخلت حيز التنفيذ الدولي بتاريخ 25 ماي 1980، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1980.

[2] الغامدي عصام بن سعد ، مرجع سابق، ص167.

[3] Ahmed Hussam Kassem, Op cit, P14.

ولقد ذكرت **المادة 03 ف1 من اتفاقية بروكسل**[1] أن الناقل ملزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة من ناحيتين: الناحية الملاحية والناحية التجارية، وأن السفينة يجب أن تستوفي عدة شروط من أجل أن تكون صالحة للملاحة من الناحية التجارية والناحية الملاحية بحيث يكون بدنها متينا على نحو يؤهله لتحمل مخاطر البحر وأن تتوفر على المعدات والأجهزة الملاحية التي لا غنى عنها في عملية الملاحة كالبوصلة والخرائط، فضلاً عن توفر السفينة على ربان وطاقم مؤهلين لتشغيلها وإدارتها، إضافة إلى تزويدها بالمؤن والوقود وفق ما تتطلبه الرحلة المتعاقد عليها، هذا فيما يتعلق بالمفهوم العام لصلاحية السفينة للملاحة البحرية[2].

أما المفهوم الضيق لصلاحية السفينة للملاحة فيتعلق بقدرة السفينة وملاءمتها لتحقيق الغرض التجاري منها بحيث تكون صالحة لاحتواء البضاعة وحفظها، مما يستدعي تنظيف العنابر بشكل مستمر بعد كل شحنة لإعداد السفينة لاستقبال شحنة أخرى، والإحاطة بكل ما تستدعيه البضائع من احتياطات تلزمها لأجل لتفادي تلفها، وكذا معدّات التبريد[3].

---

[1] اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931، وعدلت بموجب بروتوكول فيسبي سنة 1968، ثم عدلت سنة 1979، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 20 مارس 1964 ج ر رقم 1964/28.

[2] الفقي عاطف محمد ، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 و اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)، دار النهضة العربية، مصر، 1997، ص76.

[3] المرجع نفسه، ص 76.

ويفهم من نص **المادة 219 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار**[1] والمعنونة ب: "**التدابير المتصلة بصلاحية السفن للإبحار لتفادي التلوث**"، أن دول الميناء مسؤولة عن التأكد من تطبيق السفن التي تقع داخل حيز محطاتها البحرية القريبة من الشاطئ تقوم بتطبيق المعايير الدولية التي تتصل بصلاحية السفينة للإبحار على النحو الذي يجعل منها آمنة على البيئة، وإلا ستكون هذه الدول ملزمة باتخاذ جميع الإجراءات التي من شأنها أن تمنع هذه السفينة من الإبحار وتمنع تحركها إلا لأقرب حوض مخصص لتصليح السفن، و أن لا تسمح بإخلاء سبيل هذه السفن إلا بعد انقضاء السبب الذي يجعلها تنتهك معايير سلامة البيئة[2].

إن دول الميناء ملزمة في مواجهة المجتمع الدولي بحماية البيئة البحرية كون المسطحات المائية تعد إرثا بشريا مشتركا وأن كل الدول مسؤولة عن إبقاء هذا الإرث المشترك آمنا على قدم المساواة، ولعل أهم الإجراءات التي جاءت استجابة لهذا المطلب هي إجراء ازدواجية الهيكل الذي كرسته العديد من الاتفاقيات الدولية بعد كارثة **إكسون فالديز EXXON VALDEZ** **24 مارس 1989** التي أدت إلى تسرب أكثر من 40000 طنا

[4] جاء في نص المادة 219 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: "رهنا بمراعاة الفرع 7، على الدول التي تتأكد، بناء على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، من أن سفينة داخل أحد مواليها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ انتهكت القواعد و المعايير الدولية المنطبقة فيما يتصل بصلاحية السفن للإبحار مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عمليا، تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار و لا يجوز لهذه الدول أن تسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، و عليها أن تسمح لها بمواصلة سيرها فورا بعد إزالة أسباب الانتهاك.

[2] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، الذي عقد من 1973-1982، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بجمايكا، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.

من النفط من الناقلة النفطية **اكسون فالديز**[1]، إذ أن الإخلال بمتطلبات صلاحية السفينة ذاتها للملاحة قد ينتج عنه بصفة مباشرة إضرار السفينة بالبيئة البحرية[2].

كما أن الإخلال بصلاحية السفينة للملاحة يؤثر بصفة مباشرة على عقود التأمين وعقود التجارة البحرية و حوادث التصادم البحري[3]، كما لا بد لاعتبار السفينة صالحة للملاحة من أن تكون وثائقها سارية بموجب القانون و متسقة مع متطلبات الأنظمة و اللوائح و الاتفاقيات الدولية التي تحكم معايير صلاحية السفن للملاحة[4].

الفرع الثاني

إثبات صلاحية السفينة للملاحة

يتم إثبات صلاحية السفينة للملاحة عن طريق وسائل مختلفة أما عن الطرف الذي يتعين عليه إثبات صلاحية السفينة للملاحة فيختلف من تشريع لآخر[5].

أولا: وسائل إثبات صلاحية السفينة للملاحة البحرية

تثبت صلاحية السفينة للملاحة البحرية عادة عن طريق الشهادات التي تمنحها شركات تصنيف السفن، وعن طريق رخصة الملاحة التي تمنحها السلطات الإدارية للسفينة بعد التأكد من صلاحيتها، إلا أن هذه الشهادات لا تتعدى كونها مجرد قرينة قابلة للإبطال

---

[2] دربال محمد ، دور القانون الدولي في حماية البيئة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: حقوق، فرع قانون و صحة، جامعة جيلالي اليابس، بلعباس، 2019/2018 ص213.

[2] Ahmad Hussam Kassem, Op Cit, P2.

[3] Ibid, P2.

[4] الغامدي عصام بن سعد، المرجع السابق، ص168.

[2] أبو خصيب أنس ، صلاحية السفينة للملاحة بين التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، مقال منشور على مدونة: المعرفة القانونية ، متوفر على: https://espaceconnaissancejuridique.com

من خلال قرائن مضادة[1]، ويجوز إثبات صلاحية السفينة للملاحة البحرية من عدمه بجميع الوسائل لاسيما الشهادات والقرائن لأن صلاحية السفينة للملاحة وعدم صلاحية السفينة للملاحة واقعتان ماديتان[2]، ثم إن السفينة معرضة لفقدان صلاحيتها للملاحة في أي لحظة خلال رحلتها لهذا وجب التمييز بين صلاحية السفينة الفعلية للملاحة وبين الصلاحية الوثائقية، فالصلاحية الفعلية للملاحة تعني مطابقة مضمون الوثائق والشهادات الخاصة بالسفينة[3]، إذ أن وجود جميع الوثائق و السجلات على متن السفينة لا يعني بالضرورة

أن السفينة صالحة للملاحة في الزمن الحقيقي بل إن الصلاحية الوثائقية تخلق افتراضاً قوياً بصحة الصلاحية الفعلية، ثم إنه من المهم تحديد ما إذا كانت الشهادات والوثائق وتقارير التفتيش مطابقة للحالة الفعلية للسفينة[4]

ثانيا: الطرف المسؤول عن إثبات صلاحية السفينة للملاحة البحرية

بما أن صلاحية السفينة للملاحة مسألة زمنية جوهرية ويختلف حكم المسؤولية عنها باختلاف القوانين واللوائح، إذ أن كون السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة لا يعني بالضرورة بقاءها على ذلك الحال خلال الرحلة، فهي جسم مادي معرض للأعطاب التي قد تطرأ خلال الرحلة بسبب مخاطر البحر[5]، (لهذا يعرف بعض الفقهاء صلاحية السفينة على أنها إعداد السفينة بحيث تكون صالحة لتحمل أي طارئ من الطوارئ العادية التي قد تطرأ بسبب الإبحار)، إلا أن المسؤول الوحيد عن توفير سفينة صالحة للملاحة والمحافظة عليها

[1] الفقي عاطف محمد ، المرجع السابق، ص77.

[2] أبوخصيب أنس ، المرجع السابق.

[1] Padovan Op cit, p115.

[2] Padovan, ibid. p115.

[5] الفقي عاطف محمد ، المرجع السابق، ص77.

في تلك الحال من خلال تسخير كل الوسائل اللازمة لذلك هو الناقل[1] ، أي أن مهمة توفير سفينة صالحة للملاحة والمحافظة عليها على ذلك الحال هي مهمة منوطة بالناقل على سبيل الحصر، ويظل الناقل هو المسؤول عن ذلك في مواجهة الطاقم الذي يخدم على متن السفينة في حالات الجرح والإصابات التي تلحق بالطاقم جراء عدم صلاحية السفينة للملاحة وفي مواجهة صاحب البضاعة عن الأضرار التي تلحق بها جراء انتفاء صلاحية السفينة أو عيب في أحد أجزائها، ولكن ما يتغير بحسب تغير القوانين هو النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن تقديم سفينة صالحة للملاحة وكذا تغير طبيعة الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة بحيث يكون التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للسفر في معاهدة بروكسل التزام في بداية الرحلة فقط بحيث يشترط في الناقل توفير سفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه، بحيث يتعين على الناقل فقط أن يثبت بأنه قام ببذل العناية الكافية لتحقيق صلاحية السفينة للملاحة[2]، وهي الفكرة التي كرستها **اتفاقية لاهاي 1924 وبروتوكول لاهاي فيسبي**[3].

ثم إن كل خسارة أو ضرر يلحق نتيجة لعدم صلاحية السفينة للملاحة، يرتب عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل العناية المعقولة على الناقل أو أي شخص آخر يستفيد من الإعفاء المنصوص عليه في المادة 2 من اتفاقية لاهاي لتوحيد قواعد سندات الشحن[4].

أما وفقا للفقه الانجليزي فإن التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو التزام مطلق، والتزام استمرار، والتزام بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل ملزما بجعل سفينته تتوافق

---

[1] Website Article: Unseaworthiness Defined, https://www.ce9.uscourts.gov/jury-instructions/node/127

[2]Neesemann Caroll E., The Law of Unseaworthiness and the Doctrine of Instant Unseaworthiness, Maryland Law Review, 28Md. L, Rev .249(1968), P 256.

[3] الفقي عاطف محمد ، المرجع السابق، ص 77.

[4] JEBRAYEL Anthony, « LA FAUTE NAUTIQUE », Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit Maritime, Centre de droit maritime et des transports, Aix-Marseille Université, P39.

مع أحكام **المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS)** واتفاقية سلامة الأرواح في البحار التي تحدد الحد الأدنى من المعايير الواجب توفرها لسلامة السفن**(SOLAS)** يكون الناقل الملتزم التزاما مطلقاً بتوفير سفينة صالحة للملاحة مسؤولاً في مواجهة الشاحنين عن أي ضرر أو خسارة في البضائع تنتج عن حادث مرتبط بخلل في صلاحية السفينة للملاحة البحرية[1].

الفرع الثالث

حالات فقدان السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية

إن صلاحية السفينة للملاحة ترتبط ارتباطا وثيقا باكتساب المنشأة وصف السفينة إذ يسقط وصف السفينة عن المنشأة التي لا تكون صالحة للملاحة البحرية[2].

ولقد جاء في أحد الأحكام القضائية المصرية أن فقدان السفينة صلاحيتها للملاحة بتحولها إلى حطام يزيل عنها وصف السفينة و يخرجها من نطاق القانون البحري، وأن السفينة إذا أصبحت لا تصلح لمواجهة مخاطر البحر فقدت قدرتها على الملاحة[3]، وبالتالي سقط عنها وصف السفينة أي: أصبحت شيئًا آخر غير السفينة، إما حطامًا إذا تم التخلي

[1] Anwari Nabil, Seaworthiness in the context of the ISPS Code and the relevant amendments to SOLAS Convention 1974, World Maritime University, Sweden, 2005, P27

[2] محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، دار مكتبة القانون و الاقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2012، ص 45.

[3] أحمد حسني، قضاء النقض البحري: (السفينة– مشارطات الإيجار– أشخاص الملاحة– النقل البحري–معاهدة سندات الشحن– التحكيم– التأمين البحري– التصادم البحري– البيوع البحرية– قانون الجمارك)، الطبعة الثانية، دار منشأة المعارف، مصر، د س ن، ص10–11.

عنها من قبل مالكيها واستقرت في قاع البحر، أو مجرد آلية، أو إذا استخدمت لأغراض أخرى غير الملاحة[1].

وتصبح السفينة غير قابلة للملاحة إذا كانت الأخاديد المسؤولة عن تثبيت أجزاء الهيكل مع بعضها غير كافية لتحمل تأثير الأمواج، أو إذا حل بالهيكل والجسر عيب جسيم يجعل من السفينة غير قادرة على تحمل تأثير الأمواج بحيث تصبح البضاعة معرضة لتسرب المياه إليها تصبح السفينة معرضة لخطر انتشار التشققات و هذا فيما يخص السفن التي يكون هيكلها ملحوما، إذ من الضروري تفتيش هيكل السفينة بشكل دوري منتظم و كذلك الجسر[2].

والأمر ذاته بالنسبة للجسر حيث أن الجسر معرض باستمرار لتأثير الماء الصادر من الأمواج التي تطاله و كذا مياه الأمطار الغزيرة، لهذا فإن جسرا مشقوقا من شأنه أن يؤدي إلى تسرب الماء إلى داخل السفينة لهذا كان لا بد للناقل الحرص على إغلاق المنافذ الخارجية للسفينة وإلا أدى ذلك إلى فقدانها صلاحيتها التجارية[3].

إن فقدان السفن لصلاحيتها أمر له تداعيات خطيرة على صناعة النقل البحري عدا عن أنه يؤدي إلى مخاطر أمنية جدية، يمكن تلخيص الأسباب الأساسية لفقدان السفينة صلاحيتها للملاحة في:

---

[3]- Neffous Mohamed Mankour, Le nouveau code Maritime Algérien, P11, disponible sur : https://www.ictc-ghazaouet.com/cma.pdf.

« ...Le navire inapte à affronter les risques de la mer devient innavigable ce qui lui fait perdre la notion de navire. Il devient autre chose, soit une épave s'il est abandonné et git au fond de l'eau, soit un simple engin, s'il est utilisé à autres fins que la navigation ».

[1] Lefebvre, G. (1990). L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement, Les Cahiers de droit, 31(1), 81–123. P87. Disponible sur : https://doi.org/10.7202/043002ar.

[3] Neffous Mohamed Mankour, op cit, P11.

- الأضرار الهيكلية الجسيمة.

- تآكل الهيكل.

- وجود مشاكل في تشغيل الآليات و المعدات المساعدة للملاحة.

- عدم امتثال السفن للمعايير الدولية[1].

أما عدم امتثال السفن للمعايير الدولية فهو أكثر سبب لانعدام صلاحية السفن للملاحة، و يشمل ذلك عدم امتثال السفن لمعايير السلامة والعمل كما جاءت في اللوائح والقوانين التي تضعها منظمات دولية من قبيل **المنظمة البحرية الدولية OMI** و هيئات تنظيمية أخرى ذات صلة بالسلامة البحرية، يؤثر عدم امتثال السفن لمعايير السلامة إلى اعتبارها غير صالحة للملاحة على نحو يفقدها كفاءتها وموثوقيتها في مواجهة المؤمنين والشاحنين[2].

من الضروري أن يحرص مشغلو السفن وأصحابها على امتثال سفنهم بشكل صارم للمعايير الدولية من أجل الحفاظ على السلامة وعلى سمعتهم كناقلين، يتعين على الناقلين إخضاع سفنهم إلى تقييمات وفحوصات دورية لتحديد وتصحيح أي خلل قد يجعل السفينة تخالف المعايير الدولية لتشغيل السفن وسلامتها، وكذا الاتفاقيات المتعلقة بالعمل على متن السفن من أجل ضمان استيفاء السفينة لجميع المتطلبات التي تحتاج إليها من أجل خوض رحلة آمنة في البحر، وحتى تكون قادرة على تحمل المخاطر المرتبطة بالملاحة.

[1] Hayashi, M. (2001, January 1). Toward the Elimination of Substandard Shipping: The Report of the International Commission on Shipping. International journal of marine & coastal law/International journal of marine and coastal law, P501-513, disponible sur: https://doi.org/10.1163/157180801x00180.

[2] Aroucha and Al, Practical aspects of meteorology and oceanography for mariners: A guide for the perplexed. Cogent engineering, 1st January 2018, P5, disponible sur : https://doi.org/10.1080/23311916.2018.1492314.

المبحث الثاني

صور صلاحية السفينة للملاحة البحرية

سنتناول في هذا المبحث صور صلاحية السفينة للملاحة البحرية، فعلى اثر ما درسنا سابقا صلاحية السفينة للملاحة البحرية تكون على نوعين: الصلاحية الملاحية (الجانب التقني والفني لصلاحية السفينة للملاحة) والصلاحية التجارية للسفينة، فالأولى تشمل إعداد السفينة لكي تكون قادرة على تنفيذ الرحلة المحددة من حيث متانة وصلابة هيكلتها وسلامة معداتها أو أجهزتها الضرورية للملاحة، وتزويدها بالتموين والوقود وتعيين طاقم كفء، وعلى متنها العدد الكافي من البحارة لتسييرها (**المطلب الأول**)، أما الصلاحية التجارية فتشمل تهيئة السفينة لاستقبال البضائع وذلك من خلال تنظيف عنابرها والتحقق من سلامة معدات التبريد والتهوية (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

الصلاحية الملاحية للسفينة

سنتناول من خلال هذا المطلب أهم العناصر المادية التي تتكون منها السفينة والتي تتأثر بها صلاحيتها الملاحية (**الفرع الأول**)، ثم ننتقل بعدها إلى الجانب البشري الذي يلعب دورا أساسيا في ضمان سلامة العمارة البحرية أثناء الرحلة البحرية من خلال توفير طاقم كافٍ مؤهل لإدارة وتسيير السفينة (**الفرع الثاني**).

الفرع الأول

صلاحية السفينة ذاتها للملاحة

يقصد بالصلاحية المادية للسفينة خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة الأخطار وتزويدها بالمؤن و الأدوات اللازمة، كأن تكون مزودة بوسائل الدفع والقوى المحركة اللازمة والكافية بالنظر إلى حجمها وحمولتها، وأن تتوافر بها الأجهزة والمعدات التي جرى العرف على الاستعانة بها كالبوصلة والخرائط والمضخات، وأن يكون بها الوقود الكافي منذ بداية الرحلة وصولا إلى ميناء الوصول وأن يكون بدنها سليما[1]، وهذا ما أكدت عليه **المادة 222 من ق.ب.ج**[2]، وعليه لكي تعتبر المنشأة سفينة لابد من أن تكون صالحة للملاحة و لديها القدرة على السير في البحر ، ويتحقق ذلك بتوفر شرط متانة وصلابة هيكلها بالإضافة إلى المتانة في بناءها وتزويدها بالوسائل اللازمة التي تمكنها من مواجهة الأخطار البحرية بوسائلها الخاصة دون خوف أو تردد[3].

تقيم الحالة المادية للسفينة من خلال إحكام وصلابة هيكلها، إذ يعد الهيكل أحد الأجزاء الأساسية للسفينة ، فهو الذي يضمن مقاومتها للأمواج ويحول دون تسرب مياه البحر إلى جوفها، فقد عرفت صناعة هياكل السفن تطورا كبيرا من حيث المواد والتقنيات المستعملة فبعد أن كان يصنع من مادة الخشب، أصبحت مادة الفولاذ المكون الأساسي في صنعه بالإضافة إلى تقنية ازدواجية الهيكل، وفي هذا الصدد جاء **البروفيسور هاوارد بينيت Haward Bennett** بتقنية ازدواجية الهيكل واعتبرها أحد الجوانب الأساسية في تقييم مدى

[1] مصطفاي حسين ، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص: القانون الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسة، قسم الحقوق، جامعة طاهر مولاي، سعيدة، 2016/2015، ص 29.

[2] نصت المادة 222 ق.ب.ج على ما يلي :" كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسبا ...".

[3] حيفري نسيمة أمال ، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011/2010، ص161.

صلاحية السفينة للملاحة البحرية ، مستندا في ذلك على توصية اللجنة البحرية الدولية بضرورة توفر الناقلات على هيكل مزدوج[1].

ونظرا لأهمية الهيكل في تقييم مدى صلاحية السفينة للملاحة، ألزم المجهز بضرورة التأكد من متانة وصلابة الهيكل من خلال مراقبة المواد التي تدخل في صناعته والتحقق من تماسكه لتفادي حدوث أي تشققات، ففي قرار المحكمة الانجليزية في قضية **The Torenia** قضت بأن التآكل الواضح لهيكل السفينة وسهولة اكتشاف المجهز لهذا العيب قبل البدء في الرحلة يجعل المجهز مسؤولا نتيجة لعدم بدله العناية اللازمة لتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية[2].

أما بالنسبة لتقنية ازدواجية الهيكل، فتتجلى أهميته في كونه أحد معايير الأمن والسلامة من خلال وقوفه كجاهز مزدوج بين الخطر والعاملين على سفينة والبيئة البحرية، كما تعد أنسب وسيلة لحماية البضاعة، وقد عملت اللجنة البحرية الدولية بإضفاء الصفة الدولية على معيار الهيكل المزدوج من خلال **اتفاقية ماربول (MARPOL) لمكافحة التلوث سنة1973**[3].

كما لا يمكن الحديث عن سفينة صالحة للملاحة دون الحديث عن محركها الذي يجب أن يكون مناسبا لحجم وحمولة السفينة والرحلات التي تقوم بها، وتتجلى أهميته من

---

[1] دالع سعيد ، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4 ، ص 116- 117.

[2] دالع سعيد ، المرجع السابق، ص 118-119.

[3] المرسوم الرئاسي رقم 88-119 المؤرخ في 31 ماي 1988، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سنة 1973(MARPOL) ،ج رج ج الصادرة بتاريخ 1 جوان 1988.

خلال كمية الوقود المستعملة في تشغيل محركات السفن واحتياطي الوقود الموجود على متنها من أجل مواجهة الظروف المناخية الصعبة[1].

علاوة على ذلك فإن بدل العناية من طرف المجهز لا تقتصر على هيكل السفينة أو محركاتها فقط، بل يشمل أيضا معداتها او ملحقاتها، والجدير بالذكر أن البعض من هذه الملحقات هو بطبيعته متصل بهيكل السفينة كأجهزة الراديو والرادار والبوصلة والخرائط البحرية، والتلغراف اللاسلكي والسلاسل والخرائط البحرية وأجهزة الرفع وكل ما تحتاجه السفينة للقيام بملاحة آمنة، أما البعض الآخر منفصل عن الهيكل كقوارب النجاة[2]، وفي هذا الصدد اكد المشرع الجزائري بموجب نص **المادتين 222 و223 من ق.ب.ج** على عدم قدرة السفينة مباشرة مهامها الملاحية ما لم تتوفر فيها شروط الأمن والسلامة كما أكد على ان تكون مجهزة تجهيزا مناسباً [3].

فبالمعنى القانوني لا تغادر السفينة الميناء قبل إجراء معاينة شاملة لكافة معداتها وأجهزتها الملاحية ووسائل الأمن والسلامة، وكل ما يضمن رحلة آمنة تقتضي الوصول إلى الوجهة المحددة دون إلحاق أي تهديد بسلامة الأرواح أو البضائع على متنها، وتثبت صلاحية السفينة من هذه الناحية من خلال وثائق وشهادات موجودة على متنها، فقد نظم المشرع الجزائري في **المواد من 189 إلى 197 من القانون البحري** كيفية إثبات صلاحية السفينة للملاحة بموجب شهادة تسلمها السلطة الإدارية البحرية المختصة ، بعد تفتيش دقيق يتم من خلاله التأكد من مدى تطابقها مع الحالة الحقيقية للسفينة والتحقق من توافر شروط

---

[1] دالع سعيد ، المرجع السابق، ص 116- 117.

[2] دالع سعيد ، المرجع نفسه، ص 120.

[3] نصت المادة 222 من ق.ب.ج على ما يلي:" كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب ان تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسبا...".

- و نصت المادة 223 من ق. ب.ج :" لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية اذا لم تتوفر فيها شروط الامن...".

الأمن والسلامة البحريين و حسب ما تقتضيه التعليمات الوطنية والدولية[1]، خاصة تلك التعليمات المتعلقة **بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس SOLAS**، إذ تتضمن فصول هذه الاتفاقية أحكام عامة خاصة بإجراء الكشوف على السفن وإصدار الوثائق التي تثبت أن السفينة مطابقة لشروط الاتفاقية، بالإضافة إلى تفاصيل حول بناء السفن وهياكلها ومتطلباتها خاصة الآلات والمنشآت الكهربائية الضرورية للحفاظ على سلامة السفينة وحياة الركاب والطاقم، واحتفاظ هذه التجهيزات بقدرتها على العمل في ظروف الطوارئ وكذلك معدات وتقنيات حماية الأرواح بما في ذلك متطلبات قوارب النجاة، ضف إلى ذلك إلزام الحكومات المتعاقدة بتوفير الاتصالات اللاسلكية لتحديد موقع السفينة عبر الأقمار الصناعية[2].

علاوة على ذلك لا بد من توافر وثائق خاصة بخرائط السفينة، تبين كيفية عمل أجزاءها كأنابيبها ونظام إطفاء الحريق ومكانها لغرض التمكن من تشغيل السفينة بصورة صحيحة فإن هذا النوع من الخرائط لا يقل أهمية عن سائر الوسائط والمعدات الأخرى، وتكمن هذه الأهمية في حالة إهمال مجهز السفينة في بذل العناية اللازمة لجعلها صالحة للملاحة البحرية من خلال تعيين طاقم لا يتمتع بالكفاءة او امتلاكه الخبرة الكافية لتسيير نوع خاص من السفن، فإن وجود مثل هذه الخرائط على متن السفينة يمنحهم القدرة على إدارة السفينة بطريقة صحيحة من خلال استقراءها، ومن التطبيقات القضائية في هذا الشأن قضية **Robin hood Flour Mills. LTD (the Farrandec)** التي تتلخص وقائعها في توظيف الناقل البحري مهندسا آخر في اليوم الذي أبحرت فيه السفينة، بعد أن

---

[1] أوسهلة محمد رضا ، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية، تخصص: حقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليابس19 مارس 1962، سيدي بلعباس، 2022/2021، ص 55-56.

[2] الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، المرجع السابق.

اطلع على شهادته ، لكنه لم يجوه له أي استفسار أو سؤال حول خبراته السابقة أو فيما إذا كان قد عمل على سفينة مشابهة لسفينة **(the Farrandoc)**، ولكن لسوء الحظ لم يكن على ظهر السفينة أي خرائط خاصة بمكائنها ونظام الأنابيب الخاص بها، تلقي تعليمات بملأ الصهاريج بالمياه الخاصة بالعنابر، ولكن المهندس عن طريق الخطأ فتح الصمام الخاطئ مما سمح بمياه البحر أن تتسرب إلى الحمولة في العنابر وقضت المحكمة بأنه حتى إذا كان الناقل البحري لم يبذل العناية اللازمة باختيار تعيين المهندس فإنه مع افتراض وجود الخرائط الخاصة بالسفينة من شأنها أن تفيده في تفادي الوقوع في الخطأ[1].

والجدير بالذكر أن الصلاحية المادية للسفينة تتأثر بنوع المياه الملاحية سواء أكانت عذبة أم مالحة أو مياه محيط أم أنهار، فالسفينة التي تكون صالحة للملاحة في مياه داخلية قد لا تكون صالحة للملاحة في مياه البحار والمحيطات، وعليه فإن المراحل التي تقطعها السفينة في رحلتها يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار، فمالك السفينة الذي يرسل سفينة لرحلة بحرية تتضمن أشواطا ومراحل مختلفة من أنواع المياه يجب عليه أن يجعل سفينة صالحة للملاحة في كل شوط ومرحلة من مراحل الرحلة البحرية من خلال توفير التموين و التجهيز المناسب لكل مرحلة من الرحلة البحرية[2].

الفرع الثاني

صلاحية السفينة للملاحة البحرية من حيث تأهيل وكفاءة طاقمها

[1] وليد خالد عطية، الجوانب القانونية للالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة –دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، مجلة الحقوق للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، المجلد الخامس، 30 يونيو/ حيزران 2013، العراق، ص 278.

[2] وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 270.

يعد طاقم السفينة الطرف الثاني الأساسي في تحقيق وتحديد صلاحية السفينة للملاحة البحرية، ويقصد به العنصر البشري الذي يسهر على استغلال السفينة بشكل أمثل، يتكون من مجموعة من الأفراد العاملين على متنها والمسؤولين على تشغيلها وإبحارها، يرأسه ربان السفينة ويكونون مرتبطين مع مجهز السفينة بعقد عمل بحري، إذ يقسم أفراد الطاقم حسب نوع السفينة ومكوناتها وأقسامها، وينقسم بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة[1]، ورد تعريف الطاقم في المادة 384 من ق. ب.ج كما يلي: "**كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر**"[2].

فالطاقم البحري هو مجموعة من البحارة العاملين على متن السفينة يأتي على رأسهم الربان ولا تقل أهمية أي واحد منهم عن الآخر[3]، تؤثر حالتهم القانونية بشكل مباشر على الوضع القانوني لصلاحية السفينة للملاحة، فلا يخفى أن أغلب التقارير الصادرة حول الحوادث البحرية تشير إلى أن العامل البشري على متنها هو السبب بطريقة أو بأخرى في حدوثها.

وعلى هذا الأساس حتى تكون السفينة صالحة للملاحة لا بد من توافر طاقم كفوء وكافٍ على سطحها، لذا يتعين على مجهزها توظيف كادرا بشريا تتوافر فيه المؤهلات اللازمة وبعدد كافٍ، يستطيع أن يعمل على ظهرها بدقة ويتعامل مع أدواتها بمهارة وقادر على مواجهة المواقف الطارئة بمهارة[4]، أي يجب أن يكون على متن السفينة أشخاص

---

[1] روابح فريد ، محاضرات في القانون البحري ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين– سطيف2 2014/2013، ص 28.

[2] انظر المادة 384 من القانون البحري الجزائري.

[3] عبد الله ليندة ، محاضرات ألقيت على طلبة السنة الأولى ماستر قانون بحري وميناني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2021/2020، ص9.

[4] وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 273.

يتعاونون جميعا على تحقيق الغرض الذي خصصت لأجله[1]، بحيث يساهم كل واحد منهم ومن منصبه المحدد وبحسب المهمة التي أسندت إليه في الحفاظ على سفينة صالحة للملاحة على مدار الرحلة البحرية.

ولقد أولت التشريعات سواء الوطنية أو الدولية أهمية بالغة لهذا الجانب، فقد أشار المشرع الجزائري للطاقم من خلال عدة نصوص تشريعية، ففي القانون البحري الجزائري وانطلاقا من المادة 401 وصولا إلى المادة 409 من ق.ب.ج بين فيها اجراءات قيد البحارة في دفتر الطاقم على متن السفينة، ليبين بعدها في المادة 410 من ق.ب.ج أهم المهام الملقاة على عاتق الطاقم، ليخصص بعدها المادة 411 من نفس القانون لإبراز أعضاء الطاقم المتكون من ربان وضباط وبحارة وأشخاص عاملين في خدمة السفينة[2]، ثم جاء المرسوم التنفيذي 02-02 المتعلق بقواعد الاحتفاظ على متن السفن التجارية من اجل تحديد العدد الادنى من البحارة على متن السفن التجارية بغرض أمنها[3]، وحسب نص المادة 01 من نفس المرسوم فإن هذا العدد يكون مدرجا في الشهادة التي تمنحها السلطات البحرية الوطنية وفق معايير خاصة. أما على الصعيد الدولي أبدت عدة اتفاقيات عنايتها بالطاقم كاتفاقية جنيف سنة 1976 المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن[4]، والتي جاءت من اجل وضع إطار تنظيمي للبحارة على متن السفن بحيث جاءت أغلب نصوصها مثمنة لدور العنصر البشري وإعطاء الأهمية القصوى لطاقم السفينة ضمانا لصلاحيتها الملاحية.

---

[1] بوحجيلة علي ، موجز محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة، 2013/2012، ص 41.

[2] انظر المواد من 401 إلى 409 و 410 ،411 من القانون البحري الجزائري.

[3] المرسوم التنفيذي رقم 02_02 المؤرخ في 6 يناير2006 ، يتضمن التصديق على الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية ، المعتمدة بجنيف في 29 أكتوبر سنة 1976،الجريدة الرسمية عدد 23.

[4] المرسوم الرئاسي رقم 06-134 المؤرخ في 10 أبريل 2006، يتضمن التصديق على الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية، المعتمدة بجنيف في 29 أكتوبر 1976، ج ر عدد 23.

يوجب القانون على المجهز بأن يعين على متن كل سفينة طاقم وذلك حسب نوع الملاحة وحمولة وآلات السفينة، كما يجب أن يكون على متن كل سفينة قرار بتجديد أعداد العاملين على متنها[1]، وفي حالات استثنائية قد تمنح رخصة لفترة محددة بتعيين عمال إضافيين على متن السفينة، هذا ما أشارت إليه المادة 414 من القانون البحري الجزائري حيث نصت على ما يلي: " **يجوز للربان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال عند وجوده في الميناء تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجانب...**"[2].

كما يتعين على المجهز أن يوفر نظاما لمتابعة مستوى التأهيل لدى طاقم السفينة سواء أكان الربان أم المهندسين أو البحارة باختلاف مهامهم بشكل دوري وهذا الأمر يؤدي إلى ضرورة الامتثال لقواعد المدونة الدولية لإدارة السلامة **ISM**، هي قواعد تنظم السلامة على سطح السفينة وحماية البيئة البحرية، تلزم هذه القواعد الشركات المالكة للسفن بوضع نظام لإدارة السلامة والتي توفر الإجراءات والتعليمات اللازمة بتدريب طاقم السفينة وتوظيفهم وبالتالي الحصول على الشهادات المطلوبة وفقا لقواعد **ISM**[3]، فالعنصر البشري وإن كان جزءا من بيئة العمل قد يكون سببا من أساب الحوادث البحرية فلا بد من أن يواكب تطورات الشهادات والتأهيل ويتوفر على مهارات تتماشى مع بيئة العمل[4]، وأن يتمتع بالقدرات التقنية حتى تتمكن السفينة من القيام برحلتها بشكل منتظم مع الأخذ بعين الاعتبار المخاطر الكامنة في مجال النقل البحري[5].

---

[1] عزيرية حنان ، المرجع السابق، ص 194.

[2] انظر المادة 414 من القانون البحري الجزائري.

[3] الغامدي عصام بن سعد ، المرجع السابق، ص 172.

[4] أريوط وسيلة، النظام القانوني لربان البحر، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص: القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018/2017، ص 145.

[5] حيفري نسيمة أمال ، المرجع السابق، ص 162.

وعليه يمكن القول أن صلاحية السفينة للملاحة البحرية تتأثر بمدى تأهيل طاقمها خصوصا الربان باعتباره أهم شخص في السفينة، فهو من يتولى قيادتها وإدارتها، وهو كذلك الشخص الذي يوجه السفينة ويتحصل على هذه المرتبة بناء على الشهادة التي يحوزها[1]، هذا ما يستشف من خلال نص المادة **580 من ق.ب.ج** في تعريفها للربان[2]، كما ورد هذا التعريف في الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة 1978 ، وذلك في القاعدة1/1 فقرة ج كالآتي:" **كلمة ربان تعني الشخص الذي يتولى قيادة السفينة**"[3].

إذن صلاحية السفينة للملاحة البحرية تتأثر بمدى معرفة الربان بحالة السفينة وأدواتها وآلية استخدام معداتها، ففي قضية **Standard Oil v. Clan Line** قضي بأن عدم معرفة ربان السفينة بالإجراءات الواجب إتباعها عند تغيير ماء إتزان السفينة واقتصار المعرفة على مالكها أدى ذلك إلى فقدان السفينة لصلاحيتها الملاحية، حيث أن جهل الربان للمعلومات و افتقاره للمهارة الخاصة بقيادة السفينة يجعله غير مؤهل لتولي مهمة تسييرها وبالتالي لا يمكن اعتبار السفينة أنها صالحة للملاحة، كما يتعلق تأهيل طاقم السفينة وخاصة الربان بالسلامة العقلية والجسدية، فالحالة النفسية والذهنية للربان تؤثر في الوضع القانوني لصلاحية السفينة للملاحة أي أن السفينة الصالحة للملاحة قد تنتفي صلاحيتها ذلك حسب حالة الربان، فمثلا في حالة ما إذا فقد وعيه جراء إصابة في رأسه ،أو إذا كان في حالة سكر أو إدمان، أو أصيب بحالة نفسية نتج عنها انهيار عصبي أو اكتئاب حاد أدى إلى تخليه عن قيادة السفينة ولم يكن على متنها من يحل محله في قيادتها، ففي هذه الحالة

---

[1] أريوط وسيلة ، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المرجع السابق، ص 29.

[2] نصت المادة 580 من ق.ب.ج على ما يلي:"يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً".

[3] الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، المحررة في لندن يوم 7 يوليو 1978، المعدلة مؤخرا سنة 2010، أنظمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم 88-88 المؤرخ في 9 رمضان 1804 الموافق ل26 أبريل 1988، ج ر عدد 17 لسنة 1988..

تكون السفينة قد فقدت صلاحيتها للملاحة[1].

كما تجدر الإشارة إلى أن تسليم زمام السفينة لمن لا تتوفر فيه المؤهلات القانونية الأزمة يشكل خطر على سلامة الملاحة البحرية، مما يجعل السفينة غير صالحة للملاحة، وقد شكلت واقعة قيادة سفينة من قبل شخص غير مؤهل لذلك نزاعا فصلت فيه المحكمة العليا بمجوب قراراها، "وفي قضية الربان (ح، ن) ضد النيابة العامة حيث صرح المتهم (ح، ن) بمحضر التحقيق الابتدائي، أنه يوم الوقائع لم يخرج للبحر بسبب مرضه وتولى (ح، ع) قيادتها بدلا منه، وأنه اعترف أمام المحكمة والمجلس بأنه استعان بأخيه كونه مريضا...، وقد أدين الربان بثلاث أشهر حبسا نافذًا وستين ألف دينار غرامة نافذة"[2].

وفي هذا السياق نجد قضية **The Rolerta**، قضي فيها بأن السفينة غير صالحة للملاحة لأن المجهز استعان بمهندس يفتقر إلى المؤهل المطلوب نتج عن ذلك حادث بحري أصاب البضاعة المنقولة بالضرر، وعليه فإن الافتقار إلى المؤهل والكفاءة يكون عند افتقار أفراد الطاقم إلى التدريب والقدرة على القيام بالمهام العادية ، مثلاً كعدم التأهيل وغياب التدريب على استخدام نظام منع الحريق، كما أن وغياب الإرادة والرغبة لديه في تفعيل المهارات والإمكانيات اللازمة للقيام بعمله يجعل منه طاقم غير كفء، وكذا العادات والسمات الشخصية تجعل منه شخصا غير مناسب لدوره على السفينة، فإذا كان الربان مدمن كحول وكان في حالة سكر عند بداية الرحلة فإن ذلك يجعل السفينة غير صالحة

[1] الغامدي عصام بن سعد ، المرجع السابق، ص 170-171.

[2] عباس سامية ، "الخطأ البشري والحوادث البحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري"، مجلة القانون العام الجزائري المقارن، المجلد الثامن، العدد1، ماي 2022، ص 554.

للملاحة بغض النظر عن مؤهلاته وبراعته في أداء مهامه[1]، ويعتبر هذا السلوك مخالفة متعلقة بسوء الانضباط على متن السفينة أشارت إلى ذلك **المادة 528 ق.ب.ج** [2].

بالإضافة إلى أن يكون أفراد الطاقم على قدر كافٍ من التأهيل والكفاءة مما يخولهم مباشرة مهام معينة على متن السفينة لابد أيضا من كفايته العددية بحيث توزع الأدوار على متن السفينة مما يكفل سلامة وأمن الرحلة البحرية، فبغض النظر عن مؤهلات فقد يكون جميع أفراد الطاقم على اعلي مستوى من التدريب والمهارة ومع ذلك يمكن أن يصنف بأنه غير مؤهل إذا لم يكن بين أفراده توازن في تقسيم المهام الأمر الذي يحول دون جدارهم بإدارة السفينة على نحو صحيح من الناحية القانونية ويجعلها غير صالحة للملاحة[3].

وعلق المشرع صلاحية السفينة للملاحة على عدد مناسب من أفراد الطاقم ويظهر ذلك من خلال نص المادة 410 من ق.ب.ج [4]، وفي نفس السياق قضت المادة 2 من المرسوم التنفيذي 02-02 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفرق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها أن:" **العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها وهو كذلك العدد الوارد في الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن والتي تسلمها الإدارة البحرية المختصة**"[5]. كما توجب المادة 6 من نفس المرسوم تعديل العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها، بطلب من مجهز السفينة في حالة تغيير منطقة الملاحة أو درجة السفينة أو

---

[1] الغامدي عصام بن سعد ، المرجع السابق، ص 171.

[2] نصت المادة 528 من ق.ب.ج على ما يلي:" أن الأخطاء الماسة بالانضباط والتي يرتكبها الربان تخضع لنظر وتقدير اللجان التأديبية...".

[3] أريوط وسيلة، النظام القانوني لربان البحر، المرجع السابق، ص 82.

[4] نصت المادة 410 من ق.ب.ج على ما يلي:"يجب أن يكون على متن السفينة طاقم كفء وبعدد كاف...".

[5] المرسوم التنفيذي 02-02 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفرق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج ر رقم 1 لسنة 2002.

تطبيق قواعد دولية جديدة[1]. كما أن ضرورة الكفاية العددية للطاقم أمر مسلم به وضروري لتسيير الرحلة البحرية في أمان، كون كل فرد من أفراده يلعب دورا مهما وأساسيا على متن السفينة أين يقع على عاتق مجهز السفينة توظيف العدد الكافي من أفراد الطاقم لكي يكونوا قادرين على القيام بالخدمات المطلوبة و جعل السفينة صالحة عند الحالات الطارئة، فإن أبحرت السفينة من دون عدد كاف من أفراد الطاقم فإنها ستكون غير صالحة للملاحة[2].

المطلب الثاني

الصلاحية التجارية للسفينة

يعرف القانون البحري الجزائري الملاحة التجارية في الفقرة الأولى من المادة 162 على أنها تلك الملاحة التي تتعلق بنقل الأشخاص والمسافرين، بحيث تتصرف الصلاحية التجارية للسفينة إلى ناحية الاستثمار فيها من أجل تحقيق الربح إذ نص القانون التجاري على عقد النقل البحري للبضائع و عقد نقل الأشخاص بحرا في المادة 3 و المادة 2 بصفتهما من الأعمال التجارية بحسب الشكل و الموضوع، ثم إن الناقل البحري ملزم بإعداد سفينة صالحة لاحتواء الحمولة المتعاقد عليها في عقد النقل البحري، و سنتعرف في هذا المطلب إلى العناصر التي يجب توفرها في السفينة حتى تتحقق صلاحيتها من الناحية التجارية، كون الصلاحية التجارية للسفينة هي إحدى صور صلاحية السفينة للملاحة. سنعرض من خلال هذا المطلب العناصر التي يجب توفرها في السفينة حتى تتحقق صلاحيتها من الناحية التجارية، كون الصلاحية التجارية للسفينة هي إحدى صور صلاحية السفينة للملاحة البحرية، بحيث سنتطرق إلى تنظيف العنابر وتهيئتها لاستقبال البضاعة في

[1] أريوط وسيلة، النظام القانوني لربان البحر، المرجع السابق، ص 84.

[2] وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 273.

(الفرع الأول)، ثم نتناول عنصر و تهوية العنابر في **(الفرع الثاني)**، ثم ننتقل إلى دراسة سلامة معدات الشحن والتفريغ في **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

تنظيف العنابر وتهيئتها لاستقبال البضاعة

إن الناقل البحري الشخص المسؤول عن عملية تحضير العنابر و تهيئتها لاستلام الحمولة المتعاقد عليها ما يتطلب تعقيم و تطهير العنابر في حال ما إذا كانت السفينة قد حملت على متنها حمولة ملوثة لرحلة سابقة أو إذا رست السفينة بميناء موبوء شهد انتشار بعض، الأمراض من أجل تحقيق الصلاحية التجارية للسفينة يجب على الناقل أن يقوم بتطهير و تنظيف سفينته قبل الدخول إلى ميناء الوصول، كما يجب أيضا أن تكون العنابر منيعة ضد أي تسريب قد يطالها سواء كان مصدره أنابيب السفينة أو الفتحات الموجودة على سطحها[1].

ثم إن تهيئة العنابر والحفاظ على نظافتها ونظافة حجرات الشحن وإعدادها بشكل صحيح لاستقبال الشحنة الموالية، أمر لا غنى عنه من أجل تحقيق الصلاحية التجارية للسفينة كما أن تنظيف العنابر ليس مسألة صحية فحسب، بل يؤثر مباشرة على سلامة البنية التحتية ويحدد كفاءة السفينة لاستقبال البضائع، حيث أن وجود أي مخلفات أو بقايا من الشحنات السابقة في العنابر قد يؤدي إلى تلوث البضاعة و تلفها لاسيما البضاعة التي تكون سريعة التلف كالخضر و الفواكه، كما قد تحدث تفاعلات كيميائية من شأنها أن

[1] وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 281.

تعرض السفينة نفسها للخطر، وعلاوة على ذلك فإن العنابر النظيفة لا تكون عرضة لانتشار الفطريات التي تسبب تلفا في البضائع و مشكلات صحية لأفراد الطاقم على حد سواء.[1]

ولعل أهم مقصد من مقاصد النقل البحري هو الحفاظ على مصالح من لهم الحق في البضاعة، فقد أخذت المنظمة البحرية الدولية بعين الاعتبار خصوصية البضائع المختلفة فعلى سبيل المثال قامت **المنظمة البحرية الدولية IMO** بإعداد أحكام تخص ضوابط نقل البضائع السائبة في الفصل السادس من **الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS**، والتي تم التوسع فيها في **المدونة الدولية للشحنات الجافة الصلبة في الملاحة البحرية International Maritime Solid Bulk and Cargoes (IMSBC) code** والتي يكمن الهدف منها تسهيل تحميل و شحن الشحنات السائبة بشكل آمن من خلال توفير المعلومات التي تتعلق بالمخاطر المرتبطة ببعض الشحنات، وهي المخاطر التي تتعلق بالضرر الهيكلي الناتج عن التوزيع الخاطئ للشحنات السائبة، كما يكمن الهدف منها توحيد الإجراءات والأحكام الخاصة بهذا النوع من البضائع، و كذا ضمان الامتثال **للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس (SOLAS)** و بروتوكولاتها، ويمكن للجنة البحرية لسلامة الملاحة **(MSC)** بتفويض من جمعية المنظمة البحرية الدولية إجراء تعديلات على **(IMSBC) Code** لمواكبة تطورات النقل البحري[2].

وبشكل عام فإن إبقاء العنابر في حالة نظيفة وتجهيزها كما يجب لاستقبال البضاعة ليس ضروريا فحسب للحفاظ على صلاحية السفينة للملاحة، وسلامة البضائع، وسلامة الطاقم و البيئة البحرية، ولكن هو أيضا ضرورة لوجستية تساهم في تعزيز الائتمان التجاري

[1] Baur and Al, Health risks in international container and bulk cargo transport due to volatile toxic compounds. Journal of occupational medicine and toxicology, 20May2015, P10.
[2] International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code : https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoesInBulk-default.aspx

وتكريس الاحترافية والكفاءة في خدمات النقل البحري، بالإضافة إلى تحقيق الاستدامة فيما يخص الحالة المادية للسفينة مما يحفظ مصالح الناقلين أنفسهم[1].

إن الحفاظ على نظافة العنابر يساهم في الحد من انتشار الأمراض والأوبئة على المستوى العالمي نظرا لأن السفينة وسيلة النقل الأكثر شيوعا وملاءمة لنقل كميات كبيرة من البضائع عبر الحدود الدولية، وأن الأماكن المغلقة في السفينة تعد وسطا ممتازا لتكاثر البكتيريا واحتضان الفيروسات الممرضة إذا تم إهمال تنظيفها و تعقيمها بالشكل الصحيح[2].

ويمكن تلخيص أهمية الحفاظ على نظافة العنابر على النحو الآتي:

1- منع التلوث :

تساهم نظافة العنابر في منع تلوث المواد الغذائية المحمولة على متنها، فعلى سبيل المثال خلال جائحة كوفيد-19 تم تشديد بروتوكولات التطهير على مستوى جميع قطاعات النقل و لاسيما النقل البحري[3].

ففي قضية **(Tattersal V. National SS. Co 1884)**، تم الحكم بأن الناقل لم يفِ بالتزامه بتقديم سفينة صالحة لاستقبال الحمولة، وكانت الوقائع تتلخص في أن السفينة قد

[1] Priatno, D H., & Sunaryo. Study of Pioneer Sea Transportation's Safety with Formal Safety Assessment Method, August,2020, P 1-3. https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/557/1/012016

[2] Rooney and Al, (2004, July 1). A Review of Outbreaks of Foodborne Disease Associated with Passenger Ships: Evidence for Risk Management. Public health reports, 119(4), 427-434. https://doi.org/10.1016/j.phr.2004.05.007

[3] Mouchtouri and Al, (2010, March 10). Hygiene inspections on passenger ships in Europe - an overview, P2-9. https://doi.org/10.1186/1471-2458-10-122

حملت على سطحها حمولة من الماشية قد أصيبت بجملة من الأمراض المعدية في الفم و القدم، نتيجة لتقصير الناقل في تطهير و تعقيم السفينة قبل استلام القطيع[1].

2-الحفاظ على صحة أفراد الطاقم :

تعد صحة أفراد الطاقم أمرا بالغ الأهمية، و لقد جاءت أغلب تدابير النظافة التي تساهم في الحفاظ على صحة أفراد الطاقم داخل السفينة في دليل إصحاح السفن الصادر عن منظمة الصحة العالمية بالتنسيق مع لوائح صحية دولية أخرى، ومما يجعل السفينة أيضا ملائمة لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية واتفاقية العمل البحري 2006 التي تعد النظافة داخل السفينة حقا من الحقوق الاجتماعية للبحارة، بحيث تعد دولة العلم المنضمة إلى هذه الاتفاقية مسؤولة عن ضمان تنفيذ هذه الاتفاقية، وعن وضع أنظمة تفتيش صارمة[2].

3-الصحة العامة :

تقليل احتمال انتشار الأوبئة على المستوى العالمي من ميناء إلى ميناء[3].

4- ضمان الامتثال للقانون :

[1] Royal colinvaux carver. carriage by sea . volume 1. Thirteenth edition stevens &sons.london. 1989.p118.

[2] دليل إصحاح السفن، منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي للشرق المتوسط، الطبعة الثالثة 2016، ص3-6. متوفر على: https://iris.who.int/handle/10665/206391

[3] Bertagna and AL, (2021, January 1). An innovative approach for the biological risk management on-board ships during COVID-19 crisis, P 2-14. https://doi.org/10.1016/j.martra.2021.100028

إن للوائح الدولية و التنظيمات طابعا إلزاميا، ويتم تحديثها باستمرار[1].

5- تحقيق الاستدامة في سلاسل التوريد :

يساهم الحفاظ على نظافة العنابر بشكل مباشر في استمرار صناعة النقل البحري وازدهارها.[2]

كما أن إعداد العنابر و تهيئتها لاستقبال البضاعة يشمل أيضا التخطيط الدقيق لتوزيع الحمولة بشكل لا يُخلّ بتوازن السفينة أثناء الملاحة، فالتوزيع و الرص غير المتوازن للبضائع و الذي ينتج عن قلة كفاءة الطاقم ينتج عنه انقلاب السفينة أو إجهاد لهيكلها[3].

يقع على عاتق الربان إعداد مخطط رص البضائع على متن السفينة إلى جانب ضابط أمن السفينة، وهؤلاء ملزمون بضمان الامتثال لمختلف اللوائح الدولية و القوانين التي تحكم عملية رص البضائع على غرار[4]:

- مختلف لوائح **المنظمة البحرية الدولية (IMO)**، بما في ذلك **الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)**، والتي تحدد معايير الرص الآمن للبضائع على متن السفن وتأمين عملية الشحن[5].

---

[1] Akyurek, E, & Bolat, P. (2020, December 1). Port state control at European Union under pandemic outbreak. https://etrr.springeropen.com/track/pdf/10.1186/s12544-020-00460-4

[2] United Nations Conference on trade and development UNCTAD, (2021, February 28). COVID-19 and Maritime Transport: Impact and Responses. Transport and trade facilitation series. https://doi.org/10.18356/9789216040123

[3] Manderbacka and Al, (2019, August 1). An overview of the current research on stability of ships and ocean vehicles: The STAB2018 perspective. Ocean engineering, P 1-16. https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2019.05.072

[51]Cargo Stowage guideline for Containership. (2015, January 1). http://shipsbusiness.com/irregularstowage.html

[5] International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. (2014, August 27). Routledge eBooks, 222-226. https://doi.org/10.4324/9781315774695-86

– المدونة الدولية للممارسة الآمنة لرص وتأمين البضائع **(CSS Code)** للمنظمة البحرية الدولية **(IMO)**، والذي يفصل في تقنيات الرص السليم للبضائع بشكل يمنع من الحوادث المحتملة وفقدان البضائع وتلفها[1].

– اللوائح والإرشادات الوطنية لدول العلم والتي تستقي أحكامها في الغالب من اللوائح والاتفاقيات الدولية، مع فرض متطلبات إضافية[2].

– معايير وتوصيات مؤسسات التصنيف التي تضع معايير خاصة لبناء السفن واستقرارها ولمتطلبات رص البضائع، والتي يجب على السفن الالتزام بها[3].

– اللوائح والتنظيمات المينائية، التي قد تفرض قيودا متفاوتة على أنواع البضائع وإجراءات الرص، وتدابير السلامة أثناء عمليات الشحن و التفريغ[4].

إن إعداد مخطط رص البضائع يجب أن يكون وفق اللوائح والقوانين الدولية التي تصادق عليها دولة العلم، ووفق القوانين الوطنية، لضمان سلامة البضاعة والسفينة ذاتها[5]، فهنالك تطبيقات خاصة في الممارسات التجارية ينبغي احترامها من قبل الناقل خلال تعامله مع البضاعة حتى تتحقق الصلاحية التجارية للسفينة[6].

---

[1] Web article on Maritime Safety. (2019, January 1). https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Default.aspx

[2] Web Article on Cargo Securing and Packing. (2019, January 1). https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoSecuring-default.aspx

[3] International Maritime Organization Publications. (2019, January 1). https://www.imo.org/en/publications/Pages/Home.aspx

[4] LIQUEFIED HYDROGEN CARRIERS. (n.d). https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/current/other/342-requirements-for-liquefied-hydrogen-carriers_2023/342-liquefied-hydrogen-carriers-reqts-oct23.pdf

[5] Priatno, Op Cit, P 1-3.

[6] وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 282.

الفرع الثاني

تبريد و تهوية العنابر

إن التبريد السليم والتهوية ضروريان للحفاظ على البضائع والأمر الذي يحول دون تلفها خلال الشحن، فمن دون التبريد الكافي تتعرض الأصناف القابلة للتلف من البضائع مثل الخضر و الفواكه والأدوية، مما يؤدي إلى لحاق خسائر كبيرة بالشاحنين و الموردين.

تساهم التهوية السليمة في تنظيم درجات الحرارة و تكييف مستويات الرطوبة داخل عنابر السفينة وفق ماتتطلبه الأصناف المختلفة للبضائع[1].

ولقد جاء في قضية: **(Stanton V. Richardson .1871-1872)** التي تلخصت وقائعها في أن صاحب الحق في الحمولة كانت له ثلاث شحنات تختلف في طبيعتها و هي حمولة من القمح، و حمولة من الشعير، و حمولة من السكر، وذلك دون أن يقوم بتخصيص أجرة شحن مختلفة لكل منها، ثم إن مضخات السفينة لم تكن تفي بالغرض من أجل سحب الرطوبة عن حمولة السكر مما يستدعي من الناقل تسخير الكثير من مضخات السفينة من أجل الحفاظ على السكر من التلف، ونتيجة لذلك قامت المحكمة بالحكم على الناقل بأنه لم يقدم سفينة صالحة للملاحة، الذي تعذر عليه تحميل شحنة السكر بالنظر إلى أن ذلك كان ليستغرق منه وقتا طويلا، وتم إلغاء مشارطة الإيجار، وإلغاء الشحن كليا للحمولات الثلاث و ذلك لأن السفينة لا تراعي طبيعة البضاعة التي من المفترض بها نقلها لأن الناقل ملزم بمراعاة البضائع ذات الطبيعة الخاصة على نحو لا يعرضها أو يعرض الحمولات الأخرى للتلف[2].

[3] Schwartz and Al, (2020, May 1). Emission abatement in shipping – is it possible to reduce carbon dioxide emissions profitably? P 1-11. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120069

[2] Ahmad Hussam Kassim, Op cit P55.

ومن أجل تحقيق تهوية وتبريد فعالين، يجب على الناقلين الحرص على استخدام معدات وتقنيات مصممة خصيصا لهذا الغرض، وتشمل هذه المعدات تشكيلة من أجهزة التبريد ، وأجهزة مراقبة درجة الحرارة، وأنظمة التهوية التي تضمن تدفقا متسقا للهواء في جميع أنحاء العنابر[1].

بالإضافة إلى ذلك، يجب أن يكون أفراد الطاقم على دراية تامة بأهمية مراقبة و صيانة أنظمة التبريد و التهوية طوال عملية الشحن، و أن يكونوا ملمين بكيفيات تشغيلها. يعد إجراء فحوصات دورية للمعدات أمرا ضروريا أيضا لضمان كفاءة عمليتي التبريد و التهوية[2].

ومع ذلك تتفاوت جودة تقنيات التبريد و التهوية[3] بما يؤثر بشكل طردي على درجة المحافظة على جودة البضائع عن طريق تخصيص رفوف للعناصر القابلة للتلف دون غيرها، وتحافظ على فعاليتها مثل الأدوية.

يجنب الحفاظ على تبريد وتهوية فعالين الشاحنين من التعرض لخسائر فادحة على مستوى البضائع ويمنع تدهورها[4]، يساهم كذلك في استدامة سلاسل التوريد العالمية[5]، يعتبر

[1] Baxter, G., & Kourousis, K. (n.d). Temperature Controlled Aircraft Unit Load Devices: The Technological Response to Growing Global Air Cargo Cool Chain Requirements, P157-169. http://dx.doi.org/10.4067/S0718-27242015000100012

[2] Ye, Q. (2018, January 1). Ship Air-conditioning System Design Requirements and Energy-saving Measures, P388-391. https://doi.org/10.23977/msmee.2018.72163

[3] Bouman, E., Lindstad, E., Rialland, A., & Strømman, A H. (2017, May 1). State-of-the-art technologies, measures, and potential for reducing GHG emissions from shipping – A review. https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.03.022

[4] Baxter and Kourosis, Op Cit, P157-169.

[5] Aijjou and Al, (2018, January 1). Enhanced Ship Energy Efficiency by Using Marine Box Coolers, P83-88. https://doi.org/10.25046/aj030608

الاستثمار في أجهزة التبريد والتهوية ذات الجودة العالية أمرا لا غنى عنه[1]، بحيث يساهم في الحفاظ على الحالة المادية للسفينة نفسها بمنعها من التآكل ونمو والفطريات[2].

الفرع الثالث

سلامة معدات الشحن و التفريغ

تلعب سلامة معدات الشحن والتفريغ دورا حاسماً في تحديد الصلاحية التجارية للسفينة يرجع ذلك إلى أن عمليات التحميل والتفريغ تؤثر على استقرار وقوة هيكل السفينة وتوازنه وهي بذلك تؤثر على الصلاحية الملاحية بشكل عام وعلى تأمين عملية شحن البضائع على حد سواء[3]، تؤثر سلامة عمليات الشحن على تسليم البضائع إلى أصحابها في الحالة المتفق عليها في عقد النقل البحري وبالتالي تؤثر على العلاقات التجارية بين ملاك السفن وعملائهم[4].

و تتمثل هذه الآليات المستخدمة في الشحن و التفريغ على ظهر السفينة في:

1-الرافعات:

تعتبر الرافعات أحد أكثر الآليات استخداما على نطاق واسع في نشاط الشحن البحري، وتوجد منها أنواع مختلفة يتم تشغيلها عن طريق موارد طاقوية مختلفة (رافعات هيدروليكية، رافعات تعمل على الطاقة الكهربائية، ورافعات تعمل على الطاقة الهيدروليكية).

[1] Islam and Al, (2019, January 1). Assessment of the transport refrigeration system in Bangladesh and numerical simulation of the refrigeration performance, P1-7. https://doi.org/10.1063/1.5115858

[2] Hu, W., Ren, H., & Wang, M. (2019, July 9). Ship Cargo Compartment Environment Measurement and Control System Based on SSM Framework, P1-6. https://doi.org/10.1088/1755-1315/252/4/042075

[3] Checklist to show stability, hull strength, draft, trim, suitability of cargo for a bulk carrier. (2010, January 1). https://bulkcarrierguide.com/confirming-stability.html

[4] Hetherington, and Al, (2006, January 1). Safety in shipping: The human element, P401-410

2-الرافعات الشوكية:

تستخدم تحديدا لنقل البضائع الثقيلة من السفينة إلى الرصيف أو العكس.

3- آليات التعامل مع الحاويات:

صممت هذه الآليات خصيصا للتعامل مع حاويات الشحن، تشمل هذه الأجهزة رافعات الحاويات المسماة أيضا برافعات الجسر التي تستخدم لرفع و نقل الحاويات من السفن إلى مناطق التخزين[1].

تستخدم أنظمة الناقل لنقل البضائع من مكان إلى آخر. تتكون من سلسلة من الأحزمة أو الاسطوانات التي تنقل البضائع عبر مسار ثابت يسهل تحميلها على ظهر السفينة و تفريغها[2].

ولقد أصدرت **المنظمة البحرية الدولية (IMO)** مدونة الممارسات الآمنة لتحميل وتفريغ البضائع الصلبة والسائبة بهدف الحد من الحوادث التي تقع نتيجة ممارسات التحميل والتفريغ غير الصحيحة، وترتبط هذه المدونة باللوائح VI /7 من **اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS**، وخضعت هذه المدونة إلى تعديلات إضافية تم اعتمادها بموجب القرارات **(MSC.238(82) و(MSC.304(87)**، بحيث يتم تطبيق أحكام هذه المدونة مع أخذ أحكام المدونة الدولية للبضائع الصلبة السائبة **(IMSBC Code)** بعين الاعتبار، وتقر

[1] Suntari and Al, (2020, April 30). Load Unloading Equipment, Workers (Longshormen), and Ship Service to Performance of General Cargo Loads Unloading in Terminal Jamrud Port of Tanjung Perak, Surabaya. Brawijaya University, 182-195. https://doi.org/10.21776/ub.apmba.2020.008.03.3

[2] إن أنظمة الناقل بالإضافة إلى الرافعات الشوكية وآليات التعامل مع الحاويات، هي آليات مستقلة عن السفينة بحيث توجد هذه الأخيرة على الرصيف وتكون مقاولة الشحن هي المسؤولة عن تشغيلها، إلا أنها تلعب دورا هاما في إبقاء السفينة في حالة صالحة للملاحة وفي تأمين عملية الشحن على متن السفينة.

هذه المدونة إجراء فحوصات منتظمة لمعدات التحميل والتفريغ للتأكد من كونها في حالة جيدة [1].

[1] BLU Code and BLU Manual:https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/BLU-Code-and-BLU-Manual.aspx

الفصل الثاني:الآليات القانونية التي تكرس صلاحية السفينة للملاحة

من المعلوم أن صلاحية السفينة للملاحة أمرا ضروريا في صناعة النقل البحري، حيث تضمن هذه الأخيرة مصالح الشاحنين وملاك السفن وسلامة البيئة البحرية على حد سواء، مما جعل المنظمات البحرية الدولية تفرض مجموعة من الآليات القانونية والتنظيمية، والممارسات التي تهدف إلى ضمان امتثال السفن للمعايير التي من شأنها تحقيق سلامة السفن ذاتها، وسلامتها على البيئة البحرية ومنظومة النقل البحري.

تتمثل هذه الآليات في إصدار شهادات صلاحية السفينة للملاحة، والتي تثبت أن هذه الأخيرة قد خضعت إلى الفحوصات والاختبارات الضرورية، وتلبي جميع المتطلبات القانونية والتقنية. وعليه، سنتناول في هذا الفصل أنواع الشهادات التي تمنح للسفينة في إطار إثبات صلاحيتها للملاحة، والجهات المانحة لها في **(المبحث الأول)**. كما سنتناول الجانب التطبيقي **(في المبحث الثاني)** ، الممارسات الرقابية والتفتيشات التي يتم إجراؤها لضمان استمرار صلاحية السفينة للملاحة.

المبحث الأول

وثائق وشهادات صلاحية السفينة والجهات المانحة لها

سنتناول في هذا المبحث أهم الآليات القانونية التي تغطي الجانب الوثائقي من صلاحية السفينة للملاحة، وسنفهم أهمية الامتثال التنظيمي للسفينة من خلال عرض الهيئات المسؤولة عن تحديد صلاحية السفينة من عدمها بإقصاء السفن التي لا ترقى للمعايير المتفق عليها بشأن متطلبات صلاحية السفن **(المطلب الأول)**، وأهم الوثائق والسجلات والشهادات المحمولة على متن السفينة والتي تسمح لها بممارسة الملاحة قانوناً **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

الهيئات المسؤولة عن إصدار الوثائق التي تثبت صلاحية السفينة للملاحة

سنتعرف في هذا المطلب على الوثائق والشهادات المتعلقة بصلاحية السفينة للملاحة وفي هذا الفصل سنتطرق إلى الهيئات المانحة لهذه الوثائق، هذه الهيئات التي تحظى بمصداقية وائتمان كبيرين، وتعد الوثائق التي تصدرها ذات حجية قانونية تلعب دورا في إثبات الصلاحية القانونية للسفينة من الناحية الوثائقية. وسنقسمها إلى فرعين، المصلحة الوطنية لحرس السواحل بصفتها الجهة الوحيدة المانحة لشهادات صلاحية الملاحة للسفن في الجزائر **(الفرع الأول)**، ومؤسسات التصنيف باعتبارها هيئات دولية غير حكومية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

المصلحة الوطنية لحرس السواحل

وهي الإدارة البحرية المتمثلة في مصلحة حرس السواحل في الجزائر، " **تمارس المصلحة الوطنية لحرس السواحل مهامها في الأملاك العمومية البحرية و في مختلف المناطق في المجال البحري الخاضع للسيادة و القضاء أو المسؤولية الوطنية طبقا للقوانين و النظم المعمول بها و الاتفاقيات الدولية التي صدقت عليها الجزائر**"[1].

ولقد ذكر في المرسوم الرئاسي رقم 17-01 المتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، أن حرس السواحل يمثلون القوة العمومية للدولة في البحر، وهم ملزمون بالرقابة الدائمة على المجال البحري الوطني، ويمتد نطاق صلاحياتها إلى المجال البري بالتعاون مع مصالح الدرك الوطني والأمن الوطني والجمارك الجزائرية وفق النظم المعمول بها و الاتفاقيات الدولية المصدق عليها من قبل الجزائر[2].

تسهر مصلحة حرس السواحل في مجال السلامة البحرية على ضمان امتثال السفن لشروط سلامة الأرواح في البحار وسلامة الملاحة والعمل البحريين، ومقاييس بناء السفن، بالإضافة إلى التكفل بكل الوظائف الإدارية البحرية المحلية انطلاقا من إدارة رجال البحر ومسك السجلات التجارية لترقيم السفن، ومنح شهادات الملاحة و سلامة السفن، عدا عن تنفيذ الزيارات و إجراء التفتيشات اللازمة للسفن[3].

---

[1] الموقع الإلكتروني الرسمي لوزارة الدفاع:
https://www.mdn.dz/site_cfn/sommaire/presentation/sngc_ar.php

[2] المرسوم الرئاسي رقم 17-01، المؤرخ في 2 جانفي عام 2017 المتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، الجريدة الرسمية رقم 01 بتاريخ 4 جانفي 2017، ص6.

[3] المرسوم الرئاسي رقم 17-01، المرجع السابق، ص7

تقوم قوات حرس السواحل بإنجاز مهامها بالتنسيق مع الدوائر الوزارية المعنية، والدوائر ذات الاختصاص البحري، وتكون على تبادل دائم للمعلومات معها، وكذا مع أجهزة الأمن الوطنية ومصالح الدول الأجنبية ذات القانون الأساسي المماثل[1].

ولقد تناول المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 8 من ذي القعدة عام 1425، الموافق ل20 ديسمبر 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، إنشاء مخطط وطني للأمن البحري والمينائي[2]، بحيث تكون من بين صلاحيات المصلحة الوطنية لحرس السواحل المحافظة على السلامة البحرية من حيث السهر على ضمان احترام قواعد حماية الحياة البشرية في البحر، وسلامة العمل البحري، والامتثال لمعايير بناء السفن[3].

الفرع الثاني

مؤسسات التصنيف

تعتبر مؤسسات التصنيف أو شركات التصنيف أحد أهم المتدخلين في مجال سلامة و أمن الملاحة البحرية، إذ تحوز على تقنيات و أساليب تمكنها من مراقبة و متابعة سلامة السفن و مطابقتها للمعايير التي تؤهلها لممارسة الملاحة في البحر بشكل آمن منذ بدء بنائها إلى غاية دخولها حيز الخدمة.[4]

---

[1] المرسوم الرئاسي رقم 17-01، المرجع السابق، ص7.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 04-218، المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، الجريدة الرسمية رقم 82 بتاريخ 22 ديسمبر 2004، ص 36-43.

[3] المرجع نفسه، ص36-43.

[4] دالع سعيد، النظام القانوني لشركات التصنيف، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، ص119.
متوفر على: https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/4/2/83285

تتمثل هذه الهيئات في مؤسسات مستقلة ذات طابع غير حكومي، تشرف على تقييم حالة السفن وجودتها، وتصنيفها، كما تقوم هذه المؤسسات بتحديد صلاحية السفينة للملاحة من عدمها من خلال التأكد من مطابقتها للمعايير البحرية الدولية، حيث يقوم المفتشون التابعون لهذه المؤسسات بتفتيش السفن تفتيشا دقيقا يتم فيه التأكد من الصلاحية الفعلية للسفينة و بناء على ذلك تمنح السفينة شهادات تقر بالتأكد من صلاحيتها للملاحة في تلك اللحظة.[1]

تتمتع مؤسسات التصنيف بالمصداقية والائتمان لدى مجهزي السفن وشركات التأمين الذين يلجؤون لخدماتها من أجل تقدير درجة صلاحية السفينة للملاحة قبل التأمين عليها.[2]

تشمل بعض مؤسسات التصنيف المعروفة لويدز ريجيستر Lloyd's Register، و المكتب الأمريكي للتصنيفAmerican Bureau of Shipping، ومكتب فيريتاس، Bureau Veritas، دت نورسك فيريتاس Det Norske Veritas، جيرمانشر لويد Germanischer Lloyd، بالإضافة إلى شركات أخرى. يضم هذه الشركات ما يسمى بالاتحاد الدولي لمؤسسات التصنيف the International Association of Classification Societies.[3] وهو اتحاد يرمي إلى رفع مستوى كفاءة الخدمات المقدمة من طرف شركات التصنيف التي تحظى بالعضوية فيه، كما يضمن جودتها واحترافيتها بإغلاق المجال أمام أي منافسة غير مشروعة سواء بين المؤسسات العضوة، أو مع مؤسسات التصنيف الأخرى التي لا تحظى بالعضوية في مجموعة IACS.[4]

[1] Talley, W K. (2018, December 3). Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions, P421-422. https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/9780080456041-024/full/html

[2] دالع سعيد، النظام القانوني لشركات التصنيف، مرجع سابق، ص119-120.

[3] Talley, Op cit, p421.

[4] دالع سعيد، المرجع السابق، ص 119-120.

تلجأ الأطراف التي لا تحوز على الوسائل و المؤهلات الكافية، التي تخول لها ممارسة الرقابة على صلاحية السفن للملاحة و مطابقتها للمعايير التي أقرتها المنظمات الدولية في مجال السلامة و الأمن البحريين إلى مؤسسات التصنيف. إذ صارت تحظى باعتماد الدول رغما عن الانتقادات التي تعرضت لها، والطعن الذي لحق بمصداقيتها بالنظر إلى طبيعتها التجارية، أضحت الدول تفوضها للقيام بعمليات الرقابة التقنية. إن للشهادات التي تمنحها مؤسسات التصنيف حجية قانونية تعني أن السفن الحاملة لهذه الشهادات تمتثل لمعايير تشغيل السفن التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية.[1]

إذ يبرز دور مؤسسات التصنيف في العلاقة التعاقدية مع مقاول بناء السفن ومالك السفينة، إذ بمجرد التعاقد بين مقاول البناء و مؤسسة التصنيف تقوم هذه الأخيرة بالإشراف على تصميم السفينة قبل البناء واعتماد ذلك التصميم، كما تقوم بمتابعة جميع مراحل البناء، وحين تقوم مؤسسات التصنيف بهذا الدور فإنها تفعل ذلك في إطار التعاقد كخبير فني[2].

كما تقوم مؤسسات التصنيف بتفويض من دولة علم السفينة بالتأكد من مراعاة السفينة بهيكلها وملحقاتها وأجهزتها للمعايير الوطنية لدولة العلم[3].

وتوجد أنواع من التفتيشات التي تجريها شركات التصنيف تكون بحسب المدة الزمنية، كما توجد أنواع لشهادات التصنيف بحسب أجزاء السفينة.

توجد ثلاث أنواع من الزيارات التي تقوم بها مؤسسات التصنيف هي كالآتي:

أ-الزيارة السنوية:

[1] دحماني محمد الصغير، "السلامة والأمن البحريين في الجزائر" تقديم حوباد حياة، مخبر قانون النقل و النشاطات الميناائية لجامعة وهران2، دار النظر للنشر والتوزيع، ص42.

[2] الغامدي عصام، مرجع سابق، ص176.

[3] المرجع نفسه، ص176.

تتم كل عام ابتداء من تاريخ إجراء تصديق الشهادات في أجل قدره أكثر أو أقل من 3 أشهر، وتسمى الاختبارات التي يجريها المفتش خلال هذه الفترة بالفحص épreuve.[1]

ب-الزيارة الدورية:

تتم كل عامين ونصف عند الأعطاب الفنية لفحص الأماكن التي يصعب الوصول إليها في أجل قدره أكثر أو أقل من 6 أشهر.

يتم خلال الزيارات السنوية والدورية على مدى 5 سنوات، يتعين على المفتشين فحص كافة عناصر السفينة (الهيكل، الآلة، وسائل الشحن)[2].

ج-الزيارة الخاصة:

تتم كل خمسة سنوات لتجديد جميع شهادات التصنيف الخاصة بالسفينة في أجل قدره أكثر أو أقل من 9 أشهر.[3]

يهدف تصنيف السفن إلى ضمان بقاء السفينة صالحة للملاحة من يوم إصدار شهادة التصنيف الأولى عند دخول السفينة تحت الخدمة إلى غاية إخراجها من نطاق الخدمة[4]، ويفهم مما سبق أن ملاك السفن ومشغليها يلجؤون لخدمات شركات التصنيف وخبرة مفتشيها لضمان بقاء سفنهم حيز الخدمة لأطول وقت ممكن، حيث أن الخضوع للتفتيش المستمر والدوري يبقي الناقلين على دراية بما يجب عليهم صيانته وإصلاحه وبالتالي إطالة متوسط عمر السفن والحفاظ على مصالح الناقلين والمؤمنين ودول الموانئ التي تدخل إليها هذه السفن من ناحية كونها آمنة على البيئة البحرية.

[1] Morsli Souad, Gestion technique d'un navire, P24-26. Disponible sur : https://www.univ-usto.dz/images/coursenligne/POLYCOPE_Morsli_s.pdf
[2] Ibid, P24-26.
[3] Morsli Souad, Op Cit , P24-26.
[4] نبيل عبد الله سالم بن عيفان، المرجع السابق، ص41.

وعلى هذا الأساس يمكن اعتبار هيئات التصنيف عضوا فاعلا في جودة صناعة النقل البحري وتحقيق الاستدامة في سلاسل التوريد، ومنع التلوث.[1] ولكن بالرغم من كون شهادات التصنيف التي تمنحها مؤسسات التصنيف تتميز بقوة ثبوتية مردها أن هذه الشهادات بمثابة ضمان لامتثال السفينة إلى اللوائح و القوانين العالمية، إلا أن قوتها الثبوتية نسبية تخضع لتقدير قاضي الموضوع وتقبل الضحد عن طريق قرينة مضادة.[2] ومع ذلك فإن حيازة السفينة على جميع شهادات التصنيف خصوصا إذا كانت مؤسسة التصنيف ذات سمعة جيدة، تخلق افتراضا قويا بصلاحية السفينة للملاحة.[3]

المطلب الثاني

الوثائق والشهادات المتعلقة بصلاحية السفينة للإبحار

تعرفنا في المطلب السابق على الهيئات التي تصدر شهادات صلاحية السفينة للملاحة، وتطرقنا إلى كونها تحظى بالائتمان والمصداقية التي تجعل للوثائق التي تصدرها حجية قانونية تنتفي صلاحية السفينة للملاحة بعدم حيازتها. تتضمن هذه الوثائق مجموعة واسعة من الشهادات التي تغطي جوانب مختلفة بدءا من توثيق الحالة القانونية للسفينة، بحيث توفر الحماية القانونية للمالك والمشغل، وتُثبت الامتثال للمعايير الدولية والوطنية، ووصولا إلى تشغيل السفينة على نحو يجعل السفينة صالحة للملاحة، بما في ذلك سلامة الأرواح في البحار، سلامة السفينة على البيئة، وشرط تأهيل الطاقم وكفاءتهم لتشغيل هذه الأخيرة بشكل آمن، ومؤهلا بما يكفي لإبقائها في وضع يحفظ لها صلاحيتها الملاحية والتجارية على حد سواء، حيث تعد الشهادات المتعلقة بصلاحية السفينة للملاحة قرينة وثائقية تدل على أن السفينة قد خضعت بالفعل للفحص والتفتيش.

---

[1] نبيل عبد الله سالم بن عيفان، المرجع السابق، ص41.

[2] دالع سعيد، النظام القانوني لشركات التصنيف، مرجع سابق، ص122.

[3] Padovan, Op Cit 119.

وسنقوم بتقسيم هذا المطلب وفق ثلاثة فروع، الفرع الأول الذي سنتناول فيه الوثائق المتعلقة بصلاحية السفينة للملاحة من حيث تأهيل طاقمها، والفرع الثاني الذي سنتناول فيه الوثائق التي تتعلق بصلاحية السفينة من الناحية التجارية، والفرع الثالث الذي يتناول الوثائق المتعلقة بصلاحية السفينة من الناحية الملاحية.

الفرع الأول

الوثائق التي تتعلق بتأهيل الطاقم

إن الوثائق التي تتعلق بتأهيل الطاقم هي الشهادات التي تثبت تلقي طاقم السفينة التدريب اللازم الذي يؤهلهم لتشغيل السفينة.

أولا: شهادة إدارة السلامة الدولية International Safety Management (SMC) Certification

تُمنح للسفن التي تتبع نظام سلامة يتماشى مع المتطلبات التي أقرتها مدونة إدارة السلامة الدولية[1]، وتعد هذه الشهادة معيارا دوليا معترفا به أنشأته المنظمة البحرية الدولية **(IMO)**، وتفرض هذه الشهادة على مالكي ومشغلي السفن تنفيذ نظام إدارة السلامة **(SMS)** الذي يشمل إجراءات السلامة، الاستعداد للطوارئ، إجراءات الصيانة، الامتثال للوائح الأخرى ذات الصلة.

دخلت هذه الشهادة حيز التنفيذ في 1 جويلية 1998 بموجب الفصل التاسع من اتفاقية سولاس، توفر المدونة الدولية لإدارة السلامة **ISM CODE** معيارا دوليا لإدارة السفن وتشغيلها على نحو آمن، بحيث تكون آمنة على البيئة البحرية، والأرواح والأبدان

[1] Hatta, M., Mochtar, D A., & Az, M G. (2021, May 31). Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia. Universitas Merdeka Malang, P 45-52. https://doi.org/10.26905/blj.v2i1.5853

التي على متنها، وهي تطبق على جميع السفن العابرة للمحيطات التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 500 طن، وتكون ملزمة لملاّك السفن أو من يتولون إدارتها ومسؤولية تشغيلها[1].

وتتمثل إجراءات منح هذه الشهادة في أن ملاك السفن ومشغليها ملزمون بوضع نظام لإدارة السلامة **(SMS) Security Management System** ، يتبنى أهدافها و يجسد سياستها، بحيث يشمل كافة عمليات الشركة والسفن التي تديرها، وتكمن أهمية هذا النظام في أنه يسمح للشركة بالتفطن لمواطن الخلل في نظام إدارة السلامة لديها[2].

طبقا لمدونة **(ISM) Code** فإنه يتم إصدار شهادة أخرى إلى جانب شهادة إدارة السلامة **(SMC)** التي تصدر للسفينة ذاتها، وهذه الشهادة تسمى بوثيقة الامتثال **(DOC) Document Of Compliance** ويتم إصداره للشركة المالكة للسفن أو المشغلة لها، بحيث يتم إصدار وثيقة الامتثال لصالح الشركة بعد تمام مراجعة وثائق نظام إدارة السلامة **(SMS)** من قبل شركة التصنيف التي يتم تفويضها لإجراء التفتيشات، أو من قبل سلطة بحرية معترف بها، وهنالك نوعان من وثائق الامتثال، وثيقة امتثال مبدئية تكون صالحة لمدة سنة واحدة وتمنح بعد إجراء تدقيق مبدئي، ووثيقة امتثال كاملة تكون سارية لمدة خمس سنوات. ويتم بعد إصدار شهادة الامتثال الكاملة أو وثيقة الامتثال الكاملة إجراء أربعة فحوص سنوية، على أن يتم تجديد وثيقة الامتثال بعد خمس سنوات[3].

أما شهادة إدارة السلامة **(SMC)**، فبعد أن يتم إصدار شهادة الامتثال لصالح الشركة، تخضع السفينة للفحص من أجل استصدار شهادة إدارة السلامة المبدئية التي تمتد مدة صلاحيتها إلى ستة أشهر، وبعدها تصدر للسفينة شهادة إدارة السلامة الكاملة التي مدة

[1] Website Article: https://www.rina.org/en/ism
[2] Ibid.
[3] Ibid.

صلاحيتها خمس سنوات، على أن تخضع السفينة لفحص دوري في السنة الثالثة من أول إصدار للشهادة، وتجدد كل خمس سنوات[1].

وعليه يتم تقييم سياسة الشركة المشغلة للسفن على ثلاث مراحل، بدءا بمراجعة الوثائق، متبوعة بتفتيشات ميدانية يتبين من خلالها مدى مطابقة السفينة لمعايير المدونة الدولية لإدارة السلامة، ومدى كفاءة الطاقم لتطبيق إجراءات السلامة على أرض الواقع كما أقرتها المدونة و اللوائح الأخرى المماثلة، بحيث يتم في الأخير إصدار شهادة الـ **(SMC)**، بعد التأكد من امتثال الشركة المشغلة للسفن إلى إجراءات السلامة التي تقرها التنظيمات الدولية وتلك الخاصة بدولة العلم.

وتعد شهادة إدارة السلامة أمرا مرتبطا بتأهيل الطاقم لدرجة كبيرة لأنها لا تتمحور حول ملاءمة السفن من الناحية التقنية للمعايير التي تقرها التظيمات الدولية فحسب، بل تتعلق بكيفية إدارة تدابير السلامة و تطبيقها على الواقع من قبل أفراد الطاقم الذين يلزمون بحيازة شهادات أخرى فردية سنتعرف عليها في العنصر الموالي.

ثانيا- شهادات أفراد الطاقم:

هذه الشهادات تثبت مؤهلات وتدريب أفراد الطاقم، بحيث تقر بتجاوزهم الاختبارات و التدريبات اللازمة التي تخولهم لامتلاك المهارات والمعرفة اللازمة للملاحة الآمنة وتشغيل

[1] Website Article : https://www.rina.org/en/ism, Op cit.

السفينة.[1] وتكون هذه الشهادات فردية، يحصل عليها كل بحار على حدة، و تقرها الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين في البحر[2].

تحدد اتفاقية المعايير الدولية لتدريب البحارة ومنح الشهادات وأعمال النوبة **(STCW)**المتطلبات والمعايير المتعلقة بشهادات الأهلية والكفاءة الخاصة بأفراد الطاقم العاملين على متن السفن. هناك عدة أصناف من شهادات الأهلية والكفاءة المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، وتختلف هذه الشهادات بناء على نوع العمل والوظيفة التي يشغلها الفرد على السفينة. نستعرض أهم هذه الشهادات وأوجه الاختلاف بينها:

1- شهادات الكفاءة الربابنة والضباط البحريين:

أ- ربابنة وضباط السطح:

تشمل شهادات الكفاءة لمختلف درجات الربابنة وضباط السطح.

ب- ضباط غرفة المحركات:

تشمل شهادات الكفاءة لمهندسي الميكانيك البحريين وضباط غرفة المحركات.

2- شهادات الكفاءة الخاصة بالراديو(GMDSS):

وهي شهادات الكفاءة لتشغيل واستعمال الراديو ونظام الاستغاثة العالمي.

3- شهادات الكفاءة لعمليات الصهاريج:

[1] Rizzo, C M., & Nigro, A L. (2008, January 1). A Review of Ship Surveys Practices and of Marine Casualties Partly Due to Aging Effects, P 1-12. https://doi.org/10.1115/omae2008-57847

[2] المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 9 رمضان عام 1408 الموافق ل26 أبريل 1988 والمتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 7 يوليو سنة 1978.

وهي شهادات الكفاءة لعمليات ناقلات النفط والمواد الكيميائية وناقلة الغاز الطبيعي المسال، تصدر لصالح الربابنة والضباط المسؤولين عن تحميل وتفريغ ومناولة البضائع على متن السفن الناقلة، ولقد جاء في المادة 6 من المرسوم رقم 88-88 أن مهام الربابنة والضباط والملاحين الذين يخدُمون على متن ناقلات النفط والسفن المزودة بصهاريج نقل المواد الكيماوية والغاز المميع، والسفن الناقلة للمواد الخطرة، وسفن الركاب، تخضع لشروط تكوين وتأهيل خاصة يحددها الوزير المكلف بالبحرية التجارية بموجب قرار[1].

4-شهادات الأهلية :

وتصدر للبحارة الذين يشكلون جزءا من الخفارة الملاحية أو الخفارة في غرف المحركات، باستثناء أولئك الذين يكونون قيد التدريب أو أولئك الذين لا تتطلب واجباتهم مهارات خاصة، وتصدر للبحارة الذين يعملون كبحار متمرس على السطح أو بحار متمرس في غرفة المحركات، أو بحار متخصص في كهرباء المحركات.

توجد أنواع مختلفة من شهادات الأهلية منها ما يتعلق بتأدية واجبات مرتبطة بالسلامة ومنع التلوث عند تشغيل السفينة، تشغيل زوارق الإنقاذ، شهادة الأهلية لإطفاء الحرائق، شهادة الأهلية للعناية الطبية، وشهادة الأهلية لتقديم الإسعافات الطبية الأولية، وشهادات الأهلية لضباط أمن السفينة بخصوص البحارة الذين تم تعيينهم بصفة ضابط أمن السفينة[2].

6- وثيقة مستندية للتدريب على إدارة الأزمات والسلوك البشري:

[1] أنظر اتفاقية التعديلات الواردة على الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة الملاحيين STCW1978 ، متضمنة تعديلات مانيلا لعام 2010، الطبعة الجامعة2017، ملحق كانون الأول/ديسمبر، 2022، ص1-8. متوفرة على:

https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/publications/Documents/Supplements/Arabic/QQD938A_PQ.pdf

[2] أنظر اتفاقية التعديلات الواردة على الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة الملاحيين STCW1978 ، المرجع نفسه.

وتصدر هذه الوثيقة للربابنة ورؤساء المهندسين الميكانيكيين ووكلاء الربان، والميكانيكيين المساعدين وأي شخص يضطلع بالمسؤولية عن سلامة الركاب في حالة الطوارئ على متن سفن الركاب[1].

ويفهم مما سبق أن الفرق بين شهادات الأهلية وشهادات الكفاءة، يكون على ثلاثة أصعدة:

أ-المسؤوليات والصلاحيات: حيث ترتبط شهادات الأهلية بمسؤوليات وصلاحيات قيادية تتعلق بإدارة المهام والقرارات على السفينة، بينما تركز شهادات الكفاءة على المهارات والقدرات العملية والفنية.

ب-المستوى الوظيفي: تصدر شهادات الأهلية لأفراد يشغلون مناصب أعلى رتبة مثل الربان وكبير الضباط، والمهندسين الرئيسيين، بينما تصدر شهادات الكفاءة للأفراد الذين يقومون بتنفيذ المهام والوظائف المساعدة بحسب تعليمات الأشخاص الأعلى رتبة.

ج-الخبرة والتدريب: يتطلب الحصول على شهادات الأهلية مستوى أعلى من التعليم والتدريب البحري، إضافة إلى الخبرة.

ثالثا : شهادة الحد الأدنى للتطقيم

صدرت هذه الشهادة وفقا **للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974،** وفقا لأحكام اللائحة 13 من الباب السابع في صيغتها المعدلة[2]، توضح معلومات عن طاقم السفينة بصفة عامة، والحد الأدنى المسموح به من أفراد الطاقم الذين يشتغلون المراتب

[11] أنظر اتفاقية التعديلات الواردة على الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة الملاحيين STCW1978 ، ص 1-8.

[2] الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، المرجع السابق.

والوظائف الرئيسية على السفينة بصفة خاصة، كما تتضمن هذه الشهادة معلومات تفصيلية عن السفينة. كما توضح أيضا المؤهلات التي يجب على كل شاغل وظيفة من أفراد الطاقم أن يتمتع بها بحسب ما تضمنته **الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW)**[1].

يختلف الحد الأدنى للتطقيم من سفينة إلى أخرى مع أخذ العديد من العوامل بعين الاعتبار:

- حجم السفينة ونوعها
- مستوى التشغيل الأوتوماتيكي للسفينة
- عدد وحجم ونوع وحدات الدفع الرئيسية والمساعدات، بناء السفينة ومعداتها، وطريقة الصيانة المستخدمة
- طبيعة الحمولة محل النقل
- معدل تكرار زيارات الموانئ
- مدة وطبيعة الرحلات التي تقوم بها السفينة
- الأنشطة التدريبية التي تتم على متن السفينة
- مدى الدعم الذي تقدمه الشركة المشغلة للسفينة من اليابسة
- حدود ساعات العمل ومتطلبات الراحة المطبقة

[1] الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين ، المرجع السابق.

-خطة أمن السفينة[1].

الفرع الثاني

الشهادات و الوثائق المتعلقة بالسفينة

لجعل السفينة صالحة للملاحة يجب أن يتوافر على متنها الوثائق والشهادات اللازمة التي تضمن الإبحار السليم، والتي يفرض توافرها الامتثال للقواعد والتعليمات الدولية والوطنية، فالبعض منها تفرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها، والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة و التجارة البحرية، تقدم هذه الوثائق والشهادات عند كل طلب أو تفتيش من السلطات المختصة، وقد أكد المشرع الجزائري على ضرورة أن تحمل السفينة عند تجهيزها وثائق تسمح بإبراز هويتها و وضعيتها القانونية على الصعيد الوطني والدولي، ومن بين هذه الوثائق تلك المتعلقة بشهادات الملاحة **(أولا)** و أخرى متعلقة بشهادات السلامة **(ثانيا)**.

أولا- شهادات الملاحة الخاصة بالسفينة:

بالرجوع إلى نص المادة 190 من ق.ب.ج[2] لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادات الملاحة ، تسلم بعد تسجيلها من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة كما يجب أن تقدم عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية و أعوان المراقبة في البحر أو في الميناء، ويجب أيضا أن يؤشر عليها من قبل السلطة المذكورة عند كل محطة تتوقف بها.

[1] Principles Of Minimum safe Manning & Applications for Minimum Safe Manning Certificates, St. Kitts and Nevis International Ship Registry, P6. Available on: https://www.classnk.com/hp/pdf/activities/statutory/mlc/flag/skn/SKN5013.pdf

[2] نصت المادة 190 من ق.ب.ج على ما يلي:" لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة ملاحة".

كما أضافت المادة 02/189 من ق.ب.ج. أن الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي :

أ) شهادة الجنسية

ب) دفتر البحارة

ج) رخصة أو بطاقة المرور

نتولى بوجه من التوضيح بيان هذه الشهادات :

أ- شهادة التسجيل:

إن تسجيل السفينة يمكن من ضبط هوية السفن، وتتبع كل حركاتها ونشاطها وكل تغيير في حالتها العينية أو المدنية، على اعتبار أن شهادة تسجيل السفن تحتوي على مجموعة من البيانات المتعلقة بالسفينة، وعليه فإن شهادة التسجيل وحدها تكفي بذاتها لتحديد الحالة المدنية للسفينة إذ أنها تتضمن جميع البيانات المتعلقة بالسفينة، ومن جهة أخرى لا تمنح السلطة البحرية هذه الشهادة للسفينة ما لم تكن صالحة للملاحة البحرية، لهذا تخلق شهادة تسجيل السفينة افتراضا بصلاحية السفينة للملاحة.

ب- دفتر البحارة:

هو السجل الذي يتم مسكه على مستوى السفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر[1]، ولقد حددت المادة 192 من القانون البحري الجزائري السفن المعنية بالقيد في دفتر البحارة وهي كل السفن عدا سفن النزهة التي ليس على متنها طاقم مأجور[2]. بمعنى أن كل السفن التجارية وسفن الصيد البحري والنزهة التي يكون

[1] انظر المادة 191 من ق.ب.ج.

[2] انظر المادة 192 من ق.ب.ج.

على متنها طاقم مأجور يجب أن يكون بحوزتها دفتر الطاقم ويسجل فيه جميع البحارة المبحرين على متنها [1]، كما أنه حسب نص المادة 407 من ق.ب.ج كل تغيير يطرأ على تشكيل الطاقم أو على وظيفة أحدهم خلال مدة التجهيز لا بد من أن يقيد في دفتر البحارة[2]، وتعد هذه الوثيقة وسيلة إثبات على مدى توافر شروط الكفاءة بالطاقم، فلا تؤشر عليه الإدارة البحرية المختصة إلا بعد القيام بالتحقيقات الضرورية المتعلقة بالفحوص الطبية الدورية وشروط الكفاءة المطلوبة وكذلك صلاحية عقود العمل البحري للبحارة[3]، فلا سفينة صالحة للملاحة البحرية ما لم يكن على متنها طاقم مؤهل كفء لأداء مهامه العادية المنوط بها.

جـ- رخصة المرور:

- **رخصة المرور:** هي شهادة ملاحية ممنوحة من الجهة الإدارية البحرية المختصة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية[4] والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية، إذ تعد الرخصة بمثابة صلاحية السفينة للملاحة.[5]

- **بطاقة المرور:** هي شهادة تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور ، قد تكون البطاقة فردية أو جماعية[6].

وتجدر الإشارة إلى أن الغاية من هذه الشهادات هو السماح للسفينة بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المخصصة لها، وكذلك إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وصنف

---

[1] أربوط وسيلة ، النظام القانوني لربان البحر، المرجع السابق، ص 81.

[2] انظر المادة 407 من ق.ب.ج.

[3] انظر المادة 405 من ق.ب.ج.

[4] ملاحة الإرتفاق هي الملاحة الممارسة في البحر والموانئ بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية كنقل النفط ، أو الموارد والمؤونة التي تحتاجها القطاعات العسكرية.

[5] انظر المادة 193 من ق.ب.ج.

[6] انظر المادة 194 من ق.ب.ج.

الملاحة الممارسة، والتحقق من شروط استخدام الطاقم و كذا الأعمال التي يقوم بها كل بحار[1]. وتكون هذه البيانات دليل إثبات شرط صلاحية السفينة للملاحة.

ضف إلى ذلك هناك وثائق أخرى يتم حملها على ظهر السفينة والتي نظمتها المادة 200 من ق.ب.ج، نذكر منها ما يتعلق بصلاحية السفينة للملاحة في ما يلي :

أ- شهادة صلاحية السفينة للملاحة:

تسلم هذه الرخصة لجميع السفن التي تمارس الملاحة البحرية، من طرف دائرة الشؤون البحرية التابعة لدائرة الساحل الوطني للخدمات البحرية، بعد تقديم مالك السفينة طلب لهذه الجهات المختصة من أجل حصوله على رخصة الملاحة للسفينة حتى يتمكن مالكها من ممارسة نشاط الملاحة البحرية في المياه الإقليمية الوطنية أو في مناطق إقليمية لدولة أخرى[2]. وجاءت المادة 190 من ق.ب.ج تؤكد ذلك.

ب- دفتر السفينة:

يطلق عليه يومية السفينة، ويذكر فيه الربان الظروف التي تطرأ والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة و الملاحظات اليومية المتعلقة بالجو والبحر، والذي يجب أن يؤشر عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية ويكون ممسوكا من طرف ربان السفينة ويخضع لتأشيرة من السلطة المختصة كل ستة أشهر.

جـ- الشهادة الدولية للأمن السفينة:

[1] انظرالمادة 195 من ق.ب.ج.

[2] شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 48.

تسمى أيضا الشهادة الدولية المؤقتة لأمن السفينة، تعتمدها الإدارة الدولية لأمن السفن لكل سفينة، وذلك للتحقق من أن السفينة تستوفي أحكام الأمن البحري التي ينص عليها الفصل 2-61 من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

د- شهادة محطة الراديو:

تمكن هذه الشهادة من بيان معدات أجهزة الراديو المتوفرة على متن السفن، ومدى مطابقتها لقاعدة الاتصالات الراديوية من الاتفاقية الدولية للاتصالات، كما تتضمن أيضا جدول بكل الأجهزة الراديوية ونوعها واستطاعتها و مداها الترددي، حيث تمنح هذه الشهادة لمدة استعمال لا تتجاوز السنة، وبعد التحقق الفعلي من أن جميع معدات الراديو على السفينة صالحة للاستعمال و لا ينتابها أي خلل أو عطب، ويجب أن تحمل كل سفينة عمالا مؤهلين لأغراض الاتصالات الراديوية ، كما يجب إخضاعها للصيانة على فترات زمنية فاصلة لا تتجاوز خمس سنوات على أن تتم هذه الصيانة في مرفق معتمد للصيانة على اليابسة ، كما يجب إخضاعها سنويا لإختبار جميع جوانب الفعالية التشغيلية[1].

ثانيا- شهادات السلامة :

نصت المادة 246 من القانون البحري الجزائري على أن تزود كل سفينة برخص وشهادات متعلقة بسلامة معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة[2].

كما يكمن الهدف منها مراقبة مدى صلاحية الأجهزة والمعدات الموجودة على متن السفينة، فصلاحية هذه المعدات من صلاحية السفينة ، ومدى مطابقتها مع التدابير الأمنية المفروضة دوليا.

[1] شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص49.

[2] انظر المادة 246 من ق.ب.ج.

وتتمثل أهم هذه الشهادات في :

أ- شهادة التصنيف الخاصة بالهيكل والمحركات

هذه الشهادة يتم إصدارها ضمن نطاق الشروط العامة لشركات عالمية مختصة بتصنيف السفن ، تتولى هذه الشركات إجراء عمليات المراقبة التامة على السفينة، بمعنى أن المراقبة في هذه الحالة تكون دقيقة وشاملة لجميع أجزاء ومعدات السفينة ففي هذا الصدد جاءت المادة 8 من المرسوم02- 149 يحدد قواعد تفتيش السفن إذ يقوم الخبراء بإجراء فحص شامل لكل أجزاء السفينة من الهيكل إلى الماكينات[1]، وبعد الانتهاء من عمليات المراقبة تقون بإعداد تقرير إيجابي عن السفينة، ويسلم هذا التقرير إلى المجهز يقضي بمنح الشركة لشهادات التصنيف، أما في حال أعد الخبير المكلف بالمراقبة تقرير سلبي والذي يكون في حالة عدم صلاحية بعض المعدات على متن السفينة أو انتهت مدة صلاحيتها، في هذه الحالة تطبق على المجهز أو مالكها عقوبات، إذ يمكن أن يطبق في حق المجهز عقوبة تعليق هذه الشهادة لمدة معينة، أما في حالة انتهاء مدة صلاحية هذه الشهادة ولم يطلب المالك بجديدها تقوم شركة التصنيف بإبلاغه عن طريق خبرائها[2].

ب- شهادات خاصة بمعدات مكافحة الحريق والاختناق

حتى تمنح هذه الشهادة لابد من التأكد من مدى مطابقة هذه المعدات مع معايير السلامة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والشركات المعتمدة في الدولة، تمنح هذه

[1] المرسوم التنفيذي رقم 02-149، المؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق 9 ماي 2002، يحدد القواعد تفتيش السفن، ج.ر.ج .ج، العدد 33، الصادر في 12 ماي سنة2002.

[2] شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 55-56.

الشهادة لمدة صلاحية تقدر بسنة واحدة، بعد إجراء عملية المعاينة الفعلية من قبل المختصين بذلك[1].

جـ- شهادات خاصة بمعدات و أجهزة الإنقاذ

تضمنها الفصل 111 المتعلق بالأجهزة والإنقاذ و ترتيباته ضمن اللائحة 32 المتعلقة بأجهزة الإنقاذ الفردية، كما تضمنتها **الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974** ، مدة صلاحية هذه الشهادة سنة واحدة(01) مع التجديد سنوياً قبل انتهاء مدة صلاحيتها بثلاث أشهر(03)[2].

د- شهادات خاصة بأجهزة الاتصال

تمنح هذه الشهادات لمدة صلاحية لا تتجاوز السنة(01)، وتتمثل هذه الشهادات في :

- شهادة جهاز الاتصال عبر الأقمار الصناعية[3].

- شهادة معايرة البوصلة المغناطيسية.

هـ- الشهادة الطبية

يجب على ربان السفينة وطاقمها أن يحمل معه بالإضافة إلى الشهادات المذكورة سابقاً، شهادة طبية خاصة بالسفينة تتضمن سلامة السفينة من وجود أي أوبئة من أجل سلامة العنصر البشري على متنها، إذ تسلم هذه الشهادة بعد إجراء الخبراء المخصصين في هذا المجال بمراقبة وفحص كل السفينة للتأكد من سلامتها الصحية بعدم وجود أي مرض.[4]

[1] شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص52.

[3] المرجع نفسه، ص53.

[1] المرجع نفسه، ص52- 54.

[4] المرجع نفسه، ص56.

و – شهادة الوقاية من التلوث البحري

صدرت هذه الشهادة بموجب أحكام **الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973**. وقبل منح هذه الشهادة لا بد من أن تخضع السفينة للمسح أو لفحص دقيق وفقاً لما هو منصوص عليه في المادة 06 من الملحق الأول لهذه الاتفاقية، ليتبين بعدها أن الهيكل والأنظمة والتجهيزات سواء كانت معدات أو المواد الموجودة على السفينة، أن حالتها مرضية من جميع النواحي وأنها امتثلت للمتطلبات المطلوبة في الملحق الأول من الاتفاقية[1].

ز – شهادة خطوط التحميل الدولية

تصدر الشهادة الدولية لخطوط التحميل بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966، لكل سفينة أخضعت للمعاينة ووسمت بموجب اتفاقية خطوط التحميل أو الاتفاقية في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1988 للاتفاقية خطوط التحميل حسب الاقتضاء، صادقت الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000–448 يضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن 1988، إذ نصت المادة 19 المتعلقة بمدة صلاحية الشهادات من المرسوم السالف الذكر على أن تمنح شهادة دولية لخطوط التحميل لمدة تجددها الإدارة ولا تتجاوز خمس سنوات (05)،إذ تجدد هذه الشهادة قبل انقضائها بثلاث أشهر(03).[2]

[1] المرجع نفسه، ص 59.

[2] المرسوم الرئاسي رقم 2000–448، مؤرخ في 27 رمضان عام 1421 الموافق 23 ديسمبر سنة 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 5 أفريل سنة 1966، ج ر ج ج، عدد 03 الصادرة في 10 يناير سنة 2001.

المبحث الثاني

رقابة دولة الميناء كآلية لضمان صلاحية السفينة للملاحة

من خلال دراستنا لموضوع صلاحية السفينة للملاحة والوقوف على الجانب القانوني الوثائقي المتمثل في الشهادات الممنوحة من الجهات المخولة قانونا، تبين جليا أن تلك الشهادات لا تعني أن السفينة صالحة للملاحة في الزمن الحقيقي، باعتبار أن السفينة منشأة مركبة تنطوي على العديد من التعقيدات التقنية التي يستدعي فهمها مختصين في الهندسة الملاحية، ذلك أنه في كل مرة تخوض فيها السفينة في البحر تتعرض إلى العديد من المخاطر التي قد تخل بصلاحيتها للملاحة، مما قد يستدعي تقديمها للصيانة. لذلك، في كل مرة ترد فيها سفينة أجنبية إلى ميناء ما، فإن السلطات البحرية لدولة العلم تعمل على التحقق مما إذا كانت السفينة التي خلقت الوثائق والشهادات افتراضا قويا بصلاحيتها للملاحة، صالحة للملاحة بالفعل في الزمن الحقيقي، وعلى هذا الأساس قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، سنتناول إجراءات تفتيش وثائق السفينة وشهاداتها من حيث تواريخ صلاحيتها، والتحقق من مطابقة حالة أجهزة وثائق ووسائل تشغيل السفينة للتصريحات الواردة في الوثائق **(المطلب الأول)**، كما سنستعرض الإجراءات القانونية التي تلي عملية التحقق من صلاحية السفينة للملاحة **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

الرقابة على الصلاحية الوثائقية للسفينة ومطابقتها للحالة الفعلية

سنتناول من خلال هذا المطلب الإجراءات التي يقوم بها مفتش دولة الميناء في إطار الرقابة على صلاحية السفينة للملاحة البحرية وذلك من خلال استعراضنا لإجراءات فحص المفتش للوثائق **(الفرع الأول)**، ومطابقة مضمون هذه الوثائق للصلاحية الفعلية للسفينة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

التأكد من صلاحية الوثائق

يوجد نوعان من أنواع التفتيش، التفتيش الذي تمارسه الدولة على السفن التي تحمل علمها، والذي يدعى "رقابة دولة العلم"، أما التفتيش الذي تمارسه الدولة على السفن الأجنبية فيدعى بـ: "تفتيش دولة الميناء".

ويكون هذا التفتيش خاضعا لجملة من الشروط التي حددتها الاتفاقيات الدولية، بحيث يشترط فيه أن تكون السفن حاملة لعلم يدل على جنسيتها، وأن يكون التفتيش مراعيا لمصالح دولة الميناء ومصلحة السفينة نفسها، والشرط الثاني أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء للرسو، إذ أن دولة الميناء لا يحق لها اعتراض السفن التي تمر عبر البحر الإقليمي إذا لم تكن تقصد الدخول إلى ميناء الرسو، تصبح دولة الميناء في حكم دولة ساحلية ملزمة باحترام حق المرور البريء للسفينة.

إلا أن السفينة العابرة بالمياه الإقليمية تتحمل تبعات ارتكاب مخالفات في المناطق الخاضعة لاختصاص الدولة الساحلية، فلقد صادقت الجزائر على اتفاقية برشلونة لحماية حوض البحر الأبيض المتوسط، وتبنت نفس الموقف الذي تبنته مذكره باريس لعام 1982[1].

[1] شكيرد برهان الدين، ضابط ميناء على مستوى ميناء جن جن، 08 ماي، 2024، الساعة 9:30 صباحا.

إن أول خطوة في إجراءات تفتيش السفن الأجنبية هي التأكد من صلاحية الشهادات والوثائق الموجودة على متنها، لأن هذه الوثائق هي التي تقر بأن السفينة تتماشى مع المعايير والمقاييس الدولية، وتعني هذه الشهادات أن السفينة قد كانت صالحة للملاحة بالفعل عند إصدار الشهادة، وهي قرينة قانونية على أن السفينة قد تم فحصها بالفعل من قبل خبراء. تلعب عملية التأكد من صلاحية الوثائق دورا مهما في ضمان صلاحية السفينة للملاحة، إذ أن هذه الأخيرة تعني الامتثال التنظيمي للمتطلبات القانونية والملاحية الدولية، إذ أن الدول الساحلية ترتبط فيما بينها بالتزامات اتفاقية، في إطار التعاون، نظرا لكون عملية النقل البحري عملية ذات طابع دولي، تستدعي وجود غطاء قانوني موحد. إذ تقر اتفاقية مونتيغو بأي لعام 1982، الحق في فحص الشهادات والسجلات والوثائق على السفن الأجنبية لضمان من استجابتها للمعايير الدولية، للدول الساحلية. وتكفل لها هذا الحق في إطار احترام سيادة الدول، وحقها في حماية مياهها الإقليمية وأملاكها العمومية[1].

كما توجد أيضا مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن في منطقة البحر الأبيض المتوسط، هذه المذكرة التي تحدد إجراءات التفتيش، ومواطن القصور التي يجب استدراكها لضمان الحد الأدنى من الرقابة على صلاحية السفن. مع أخذ دولة الميناء مصالح دوله علم السفينة بعين الاعتبار، كونها صاحبة السيادة على السفينة محل التفتيش. يقوم وكيل السفينة أو الربان بإبلاغ السلطات البحرية الجزائرية بقدوم السفينة، ويقوم بتضمين بلاغه التفاصيل اللازمة عن الحمولة، الطاقم، والغرض من الزيارة[2].

يشرع مفتش رقابة دولة الميناء بعملية اختيار السفينة المراد تفتيشها عن طريق المراقبة اليومية للسفن التي تدخل الميناء، يتم إبلاغ الإدارة البحرية بتقرير يومي عن السفن الراسية في الميناء، وكذلك السفن القادمة باتجاه الميناء، مما يمكن المفتش من تحديد السفن

[1] شكيرد برهان الدين، المرجع نفسه.

[2] شكيرد برهان الدين، مرجع سابق.

التي تحتاج إلى التفتيش بناءً على الأولويات التي تتعلق بمعايير الأمن والسلامة، وبناء على الحالات المنصوص عليها في القانون، إذ جاء في نص المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 نوعين من السفن التي تكون لها الأولوية في الخضوع إلى التفتيش وهي:

- السفن التي تظهر لأول مرة في الميناء أو ترسو فيه بعد غياب مدته 12 شهرا.

- السفن التي تحمل بضائع خطرة أو ملوثة أو موقوفة.

يقوم المفتش بالصعود على متن السفينة بموجب الأعراف البحرية، ليقيد اسمه وتوقيت صعوده على متن السفينة في سجل الزوار، يستقبله على إثر ذلك ربان السفينة في مكتبه الخاص و يقوم بإطلاعه على مختلف الشهادات الخاصة بالسفينة ليقوم بالتدقيق في تاريخ صلاحيتها، وتشمل الشهادات التي يقوم بالتدقيق فيها، الشهادات المسلمة من قبل دولة العلم والشهادات الممنوحة من طرف هيئات التصنيف على حد سواء[1].

ويمكننا ذكر هذه الشهادات على سبيل المثال لا على سبيل الحصر كالتالي، كما جاء في الملحقات التي سنرفقها بهذا البحث، آخذين السفينة الأجنبية SHENG JI HAI من نوع Bulk Carrier[2] نموذجا:

-شهادة التسجيل، التي تقر بأن الشهادة تم تسجيلها لدى السلطات المتخصصة لدولة العلم.

-شهادة الحد الأدنى للتطقيم على متن السفينة MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE[1]، وتمنح للسفينة بموجب الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار

[1] شكيرد برهان، المرجع السابق.

[2] هي نوع من أنواع سفن البضائع المصممة خصيصا لنقل البضائع السائبة غير المغلفة None packaged bulk cargo، على غرار القمح، الشعير، الذرة، الحديد الخام، الإسمنت... إلخ. توجد أنواع هذه البضائع في المدونة العالمية لنقل البضائع السائبة IMSBC code .

SOLAS، وتتضمن جدولين، يقيد في الجدول الأول معلومات تتعلق بالسفينة بما في ذلك اسمها ورقم تسجيلها، ونوعها من حيث البضاعة التي تنقلها، وطاقة استيعابها، ونطاق ملاحتها، ومستوى أتمتة[2] المحركات. وفي الجدول الثاني، تقيد المعلومات التي تتعلق بعدد أفراد الطاقم باعتبار رتبهم والمهام الوكلة إليهم، كما وردت في الاتفاقية الدولية STCW، والتنظيمات الأخرى المرتبطة، وكذا أوقات النوبة. تتضمن هذه الشهادة إقرارا بأن السفينة كافية من حيث التطقيم على نحو يجعل تشغيلها وملاحتها آمنة، يأتي بصيغة:

"This ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/ Capacities of personnel specified in the table below."

أي أن السفينة المسماة في الشهادة المعنية، لا تكون صالحة إلا أذا كانت مطقمة وفق الجدول المتضمن أعداد البحارة ورتبهم ومهامهم بشكل فعلي، وقت التفتيش، ويحيلنا ذلك إلى ضرورة مطابقة أعداد أفراد الطاقم واختصاصاتهم لمضمون الشهادة.

-شهادة الحمولة[3] INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE، والتي تصدر وفق تعاليم الاتفاقية الدولية لقياس الحمولة ل1969. تم دخول هذه الشهادة حيز التنفيذ في جمهورية الصين الشعبية في ال18 من شهر جويلية، عام 1982 وتم تبنيها من قبل مؤسسة التصنيف الصينية China Classification Society.

- شهادة السلامة الخاصة ببنية السفينة[4] CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE، التي تصدر بموجب تعاليم الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، المعدلة ببروتوكول 1988. وتتكون من خمس صفحات،

[1] انظر الملحق 01.

[2] Automation of the Engine وهو مستوى اعتماد المحركات على التشغيل الذاتي أو الأوتوماتيكي.

[3] أنظر الملحق رقم 02.

[4] أنظر الملحق رقم 03.

تتضمن هذه الشهادة المعلومات الأساسية للسفينة، يتم في هذه الشهادة الإقرار أنه بعد الفحص تبين أن السفينة ممتثلة من الناحية القانونية إلى مختلف الأحكام التي وردت في اتفاقية سولاس بشأن سلامة بنية السفينة.

-شهادة سلامة الراديو CARGO SHIP SAFTY RADIO CERTIFICATE[1]، والتي منحت للسفينة SHENG JI HAI وفقا لأحكام اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام 1074، من قبل الجهات الحكومية المختصة لجمهورية الصين الشعبية، وتتضمن هذه الشهادة إقرارا من مؤسسة التصنيف الصينية بأن السفينة قد خضعت للفحص بناء على القاعدة 1/9 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، وبناء على ذلك تم التأكد من أنها مزودة بتجهيزات الراديو بما يتوافق مع متطلبات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، وتتضمن الشهادة تاريخ صلاحية مداه خمس سنوات منذ إجراء الفحص من قبل مؤسسة التصنيف في الصفحة الأولى.

أما الصفحة الثانية فتتضمن مجالات فارغة متاحة لتقييد النتائج التي يتم التحصل عليها بعد التفتيشات الدورية، ومجال مخصص للإقرار بأن التفتيشات الدورية تجري وفق القاعدة 1/14 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

- شهادة سلامة ملحقات السفينة، CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE[2] والتي تقر بأن السفينة مجهزة بشكل آمن بما يجعلها تتماشى مع الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، والبروتوكول المعدل لها في 1988. تتكون هذه الشهادة من ست صفحات، وتتضمن إقرارا بأن السفينة قد تم فحصها من ناحية توفرها على وسائل ومخططات مكافحة الحرائق، وسائل الإنقاذ بأنواعها المختلفة، تجهيزات الراديو وطلب

[1] أنظر الملحق رقم 04.

[2] أنظر الملحق رقم 05.

الإغاثة، مختلف الأضواء والإشارات، بما في ذلك إشارات طلب الإغاثة، بما يتماشى مع متطلبات اتفاقية منع التصادم في البحر، وأن تشغيل هذع التجهيزات التي سبقت لا يواجه أي عراقيل.

-شهادات الحماية من التلوث.

-شهادة التصنيف، CLASSIFICATION CERTIFICATE[1]، والتي تقر بنوع السفينة والغرض الذي أعدت من أجله، بحيث ذكر فيها أن السفينة تم إعدادها بحيث تكون متينة بما يكفي وصالحة لملاحة نقل البضائع الثقيلة، وأنها تتوفر على البوصلة، COMPASS، وGRAB ، صالحة لمدة أربع سنوات قابلة للتمديد، مع مجال لتوثيق الفحوص الدورية.

يقوم المفتش بالتأكد من كون هذه الشهادات سارية المفعول.

الفرع الثاني

التأكد من مطابقة الوثائق للحالة الفعلية للسفينة

بعد التأكد من تواريخ صلاحية الوثائق والشهادات، يقوم المفتش بفحص أجزاء السفينة للتأكد من صحة أدائها، حيث يطلب تشغيل كل أجزاء السفينة على حدة للتأكد من أنها تعمل على نحو صحيح وآمن، يجري المفتش عملية الفحص على النحو التالي:

-**تفتيش بصري:** يفحص فيه المفتش حالة الهيكل الخارجي، جودة حالة الطلاءات، وأي علامات تلف أو صدأ أو تشققات.

[1] أنظر الملحق رقم 06.

- **تفتيش داخلي:** يتضمن هذا التفتيش الغرف والمحركات، أنظمة الإطفاء، معدات الإنقاذ والسلامة، وأنظمة الاتصالات.

- **التدقيق في السجلات:** يفحص المفتش السجلات مثل الدفاتر اليومية للسفينة، سجلات الصيانة، سجلات التدريب، وسجلات الحوادث. وقد يطلب من أفراد الطاقم إجراء محاكاة لبروتوكولات تطبيق مخطط السلامة في حالات الطوارئ، ليتأكد من أنهم على دراية تامة بكيفية تشغيل مختلف التجهيزات بشكل آمن[1].

- **التأكد من سلامة السفينة على البيئة:** يفحص المفتش أنظمة معالجة مياه الصابورة، وأنظمة فصل الزيت والماء، وتدابير منع التلوث.

- **التواصل المستمر مع الربان وطرح الأسئلة على أفراد الطاقم:** يتواصل المفتش مع الربان طوال عملية التفتيش، ويجري حوارات مع أفراد الطاقم ليتأكد من أن عملهم وظروفهم على متن السفينة تتماشى مع متطلبات الاتفاقيات الدولية التي تحكم العمل البحري، يمكن أن يتم التفتيش بناء على طلب من الربان أو أفراد الطاقم في حال إخلال الشركة بحقوقهم لإجراء تحقيق، مدعومة من قبل الاتحاد الدولي لعمال النقل الذي يمارس حقه النقابي.

تهدف هذه الإجراءات إلى تحسين السلامة البحرية ومنع التلوث وحماية البيئة البحرية[2].

المطلب الثاني

مرحلة مابعد التفتيش

تأتي هذه المرحلة بعد تفتيش الوثائق والشهادات والتأكد من مطابقتها للحالة الفعلية للسفينة، وسنقسم هذا المطلب إلى جزئين، الجزء الأول المتضمن إعداد تقرير التفتيش

[1] شكيرد برهان الدين، مرجع سابق.

[2] شكيرد برهان الدين، مرجع سابق.

(الفرع الأول)، والجزء الثاني المتضمن الإجراءات التي يتم اتخاذها في حال وجود مخالفات **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

إعداد تقرير التفتيش

يقوم المفتش بإعداد تقرير تفتيش مفصل يتضمن جميع الملاحظات، يقوم بتقديم نسخة عنه إلى ربان السفينة.

لا يحق للتفتيش أن يعطل أو يعرقل مهام السفينة باستغراقه وقتا أكثر مما يجب مالم يتوفر سبب لذلك[1].

الفرع الثاني

الإجراءات الواجب اتخاذها في حال وجود مخالفات

في حال وجود خروقات قانونية، يقوم المفتش بإلزام القبطان باتخاذ إجراءات تصحيحية، مما قد يتطلب في بعض الأحيان تأخير السفينة إلى غاية أن يتم تدارك أسباب المخالفات.

وفي حال وجود مخالفات خطيرة، قد يتم إعادة تفتيش السفينة بعد فترة زمنية محددة للتأكد من تنفيذ الإجراءات التصحيحية من قبل الربان. وتتعاون السلطات البحرية الجزائرية مع مختلف الهيئات الدولية والمحلية لضمان سلامة الملاحة البحرية، حيث تقوم بتبادل المعلومات مع الموانئ الأخرى والجهات المعنية.

[1] شكيرد برهان الدين، مرجع سابق.

إن مفتش دولة الميناء ملزم طوال الوقت بالتواصل مع الربان، وإحاطته علما بكل التفاصيل، من خلال توضيح الإجراءات والنتائج له ولأفراد الطاقم لضمان فهمهم الكامل والصحيح، وتقديم أوراق اعتماده، كما يكون ملزما بتوثيق جميع مراحل التفتيش بدقة لضمان الشفافية[1].

[1] شكيرد برهان الدين، المرجع السابق.

الخاتمـــــة

من خلال دراستنا لموضوع صلاحية السفينة للملاحة، باستعمال المنهج الوصفي والتحليلي، تبين لنا أن الدافع الذي أدى بالمجتمع الدولي إلى سن ضوابط من شأنها أن ترفع من معايير تصنيع السفن ومتطلبات تشغيلها، بالنظر إلى أن ارتفاع حجم المبادلات التجارية وخصوصا دخول النقل بالحاويات حيز التنفيذ، وهو ماجعل حجم المبادلات التجارية البحرية يفوق قدرة استيعاب السفن، ويفوق قدرة الممارسات الملاحية التي كانت سائدة في النقل البحري على إدارة المخاطر، هو وقوع الكثير من الحوادث البحرية التي كانت لديها تداعيات خطيرة على الصعيدين الاقتصادي والبيئي على حد سواء. وكنتيجة للتطور الحاصل على مستوى الترسانة القانونية التي تتبنى فكرة صلاحية السفينة للملاحة البحرية، فقد تم تأسيس آليات قانونية من شأنها إقصاء السفن التي لا ترقى لمستويات الحد الأدنى للمتطلبات التكنولوجية التي تقرها المنظمات العالمية في سبيل ضمان أن السفن تبحر بكفاءة وأمن على البضائع والأرواح التي تحملها، وعلى البحار التي تقوم بالملاحة فيها.

وعليه فقد توصلنا إلى مجموعة من النتائج نجملها فيما يلي:

-أن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة ليس مفهوما مجردا لأنه يتطور بتطور القوانين واللوائح التي تضع في الحسبان العديد من الجوانب، ولهذا لا يوجد مفهوم قانوني ثابت أو مجرد لمصطلح "صلاحية السفينة للملاحة"، التي يطلق عليها في بعض الأحيان اسم "صلاحية السفينة للإبحار"، والتي اجتهد الفقهاء والباحثون في محاولة ضبط وإيضاح مفهومها، بالرغم من نسبيته واختلافه من تشريع لآخر.

-قسم الفقه صلاحية السفينة للملاحة إلى وجهين، وجه يتجسد في المفهوم الواسع لصلاحية السفينة للملاحة والذي يتمحور حول السفينة ذاتها: "الصلاحية الملاحية للسفينة" ، ووجه يتجسد في المفهوم الضيق لصلاحية السفينة للملاحة من ناحية كون البضاعة المنقولة بحرا موضوعا لتلك الصلاحية: "الصلاحية التجارية للسفينة"، بحيث أن الصلاحية الملاحية للسفينة ذات بعد تقني، بينما الصلاحية التجارية للسفينة تتعلق بالحفاظ على مصالح

الشاحنين بما يضمن استمرارية الائتمان الذي يحضى به الناقلون ومشغلو السفن، من خلال توفيرهم لسفن صالحة للملاحة، وآمنة على البضائع.

-أن أركان الصلاحية التجارية للسفينة تتمثل في إعداد العنابر بشكل صحيح لجعلها نظيفة، حيث أن وجود مخلفات وآثار من شحنات سابقة من شأنه أن يتسبب في تلويث الشحنات التي بعدها وتلفها، كما يعد من الضروري ملاءمة رفوف السفينة وعنابرها لطبيعة البضاعة وتجهيزها بما يلزم من معدات التبريد والتهوية، حتى لا تتلف البضاعة.

-أن إخضاع السفن للتفتيشات لا يساهم في ضمان الامتثال التنظيمي للسفن فحسب، بل يساهم في إطالة متوسط عمر السفن بما يمدد فترة وجودها تحت الخدمة، وذلك يوفر على الشركات المشغلة للسفن الكثير من الأموال.

-أن صلاحية السفينة تساهم في ضمان مصالح الدول الساحلية في الحفاظ على مياهها، والدول كافة من خلال جعل السفينة آمنة على البيئة البحرية التي تعد إرثا بشريا مشتركا.

-يعد توفر السفينة على الوثائق والشهادات الممنوحة من الجهات المخولة قانونا شرطا أساسيا لاعتبار السفينة صالحة للملاحة، كون الهيئات المانحة للشهادات تقر بأن السفينة قد خضعت للفحص والتفتيش، بما يتلاءم مع ما اتجهت إليه الإرادة الاتفاقية للدول ومن لهم مصلحة في نشاط النقل البحري.

-أن هيئات التصنيف تحظى بالائتمان والنزاهة، التي تجعل المصالح البحرية للدول تأخذ شهاداتها بعين الاعتبار. لهيئات التصنيف قوة قانونية تمنح لها بموجب الهيئات البحرية الدولية وتصديق الدول.

-تعد صلاحية السفينة للملاحة أمرا ضروريا لحصول مشغلي السفن على عقد تأمين بحري على السفينة، فمن دون صلاحية السفينة للملاحة لا يعقد المؤمنون الذين يستعينون عادة

بخدمات شركات التصنيف عقد تأمين مع مشغل السفينة أو الشركة المالكة لها، ذلك أن انتفاء صلاحية السفينة للملاحة يهدد مصلحة المؤمنين إذ أن تغطية الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة من شأنها أن تدفع بشركات التأمين إلى الإفلاس.

-تعد رقابة دولة الميناء بمثابة الأداة القانونية التي تحمي صلاحية السفينة للملاحة وتسعى إلى ضمانها، حيث أن مفتش دولة الميناء يقوم بتفتيش مدى امتثال السفينة تنظيميا، ومطابقة مضمون وثائقها لحالتها الفعلية من جميع النواحي، بما في ذلك كفاءة الطاقم وتأهيلهم لممارسة ملاحة آمنة على متن السفينة التي يخدمون بها.

-يتم فحص وتفقد أجزاء السفينة كل على حدة لما تنطوي عليه من تعقيد تقني، ولكون السفينة جسما مركبا أجزاؤه مستقلة عن بعضها البعض، ولكن في مجملها تحتاج إلى أن تكون كلها سليمة وغير معطلة لضمان أداء سلس وآمن للسفينة.

-أن العنصر البشري يعد عنصرا ضروريا للحفاظ على صلاحية السفينة، ويساهم تكوين الربان وأفراد الطاقم بما يتوافق مع الحد الأدنى من التدريب الذي تقره المنظمات الدولية في تفادي الأخطاء الملاحية.

-أنه يتم تجديد شهادات صلاحية السفينة بشكل دوري، وإخضاعها للفحوصات الدورية لأن السفينة معرضة للخطر على الدوام، وهذا هو منطلق تعريف صلاحية السفينة للملاحة في الفقه على أنها إعداد السفينة على نحو يجعلها متينة بما يكفي لتحمل المخاطر التي قد تطرأ عليها في البحر.

-أن الترسانة القانونية المنظمة للعمل البحري والتي تتبنى فكرة صلاحية السفينة للملاحة تخضع إلى التحديث بانتظام، مما يجعل الدول ملزمة بفرض هذه التحديثات على السفن التي تحمل علمها، ويجعل مشغلي السفن ملزمين بمواكبة التطورات التكنولوجية وإخضاع بحارتهم للتدريب اللازم.

-أن إخضاع السفن للتصنيف من شأنه أن يقصي السفن التي لا ترقى للمتطلبات الدولية وبالتالي تقليل حجم الأضرار التي قد ترافق ملاحة هذه السفن غير الصالحة للملاحة.

-إن اكتشاف أي قصور في صلاحية السفينة للملاحة لحظة رسوها بالميناء من قبل السلطات المنوطة بالرقابة على صلاحية السفن للملاحة من شأنه أن يعرض مشغلي هذه السفن لمخالفات قد تنتهي بحجز السفينة إلى غاية أخذها إلى حوض التصليح.

-أن الاتفاقيات المنظمة لصلاحية السفينة للملاحة والسلامة البحرية متنوعة وذلك راجع للطبيعة المركبة للسفينة، ولانطوائها على العديد من التعقيدات، كما لا تشمل الاتفاقيات التي تعنى بصلاحية السفينة جسم السفينة فحسب بل تتعدى ذلك للبضاعة المنقولة بحرا، ولشروط تأهيل أفراد طاقم السفينة وتدريبهم.

-أن اهتمام الدول ومشغلي السفن بصلاحية السفن التابعة لأساطيلهم البحرية من شأنه أن يوفر عليهم الكثير من التكاليف الناتجة عن حجز سفنهم جراء خلل في صلاحية السفينة للملاحة.

لقد انضمت الجزائر إلى العديد من الاتفاقيات الدولية على غرار اتفاقية SOLAS، وMARPOL، والاتفاقيات الإقليمية على غرار اتفاقية برشلونة 1976 لمكافحة التلوث الناجم عن السفن والطائرات في البحر الأبيض المتوسط، كما وقعت على العديد من المذكرات التي ترمي إلى الحفاظ على صلاحية السفينة للملاحة أبرزها مذكرة باريس 1982 التي تقر رقابة دولة الميناء كألية من أليات ضمان صلاحية السفينة للملاحة، وهو مايبين مساعي الجزائر لتوفير المناخ الملائم للتجارة الدولية، وتلبية متطلبات المنظمات البيئية الدولية لحماية البيئة البحرية، ذلك من شأنه أن يعزز العلاقات البحرية بين الجزائر والدول الأخرى، ويطور يرفع جودة العمل البحري ككل.

الملاحـــــق

الملحق رقم (01):

THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

Issued under the relevant provisions of the Regulations Governing Minimun safe Manning of Ships of the People's Republic of China and the INTERNATIONAL CONVENTION FOR the SAFETY OF LIFE AT SEA,1974, V /14,as amended.

Identification No.CN20102815374

Name of Ship	Registration No.	Port of Registry	Call Sign	IMO No.
SHENG JI HAI	110021000017	HAI KOU	BSTQ	9533050
Type of Ship	Gross Tonnage	Main Propulsion Power(KW)	Automation of Engine	Seating Capacity
BULK CARRIER	32899	9480.0	AUTO_0	0
Trading area	In conformity with vessel inspection certificate.			

This ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea,it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table below.

Grade/Capacity	Certificate acc. To STCW Reg.	Number of Person(s)	Grade/Capacity	Certificate acc. To STCW Reg.	Number of Person(s)
Master	II/2	1	Chief Engineer Officer	III/2	1
Chief Mate	II/2	1	Second Engineer Officer	III/2	1
Second officer	II/1	1	Third Engineer Officer	—	—
Third officer	II/1	1	Forth Engineer Officer	—	—
Steersman	—	—	Engineer	—	—
Deck A.B Ratings	II/5	2	Engine-room A.B Ratings	III/5	1
Navigation watch Ratings	II/4	1	Engine-room watch Ratings	—	—
Passenger service Personnel	—	—	Electro-technical Officers	—	—
Non-Exclusive GMDSS Restricted Operator	—	—	Electro-technical Ratings	—	—
GMDSS general Operator	IV/2	One Exclusive Operator or two Non-Exclusive operators	Exclusive GMDSS Radioelectronic operator	—	—

Special requirements or conditions, if any:
1、Ships operating with a prescribed manning of ten(10) or more persons shall carry a fully qualified cook;
2、ships carrying 100 or more persons and ordinary engaged on international voyages of more than 3 days duration shall carry a qualified medical doctor;

This document is valid from 18/06/2021 to 15/06/2026

Issued by: Hainan Maritime Safety Administration, the People's Republic of China ;Date of Issued: 18/06/2021

16PG 0064358

中 华 人 民 共 和 国

船 舶 最 低 安 全 配 员 证 书

根据《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》和经修订的《1974年国际海上人命安全公约》 V/14条规定签发。

船舶识别号：CN20102815374

船　名	船舶登记号码	船籍港	呼　号	IMO编号
盛吉海	110021000017	海口	BSTQ	9533050
船舶种类	总　吨	主机功率	机舱自动化程度	载客定额
散货船	32899	9480.0	AUTO_0	0
航行区域	与船舶检验证书一致。			

此船航行时，船舶配员只要不低于以下表中所列出的数目、等级，即符合安全配员的要求。

级 别/职 务	证　书 (STCW规定)	人　数	级 别/职 务	证　书 (STCW规定)	人　数
船长	II/2	1	轮机长	III/2	1
大副	II/2	1	大管轮	III/2	1
二副	II/1	1	二管轮	—	—
三副	II/1	1	三管轮	—	—
驾驶员/驾机员	—	—	轮机员	—	—
高级值班水手	II/5	2	高级值班机工	III/5	1
值班水手	II/4	1	值班机工	—	—
客运部人员	—	—	电子电气员	—	—
兼职GMDSS限用操作员	—	—	电子技工	—	—
GMDSS通用操作员	IV/2	一名专职或两名兼职操作员	专职GMDSS无线电电子员	—	—

特殊要求或条件：
1、对于实际配员超过10人（含10人）的船舶，应额外配备至少1名合格的船上厨师；
2、载员100人及以上且连续航行时间在3天以上国际航行船舶须配备医生1名。

本证书有效期自 2021 年 06 月 18 日起至 2026 年 06 月 15 日止

发证机关：中华人民共和国海南海事局　　签发日期：2021年06月18日

船舶文书专用章

16PG 0064358

الملحق رقم (02):

中 华 人 民 共 和 国
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

格式 Form CIT (CHN)
编号 No. SZ21SSS00117

国际吨位证书（1969）
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE（1969）

经中华人民共和国政府授权由中国船级社根据1969年国际船舶吨位丈量公约的规定发给。
上述公约于1982年7月18日对本政府生效。
Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,
under the authority of the Government of the People's Republic of China, for which the Convention came into force
on 18th of July, 1982 by the China Classification Society.

船名 Name of Ship	船舶编号或呼号/IMO编号 Distinctive Number or Letters / IMO Number	船籍港 Port of Registry	日期* Date*
盛吉海 SHENG JI HAI	CN20102815374 / 9533050	Haikou	April 2, 2010

*日期是指安放龙骨的日期或该船处于相应建造阶段的日期(公约第二条6)，或是在适用时指船舶进行改建或改装的日期(公约第三条2(b))。
*Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2)(b)), as appropriate

主 要 尺 度
MAIN DIMENSIONS

长度（公约第二条8） Length (Article 2(8))	宽度（公约规则第二条3） Breadth (Regulation 2(3))	船长中点处至上甲板的型深（公约规则第二条2） Moulded depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
185.64 m	32.26 m	18.00 m

船 舶 吨 位
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

总吨位
GROSS TONNAGE 32899

净吨位
NET TONNAGE 19142

兹证明该船的吨位是根据1969年国际船舶吨位丈量公约的规定所测定。
THIS IS TO CERTIFY that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

发证地点 Issued at Shenzhen

发证日期 Issued on June 16, 2021

(Luo Maocai)

中国船级社主任验船师
Principal Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

No. 18997710

Page 1/4

Ver. 1.1 201407

格式
Form CIT (CHN)
编号
No. SZ21SSS00117

计 入 吨 位 的 处 所

SPACES INCLUDED IN TONNAGE

总 吨 位GROSS TONNAGE		
处所名称Name of Space	位 置Location(Fr. Nos.)	长 度Length(m)
Deckhouse 1st tier	Fr.Nos.5+0.4–35	22.66
Deckhouse 2nd tier	Fr.Nos.21–35	11.48
Deckhouse 3rd tier	Fr.Nos.21–35	11.48
Deckhouse 4th tier	Fr.Nos.21–35	11.48
Deckhouse 5th tier	Fr.Nos.23–35+0.5	10.34
E.R. Casing	Fr.Nos.10–18	6.12
Funnel	Fr.Nos.10–18	6.12
Masthouse & Crane 1	Fr.Nos.181–185	3.28
Masthouse & Crane 2	Fr.Nos.143–147	3.28
Masthouse & Crane 3	Fr.Nos.107–111	3.28
Masthouse & Crane 4	Fr.Nos.69–73	3.28
No.1 C.H.Coam. & Cover	Fr.Nos.188–211	18.86
No.2 C.H.Coam. & Cover	Fr.Nos.151–177	21.32
No.3 C.H.Coam. & Cover	Fr.Nos.114–140	21.32
No.4 C.H.Coam. & Cover	Fr.Nos.77–103	21.32
No.5 C.H.Coam. & Cover	Fr.Nos.40–66	21.32
Underdeck/F'cle	Fr.Nos.–5–236+0.3	189.99
免除处所（规则第二条5） EXCLUDED SPACES (Regulation 2 (5)) — 上述处所中如同时包括有围蔽处所和免除处所，应加一星号(*)。 An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.		

格式
Form CIT (CHN)
编号
No. SZ21SSS00117

计 人 吨 位 的 处 所

SPACES INCLUDED IN TONNAGE

净 吨 位NET TONNAGE		
处所名称Name of Space	位 置Location(Fr. Nos.)	长 度Length(m)
No.1 C.H. Coaming	Fr.Nos.188–211	18.86
No.1 Cargo Hold	Fr.Nos.183–217	27.88
No.2 C.H. Coaming	Fr.Nos.151–177	21.32
No.2 Cargo Hold	Fr.Nos.145–183	31.16
No.3 C.H. Coaming	Fr.Nos.114–140	21.32
No.3 Cargo Hold	Fr.Nos.109–145	29.52
No.4 C.H. Coaming	Fr.Nos.77–103	21.32
No.4 Cargo Hold	Fr.Nos.71–109	31.16
No.5 C.H. Coaming	Fr.Nos.40–66	21.32
No.5 Cargo Hold	Fr.Nos.35–71	29.52

旅客数（规则第四条1） NUMBER OF PASSENGERS (Regulation 4 (1))
不超过8个铺位的客舱中旅客数Number of passengers in cabins with not more than 8 berths –
其他旅客数Number of others passengers --

型吃水(规则第四条2) MOULDED DRAUGHT (Regulation 4 (2)) (M) 12.80

最初丈量的日期和地点
Date and place of original measurement August 26, 2010, Shanghai, China
最近一次的丈量日期和地点
Date and place of last previous remeasurement --

No. 19867220

格式
Form CIT (CHN)
编号
No. SZ21SSS00117

备 注:
REMARKS:
1. According to 《Domestic Sailing Sea-Ship Statuory Inspection Technique Rules》(2004) of the Government of P.R. China, the national tonnage of this ship are: GT:32899; NT:18423.
2.This certificate was issued according to the previous certificate Form CIT(CHN), No. NJ18SS00509.

No. 19367221

الملحق رقم (03):



中华人民共和国
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

格式 Form CSC(CHN)
编号 No. SZ21SSS00117

货船构造安全证书
Cargo Ship Safety Construction Certificate

经中华人民共和国政府授权，中国船级社根据经1988年议定书修订的一九七四年国际海上人命安全公约的规定签发

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of the People's Republic of China by China Classification Society

船舶资料
Particulars of ship

船名 Name of ship	盛吉海 SHENG JI HAI
船舶编号或呼号 Distinctive number or letters	CN20102815374
船籍港 Port of registry	Haikou
总吨位 Gross tonnage	32899
载重吨（公吨）[1] Deadweight of ship (metric tons) [1]	N.A.
船舶登记号 Class No.	10F0216
国际海事组织编号 IMO Number	9533050
船舶类型 Type of ship	Bulk Carrier

建造日期：（所有适用的日期应填写完整）
Date of build:(All applicable dates shall be completed)

签订建造合同日期 -Date of building contract	December 7, 2006
交船日期 -Date of delivery	August 26, 2010
安放龙骨或处于相应建造阶段的日期 -Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction	April 2, 2010
改建、改装或重大改变工作开始日期 -Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable)	--

中国船级社证明：
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY CERTIFIES:

1 本船已按本公约第I/10条的要求进行了检验；
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention;

2 检验证明
That the survey showed that:

.1 该船在上述条文所定义的结构、机械和设备等方面的状况令人满意，并符合公约第II-1章和第II-2章的有关要求（消防安全系统和设备及防火控制图除外）；和
the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and

.2 该船符合公约第II-1章G部分要求（不适用）
the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention(Not applicable);

3 最近两次船底外部检查的日期：
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on June 29, 2018 and May 21, 2020

4 未予发免除证书。
That an Exemption Certificate has not been issued.

1 仅适用于油船、化学品液货船和气体运输船。
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

No. 18997713

Page 1/5 Ver. 3.5 201905

格式
Form CSC(CHN)
编号
No. SZ21SSS00117

5 本船未进行符合本公约第II-1章第55条/第II-2章第17条要求的替代设计和布置；

That the ship was not subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 of the Convention;

6 本证书未附有机电设备/防火替代设计和布置的认可文件。

A document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations / fire protection is not appended to this Certificate.

本证书有效期至
This certificate is valid until August 25, 2025

[2] 此期间尚应按本公约第I/10条的规定进行年度检验和
[2] subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/10 of the Convention.

签发本证书所基于的检验的完成日期：
Completion date of the survey on which this certificate is based: May 30, 2020

This certificate was issued according to the previous certificate Form CSC(CHN), No.DL20SSS00126.

发证地点
Issued at Shenzhen

发证日期
Issued on June 16, 2021

(Luo Maocai)
中 国 船 级 社
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

2. 填入主管机关根据公约第I/14(a)条规定的失效日期。该日期如未根据公约第I/14(b)条予以修正，其日、月相当于第I/2(n)条定义的周年日。
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(1) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(b).

No. 19867230

格式
Form CSC(CHN)
编号
No. SZ21SSS00117

年度检验及期间检验签证栏
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY

兹证明，本船已按本公约第I/10条要求进行了检验，符合本公约的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

年度检验
ANNUAL SURVEY
地点
Place Durban
日期
Date Nov. 17, 2021

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

~~年度检验~~/~~中间检验*~~
ANNUAL SURVEY/~~INTERMEDIATE SURVEY*~~
地点
Place LAI ZHOU
日期
Date NOV. 14, 2022

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

~~年度检验~~/中间检验*
~~ANNUAL SURVEY~~/INTERMEDIATE SURVEY*
地点
Place YANTAI
日期
Date JUNE 30, 2023

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度检验
ANNUAL SURVEY
地点
Place
日期
Date

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

按照第I/14（h）（iii）条进行的年度检验/期间检验
ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION I/14 (h) (iii)

兹证明，本船已按本公约第I/14(h)（iii）条要求进行了年度/中间*检验，符合本公约的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

地点
Place
日期
Date

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者删去
* Delete as appropriate

№ 19367231

格式
Form CSC(CHN)
编号
No. SZ21SSS00117

船底外部检查签证栏*
ENDORSEMENT FOR INSPECTIONS OF THE OUTSIDE OF THE SHIP'S BOTTOM*

兹证明，本船已按本公约第I/10条要求进行了检验，符合本公约的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

第一次检验
FIRST INSPECTION

地点
Place Guangzhou

日期
Date December 31, 2022

张伟君
(Zhang Weijun)
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

第二次检验
SECOND INSPECTION

地点
Place _____

日期
Date _____

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 附加检查可作出规定
* Provision may be made for additional inspections.

证书有效期少于五年，适用第I/14（c）条时的签证栏
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE（5）YEARS WHERE REGULATION I/14（C）APPLIES

本船符合本公约有关要求，按照本公约第I/14(c)条，同意本证书有效期延长至
The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____

日期
Date _____

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

完成换证检验，适用第I/14（d）条时的签证栏
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION I/14（d）APPLIES

本船符合本公约有关要求，按照本公约第I/14(d)条，同意本证书有效期延长至
The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____

日期
Date _____

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

№ 19367232

格式
Form CSC(CHN)
编号
No. SZ21SSS00117

适用第I/14(e)条或第I/14(f)条，证书有效期延长至到达进行检验的港口时或给予宽限期的签证栏

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/14(e) OR I/14(f) APPLIES

按照本公约第I/14(e)条或第I/14(f)条*，同意本证书有效期延长至
This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e) or I/14(f)* of the Convention, be accepted as valid until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

适用第I/14(h)条， 周年日期提前的签证栏

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION I/14(h) APPLIES

按照本公约第I/14(h)条，新的周年日期为
In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

按照本公约第I/14(h)条，新的周年日期为
In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 适用者删去
* Delete as appropriate

№ 19367233

الملحق رقم (04):

中 华 人 民 共 和 国
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

格式 Form CSR(CHN)
编号 No. SZ21SSS00117

货 船 无 线 电 安 全 证 书
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

本证书应附有货船无线电安全设备记录簿 （格式 R） 编号
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Cargo Ship Safety Radio (Form R) No. SZ21SSS00117

经中华人民共和国政府授权，中国船级社根据经 1988 年议定书修订的 一九七四年国际海上人命安全公约的规定签发
Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea,1974,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto
under the authority of the Government of the People's Republic of China by China Classification Society

船 舶 资 料
Particulars of ship

船名 Name of ship: **盛吉海 SHENG JI HAI**
船舶编号或呼号 Distinctive number or letters: **CN20102815374 / BSTQ**
船籍港 Port of registry: **Haikou**
总吨位 Gross tonnage: **32899**
船舶核准营运海域（第 IV/2 条） Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2): **A1+A2+A3**
船舶登记号 Class No. **10F0216** 国际海事组织编号 IMO Number **9533050**
安放龙骨或处于相应建造阶段的日期，或在适用时，改建、改装或重大改变工作开始日期
Date on which keel was laid or the ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced: **April 2, 2010**

中国船级社证明：
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY CERTIFIES:

1 本船已按公约第 I/9 条的要求进行了检验。
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.

2 检查证明：
That the survey showed that:

2.1 本船符合本公约关于无线电装置的各项要求；
the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.2 在救生设备内使用的无线电装置的功能符合本公约的各项要求。
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.

3 未签发免除证书
That an Exemption Certificate has not been issued.

本证书有效期至 This Certificate is valid until **August 25, 2025**
according with regulation I/9 of the Convention.
签发本证书所基于的检验的完成日期： Completion date of the survey on which this certificate is based: **May 30, 2020**

1 但应按本公约第 I/9 条的规定，进行定期检验。
1 subject to the periodical surveys in

This certificate was issued according to the previous certificate Form CSR(CHN), No.DL20SSS00126.

发证地点 Issued at **Shenzhen**
发证日期 Issued on **June 16, 2021**

(Luo Maocai)
中 国 船 级 社
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

1 除非依照公约第 I/14(a)条规定将失效日期（该日期如系根据公约第 I/14(b)条予以修正，其日、月相当于第 I/2(n)条定义的周年日）
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date should correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention,unless amended in accordance with regulation I/14(b).

№ 18997715

定 期 检 验 签 证 栏
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS

格式 Form CSR(CHN)
编号 No. SZ21SSS00117

兹证明，本船已按本公约第I/9条要求进行了检验，符合本公约的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that,at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

定期检验
PERIODICAL SURVEY

地点 Place: Durban
日期 Date: Nov. 17, 2021
中国船级社 E5 02 CHINA CLASSIFICATION SOCIETY
韩云 (Han Yun)
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

定期检验
PERIODICAL SURVEY

地点 Place: Singapore
日期 Date: Oct 25, 2022
中国船级社 E1 03 CHINA CLASSIFICATION SOCIETY
孙书中 (SUN SHUZI)
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

定期检验
PERIODICAL SURVEY

地点 Place: Yantai
日期 Date: June. 30. 2023
E0 14
王志清 (Wang Zhiqing)
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

定期检验
PERIODICAL SURVEY

地点 Place: _____
日期 Date: _____
_____
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

按照第 I/14(h)(iii) 条进行的定期检验
PERIODICAL SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION I/14(h)(iii)

兹证明，本船已按本公约第 I/14(h)(iii)条要求进行了定期检验，符合本公约的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that, at a periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

地点 Place: _____
日期 Date: _____
_____
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

No. 19367237

证书有效期少于五年,适用第 I/14(c)条时的签证栏
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE(5) YEARS WHERE REGULATION I/14(c) APPLIES
本船符合本公约有关要求,按照本公约第 I/14(c)条,同意本证书有效期延长至
The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention,be accepted as valid until _____

格式 Form CSR(CHN)
编号 No. SZ21SSS00117

地点 Place _____ _____
日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

完成换证检验,适用第 I/14(d)条时的签证栏
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION I/14(d) APPLIES
本船符合本公约有关要求,按照本公约第 I/14(d)条,同意本证书有效期延长至
The ship complies with the relevant requirements of the Convention,and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention,be accepted as valid until _____

地点 Place _____ _____
日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

适用第 I/14(e)条或第 I/14(f)条,证书有效期延长至到达进行检验的港口时止或给予宽限期的签证栏
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/14(e) OR I/14(f) APPLIES
按照本公约第 I/14(e)条或第 I/14(f)条*,同意本证书有效期延长至
This certificate shall,in accordance with regulation I/14(e) or I/14(f)* of the Convention, be accepted as valid until _____

地点 Place _____ _____
日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

适用第 I/14(h)条,周年日期提前的签证栏
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION I/14(h) APPLIES
按照本公约第 I/14(h)条,新的周年日期为
In accordance with regulation I/14(h) of the Convention,the new anniversary date is _____

地点 Place _____ _____
日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

按照本公约第 I/14(h)条,新的周年日期为
In accordance with regulation I/14(h) of the Convention,the new anniversary date is _____

地点 Place _____ _____
日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者删去
* Delete as appropriate

No. 19367238

الملحق رقم (05):

格式 Form CSE(CHN)
编号 No. HT23SSS00025

年度检验及定期检验签证栏
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SURVEYS

兹证明，本船已按本公约第 I/8 条要求进行了检验，符合本公约的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that,at a survey required by regulation I/8 of the Convention,the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

年度检验
ANNUAL SURVEY
地点
Place _____ _____
日期
Date _____ **Not Applicable** 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度检验/定期检验*
ANNUAL /PERIODICAL* SURVEY
地点
Place _____ _____
日期
Date _____ **Not Applicable** 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

~~年度检验~~/定期检验*
~~ANNUAL~~ /PERIODICAL* SURVEY
地点 YANTAI
Place _____ _____
日期 JUNE. 30, 2023
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度检验
ANNUAL SURVEY
地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

按照第 I/14(h)(iii) 条进行的年度检验/定期检验
ANNUAL/PERIODICAL SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION I/14(h)(iii)

兹证明，本船已按本公约第 I/14(h)(iii)条要求进行了年度/定期* 检验，符合本公约的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that,at the annual/periodical survey* in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

地点
Place _____ _____
日期
Date _____ 中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者删去。
* Delete as appropriate.

No. 18909789

证书有效期少于五年，适用第I/14(c)条时的签证栏
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE(5) YEARS WHERE REGULATION I/14(c) APPLIES

格式 Form CSE(CHN)
编号 No. HT23SSS00025

本船符合本公约有关要求，按照本公约第I/14(c)条，同意本证书有效期延长至
The ship complies with the relevant requirements of the Convention,and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention,be accepted as valid until _____

地点 Place _____ _____

日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

完成换证检验，适用第I/14(d)条时的签证栏
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION I/14(d) APPLIES

本船符合本公约有关要求，按照本公约第I/14(d)条，同意本证书有效期延长至
The ship complies with the relevant requirements of the Convention,and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention,be accepted as valid until _____

地点 Place _____ _____

日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

适用第I/14(e)条或第I/14(f)条，证书有效期延长至到达进行检验的港口时止或给予宽限期的签证栏
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/14(e) OR I/14(f) APPLIES

按照本公约第I/14(e)条或第I/14(f)条*，同意本证书有效期延长至
This certificate shall,in accordance with regulation I/14(e) or I/14(f)* of the Convention,be accepted as valid until _____

地点 Place _____ _____

日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

适用第I/14(h)条，周年日期提前的签证栏
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION I/14(h) APPLIES

按照本公约第I/14(h)条，新的周年日期为
In accordance with regulation I/14(h) of the Convention,the new anniversary date is _____

地点 Place _____ _____

日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

按照本公约第I/14(h)条，新的周年日期为
In accordance with regulation I/14(h) of the Convention,the new anniversary date is _____

地点 Place _____ _____

日期 Date _____ 中国船级社验船师 Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者删去
* Delete as appropriate.

№ 18909788

الملحق رقم (06):

中 国 船 级 社
China Classification Society

格式 Form CLS(C)
编号 No.: SZ21SSS00117

入 级 证 书
Classification Certificate

本证书签发给：
This Certificate is issued to: 盛吉海 SHENG JI HAI

船舶登记号 Class No.	10F0216
国际海事组织编号 IMO Number	9533050
建造日期 Date of Build	August 26, 2010
建造者 Shipbuilder	Shanghai Shipyard Co.,Ltd, China
总吨位 Gross Tonnage	32899

兹证明 上述船舶经中国船级社验船师依据本社规范进行了检验并符合要求，授予该船舶下列入级符号和附加标志，并载入船舶录：
THIS IS TO CERTIFY that the above-mentioned ship has been surveyed by China Classification Society's surveyor(s) and found to be in compliance with the requirements of Society's Rules, and the ship has been assigned the class and entered in the Register of Ships with the following Classification Character(s) and Class Notation(s):

★CSA **Bulk Carrier; CSR; BC-A(Holds Nos. 2&4 may be Empty); Strengthened for Heavy Cargoes; COMPASS (D,F); GRAB[20]; Loading Computer (S, I, G); ESP**

★CSM **AUT-0; BWMS**

本证书有效期至
This Certificate is valid until August 25, 2025 但应持续符合本社规范的各项要求。 subject to continued compliance with the requirements of the Society's Rules.

This certificate was issued according to the previous certificate Form CLS(C), No.DL20SSS00126.

发证地点 Issued at Shenzhen

发证日期 Issued on June 16, 2021

(Luo Maocai)
中国船级社指定验船师
Designated Surveyor to
China Classification Society

Notes: 1. To establish the classification status of the main characteristic particulars and details of the ship, the Register of Ships uploaded on the Class official website can be consulted. Access to Class official website is available via http://www.ccs.org.cn

Declarations: 1. This Certificate is issued, under the applicable Classification Rules of this Society, and solely reflects the condition of the vessel at the time of the survey. Nothing contained in this Certificate shall be deemed to relieve any designer, builder, owner, seller, supplier, repairer, operator or other entity of any obligation express or implied. The general terms and conditions of the applicable Rules of this Society govern this Certificate. Unless otherwise agreed with this Society, any dispute arising from or in connection with the services provided by the Society shall be submitted to China Maritime Arbitration Commission for arbitration binding which shall be conducted in accordance with the commission's arbitration rules in effect at the time of applying for arbitration. The arbitral award is final and upon both parties. The laws of the People's Republic of China apply.

2. This certificate and relevant information cannot be used in connection with the sale of ship without permission of the Society.

No. 14043348

入级证书签证栏 (第一页)
Endorsements of Classification Certificate (Page 1)

格式 Form CLS(C)
编号 No.: SZ21SSS00117

年度或中间检验
Annual or Intermediate Survey:

兹证明，本船已进行了年度或中间检验，符合规范的有关要求。
THIS IS TO CERTIFY that, at an annual or an intermediate survey, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules.

年度检验
Annual Survey

地点 Place: Durban
日期 Date: NOV. 17, 2021

韩雷 (Han Lei)
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

年度/中间*检验
Annual/ ~~Intermediate*~~ Survey

地点 Place: ~~LONGFOU~~ LAIZHOU
日期 Date: NOV. 14, 2022

CJIANG WEI
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

~~年度~~/中间*检验
~~Annual~~/ Intermediate* Survey

地点 Place: YANTAI
日期 Date: JUNE 30, 2023

CJIANG WEI
中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

年度检验
Annual Survey

地点 Place: _____
日期 Date: _____

中国船级社验船师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

* 不适者划去
* Delete as appropriate

** 仅需在最近检验日期超出时间窗口时填入首次检验日期
** The first visit date to be entered only when the Last visit date exceeding the time window

如适用时，船级年度或中间检验应与载重线年度检验和构造安全的年度或中间检验（或客船安全证书的换证检验）一起进行。
As applicable, the Class Annual or Intermediate Survey is to be carried out in conjunction with the Load Line Annual Survey and Safety Construction Annual Intermediate Survey (or Renewal Survey of Passenger Ship Safety Certificate).

入级证书签证栏（第二页）

Endorsements of Classification Certificate (Page 2)

格式 Form CLS(C)
编号 No.: SZ21SSS00117

特检展期:
Postponement of Special Survey:
按照规范的要求，进行了特别检验展期，本证书延期至
In accordance with the requirements of the Rules,
Special Survey is postponed, and this Certificate is extended until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

特检完成:
Completion of Special Survey:
特别检验已完成，本证书有效期延至
The Special Survey is completed, and this Certificate is extended until _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

** 检验开始日期
** Survey Started on: _____

周年日期提前的签署
Endorsement for Advancement of Anniversary Date
年度 / 中间* 检验在周年日的三个月之前完成，新的周年日期调整为
Annual/Intermediate* Survey is completed more than three months before the anniversary date,
and the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

年度 / 中间*检验在周年日的三个月之前完成，新的周年日期调整为
Annual/Intermediate* Survey is completed more than three months before the anniversary date,
and the new anniversary date is _____

地点
Place _____ _____

日期
Date _____ 中 国 船 级 社 验 船 师
Surveyor to CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

* 不适用者划去
* Delete as appropriate.
** 仅当下级检验日期超出时间窗口时填入首次检验日期。
** The first visit date to be entered only when the Last visit date exceeding the time window.

قائمة المصادر والمراجع

المراجع باللغة العربية:

أولا: الكتب

1. إسماعيل أبو الفداء بن كثير، الطبعة الأولى، دار ابن حزم للنشر والتوزيع.
2. بن خلدون عبد الرحمن؛ تحقيق: أبو صهيب الكرمي، العبر وديوان المبتدأ والخبر في ايام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، ط1، السعودية: دار بيت الأفكار الدولية.
3. حسني أحمد، قضاء النقض البحري: السفينة- مشارطات الإيجار- أشخاص الملاحة- النقل البحري-معاهدة سندات الشحن- التحكيم- التأمين البحري- التصادم البحري- البيوع البحرية- قانون الجمارك 66 لسنة 1963،ط 02، مصر: دار منشأة المعارف، 1980.
4. دويدار هاني محمد، الوجيز في القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر والتوزيع، بيروت، 1997.
5. العريني محمد فريد والفقي محمد السيد، 2003، القانون البحري والجوي، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.
6. غادة محمد حامد مسعود ، صناعة السفن في مصر الإسلامية في ضوء اوراق البردي العربية، كليه الآداب جماعة المنصورة، مصر.
7. الغنيمي محمد، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1983.
8. الفقي عاطف محمد، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 و اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)، مصر: دار النهضة العربية، 1997.
9. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، السعودية: دار مكتبة القانون والاقتصاد، 2012.

10. محمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، ط1، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008.
11. مصطفى كمال طه، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التامين البحري)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية

أ- رسائل الدكتوراه:

1. أريوط وسيلة، النظام القانوني لربان البحر، أطروحة دكتوراه، القانون البحري وقانون النقل، جامعة أبو بكر بلقايد، 2018.
2. أوسهلة محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليابس، 2022.
3. بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصارم الجزائري في القانون الدولي الخاص، أطروحة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، 2009.
4. دربال محمد، دور القانون الدولي في حماية البيئة، أطروحة دكتوراه قانون وصحة، جامعة جيلالي اليابس، 2019.
5. عزيرية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة دكتوراه، القانون الاجتماعي والمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2017.

ب- رسائل الماجستير:

1. حيفري نسيمة أمال، الحالات المستثنات لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة ماجستير، قانون أعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011.

2. روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 2، 2014.
3. زازة لخضر، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة – دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 1999.
4. مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير، قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، 2015.
5. منهوج عبد القادر، 2012، خصوصية الرهون البحرية، رسالة ماجستير، القانون الخاص، جامعة وهران.

ج- مذكرات الماستر:

1. بن سخري، حمزة وشعابنة، شعبان، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماستر، القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة،2017.
2. بن عزيز، زينب، الحجز القضائي على السفينة في القانون الجزائري، مذكرة ماستر، قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي، 2014.
3. بوخميس وناسة ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران ، 2012/2011.
4. بوشيخ عبد الكريم وبودشيشة، طارق، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري، مذكرة ماستر، قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، 2021.
5. حملاوي مريم ، وقرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة- دراسة على ضوء القانون الجزائي، مذكرة ماستر، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، 2018.

6. شكشاك شيماء، الإطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة ماستر، القانون البحري والمينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الصديق بن يحيى، 2023.

7. مصطفاي حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة ماستر،القانون الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسة، جامعة طاهر مولاي، 2016.

ثالثا: المقالات

1. أبوخصيب أنس، صلاحية السفينة للملاحة بين التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، مقال منشور على مدونة فضاء المعرفة القانونية Espace Conaissance Juridique:

https://espaceconnaissancejuridique.com/2024/01/15/صلاحية-السفينة-للملاحة-بين-التشريعا/

2. أريوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للنقل والقانون البحري، ع 07، 2018.

3. أعراب كميلة، السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 08، 2018.

1. الغامدي عصام بن سعد ، الإطار القانوني لمفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية – دراسة مقارنة–، مجلة جامعة الملك سعود (حقوق و علوم سياسية)، مج 13، 2019.

2. بن عمار محمد، مفهوم السفينة في القانون البحري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، ع 01، 1993.

3. بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة للدراسات القانونية والاقتصادية، 2012.

4. دالع سعيد، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مج 04، ع01، 2016.

5. دحماني محمد الصغير، "السلامة والأمن البحريين في الجزائر" تقديم حوباد حياة، مخبر قانون النقل و النشاطات المينائية لجامعة وهران2، دار النظر للنشر والتوزيع.
6. دحماني محمد الصغير، مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل واستئجار السفن، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، ع 03، 2016.
7. عباس، سامية، الخطأ البشري والحوادث البحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري المقارن، مج 08، ع 01، 2022.
8. وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، مجلة الحقوق للعلوم القانونية والسياسية، مج 05،ع01، 2013.

رابعا: النصوص القانونية

أ- الإتفاقيات والمعاهدات الدولية:

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، انعقد في الفترة مابين 1979و 1983 المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 بجاميكا.
2. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوث 1924، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-71 النؤرخ في 2 مارس 1924 ج ر عدد 28، يتضمن انظمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن بروكسل في 25 أوت 1924.
3. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة في لندن بتاريخ 1 نوفمبر 1974، التي دخلت حيز التنفيذ الدولي بتاريخ 25 ماي 1980، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوث 1980، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوث 1983، يتضمن في

الوقت نفسه المصادقة على البروتوكول المؤرخ في 17 فبراير 1978: ج ر عدد 36 لعام 1983، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها الموقع في لندن في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاشسي رقم 449-2000، المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، ج ر لعام 2000.

4. الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، المحررة في لندن يوم 7 يوليو 1978، المعدلة مؤخرا سنة 2010، انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم 88-88 المؤرخ في 9 رمضان 1804 الموافق ل26 أبريل 1988 ج ر عدد 17 لسنة 1988.
5. الاتفاقية الدولية لمكافحة تلوث البحار بزيت البترول لعام 1954، انظمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11-09-1963 بعد تعديل صيغتها سنة 1962، وكذا الصيغة الثانية لعام 1969.
6. اتفاقية جنيف لعام 1958، لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، المؤرخة في 29 أفريل 1958.
7. دليل إصحاح السفن، ط 03 ، الصادر عن منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، 2016. متوفر على:
https://iris.who.int/handle/10665/206391

ب- النصوص التشريعية:

1. مرسوم رئاسي رقم 06-134 نؤرخ في 10 أبريل 2006، يتضمن التصديق على الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية المعتمدة لجينيف في 29 أكتوبر 1976، ج ر عدد 23.
2. أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جانفي 1998، ج ر عدد 47.

3. مرسوم تنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 6 يناير 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج ر عدد 1.

4. المرسوم التنفيذي 02-02 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفرق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج ر رقم 1 لسنة 2002.

خامسا: المحاضرات

1. بوحجيلة علي، 2013، موجز محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة.

2. عبد الله ليندة، محاضرات قانون بحري ومينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، 2021.

3. وكواك الشريف، القانون البحري محاضرات في القانون البحري، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد محمد لخضر، 2022.

ثانيا-المراجع باللغات الأجنبية:

1. Adil Hind, La responsabilité du transporteur maritime international de marchendises sous conaissement : causes d'exonération et limitation légales, Mémoire présentée à la faculté des études supérieurs en vue de l'obtention du garde de maître en droit, Spécialité de droit des affaires, Université de Montréal, Canada, Décembre 2005.
2. Ahmed Hussam Kassem, The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development, Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law, 2006.
3. Aijjou and Al, (2018, January 1). Enhanced Ship Energy Efficiency by Using Marine Box Coolers. https://doi.org/10.25046/aj030608

4. Akyurek, E, & Bolat, P. (2020, December 1). Port state control at European Union under pandemic outbreak. https://etrr.springeropen.com/track/pdf/10.1186/s12544-020-00460-4
5. Anthony JEBRAYEL, « LA FAUTE NAUTIQUE », Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit Maritime, Centre de droit maritime et des transports, Aix-Marseille Université, P39.
6. Anwari, Nabil, Seaworthiness in the context of the ISPS Code and the relevant amendments to SOLAS Convention 1974, World Maritime University, Sweden, 2005, P27
7. Aroucha and Al, Practical aspects of meteorology and oceanography for mariners: A guide for the perplexed. Cogent engineering, 1st January 2018. disponible sur: https://doi.org/10.1080/23311916.2018.1492314.
8. Baur and Al, Health risks in international container and bulk cargo transport due to volatile toxic compounds. Journal of occupational medicine and toxicology, 20May2015, P10.
9. Baxter, G., & Kourousis, K. (n.d). Temperature Controlled Aircraft Unit Load Devices: The Technological Response to Growing Global Air Cargo Cool Chain Requirements. http://dx.doi.org/10.4067/S0718-27242015000100012
10. Bertagna and AL, (2021, January 1). An innovative approach for the biological risk management on-board ships during COVID-19 crisis. https://doi.org/10.1016/j.martra.2021.100028
11. BLU Code and BLU Manual: https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/BLU-Code-and-BLU-Manual.aspx
12. Bouman, E., Lindstad, E., Rialland, A., & Strømman, A H. (2017, May 1). State-of-the-art technologies, measures, and potential for reducing GHG emissions from shipping – A review. https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.03.022

13. Cargo Stowage guideline for Containership. (2015, January 1). http://shipsbusiness.com/irregularstowage.html
14. Caroll E. Neesemann, The Law of Unseaworthiness and the Doctrine of Instant Unseaworthiness, Maryland Law Review, 28Md. L, Rev .249(1968).
15. Checklist to show stability, hull strength, draft, trim, suitability of cargo for a bulk carrier. (2010, January 1). https://bulkcarrierguide.com/confirming-stability.html
16. Hatta, M., Mochtar, D A., & Az, M G. (2021, May 31). Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia. Universitas Merdeka Malang. https://doi.org/10.26905/blj.v2i1.5853
17. Hayashi, M. (2001, January 1). Toward the Elimination of Substandard Shipping: The Report of the International Commission on Shipping. International journal of marine & coastal law/International journal of marine and coastal law, disponible sur: https://doi.org/10.1163/157180801x00180.
18. Hetherington, and Al, (2006, January 1). Safety in shipping: The human element.
19. https://doi.org https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoesInBulk-default.aspx
20. Hu, W., Ren, H., & Wang, M. (2019, July 9). Ship Cargo Compartment Environment Measurement and Control System Based on SSM Framework. https://doi.org/10.1088/1755-1315/252/4/042075
21. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. (2014, August 27). Routledge eBooks. https://doi.org/10.4324/9781315774695-86
22. International Maritime Organization Publications. (2019, January 1). https://www.imo.org/en/publications/Pages/Home.aspx
23. International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code:

24. Islam and Al, (2019, January 1). Assessment of the transport refrigeration system in Bangladesh and numerical simulation of the refrigeration performance. https://doi.org/10.1063/1.5115858
25. Lefebvre, G. (1990). L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement, Les Cahiers de droit, 31(1), 81–123. Disponible sur : https://doi.org/10.7202/043002ar.
26. LIQUEFIED HYDROGEN CARRIERS. (n.d). https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/current/other/342-requirements-for-liquefied-hydrogen-carriers_2023/342-liquefied-hydrogen-carriers-reqts-oct23.pdf
27. Manderbacka and Al, (2019, August 1). An overview of the current research on stability of ships and ocean vehicles: The STAB2018 perspective. Ocean engineering, https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2019.05.072
28. Morsli Souad, Gestion technique d'un navire. Disponible sur : https://www.univ-usto.dz/images/coursenligne/POLYCOPE_Morsli_s.pdf
29. Mouchtouri and Al, (2010, March 10). Hygiene inspections on passenger ships in Europe - an overview. https://doi.org/10.1186/1471-2458-10-122
30. Neffous Mohamed Mankour, Le nouveau code Maritime Algérien, disponible sur : https://www.ictc-ghazaouet.com/cma.pdf.
31. [1]Padovan and Al, 2023. The Elements of Seaworthiness In The Context Of Marine Insurance Revisited. The 4th International Scientific Conference On Maritime Law-Iscm .
32. Priatno, D H., & Sunaryo. Study of Pioneer Sea Transportation's Safety with Formal Safety Assessment Method, August,2020, P 1-3. https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/557/1/012016
33. Principles Of Minimum safe Manning & Applications for Minimum Safe Manning Certificates, St. Kitts and Nevis International Ship Registry. Available on:

https://www.classnk.com/hp/pdf/activities/statutory/mlc/flag/skn/SKN5013.pdf

34. Rizzo, C M., & Nigro, A L. (2008, January 1). A Review of Ship Surveys Practices and of Marine Casualties Partly Due to Aging Effects. https://doi.org/10.1115/omae2008-57847

35. Rooney and Al, (2004, July 1). A Review of Outbreaks of Foodborne Disease Associated with Passenger Ships: Evidence for Risk Management. Public health reports. https://doi.org/10.1016/j.phr.2004.05.007

36. Royal colinvaux carver. carriage by sea. volume 1. Thirteenth edition .stevens &sons. london. 1989.

37. Schwartz and Al, (2020, May 1). Emission abatement in shipping – is it possible to reduce carbon dioxide emissions profitably? https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120069

38. Suntari and Al, (2020, April 30). Load Unloading Equipment, Workers (Longshormen), and Ship Service to Performance of General Cargo Loads Unloading in Terminal Jamrud Port of Tanjung Perak, Surabaya. Brawijaya University. https://doi.org/10.21776/ub.apmba.2020.008.03.3

39. United Nations Conference on trade and development UNCTAD, (2021, February 28). COVID-19 and Maritime Transport: Impact and Responses. Transport and trade facilitation series. https://doi.org/10.18356/9789216040123

40. Web Article on Cargo Securing and Packing. (2019, January 1). https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoSecuring-default.aspx

41. Web article on Maritime Safety. (2019, January 1). https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Default.aspx

42. Website Article: Unseaworthiness Defined, https://www.ce9.uscourts.gov/jury-instructions/node/127

43. Website Article : https://www.rina.org/en/ism

44. Ye, Q. (2018, January 1). Ship Air-conditioning System Design Requirements and Energy-saving Measures. /10.23977/msmee.2018.7216

فهرس المحتويات

المحتوى	الصفحة
شكر وتقدير	ج
الإهداء	د
قائمة المختصرات	و
مقدمة	1
الفصل الأول: النظام القانوني لصلاحية السفينة للملاحة البحرية	
مقدمة الفصل	6
المبحث الأول: ماهية صلاحية السفينة للملاحة	7
المطلب الأول: المفهوم القانوني للسفينة	8
الفرع الأول: التعريف الفقهي للسفينة	8
الفرع الثاني: التعريف القانوني للسفينة	10
أولا: تعريف السفينة في ظل قواعد القانون الدولي	10
ثانيا: تعريف السفينة في ظل التشريعات الوطنية	12
الفرع الثالث: شروط اكتساب المنشأة وصف السفينة	16
أولا: شرط التخصيص للملاحة البحرية	16
ثانيا: شرط القيام بالملاحة البحرية على سبيل الاعتياد	19
ثالثا : شرط القدرة على مواجهة الأخطار	20
المطلب الثاني: مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية	21
الفرع الأول: تعريف صلاحية السفينة للملاحة البحرية	21

الفرع الثاني: إثبات صلاحية السفينة للملاحة	27
أولا: وسائل إثبات صلاحية السفينة للملاحة البحرية	27
ثانيا: الطرف المسؤول عن إثبات صلاحية السفينة للملاحة البحرية	28
الفرع الثالث:حالات فقدان السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية	30
المبحث الثاني: صور صلاحية السفينة للملاحة البحرية	32
المطلب الأول:الصلاحية الملاحية للسفينة	33
الفرع الأول: صلاحية السفينة ذاتها للملاحة	33
الفرع الثاني: صلاحية السفينة للملاحة البحرية من حيث تأهيل وكفاءة طاقمها	38
المطلب الثاني: الصلاحية التجارية للسفينة	45
الفرع الأول: تنظيف العنابر وتهيئتها لاستقبال البضاعة	45
الفرع الثاني: تبريد و تهوية العنابر	51
الفرع الثالث: سلامة معدات الشحن و التفريغ	53
الفصل الثاني: الآليات القانونية التي تكرس صلاحية السفينة للملاحة	
مقدمة الفصل	57
المبحث الأول: وثائق وشهادات صلاحية السفينة، والجهات المانحة لها	58
المطلب الأول: الهيئات المسؤولة عن إصدار الوثائق التي تثبت صلاحية السفينة للملاحة	58
الفرع الأول: المصلحة الوطنية لحرس السواحل	59
الفرع الثاني: مؤسسات التصنيف	60
المطلب الثاني: الوثائق والشهادات المتعلقة بصلاحية السفينة للإبحار	64
الفرع الأول: الوثائق التي تتعلق بتأهيل الطاقم	65

أولا: شهادة إدارة السلامة الدولية	65
ثانيا: شهادات أفراد الطاقم	67
ثالثا : شهادة الحد الأدنى للتطقيم	70
الفرع الثاني:الشهادات و الوثائق المتعلقة بالسفينة	72
أولا: شهادات الملاحة الخاصة بالسفينة	72
ثانيا: شهادات السلامة	76
المبحث الثاني: رقابة دولة الميناء كآلية لضمان صلاحية السفينة للملاحة	
المطلب الأول: الرقابة على الصلاحية الوثائقية للسفينة ومطابقتها للحالة الفعلية	80
الفرع الأول:التأكد من صلاحية الوثائق	81
الفرع الثاني: التأكد من مطابقة الوثائق للحالة الفعلية للسفينة	86
المطلب الثاني: مرحلة مابعد التفتيش	87
الفرع الأول: إعداد تقرير التفتيش	88
الفرع الثاني: الإجراءات الواجب اتخاذها في حال وجود مخالفات	88
الخاتمة	91
الملاحق	96
قائمة المصادر والمراجع	116
فهرس المحتويات	129
ملخص	133

ملخص

ملخص

إن صلاحية السفينة للملاحة البحرية تعد شرطا أساسيا لقيام المنشأة بملاحة بحرية آمنة وفعالة، إذ يشترط لحصول المنشأة على وصف السفينة مجموعة من الشروط من بينها قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية، وسلامتها على البيئة البحرية، ولا تكون صالحة للملاحة إلا بعد حصولها (المنشأة) على شهادات تمنحها إياها هيئات متخصصة تبين من خلالها قدرة السفينة على مواجهة المخاطر البحرية، وتمنحها الحق في ممارسة الملاحة بشكل قانوني يضمن أنها آمنة على البضائع والبيئة البحرية، والأشخاص الذين يخدمون على متنها.

الكلمات المفتاحية:

السفينة–الصلاحية للملاحة– شهادات التصنيف– مؤسسات التصنيف– السلامة البحرية– رقابة دولة الميناء.

Abstract:

The seaworthiness of a ship is a fundamental requirement for ensuring safe and efficient maritime navigation for an establishment. To be classified as a "ship," it must meet a set of conditions, including its ability to withstand maritime hazards and its environmental safety. A ship is not considered seaworthy until the establishment obtains certificates from specialized organizations, which confirm the ship's capability to handle maritime risks and grant it the legal right to navigate. This ensures that the ship is safe for cargo, the marine environment, and the personnel serving on board.

Keywords: Ship - Seaworthiness - Classification Certificates – Classification societies- Maritime Safety - Port State Control.