وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد الصديق بن يحى-جيجل

كليةالحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق

عنــوان المــذكرة:

النــظام القــانوني للملاحــة البحر بــة

مذكرة مقدمة استكمالا لمتطلبات نيل شهادة ماستر مهني في الحقوق

تخصص: القانون البحري والمينائي

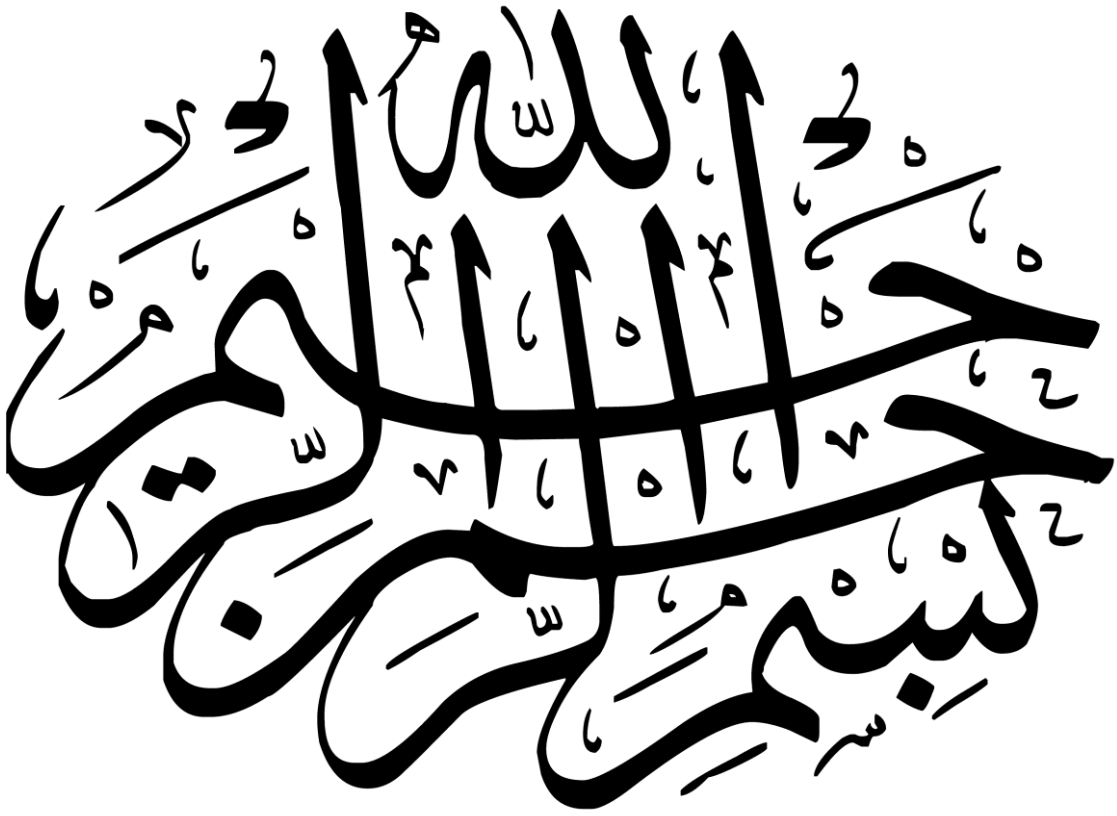
إعداد:

- الطالب : بوزنون حفيظ — المشرف الأكاديمي: - يحياوي مختار
- الطالب: بوشنين أسامة — المشرف الميداني : - بونار مفيدة

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
د/ بوشليف نور الدين	محاضر –أ-	– جيجل-	رئيسا
أ/ يحياوي مختار	مساعد –أ-	– جيجل-	مشرفا ومقررا
أ/ جبالي محمد	محاضر-ب-	– جيجل-	ممتحنا

السنة الجامعية: 2024/2023



﴿وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون
وستردّون إلى عالم الغيب والشهادة فينبئكم بما كنتم تعملون﴾

سورة التوبة الآية : 104

شكر وعرفان

.



الإهداء

إلى من أفضلها على نفسي، ومن حملتني وهنا على وهن، وقد ضحت من أجلي، ولم تدخر جهدا في سبيل نجاحي: "أمي الحبيبة".

إلى من كان له الفضل الأول في بلوغي هذه الدرجة العلمية، أبي الغالي.

إلى زوجتي ورفيقة دربي في الكفاح في مسيرة الحياة

إلى بناتي اللواتي أخذت من أوقاتهم في سبيل بلوغ هذه الدرجة

إلى أساتذتنا الكرام المحترمين الذين بفضلهم بلغنا ما نحن فيه، نذكر بالأخص الأستاذ "يحياوي مختار"

إلى جميع الأصدقاء والأخوة والأحباب، وجميع من كان لنا عونا في هذا الإنجاز.

حفيـــــــــــــــــــــــــــ



الإهداء

أهدي ثمرة عملي هذا المتواضع إلى

نور عيني وضياء بصيرتي إلى من سهرت وتعبت لأجلي إلى أحن إنسانة في الوجود إلى أمي العزيزة الغالية أطال الله في عمرك

إلى من وضعني في الأمام و رباني وعلمني وتعب وشقى لأجلي

إلى أبي العزيز حفضك الله

إلى دراعي الأيمن وسندي وناصحي إليك أخي العزيز عماد حفظك الله ورعاك

إلى أخواتي كل بإسمها وسيلة منية نضرة إيناس عادلة أشكركم جزيل الشكر على كل معونة قدمتموها إلي في مشواري الدراسي وحياتي ككل

إلى كل أصدقائي وزملائي وأحبابي و جميع الحاضرين معنا اليوم

كما أهدي ثمرة جهدي إلى الأستاذ يحياوي مختار ونشكره جزيل الشكر على كل معلومة ساعدنا بها لإنجاح هذا العمل ، وإلى الأستاذ الرئيسي و المناقش معنا اليوم.

أســـــــــــــام

قائمة الاختصارات

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري

ط.1 : الطبعة الأولى

ص: الصفحة

د.س: دون سنة

IMO : المنظمة البحرية الدولية

CCI : غرفة التجارة الدولية

CIM: اللحمة البحرية الدولية

ILO: منظمة العمل الدولية

ROPME : المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية

EEA: الوكالة الأوربية للبيئة

DECD : منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

OAS: منظمة الدول الأمريكية

OUA: منظمة الوحدة الإفريقية

SOLAS : اتفاقية معايير السلامة البحرية

IPS : الدولية لسير سلامة السفن والموانئ

MARPOL : الاتفاقية الخاصة ... التلوث الناجم عن السفر

UNG LOS: المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار

APCS: الأرضية الرقمية لمجمع الموانئ

CNAN: الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة

SONAMA: شركة المناولة الوطنية

مقدمة الدراسة

مقدمة

كانت البحار منذ أمد بعيد ومازالت من المواضيع الحساسة في العلاقات الدولية، وذلك لكونها سبيلا للاتصال ومصدرا للرزق والغذاء، ونظرا للأهمية القصوى التي تمثله البحار، كان من الطبيعي ظهور صراع بين الجماعة الدولية خاصة في ظل وجود نظريتين:الأولى تقوم على مبدأ حرية الملاحة البحرية، والثانية تميل إلى السيطرة على البحار، وهاتان النظريتان يتمحور نصهما في القانون الدولي، وهو الذي تحكم قواعده وتنظم العنصر البحري وكذا إقليم الدول والذي يسمى بقانون البحار، حيث تمثل البحار حوالي 73% من مساحة الكرة الأرضية فهي المكون الرئيسي للكوكب.

وتعد الملاحة البحرية أحد أهم نشاطات استغلال البحار والمحيطات في العالم، فلا نبالغ إذ قلنا بأن التجارة الدولية تعتمد في أغلبيتها على الملاحة البحرية، ناهيك على استخدام الملاحة البحرية في التنقلات عبر أرجاء المعمورة. لذلك من المحتم أن يكون هناك تنظيم قانوني ملزم لجميع ممارسي نشاط الملاحة البحرية من أعضاء المجتمع الدولي. إلا أنه تتعدد أنواع الملاحة البحرية بتنوع الغرض منها وتنوع مناطق ممارستها وكذلك تنوع أدواتها. كما أنه تتنوع بتنوع أهميتها وأهدافها.

وتكمن أهمية الملاحة البحرية في جميع مجالات الحياة، كالتجارة العالمية ونقل البضائع من خلال السرعة في النقل والسهولة والحمولة وقلة التكلفة.

وأيضا تمثل الملاحة البحرية أهمية كبرى فيما يتعلق بالثروة البترولية والسمكية والمجال السياحي، فضلا عن تعلق الملاحة البحرية بالأمن القومي بالنسبة للدول الساحلية، وحماية الموانئ والمراسي.

ومن أجل توفر ملاحة بحرية آمنة ومؤدية لمهامها يستدعي ذلك توفر أطقم وأشخاص مختصين بذلك وهم أشخاص الملاحة البحرية بكل أنواعهم، إلى جانب توفر إطار قانوني منظم لهذا النشاط والذي يتمحور في مجموع النصوص والتشريعات الدولية والوطنية الذي يقع على عاتقها بناء منظومة قانونية تحت لواء هيئات ومنظمات وهياكل مختلفة مثل الأمم المتحدة ومنظماتها والدول ومؤسساتها التي تسهر على سن القوانين والتشريعات المنظمة للملاحة البحرية ومناطق ممارستها المختلفة خاصة الموانئ والمناطق البحرية، كما للسفن القسط الأعلى في مجال التنظيم الذي يعد الحجر الأساس في الملاحة البحرية لما لها من طبيعة قانونية خاصة.

وعلى الرغم من أن الملاحة البحرية قد نشأت في أعرافها على مبدأ حرية الملاحة البحرية إلا أنه مع ظهور تدوين هذه الأعراف ظهرت معها استثناءات في تقييد هذه الحرية، خاصة في بعض المناطق البحرية وذلك من أجل حماية الحقوق العامة والمشتركة لجميع

الدول في نوع من المساواة والمحافظة على سيادة الدول، كل ذلك من أجل الخروج بنظام قانوني شامل وعادل في ممارسة الملاحة البحرية وهذا ما يجرنا إلى التساؤل التالي:

فما مضمون النظام القانوني للملاحة البحرية وفعاليته في تأطير النشاط والأمن الملاحي ؟

و من خلال هذه الإشكالية الرئيسية يمكن طرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ما المقصود بالملاحة البحرية و فيما تتمثل أقسامها؟
- من هم الأشخاص العاملون في نشاط الملاحة البحرية؟
- ما هي الهياكل و النصوص القانونية المنظمة للملاحة البحرية؟
- ما هو النظام القانوني لموضوعات الملاحة البحرية؟
- ما مدى أهمية الموانئ في نشاط الملاحة البحرية؟
- ما هي الإجراءات المتبعة لدخول و خروج سفينة من و إلى الميناء؟

أهمية اختيار الموضوع:

لقد تمحورت قيمة وأهمية موضوع البحث في النظام القانوني للملاحة البحرية وأسباب اختيارنا في ما يلي:

- ارتباطه بالجانب المهني الذي نمارسه في حياتنا العملية في مجال التجارة والجمركة، سعيا منا في إثراء معارفنا في الجانب العملي والقانوني المنظم لهذه الأنشطة.
- الدور البارز والهام للملاحة البحرية وموضوعاتها في الحياة الاقتصادية والتجارية العالمية، والحجم الهائل في الاعتماد عليها في المبادلات.
- محاولة إثراء البحث العلمي والمكتبة القانونية في المجال البحري، وتجميع موضوع نظام الملاحة البحرية في دراسة مختصرة
- محاولة إعطاء نظرة تفصيلية وشاملة على النظام القانوني للملاحة البحرية.

أهداف الدراسة:

وبحثنا هذا ينطوي على أهداف نسعى إلى إبرازها وتتمثل في:

- إعطاء مفهوم عام وسهل الإدراك للملاحة البحرية وجوانبها الهامة والموضوعية وتبيانها وجعلها في متناول اكبر شريحة من القراء والباحثين.
- إبراز أهم موضوعات الملاحة البحرية من مناطق الملاحة البحرة وأداتها الأساسية وهي السفينة في جانب التنظيم القانوني لكل واحدة منهما.

- توسيع الجانب العملي لنشاط الملاحة البحرية من خلال وصف حالة ملاحة سفينة أثناء الدخول والخروج من وإلى الميناء.

المنهجية المعتمدة:

ولقد اعتمدنا في سبيل معالجة الإشكالية المطروحة على المنهج التاريخي من خلال إبراز تاريخ نشأة الملاحة عبر العصور المختلفة، والمنهج الوصفي التحليلي وذلك عن طريق الإستدلال بالقوانين والمعاهدات والكتب في مختلف فترات تطور الملاحة البحرية، وكذا في تحليل المقابلات المختلفة والأسئلة المطروحة على المختصين وهذا ما أملته طبيعة الموضوع.

تقسيم الخطة:

ومن أجل وضع دراستنا في شكل واضح ومتوازن قمنا بتقسيمها إلى خطة ثلاثية الفصول، ثنائية المباحث، حيث تناولنا في الفصل الأول ماهية الملاحة البحرية، عرجنا في المبحث الأول على مفهوم الملاحة البحرية ونشأتها، وفي المبحث الثاني تكلمنا عن أشخاص الملاحة البحرية.

أما من خلال الفصل الثاني فتطرقنا إلى موضوعات الملاحة البحرية، فمن خلال المبحث الأول قمنا بدراسة السفينة كأداة الملاحة، وفي المبحث الثاني تطرقنا إلى المناطق التي تجوبها السفينة ونظامها القانوني الذي يحكمها.

وفي الفصل الثالث الذي هو فصل تطبيقي ودراسة ميدانية لحالة إبحار سفينة أثناء دخولها وخروجها من وإلى ميناء جن جن.

ولقد كان اختيارنا لخطة البحث المفصلة آنفا لخاصيتين هما:

- إعطاء توازن منهجي للخطة.
- التقيد بإشكالية الدراسة وحصر الموضوع في إطاره القانوني الصحيح.

وأخيرا ورغم الصعوبات والجهد المبذول الذي واجهناه حيث لا يتسع المقام لذكره، فإن مبتغانا في هذا العمل هو الإتقان والتوضيح والإخلاص في إعطاء المعلومة.

وندعو الله أن يجعل جهدنا هذا خالص لوجه الكريم، ملتمسين من القراء الكرام العرفي أي تقصير وجدوه في الموضوع، وأن يكون جهدنا ثمرة وبداية للبحوث القادمة في مجال الملاحة البحرية وأنظمتها.

الفصل الأول: ماهية الملاحة البحرية

تمهيد:

تعتبر الملاحة البحرية أساس المعاملات البحرية التجارية منذ القديم حيث أنها مرت على العديد من المراحل والتطورات إلى أن وصلت إلى ما نحن عليه الآن ولإنجاح الملاحة البحرية بكافة معاملتها عمدت المنظمات الدولية البحرية إلى تحديد قوانين واتفاقيات ومعاهدات تحكم سير نظام الملاحة البحرية وكذا الدول الإقليمية من خلال قوانينها البحرية الخاصة بكل دولة وعليه فإن الملاحة البحرية تمثل نطاق تطبيق القانون البحري باعتباره القانون الذي ينظم العلاقات الناشئة عنها .

المبحث الأول:

مفهوم الملاحة البحرية

نبين من خلال هذا المبحث مفهوم الملاحة البحرية تفصيليا من الجانب اللغوي والاصطلاحي,وكذا الفقهي والقانوني وكذا بيان تاريخ ومراحل تطور الملاحة البحرية عبر العصور إلى حين وصولها إلى ما هي عليه الآن من خلال المطلب الأول ونعرج كذلك إلى بيان أقسام الملاحة البحرية من خلال المطلب الثاني.

المطلب الأول:

التعريف بالملاحة البحرية و نشأتها

إن تحديد تعريف الملاحة البحرية ليس بالأمر السهل نظرا لاختلاف الفقهاء والعلماء وكذا المشرع في مختلف الدول في تحديد تعريف ثابت ومرجعي للملاحة البحرية وهذا ما سنتطرق إليه من خلال هذا المطلب من تحديد التعريف اللغوي والاصطلاحي للملاحة البحرية في الفرع الأول وكذا تحديد التعريف الفقهي و القانوني في الفرع الثاني .إضافة إلى تبيان مراحل نشأة و تطور الملاحة البحرية عبر العصور وذلك ما سنتناوله في الفرع الثالث.

الفرع الأول:

تعريف الملاحة البحرية لغة واصطلاحا

أولا : تعريف الملاحة البحرية لغة

تعريف و معنى الملاحة البحرية في معجم المعاني الجامع - معجم عربي عربي

المِلاَحَةُ البَحْرِيَّةُ: فَنُّ السَّفَرِ فِي البِحَارِ أَو الأَنْهُرِ الكُبْرَى.

مصطلحات في السياق

بُحَيْرة مالحة: بُحيرة ضحلة وعلى الأخصّ إذا كانت قريبةً من البحر.

البَحْريّة : عُدَّة الدولة في البحر، من سفن وغوَّاصات، وطائرات وجنود، ونحو ذلك البحرية اسم مؤنَّث منسوب إلى بَحْر: رحلة/ ملاحة/ قاعدة بحريّة. [1]

الملاحة: مشتقة من الكلمات اللاتينية "navis" (تعني "سفينة") و"agere" (تعني "القيادة") هي عملية التحديد الدقيق للموقع والتحكم في حركة المركبة أو المركبة على طول المسار المطلوب. ويتم تحقيق ذلك من خلال إيجاد موقع الملاح مقارنة بالمواقع أو الأنماط المعروفة. [2]

ثانيا: تعريف الملاحة البحرية اصطلاحا

(1) معجم المعاني الجامع https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar

(2) https://www.marinelink.com/amp/articles/maritime/navigation-100154

الملاحة البحرية هي عملية السفر والتنقل في البحار والمحيطات باستخدام السفن، وتتبع قوانين محددة تنص عليها الأنظمة البحرية الدولية وقوانين كل دولة على حدة. هذه القوانين تنظم سلوكيات السفن والبحارة وتحدد الالتزامات والمسؤوليات أثناء الرحلات البحرية.

كما يمكن تعريف الملاحة البحرية على أنها التنقل في المياه البحرية بواسطة السفن فقط، بينما يُعتبر التنقل في الأنهار الداخلية باستخدام السفن أو المراكب ملاحة داخلية أو نهرية، ويعود هذا التقسيم إلى قوة وحجم السفينة مقارنة بالمراكب. وتتميز الملاحة البحرية بأنها غالباً ما تكون أكثر تعقيدًا وتحملًا للمخاطر مقارنة بالملاحة النهرية، مما يستدعي وجود قوانين خاصة بها لضمان سلامة الرحلات البحرية والملاحة الآمنة للسفن وحماية البيئة البحرية. [1]

الفرع الثاني:

التعريف الفقهي والقانوني للملاحة البحرية.

سوف نتطرق في هذا الفرع إلى تقديم تعريف وشرح للملاحة البحرية حسب ما عرفها الفقهاء في دراساتهم وكذا التعريف القانوني حسب ما نصت عليه الأحكام في القواعد والمواد القانونية

أولاً: التعريف الفقهي للملاحة البحرية.

يذهب بعض الفقهاء إلى أن العبرة في تعريف الملاحة البحرية تميزها عن الملاحة الداخلية أو النهرية تكون بوسيلتها، فالملاحة البحرية هي التي تكون أداتها السفينة"Navire" أما الملاحة التي تقوم بها بالمراكب" Bateau" فهي ملاحة داخلية أو نهرية، وهذا التعريف يقتضي التفرقة بين السفينة والمركب، فالسفينة تختلف عن المركب من حيث القوة والقدرة على مواجهة مخاطر البحر ويبدو ذلك من مظهرها وطريقة بنائها وطرازها و أبعادها [2]

في حين هناك بعض الفقهاء يعرفون الملاحة على أساس المكان الذي تتم فيه وليس بوسيلتها، فالملامة البحرية حسب رأيهم هي الملاحة التي تتم في البحر، وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طرازها على عكس الملاحة التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية، وهذا التعريف يقتضي بيان المقصود من البحر المداول القانوني في البحر في نظر الفقه والقضاء يستند إلى معيار المخاطر، البحر هو المياه البحرية التي يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تصادف السفن في البحر لأن الملاحة

---

(1) https://maqall.net/definition-maritime-navigation-its-divisions/

(2) محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، الرياض، ط 1، 2012، ص34.

في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطورة من الملاحة البحرية الداخلية ففكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.[1]

ثانيا: التعريف القانوني للملاحة البحرية

1/ تعريف الملاحة البحرية في القانون الجزائري.

عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية في "المادة 161" من القانون البحري الجزائري بأن "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في "المادة 13" من هذا القانون".[2]

وعليه نستنتج من هذا التعريف أن المشرع الجزائري قد جعل من أداة الملاحة البحرية وهي السفينة ضابطا في تحديد مفهوم الملاحة البحرية ومعنى ذلك أنه في حالة قيام عائمة بحرية ليس لها صفة السفينة وفقا لنص المادة 13 لا تعتبر ملاحة بحرية، وهو ما يعتبر قصورا في التعريف الذي وضعه المشرع الجزائري لأن تعريف الملاحة البحرية بأداتها هو أمر غير سليم والأولى أن تعرف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه هذه الملاحة لا بوسيلتها أو أداتها. [3]

2/ تعريف الملاحة البحرية في القانون اللبناني:

عرف المشرع اللبناني الملاحة البحرية في مادته الأولى "المادة 1" من القانون البحري اللبناني بأنها: "الملاحة البحرية هي كل ملاحة تجري في البحر والموانئ والأنهار المتصلة مباشرة بالبحر حتى نقطة ملوحة مياهها".[4]

المطلب الثاني:

تاريخ الملاحة البحرية

---

(1) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 16.

(2) المادة 13 و 161 من الأمر 76 -80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري معدل و متمم بالقانون 98 -05 المؤرخ في 25 يونيو 1995.

(3) سميرة عماروش، محاضرات في القانون البحري، مخصصة لطلبة السنة الثالثة، تخصص: قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف2، الجزائر، د.س، د.ص.

(4) المرسوم رقم 16-225 بتاريخ 13 جوان 1957، جريدة رسمية عدد 28 بتاريخ 19 جوان 1957، ص ص 694، 696.

تعتبر الملاحة البحرية عمل عتيق ظهر في العصور القديمة منذ أن عرف الناس البحر وتطور على مر العصور حتى وصل إلينا بصورته الحالية التي تعتبر أحسن الصور في تاريخ الملاحة البحرية نظرا للتطور التكنولوجي والعلمي الذي وصل إليه الإنسان من خلال التجهيزات التقنية والسفن وكذا القوانين والقواعد التي تحكم سير الملاحة البحرية ويمكن تقسيم دراسة تاريخ الملاحة البحرية إلى ثلاثة عصور هي العصر القديم والعصر الوسيط والعصر الحديث.

الفرع الأول:

العصر القديم

يمكن رد نشأة القانون البحري إلى القواعد والعادات التي تكونت خلال العلاقات البحرية بين مصر وكريت وقبرص وبين مصر وإقليم بونت الذي كان يقع في الجنوب عند مدخل البحر الأحمر على أنه لم يصل إلينا شيء عن هذه القواعد والعادات.

أما الآثار الأولى للقانون البحري التي وصلت إلينا فترجع إلى الفينيقيين الذين تركوا تاريخا حافلا في الملاحة والتجارة فقد سيطر الفينيقيون على البحر المتوسط وكانت لهم مستعمرات عديدة في نواحي مختلفة أهمها المستعمرات التي أقاموها في جزيرة رودس وقد خلف لنا الإغريق نظام الرمي في البحر، ويتحصل هذا النظام في أن الربان إذا قام برمي بضاعة في البحر لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذها من الخطر الذي يهددها كان لصاحب البضاعة الرجوع بالتعويض على الربان وباقي الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من هذه التضحية وهذا النظام هو أصل نظرية الخسائر البحرية المشتركة.

وترك لنا الإغريق نظاما أخر هو قرض المخاطرة الجسيمة ويتحصل في أن شخصا يقرض الربان المبلغ اللازم للرسالة البحرية حتى إذا ما وصلت السفينة السالمة استرد المقرض مبلغ القرض واشترك في الأرباح البحرية أما إذا غرقت السفينة ضاعت على المقرض نقوده ولم يكن له أن يطالب بشيء والقرض البحري هو الأصل لنظام التامين البحري.

ولم يكن للرومان دور أصيل في القانون البحري كالدور الذي قاموا به في تطوير القانون المدني لأنهم كانوا يعتبرون التجارة برية أو بحرية مهنة لا تليق بهم فممارستها للأجانب والرقيق العتقاء، ومع ذلك يرجع إلى الرومان الفضل في تقدير النيابة بين مجهزا السفينة وربانها خروجا على القواعد العامة في القانون الروماني التي لا تجيز النيابة في العقود، فإذا تعاقد الربان مع الغير انصرفت الالتزامات الناشئة عن العقد إلى المجهز وجاز للغير للرجوع مباشرة عليه.

الفرع الثاني:

الملاحة البحرية في العصر الوسيط

برز شأن الملاحة البحرية في العصور الوسطى بفضل العرب، كما أعقب الحروب الصليبية حركة واسعة النطاق بين الشرق والغرب وازدهرت فيها الموانئ الإيطالية، وزاد الاهتمام بالملاحة البحرية كذلك دول أوروبا الغربية حيث ظهرت موانئ هامة على بحر الشمال وبحر البلطيق.

وكان لكل منطقة بحرية عادات خاصة بها دونت في مجموعات أهمها أربعة:

1- قنصلية البحر: "Censulat de la mer "وترجع إلى القرن الرابع عشر وتضم العادات البحرية التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط.

2- قواعد أوليرون: "Rôles d'olerron" ترجع إلى القرن الثاني عشر وتشمل الأحكام البحرية التي كانت سارية في موانئ غرب أوروبا.

3- مجموعة وسبي: "Recueil de wisby "وتضم العادات البحرية التي كانت مطبقة في منطقة البلدية.

4- مرشد البحر: Guidon de la mer ووضعت مدينة روان بفرنسا في القرن السادس عشر وتشتمل على قواعد مفصلة للتأمين البحري. [1]

الفرع الثالث:

الملاحة البحرية في العصر الحديث

شهدت العصور الحديثة نمو الملاحة وازدهارها وارتقاء وسائلها الفنية وظهرت الحاجة الماسة إلى تقنين قواعد القانون البري البحري ليسهل الوقوف عليها وتطبيقها فأصدر

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، 2006، ص 13-14.

"لويس الرابع عشر" سنة 1681 قانونا خاصا بالبحرية Ordonnance sur lamarine جمع قواعد القانون البحري سواء منها ما تعلق بالقانون العام أم القانون الخاص.

ولما نشبت الثورة الفرنسية عام 1879 أوصلت الجمعية الأمريكية الوطنية بوضع عام شامل للقانون المدني وأخر للقانون التجاري، فشكلت لجنة لوضع التقنين التجاري أتمت عملها عام 1801، ولكن التقنين لم يصدر إلا عام 1807 ويتضمن الكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي قواعد التجارة البحرية في المواد من "190 إلى 436"، وهذا الكتاب يكاد يكون ترديدا للقانون الخاص بالبحرية الصادرة سنة 1681، وقد كان لهذا التقنين تأثيره الكبير في البلاد الأخرى، ومنها مصر التي أصدرت قانون التجارة البحري في 13 نوفمبر سنة 1883 وهو صورة طبق الأصل من الكتاب. [1]

المطلب الثالث:

أقسام الملاحة البحرية

تنقسم الملاحة البحرية إلى ثلاثة أقسام وفقا للجهة التي ينظر منها إلى هذه الملاحة، فهي تنقسم مبدئيا بحسب المسافة التي تقطعها السفن إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية وملاحة شاطئية

ثانيا: من حيث هدفها أو الغرض منها إلى ملاحة تجارية، ملاحة النزهة ملاحة الصيد وثالثا: من حيث أهميتها إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة وملاحة عامة.

الفرع الأول:

تقسيم الملاحة البحرية تبعا لأخطارها

إن الأخطار التي تتعرض لها السفينة تختلف باختلاف المناطق البحرية وتزداد كلما توغلت السفينة في عرض البحر وتقل كلما كانت السفينة أقرب للشاطئ، وهذا التدرج في الأخطار وما يتطلبه طول الرحلة من أشياء إضافية كالمؤن والوقود وكفاءة خاصة للقائمين على إدارة السفينة تجاريا وملاحيا هو أساس التفرقة بين الملاحة بعيدة المدى والملاحة الساحلية والملاحة الشاطئية ما جاء ذلك في المادة 163 من التقنين البحري. [2]

أولا- الملاحة في أعالي البحار:

هي الملاحة بعيدة المدى والتي تجرى بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية، والتي تسمى أيضا بالملاحة البحرية الدولية وهي الملاحة التي تتطلب شروط ومعايير للسلامة ومؤهلات

---

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 15.

[2] مراد بسعيد ، محاضرات القانون البحري جامعة تلمسان، موقع https://elearn.univ-tlemcen.dz، ص 8

خاصة للعاملين على ظهر السفينة، والتي تعتبر أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطورة، وتظهر أهميتها بشكل خاص بالنسبة للدول التي ليس لها حدود برية مع دول أخرى. [1]

حيث عرفها القانون الفرنسي بأنها الملاحة التي تتم بعد خطوط طول وعرض معينة من الأراضي الفرنسية.

فيما عرفها القانون الإنجليزي بأنها الملاحة التي تجرى بين الموانئ الإنجليزية وغيرها من موانئ الدول الأجنبية عدا ما يقع من هذه الموانئ على بحر المانش وجزيرة مان وموانئ الشاطئ الأوروبي فيما بين مصب نهر الألب وميناء برست الفرنسي.

ثانيا- الملاحة الساحلية:

أو كما يسميها التقنين الجزائري الملاحة بالمساحة التي تتم داخل خطوط الطول والعرض المحددة للملاحة البعيدة المدى، كما أن هناك بعض مجموعة من الدول تقسم الملاحة الساحلية الوطنية إلى ملاحة ساحلية كبرى و ملاحة ساحلية صغرى، مثل مصر فعندما تكون الملاحة بين مينائين في بحرين مختلفين تكون كبرى مثل ميناء الإسكندرية في البحر المتوسط وميناء السويس في البحر الأحمر، أما إذا كانت في ميناءين ببحر واحد فهي ملاحة ساحلية صغرى.

إن أهمية التمييز بين الملاحة بعيدة المدى والساحلية تكون من حيث التسيير الملاحي والإداري للسفينة، فالشروط الواجب توافرها في من يتولون قيادة السفينة من جانب الكفاءة الفنية تختلف باختلاف نوعية الملاحة، ذلك أن ربان السفينة التي تقوم بالملاحة بعيدة المدى يجب أن يكون جامعا لقواعد الملاحة المتفق عليها دوليا كالإشارات الضوئية والصوتية المستعملة في الظلام أو الضباب، كما تكمن الأهمية من حيث التجهيز فالسفينة التي تقوم بالملاحة البعيدة تتطلب تجهيزات حديثة وإضافية أكثر مقارنة مع السفينة التي تقوم بالملاحة الساحلية الوطنية طالما لم تتجاوز المياه الإقليمية الجزائرية.

ومن جهة أخرى نجد أن معظم الدول من ناحية المصلحة الوطنية تحتفظ بالملاحة الساحلية لسفنها الوطنية دون السفن الأجنبية إلا إذا وجد اتفاق خاص بين دولتين. [2]

وهذا ما تطرق إليه المشرع الجزائري في المادة (166) من التقنين البحري [1] "تختص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية إلا في حالة الاستثناءات

[1] حسن موسى طالب ، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007
[2] مراد بسعيد ، مرجع سابق، ص 9.

المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة".[2]

ثالثا: الملاحة الشاطئية.

وبحسب تعبير المشرع الجزائري، الملاحة الساحلية على نطاق ضيق وهي لا تقوم بها عادة سفن نقل البضائع أو الأشخاص بل قاصرة على بعض السفن التي لا تتجاوز حمولتها الكلية 300 طن والتي لا تبحر أكثر من 100 ميل بحري عن ميناء تسجيلها في الجزائر فهي تقتصر على ملاحة النزهة والصيد البحري الساحلي التي تتم في حدود المياه الإقليمية.

الفرع الثاني:

تقسيم الملاحة البحرية بحسب الغرض منها

حيث تنقسم الملاحة بحسب الغرض منها إلى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة.

أولا- الملاحة التجارية: هي الملاحة التي تمارسها السفن من أجل نقل السلع والأشخاص من بلد إلى آخر وغايتها تحقيق الربح وهي أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق حيث أن هذه الملاحة تخضع لأحكام القانون البحري ويلاحظ أن هذا النوع من الملاحة في الجزائر كان حكرا على الدولة تمارسه الشركة الوطنية للنقل البحري وذلك بناء على المادة (579) من التقنين البحري سنة 1976 [3] إلا أن هذا الاحتكار لم يدم طويلا نتيجة الانفتاح الاقتصادي الذي عرفته الجزائر ودخولها في اقتصاد السوق، مما أدى إلى إعادة النظر في نص هذه المادة بمقتضى القانون رقم: 98-05 [4] حيث سمح للأشخاص الطبيعية والاعتبارية المسجلة وفق القانون الخاص الجزائري أن تقوم بنشاط النقل البحري عن طريق عقد امتياز خاص.

ثانيا- ملاحة الصيد: هي الملاحة التي تقوم بها السفن الخاصة بالصيد من أجل استخراج ما في البحر من ثروات حيوانية ونباتية ابتغاء الربح وهي ليست بعمل تجاري،[5] بل تدخل ضمن الأعمال المدنية مثلها مثل عمل الفلاح، وبما أن ملاحة الصيد تتم في البحر، فإنها تخضع لأحكام القانون البحري بحكم أنه قانون الملاحة البحرية.

---

[1] راجع المادة 166 الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري. ج ر 29 الصادرة بتاريخ 10 أفريل 1977.

[2] بوبكر سخري ، القانون البحري، دار هومة، الجزائر، 2006، ص 36.

[3] المادة 579 الأمر رقم 76-80 ، المرجع السابق.

[4] القانون 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

[5] جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر ،1997ص 27.

ثالثا: ملاحة النزهة: تمارس هذه الملاحة من أجل الترفيه عن النفس أو من أجل البحث العلمي وعادة ما تقوم بها بعض الزوارق الصغيرة مثل اليخوت والقوارب الشراعية، ورغم أن هذه الملاحة لا تهدف إلى الربح إلا أنها تخضع للقانون البحري لما تتعرض له من مخاطر بحرية مثلها مثل باقي الملاحات. [1]

الفرع الثالث:

تقسيم الملاحة البحرية من حيث أهميتها

في هذا الصدد تنقسم الملاحة إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة وملاحة عامة.

أولا: الملاحة الرئيسية: هي تلك التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية حيث يكون غرض السفينة هو الملاحة في ذاتها، حيث تتمثل صورها في الملاحة التجارية التي تنصب على نقل الأشخاص والبضائع مقابل الربح وهي تخضع لأحكام القانون البحري باعتبارها من أهم أنواع الملاحة البحرية، وكذا ملاحة الصيد بغرض الربح التي عبر عنها المشرع الجزائري بالملاحة الخاصة بصيد الأسماك وملاحة النزهة قصد الترفيه ويلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية وسفن الأبحاث، ورغم أن هذا النوع من الملاحة لا يستهدف الربح فقد استقر الرأي على خضوعها لأحكام القانون البحري، ونجد أن المشرع الجزائري أشار إلى هذه الأنواع من الملاحة البحرية في نص المادة (162) من القانون البحري الجزائري كالتالي:

- ملاحة تجارية (المادة 1/ 162) من القانون البحري الجزائري.
- ملاحة الصيد (المادة 3/ 162) من نفس القانون.
- ملاحة النزهة (المادة 4/ 162) من القانون أعلاه. [2]

ثانيا: الملاحة المساعدة: وهي تلك الملاحة التي لا تمارسها السفن بغرض الاستغلال البحري وإنما بغرض مساعدة السفن الأخرى في ملاحتها الرئيسية، وتتمثل صورها في الملاحة الخاصة بالإرشاد والقطر والإنقاذ والإسعاف.....إلخ، وقد أشار إليها المشرع الجزائري في نص المادة (161/2) من القانون البحري. [3]

ثالثا: الملاحة العامة: نقصد بالملاحة العامة أنها الملاحة التي تقوم بها السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كاليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وسفن التمويل وسفن التعليم، وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق

---

[1] مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 10.
[2] أنظر المادة 162 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.
[3] سميرة عماروش، محاضرات القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة سطيف2، http://univ-setif2.dz ، د س

القانون البحري، ولا تنطبق عليه أحكامه، حيث تتمتع السفن العامة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات المبرمة في بروكسل في 10 أفريل 1926 إذ تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة على أنه "لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان". [1]

غير أنه يحق لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها دون أن يكون لهذه الدولة الدفع بحصانتها وذلك:

1/ في الدعاوي الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البشرية المشتركة.

2/ في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري.

3/ في الدعاوي الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة وتسري هذه القواعد نفسها على الشحنات التي تملكها إحدى الحكومات والتي على السفن سابقة الذكر. [2]

وخلاصة القول أن أحكام القانون البحري تطبق على الملاحة البحرية أيا كان موضوعها ومهما كان الغرض منها سواء كانت ملاحة نزهة أو صيد أو تجارية إلا أن الملاحة البحرية العامة تخرج عن دائرة أحكام القانون البحري ولا يطبق عليها أحكامه ذلك لما لها من حصانة قضائية وذلك حسب ما نصت عليه معاهدة بروكسل لسنة 1926.

المبحث الثاني:

أشخاص الملاحة البحرية

ويسمون برجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية هم العاملون الذين يلعبون دوراً بارزاً في صناعة الملاحة البحرية، يُعرفون عموماً بأنهم الفريق البشري المتخصص والمسجل في سجل رجال البحر والذين يعملون على متن السفن. يُعتبرون جزءاً أساسياً

[1] المادة 3 من المعاهدة بروكسل لـ 10 أفريل 1926 المتعلقة بحصانة سفن الحكومات.
[2] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 12.

لنجاح الرحلات البحرية وأداء السفن بفعالية، ويشمل دورهم تنفيذ المهام المختلفة مثل القيادة، والتنظيم، والصيانة، والإدارة، وضمان سلامة الركاب والبضائع. حيث انه هناك رجال يعملون على ظهر السفينة وداخل البحر وهم أشخاص الملاحة البحريون الذين سوف نفصل فيهم في المطلب الأول وكذا هناك أشخاص الملاحة البريون الذين يعملون برا وداخل الموانئ لأجل تسهيل الملاحة البحرية الذين سوف نتطرق إليهم فالمطلب الثاني

المطلب الأول:

أشخاص الملاحة البحريون

وهم الأشخاص أشخاص الملاحة البحريون الرئيسيون في الملاحة البحرية يشملون أربعة أطراف رئيسية: مالك السفينة الذي يمتلكها ،و مجهز السفينة الذي يجهزها، وربان السفينة الذي يدير عملياتها ويتحمل المسؤولية العامة عليها، والبحارة الذين يشكلون طاقم السفينة ويقومون بتنفيذ الأوامر الصادرة عن الربان والعمل في مختلف الوظائف البحرية. يُعتبرون أساسيين في صناعة الملاحة بحرية ولا يمكن تصور عملية الملاحة بدون وجودهم، بالإضافة إلى بعض أشخاص الملاحة المساعدة المتمثلين في المرشد ومجهز القطر، ولهذا السبب وضع المشرع إطارًا قانونيًا محددًا لحمايتهم وتنظيم علاقاتهم فيما بينهم وفقًا للقوانين واللوائح المعمول بها.

الفرع الأول:

مالك و مجهز السفينة

في بعض الحالات، يكون هناك فصل بين مالك السفينة والشخص أو الشركة التي تقوم بتجهيزها وتشغيلها. ومع ذلك، في بعض الأحيان، يمكن أن يتداخل دور مالك السفينة مع دور المجهز، مما يعني أن المالك يمكن أن يكون نفس الشخص أو الشركة التي تجهز السفينة وتشغلها. تتضمن هذه الدراسة فهم كلا الطرفين بشكل منفصل ومتتابع، مما يساعد على تحليل العلاقة بينهما بشكل أفضل، وعليه سنتناول في هذا الفرع أولا مالك السفينة وثانيا مجهز السفينة

أولا : مالك السفينة

1: تعريف مالك السفينة

المالك للسفينة هو الشخص الذي يطلب بناءها ويحق له الملكية فور تسلمها. ويُعتبر هذا الشخص، سواء كان طبيعيًا أو معنويًا، الذي يقوم بتسجيل السفينة باسمه ويستفيد من استخدامها. يهتم المالك بصيانة السفينة وتزويدها بالموارد اللازمة مثل المياه والوقود، ويدير

عقود النقل والتأمين ويجهز السفينة للاستخدام البحري، في هذه الحالة، يُعرف المالك أيضًا بمالك السفينة المجهز.[1]

2: صور مالك السفينة

يمكن أن يكون مالك السفينة شخا طبيعيًا أو معنويًا، ويمكن أن يكون فردًا يمتلكها بمفرده أو مجموعة من الأشخاص يمتلكونها بشكل مشترك كشركاء. ويمكن أن تكون هذه الملكية المشتركة نتيجة للإرث بعد وفاة المالك السابق، أو بسبب عملية بناء أو شراء جديدة، حيث يتم تسجيل ملكية السفينة باسم جميع المالكين، وتكون ملكية السفينة غير قابلة للتجزئة بحيث لا يمكن تقسيمها، وتسجل أسماء جميع المالكين مع تحديد حصصهم في دفتر تسجيل السفينة،[2] وفقًا للمادة (34) من القانون البحري الجزائر [3].

3:مسؤوليات مالك السفينة

أ: مسؤولية مالك السفينة الشخصية

إن المسؤولية عن الأخطاء الشخصية تتعلق بمسؤولية المالك عن الأضرار التي يتسبب فيها نتيجة لأخطائه الشخصية أثناء الرحلة البحرية[4]. ويكون المالك مسئولا مدنياً بشكل كامل، وجميع أمواله تكون ضمانًا لتعويض الأضرار التي يسببها بخطئه، سواء بالفعل أو بالامتناع عن اتخاذ إجراءات مناسبة. يمكن تقديم المسؤولية الشخصية للمالك في ثلاث حالات رئيسية: عندما يُدير سفينة غير صالحة، أو يقوم باختيار طاقم غير ملائم، أو يشارك في الخطأ المنسوب للربان. في حالة الأخطاء التقصيرية، يبرر التضامن في المسؤولية عن التعويض، مما يجعل المالك مسؤولاً بشكل مطلق في جميع الأوقات تجاه الأضرار التي يتعرض لها أي شخص نتيجة لأفعاله. [5]

---

[1] مريم حملاوي نبيلة قرفي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال النظام القانوني للسفينة .- دارسة على ضوء القانون البحري الجازئري .جامعة 8 ماي 5491 – قالمة- كلية الحقوق والعموم السياسية قسم العموم القانونية والإداري سنة 2018/2017 ،الصفحة 36

[2] خير الدين فنطازي ، القانون البحري محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص، جامعة 8 ماي 1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، قالمة، 2020-2021 ، ص 47.

[3] المادة 34 ق، ب، ج، "يجب قيد السفن في دفتر التسجيل الجزائري... الإدارة البحرية المختصة"

[4] محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة، دار الحداثة للطباعة والنشر، لبنان، 1990، ص142.

[5] علي حسن يونس، أصول القانون البحري، مطبعة الحمامي، القاهرة، مصر ،1997، ص 529 .

كما تتمثل مسؤولية المالك عن أعمال الطاقم البحري في حالة التبعية، حيث يمارس الطاقم سلطة الرقابة والتوجيه، ويتحمل المالك مسؤولية الضرر الناتج عن أفعالهم، سواء أثناء أداء وظائفهم أو بسببها. [1]

كما تلتزم المادة 92 من قانون البحر الجزائري [2] بتحديد مسؤولية مالك السفينة مباشرة عن أخطائه الشخصية، وتضمن أن جميع أمواله يمكن استخدامها لتعويض الأضرار الناجمة عن تلك الأخطاء. هذا يتماشى مع البنود المحددة في المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام 1957، التي تحدد مسؤولية ملاك السفن البحرية في حال وقوع أضرار بسبب أخطاء شخصية لهم.[3]

كما عددت هذه الأخيرة حالات المسؤولية كالتالي:

- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا بالنسبة لديون الدولة أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة.

- الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام ذلك أن رجال الطاقم إلى جانب الدور الهام الذي يلعبه في تسيير السفينة وإدارتها والمحافظة عليها.

- ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل.

وتقوم مسؤوليته عن أعمال تابعيه بشكل غير مباشر، متى قامت علاقة فعلية بينهم.[4]

ب: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

يتحمل مالك السفينة مسؤولية كبيرة عن أعمال الأشخاص الذين يعملون تحت إشرافه. عندما يتم إنشاء مشروع بحري كبير، يعمل المالك عادةً على توظيف مدير للمشروع لتحقيق الربحية. وفي كثير من الأحيان، يتم تعيين شخص آخر لإدارة المشروع وتنفيذ الأعمال الفنية والعمليات البحرية. على الرغم من ذلك، فإن هذا لا يعفي المالك من المسؤولية النهائية عن النتائج والسلامة، حيث يتعين عليه ضمان أن المشروع يتم تنفيذه بشكل صحيح وفقًا للمعايير المحددة والقوانين البحرية.[5]

---

[1] اخلاص بن عبيد محاضرات في مقياس القانون البحري، موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق L M D، في السداسي السادس، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، كلية الحقوق، 2020-2021 ،الصفحة 21

[2] انظر المادة 92 من ق ب ج، مرجع سابق.

[3] المرسوم الرئاسي رقم 174/64 المؤرخ في 10 جوان 1964 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي البواخر البحرية 18 أوت 1964 ,جريدة الرسمية رقم 13 لسنة 1964

[4] خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1 الجزائر 2011.2012الصفحة 284

[5] خالد محمد المروني، المرجع السابق، الصفحة 283.

ويُشترط لتحمّل مسؤولية مالك السفينة عن أفعال فريقه أو تابعيه أن يكون الخطأ ناجمًا عن إخفاقهم في أداء وظائفهم بالشكل المطلوب. ويكون المالك مسؤولًا إذا قام الفريق بخطأ نتيجة لأوامر صدرت منه أو تم تنفيذها بدون معارضة، مما يستوجب تعويضًا كاملاً عن الأضرار الناجمة عن تلك الأفعال.[1]

ثانيا: مجهز السفينة

1:تعريف مجهز السفينة

مجهز السفينة هو الشخص المسؤول عن تجهيز السفينة للاستخدام البحري، بما في ذلك توفير المعدات والوقود والمواد اللازمة، بالإضافة إلى تأمين الطاقم البحري. يمكن أن يكون مجهز السفينة هو المالك نفسه، أو يمكن أن يكون شخصًا مستقلاً عن المالك ويستأجر السفينة للاستخدام. غالبًا ما تكون هذه الأدوار متحدة في شخص واحد عندما يقوم المالك بتجهيز السفينة لاستخدامه الخاص في الملاحة البحرية، ويُعرف في هذه الحالة باسم المجهز والمالك[2]. وهو ما عبرت عنه المادة 572من القانون البحري الجزائري": يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة، وإما بناء على صفات أخرى تخول له الحق باستعمال السفينة.[3]

في بعض الحالات، يختلف الشخص الذي يمتلك السفينة عن الشخص الذي يجهزها، كما هو الحال في عقد إيجار لسفينة غير مجهزة. في هذه الحالة، يُعتبر المستأجر الشخص الذي يقوم بتجهيز السفينة، ويُعرف بالمستأجر المجهز. قبل بدء استخدام السفينة، يجب على المجهز- سواء كان مالكها أم مستأجرها- أن يصدر تصريحاً رسمياً باستخدامها، مع توثيق التوقيع في سجل السفن، وتقديم جميع الوثائق المطلوبة وفقاً للقوانين البحرية وتعليماتها التطبيقية. وإذا كان المجهز شخصاً غير مالك السفينة، فيجب أن يُذكر في التصريح اسم وعنوان مالك السفينة، وتوضيح الصفة التي تمنحه الحق في استخدامها. [4]

2: إلتزامات المجهز

أ: الإلتزام بدفع الأجرة

أن التزام المجهز بدفع الأجرة يعني أنه ملزم بتقديم مبلغ معين للبحارة كمقابل لخدماتهم البحرية. يتم تحديد هذا المبلغ في عقود العمل البحرية بين صاحب السفينة والبحّارة. بعض التشريعات تحدد أدنى حد للأجرة التي لا يجوز التخلي عنها، كما هو

---

(1) كميلة أعراب، دراسة حول مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، جامعة تيزي وزو،الجزائر، دون سنة النشر، الصفحة 6.

(2) إخلاص بن عبيدة ، المرجع السابق، ص 19.

(3) راجع المادة 572، من القانون البحري الجزائري.

(4) إخلاص بن عبيدة، المرجع السابق، ص19.

موضح في القانون المصري، بينما لا تفرض بعض التشريعات حدًا أدنى، مثل التشريعات المبنية على حرية الاتفاق بين الطرفين. في بعض الأحيان، يختلف النظام القانوني للأجرة البحرية باختلاف البلد، حيث يخضع لأحكام القانون البحري في بعض الدول مثل الجزائر.[1]

ب: الحماية الاجتماعية للبحار

توفير الحماية الاجتماعية للبحارة يتجاوز مجرد الأجور، بل يشمل توفير سكن لهم وضمان سلامتهم على متن السفينة، بالإضافة إلى توفير جميع الاحتياجات الأساسية وإعادتهم إلى أرض الوطن بعد الانتهاء من العمل مع تأمين كافة المصاريف اللازمة. [2]

ج : إطعام البحارة

تُلتزم الشركات(المجهز) أثناء رحلاتها البحرية بتوفير الطعام للبحارة وإقامتهم على متن السفينة بشكل يلبي احتياجاتهم الغذائية، مما يتناسب مع طبيعة الحياة البحرية وتحديات الإبحار. ويجب أن تكون المؤونة المقدمة مجانية ومتنوعة، توفر الغذاء الكافي والمغذي لفترات الرحلة بما يتماشى مع المعايير المحددة في القوانين البحرية. [3]

د :علاج البحار

عندما يتعرض البحار للإصابة أو المرض، يحق له الحصول على الرعاية الطبية والإسعافية بناءً على القيم الإنسانية والمبادئ المتعلقة بخدمته للسفينة وتحمله مخاطر البحر. ومن الضروري في حال توفر طبيب على متن السفينة، أن يتم تجهيز صندوق طبي متكامل ومُحدّث بشكل دوري بالأدوية المناسبة وفقًا للتوجيهات الطبية. [4]

هـ: إيواء البحار

تحتاج سفن البحارة إلى مساكن مريحة ومجهزة بالضروريات مثل الإضاءة وأنظمة التدفئة، ويجب أن تكون هذه المساكن مصممة بشكل يتناسب مع عدد السكان على متن السفينة، وتشمل مستلزمات النوم والراحة مثل الأسرة والبياضات والناموسيات، بالإضافة إلى توفير وسائل السلامة والطوارئ. [5]

و:اعادة البحار إلى موطنه

---

(1) مدحت عباس خموصي، السفينة والقانون البحري، السنيابي لمطباعة والنشر، مصر، 1993، الصفحة 132.
(2)مريم حملاوي ، نبيلة قرفي ، المرجع السابق، الصفحة 30.
(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، الصفحة 183.
(4) جلال وفاء محمدين المرجع السابق الصفحة 192.
(5) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري،،دار النهضة العربية، مصر 1978. ص 200.

إن إعادة البحار إلى أرض الوطن وترحيبهم هو واجب إنساني ووطني، حيث ينبغي للسفن أن تعود إلى الميناء الذي غادرت منه، وينبغي توفير فرص العمل والاستقرار للبحارة، فهم جزء أساسي من القوة العاملة والخبرة التي ينبغي الاستفادة منها لتحقيق التنمية والازدهار.[1]

3: مسؤوليات مجهز السفينة

إن تحديد مسؤولية المجهز في القانون المدني يعتمد على القواعد العامة، وتشمل المسؤولية المطلقة عن الأخطاء الشخصية وأخطاء التابع. في القانون البحري الجزائري، تُطبق مبادئ المسؤولية المحدودة للمجيز في جزء معين من المسؤولية المالية. يتم تحديد هذه المسؤولية في حالات محددة مثل الوفاة، الإصابات البدنية، وفقدان البضائع أو السفينة أو المنشآت. يُنظم تحديد المسؤولية بموجب القانون، ويشمل الأطراف المعنية مثل مالك السفينة والمستأجرين والمجيز والربان وأعضاء الطاقم. حيث يُعتبر هذا التحديد ضرورياً لتشجيع الاستثمار في النقل البحري ويسمح لشركات التأمين بتحديد الحد الأقصى للتعويضات. في بعض الأحيان، كما أن تحديد المسؤولية قد يكون نقدياً أو بتحديد مبالغ محددة استناداً إلى حمولة السفينة وحقوق الدائنين وفقا للتشريع الجزائري.[2]

الفرع الثاني:

الربان والبحارة

أولا: الربان

وهم أعضاء الطاقم البحري الذين يعملون على ظهر السفينة، وهذا المصطلح يشمل الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقومون بخدمة السفينة، ويكون ذلك تحت أمر وسلطة الربان.

1. **تعريف الربان**: الربان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة من الناحية الفنية والملاحية وكذا الناحية الإدارية والقانونية، وللربان مركز قانوني خاص يتحيز به عن التابعين عامة فهو ممثل السلطة العامة على ظهر السفينة " ذلك لأن السفينة غالبا ما تكون بعيدة عن سلطة الدولة ورقابتها" وسيد السفينة وقائدها وعميد رجال الطاقم جميعا من ضباط ومهندسين وملاحين.[3]

---

[1] جلال وفاء محمدين المرجع السابق، ص 139

[2] فريد روابح المرجع السابق، ص ص 25-26.

[3] إخلاص بن عبيد ، مرجع سابق، الصفحة 26.

وقد خص المشرع الجزائري الربان بفضل كامل هو الفصل الثاني من الكتاب الثاني بعنوان " الاستغلال التجاري للسفينة" في المواد 580 إلى 608 من القانون البحري الجزائري. [1]

2. **تعيين الربان وعزله**: يقوم مجهز السفينة بتعيين الربان هذا حسب ما جاء في نص المادة 575 من القانون البحري الذي نص على "يحق للمجهز تعيين وعزل ربان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل الثاني التي تبين بصراحة مجال نشاطه"،[2] حيث أن سلطة المجهز في تعيين الربان ليست محدودة، ويجب أن يكون الربان مفوضا قانونيا لقيادة السفينة وحمله الشهادة اللازمة.

أما بالنسبة للعزل فإنه تبعا للقاعدة العامة التي تقضي أنه من له سلطة التعيين له سلطة العزل فإنه يحق للمجهز سواء كان مالكا أو مستأجرا لها عزل الربان متى شاء.

3. اختصاصات الربان.

نظرا للتطور التكنولوجي في وسائل الاتصال نجد زيادة في اختصاصات الربان بشكل كبير مما أدى إلى تقليص الفجوة بينه وبين المجهز و السفينة حيث أنه يمكن لربان الحصول على توجيهات المجهز والسفينة أثناء الإبحار ورغم هذا التطور إلا أنه تبقى اختصاصات الربان تنقسم إلى اختصاصات عامة يمثل فيها السلطة العامة على متن السفينة، واختصاصات خاصة يمارسها كجزء من الفريق البحري وتكون ممثلة للمجهز[3].

أ. اختصاصات الربان العامة.

يعتبر الربان ممثلا للسلطة العامة في المحافظة على الأمن والسلامة العامة على متن السفينة وبناء على ذلك فله السلطات التالية:

سلطة التأديب: حسب نص المادة 468 ق.ب.ج [4] التأديب هو اختصاص الربان كرئيس سلم على طقم السفينة، حيث يتم ممارسته في حال ارتكاب أفراد الطاقم أعمالا تؤثر سلبا على سير الخدمات سواء كانوا على متن السفينة أو على اليابسة، حيث ينص القانون البحري الجزائري على المخالفات التي يمكن يرتكبها أفراد الطاقم البحري ويطبق الربان العقوبات التأديبية وفقا للمواد 471 و472 من القانون نفسه. [5]

سلطة الضبط والتحري: تتمثل هذه السلطة في الحفاظ على النظام العام على متن السفينة عندما يتعرض على أي مخالفة يمكن للمسؤول في هذا الإطار استجواب المتهم واستماع

---

[1] راجع المواد من 580 إلى 608 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

[2] لأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

[3] محمد الأمين محجوب، أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون عام، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم- الجزائر، 2021-2022، ص 13-14.

[4] راجع المادة 468 ق.ب.ج، مرجع سابق.

[5] راجع المواد 471 و472 من ق ب ج، مرجع سابق.

الشهود وبعد انتهاء التحقيق يمكنه فرض عقوبات تأديبية أو إعلان براءته إذا كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي يمكن للربان وضع المتهم تحت المراقبة حتى وصول السفينة إلى الميناء الوطني. [1]

سلطة التوثيق: المادة 596 تمنح للربان صلاحيات موظفي الدولة في تسجيل حالات الزواج والطلاق والولادات والوفيات التي تحدث على متن السفينة، كما يمكن للربان أيضا توثيق الوصايا والتصرفات الرسمية التي يصدرها أفراد الطاقم أو المسافرين، ويجب عليه تسجيل هذه الحالات في دفتر السفينة وتقديمها إلى السلطات المختصة في غضون 24 ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقرّر فيه التسجيل. [2]

ب. اختصاصات الربان الخاصة:

باعتبار الربان ممثلا لمالك السفينة له أن يقوم بالوظائف التالية:

الوظيفة الفنية: وتتمثل في دور الربان كمدير فني للسفينة، حيث يتعين عليه قبل بدء الرحلة البحرية إجراء فحص شامل السفينة والتأكد من وجود جميع الوثائق الضرورية كما يجب عليه أن يتولى قيادة السفينة من الميناء المغادر وفي الميناء المقصود ويجب عليه أن يكون حاضرا على متنها عند دخول الميناء، ولا يسمح له بترك السفينة خلال الرحلة كما يتعين على الربان أن يكون أخر من يترك السفينة في حالة وقوع حادث بحري والعمل على إنقاذ الأشخاص والبضائع إن أمكن ذلك.

الوظيفة التجارية: تشتمل هذه الوظيفة تنفيذ توجيهات المجهز، حيث يمنح الربان صلاحية تمثيل المجهز خارج مقر مؤسسة الرئيسية أو الفرعية بشأن الاحتياجات الروتينية للسفينة والرحلة البحرية، في هذا السياق يحق للربان القيام بعمليات الاستدانة باسم المجهز وتوقيع عقود القرض في حالات الضرورة مثل إصلاح السفينة أو تأمين الطاقم وذلك لضمان استمرارية الرحلة وخاصة في حالة عدم توفر وسائل الاتصال مع المجهز، أو عدم تقديم التعليمات الضرورية يمكن للربان أيضا مراجعة أخطاء ركاب السفينة إلا إذا كان قد تبين أنه لم يقم بواجبه في الإشراف والرقابة عليهم وأنه كان قادرا على منع الضرر. [3]

مسؤولية الربان:

إن مسؤولية الربان تتضمن مجموعة واسعة من الواجبات والالتزامات، حيث أنه يكون مسؤولا من الناحية المدنية تجاه المجهز بمسؤولية عقدية، واتجاه الغير مسؤولية تقصيرية

---

[1] إخلاص بن عبيد ، مرجع سابق، ص 26-27.

[2] راجع المادة 596 من ق ب ج، مرجع سابق.

[3] عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 1999، ص 82-83.

وفقا للمادة 680 من القانون البحري الجزائري، [1] كما يتحمل مسؤولية شخصية أو مسؤولية متبوعة في حالة الجرائم، وقد تترتب عليه عقوبات جنائية قاسية مثل الإعدام أو السجن المؤبد أو السجن المؤقت لمدة 20 سنة[2]، وذلك وفقا للمواد 481- 479- 499 من القانون ب. ج. [3]

ثانيا: البحارة

1- **تعريف البحار**: تنص المادة 109 فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه يقصد بالبحار "كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز" [4]، ويتضح من ذلك أن الأحكام الخاصة بعقد العمل البحري تسرى على جميع أفراد الطاقم البحري بما فيهم الربان، ولا شك أن القانون أقر بذلك بتبعية الربان القانونية للمجهز، لكنها تبعية لا تخلط بوصفه نائبا قانونيا عن المجهز فيما يتعلق بمباشرة اختصاصاته التجارية، ذلك أن نطاق التبعية يتحدد بالأعمال المادية التي يقوم بها الربان والمتعلقة بملاحة السفينة وبرئاسة البحارة.

وجاء بالمذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية في شأن تبرير استبعاد عقود العمل البحري المتعلقة بالسفن الصغيرة أن من يعمل على هذه السفن يكون عادة مالكها أو شريكا في ملكيتها وقل ما يستخدم عمالا بحريين، وإذا استخدمهم فالغالب أن يكونوا من الصبيان (الصغار). [5]

2- الشروط الواجبة توفرها في البحارة

وفقا لما جاء في نص المادة 386 من ق ب ج [6]، أن يكون البحارة الذين تم توظيفهم يبلغون من العمر 18 عاما ويحملون الجنسية الجزائرية ويتمتعون باللياقة البدنية اللازمة وكذا الشهادات المهنية المطلوبة لمزاولة مهنة البحار، هذه الأخيرة التي تحدثت عنها المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 05- 102، [7] هذا ما يعني أنه ليس للمجهز الحرية العاملة في

---

[1] أنظر المادة 680 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.
[2] إخلاص بن عبيد ، مرجع سابق، ص 27-28.
[3] أنظر المواد 481- 479- 499 من القانون ب. ج، مرجع سابق.
[4] المادة 109 من الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية المصري الصادر برئاسة الجمهورية في 22 أفريل 1990.
[5] هاني دويدار، مدرس القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، الوجيز في القانون البحري الجزء الأول السفينة، جامعة الإسكندرية ، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 1993.
[6] المادة 386 من ق ب ج، مرجع سابق.
[7] المرسوم التنفيذي رقم: 05-102، المؤرخ في 26 مارس، الذي يحدد النظام النموذجي لعلاقات عمل الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري، جريدة رسمية، عدد 22، سنة 2005.

اختيار أفراد الطاقم البحري، بل عليه احترام الشروط المتعلقة بالشهادات المهنية لكل فئة من فئات العمال ذلك وفقا للمواد 388[1] و390 [2]من (القانون البحري الجزائري). [3]

3- التزامات الملاح:

إن التزامات البحارة تتضمن أساسا تنفيذ الرحلات البحرية بأفضل شكل ممكن وفقا للشروط القانونية المحدّدة وفقا لما جاء في نص المواد من 415 إلى 425 من القانون الجزائري:

- ضمان العمل حتى نهايته بالعناية المطلوبة لإنجاح الرحلة.
- الحفاظ على السر المهني.
- الحفاظ على سلامة السفينة وتجهيزاتها.
- التعاون في الحياة البحرية.
- المشاركة في عمليات إنقاذ السفن الأخرى أو الأفراد المعرضين للغرق.
- عدم القيام بأي أنشطة تجارية أخرى.
- الحفاظ على شرف وسمعة الراية الوطنية.
- تمثيل البحارة الجزائريين بشكل لائق ومحترم. [4]

4- التزامات المجهز:

تقع على المجهز عدة التزامات تجاه البحارة يمكن إجمالها في:

أ. **الالتزام بدفع الأجر**: يتوجب على المجهز دفع الأجر للملاح وفق الاتفاق المبرم بينهما، حيث يمكن أن يكون الأجر ثابت على أساس اليوم أو الشهر أو بحسب الرحلة، وفي حال قرر المجهز تمديد الرحلة عن طريق إضافة موانئ غير مخطط لها في الجدول الزمني للرحلة فإن أجر الملاح يزيد بناء على الزمن الإضافي إذا كانت هناك الاضطرابات بسبب ظروف طارئة حيث لا زيادة في الأجور في هذه الحالة، وفي حال قام الربان بتسريع الرحلة بسبب ظروف طارئة، فلن يتم خصم أي أجر من أجر الملاح.

---

(1) المادة 388 من ق ب ج، "تثبت صفة البحار بالقيد في سجل رجال البحر... الإدارة البحرية المختصة"

(2)المادة 398 من ق ب ج، " يرفض تسجيل في سجل رجال البحر في الأحوال التالية: ....قضائي متخذ ضده"

(3) أية بوشخيمة، هديل طابع، النظام القانوني للسفينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، 2023، ص 38.

(4) راجع المواد 415 إلى 425 من ق ب ج، المرجع السابق.

ب. الالتزام بإيواء الملاح وإطعامه: كما جرى على واجب المجهز بإيواء وإطعام المجهز خلال الرحلة البحرية وهذا الالتزام عن طبيعة العمل الذي يؤدي غالبا في عرض البحر.[1]

ج. الالتزام بعلاج الملاح في حالة المرض أو الجرح: يتوجب على المجهز علاج الملاح في حال إصابته بمرض أو جرح، ذلك خلال قيام الملاح بعمله أي في إطار العمل أما في حالة إصابته بإصابة خطيرة أو عاهة يتوجب عليه التعويض عن ذلك، كما أن واجب المجهز بالتعويض والعلاج مرتبط برابطة مكان وزمان الإصابة أي أنه يستوجب أن تكون الإصابة في إطار عمل الملاح سواء كان في البر أو على ظهر السفينة. [2]

د. الالتزام بالترجيل (بالترحيل): لا يقصد بالترحيل إعادة الملاح إلى وطنه وإنما إرجاعه إلى الميناء الذي أبرم فيه عقد العمل البحري.

والأسباب من ترحيل البحار إلى بلاده ليس سبب ترك الملاح في غربة غير بلده أو بقائه بلا عمل فقط بل كذلك للمصلحة العامة فإن الدول تشترط إعادة الملاحين إلى أراضيها فلو في حالة حدوث حروب أو نزاعات كانت للدولة حاجة بملاحيها للعمل على أسطولها البحري و مساعدتها ويكونون تحت تصرفها في وقت الحاجة حيث أنه لا يجوز للملاح التنازل عن حقه في الترحيل حتى ولو فعل فإن تنازله يكون باطلاً. [3]

الفرع الثالث:

أشخاص الملاحة المساعدة

خلال قيام السفينة بنشاطها الملاحي قد تجد صعوبات ومخاطر أثناء ملاحتها هذا ما يستدعي مساعدة بعض الأشخاص لأجل تجنب هذه المخاطر وتسهيل الصعوبات عليها هؤلاء الأشخاص هم أشخاص الملاحة المساعدة المتمثلين في المرشد ومجهز القطر الذي سوف نتحدث عنهم في هذا الفرع.

أولا- المرشد:

1- تعريف المرشد: هو ذلك الشخص الذي يدل ربان السفينة إلى خط السير الواجب إتباعه عند دخول الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه، ويعود سبب تطبيق نظام الإرشاد نظرا لأن الموانئ مليئة بالصخور والشعاب أو بحطام السفن الغارقة، أو بالمنشآت الفنية المتعددة التي تعرقل حركة سير السفينة فيها لو اصطدمت بإحدى هذه العوائق، ناهيك عن جهل

---

[1] رقية عواشرية، محاضرات في القانون البحري ألقيت على طلبة السنة الثالثة قانون خاص، جامعة الحاج لخضر باتنة1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2019-2020، ص ص 45-46.

[2] محمد بهجت، عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 2004، ص115.

[3] محمد كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية- مصر، 2012، ص223.

الربان بالميناء الداخل إليه، هذا ما يتطلب من الربان الاستعانة بالمرشد لتجنب جميع المخاطر والمعيقات. [1]

كما أن المشرع الجزائري عرف الإرشاد في المادة 171 من القانون البحري "الإرشاد هو المساعدة التي تقدم للربابنة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها" [2].

الإرشاد في الموانئ إما أن يكون:

- اختياريا متروكا لمشيئة الربان وتقديره.
- أو إجباريا بأن يلتزم الربان بالاستعانة بالمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه.[3]

2- تكوين عقد الإرشاد

يعتبر عقد عمل مؤقت يتم توقيعه بين الربان الذي يمثل المجهز والمرشد ويعتبر إيجاب العقد صالحا بمجرد دفع الربان طلب الإرشاد عند دخوله منطقة الإرشاد ويتم القبول من قبل المرشد عند رؤية الإشارة، ويعتبر العقد مبرما في هذه اللحظة.

3- التزامات المرشد ومسؤولياتهم

يلتزم المرشد بتوجيه الربان في السفينة توجيها صحيحاً وسليماً على خط السير الواجب إتباعه عند دخول وخروج السفينة إلى الميناء، حيث أن المرشد مسؤول مدنيا عن تعويض أي ضرر يحدث للآخرين نتيجة لجهله بمالك الميناء أو عدم امتثاله لأوامر الربان أو قيادته للسفينة على الرغم من أن وظيفته الأساسية هي توجيه الربان فقط. [4]

4- التزام المجهز بدفع رسوم الإرشاد:

في العديد من البلدان توجد تشريعات تنظم عمليات الملاحة البحرية وتحدد الحقوق والواجبات المتعلقة بالمرشدين البحريين ويهدف ذلك إلى ضمان سلامة المرافقة البحرية وتسيير السفر البحري حيث أن هذه القوانين تفرض على السفن ومجهزيها دفع رسوم الإرشاد المحددة وذلك بناء على حمولة السفينة الصافية، كما أن المجهز مسؤول عن تعويض المرشد عن أية أضرار يتعرض لها أثناء السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بطلب من الربان.

---

[1] ايمان الجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الكتب والوثائق القومية، الطبعة الأولى، 2014، ص 95.

[2] المادة 171 من ق ب ج ، مرجع سابق.

[3] بوبكر سخري، مرجع سابق، ص 37.

[4] علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، (د. س)، ص 146.

5- مسؤولية المجهز قبل الغير عن خطأ المرشد

عندما يتولى المرشد مهمته على متن السفينة يقوم بالتركيز على عمله على توجيه السفينة بشكل صحيح دون تشتيت انتباهه إلى الأمور الخارجة عن اختصاصه، وتكون المسؤولية عن جميع المشاكل والإختلالات على عاتق مجهز السفينة التي يقوم المرشد بإرشادها. [1]

ثانيا: مجهز القطر

تعريف عقد القطر البحري

عقد القطر البحري هو اتفاق قانوني يربط بين سفينتين إحداهما تسمى "القاطرة" والأخرى تسمى "المقطورة" وتمتلك كل منهما من قبل أشخاص مختلفين، ينص الاتفاق على أن السفينة القاطرة ستقوم بسحب السفينة المقطورة حيث يتعهد مجهز السفينة القاطرة بتجهيز السفينة لتكون جاهزة للقيام بعملية السحب وتنفيذها في حين يلتزم مجهر السفينة المقطورة بدفع رسوم السحب. [2]

كما عرف القانون البحري الجزائري عقد القطر البحري في المادة 860 من القانون البحري التي جاء فيها "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر و بمقابل مكافئة بخدمات القطر بواسطة سفينة. [3]

الطبيعة القانونية لعقد القطر

لقد اختلف الفقه في تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر فبعض الفقهاء يرون أن عقد القطر هو عبارة عن تأجير الخدمة، حيث يتم استئجار قوة القاطر ويتحمل المقطورة مسؤولية الأضرار الناتجة عن عملية القطر، بينما يرى آخرون أن القطر يمثل عقد نقل، حيث يتم نقل البضائع و المواد من مكان إلى آخر. ويؤدي القاطر دور العربة القاطرة في القطارات، وقد وصفت هذه العملية في الفضاء عادة على أنها عقد نقل عبر السكك الحديدية. [4]

خصائص عقد القطر:

يتميز عقد القطر بعده خصائص تتشابه مع العديد من العقود الأخرى وتتمثل في كونه:

أ. عقد رضائي: يتم تشكيل عقد القطر كسائر العقود الرضائية عندما يتفق صاحب السفينة الطالب للقطر مع صاحب السفينة القاطرة، حيث يكون هناك تبادل إرادة صريح بين الطرفين في هذا الاتفاق يتعهد صاحب السفينة الطالب للقطر بتقديم القطر المطلوب، بينما يوافق

---

[1] رقيه عواشرية ، مرجع سابق ، ص48- 49.
[2] إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 94.
[3] راجع المادة 860 من، ق، ب،ج. المرجع السابق.
[4] الموسوعة القانونية المتخصصة، القطر والإرشاد البحري، جمال مكناس.

صاحب السفينة القاطرة على سحب السفينة، وتكون هذه العملية بحسب الاتفاق بين الطرفين دون الحاجة إلى شكلية معينة. [1]

ب. عقد معاوضة وملزم للجانبين: يتفق كل طرف على تبادل خدماته بتعويض مالي، حيث يقدم مالك السفينة القاطرة خدمة القطر مقابل مبلغ مالي متفق عليه. بينما يتم نقل سفينة مالك السفينة المقصورة إلى الوجهة المطلوبة، ويتعمد مالك السفينة القاطرة بتجهيز سفينته للملاحة وتنفيذ عملية القطر.

ج. عقد من عقود القانون الخاص: يعتبر كذلك لأنه يحتوي على شروط غير معتادة في القانون الخاص، وغالباً ما يكون ذلك بسبب عدم وجود أطر تنظيمية صارمة لهذا النوع من العقود، كما أنه لا يهدف بشكل رئيسي إلى تحقيق مصلحة عامة أو خدمة عامة، بل إنه غالبا ما يتم توجيهه لتحقيق أهداف خاصة بالأطراف المتعاقدة فقط وفي بعض الحالات يمكن أن يكون القطر إلزاميا، حيث يفرضه القانون أو السلطات المعنية، حيث تقوم سلطة إدارة الموانئ بتحديد تعريف هذا النوع من العقود وتنظيمه، وذلك لضمان النزاهة والتنظيم في هذا القطاع الحيوي.

د. عقد تجاري: في أغلب القوانين في مختلف التشريعات الدولية يعتبر عقد القطر عقد تجاري باعتباره متعلقاً بممارسة أعمال الملاحة البحرية، وترتيبا على ذلك يعد القطر عملاً تجاريا بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة سواء لوجود نص في القانون بذلك أو لكونه بيغي تحقيق الربح من ورائه ويمارس هذا العمل على وجه الاحتراف وبالنسبة للسفينة المقطورة يعد تجاريا متى كان مالكها تاجراً أو كان متعلقا بأعمال تجارته.

4- التزامات مجهز السفينة القاطرة

أ. تقديم سفينة جاهزة بمعداتها وطاقمها

إنّ المجهز الذي يقوم بتشغيل السفينة القاطرة يلتزم بتسليم سفينة جاهزة للإبحار وفقا لشروط العقد سواء كانت محددة بشكل فردي أو عام، كما يجب عليه توفير الأدوات والمستلزمات اللازمة لأداء عملية القطر وتأمين الطاقم لتنفيذ المهمة بنجاح.

ب. تنفيذ عملية القطر وفق الأصول الرسمية.

[1] موسوعة حماة الحق، القطر والارشاد البحري، رفاة حمدي، 15 سبتمبر 2021.

يجب أن تتم عملية القطر وفق الأصول الفنية والحرفية المعروفة في هذا المجال ووفق الشروط التي تم الاتفاق عليها في العقد إذا كان قد تضمن شروط خاصة وجب الالتزام بها وأداء عملية القطر على نحوها. [1]

المطلب الثاني:

أشخاص الملاحة البريون

تستلزم الملاحة البحرية تضافر جهود مشتركة فمن هذه الجهود تستلزم من مقدميها العمل على متن السفينة كطاقمها وعلى رأسه ربانها وجهود أخرى لا يستلزم من مقدميها العمل على متنها فمحل عملهم هو على البر وعادة يكون في الميناء ولهذا جاءت التسمية بالأشخاص البريين للملاحة البحرية تميزا لهم عن الأشخاص البحريين للملاحة البحرية وهؤلاء أشخاص الملاحة البرية هم محل دراستنا في هذا المطلب. [2]

الفرع الأول:

أمين السفينة

أولاً: تعريف أمين السفينة

ويقصد به "الوكيل البحري الذي يتولى تعينه المجهز أو الربان للقيام نيابة عن المجهز باستلام البضائع من الربان والمحافظة عليها، لحين مجيء مالكها أو المرسل إليه لاستلامها منه فإذا ما تقدم المرسل إليه توجب على أمين السفينة تسليمها إليه، ولكن بعد فحصها بحضوره ومراجعة عدد وزنها والتحقق من علامتها والتحقق من كل ما يتعلق بالبضاعة من جميع النواحي. وفي حين ظهر فيها عيب أو تلف وأقر به أمين السفينة التزم المجهز بذلك ووجب عليه التعويض لمالك البضاعة بقدر الضرر الذي أصاب السلعة (بضاعة) والواضح أن عمل أمين السفينة يختص بأعمال فيها فائدة لكل من مالك السفينة أو الربان و كذلك فيه نفع لمالك السلعة التي تم شحنها على ظهر السفينة حيت أنه يتولى عملا قد لا يجد كل من مالك السفينة أو مالك البضاعة الوقت الكافي و الملائم لعملية تسلم البضاعة. [3]

ثانيا: التزامات أمين السفينة

يتحمل أمين السفينة المسؤولية عن تنفيذ جميع الأعمال اللازمة للسفينة وسلامة البضائع، بما في ذلك تحميل البضائع بعناية والحفاظ عليها خلال الرحلة، كما يمثل ممثلاً

---

[1] موسوعة حماة الحق، مرجع سابق.

[2] حسن موسى طالب، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 96.

[3] حسن موسى طالب ، نفس المرجع، ص 97.

للمالك في فحص البضائع قبل تحميلها. في حال اكتشاف نقص أو ضرر في البضائع، يقوم بالتقارير اللازمة واتخاذ الإجراءات اللازمة. بالإضافة إلى ذلك، يتولى تأمين المعدات والوقود اللازمين لإتمام الرحلة بنجاح. [1]

كما نجد أن المشرع الجزائري وفي نص المادة 609 من القانون البحري الجزائري، يتم تعريف وظيفة وكيل السفينة على أنه" الشخص المسؤول عن تلبية احتياجات السفينة أثناء الرحلة، والذي يمتلك صلاحيات محددة للتصرف بالسفينة" [2]. بينما في المادة 610 [3]، يتم تحديد سلطات وكيل السفينة فيما يتعلق بتسليم البضائع للشحن أو لتسليمها لأصحابها بعد التفريغ، بالإضافة إلى جمع أجرة النقل المستحقة. هذه النصوص تحدد الالتزامات والصلاحيات التي يمكن لوكيل السفينة ممارستها بموجب العقد وفقاً للقوانين البحرية المعمول بها. [4]

ثالثا : مسؤوليات أمين السفينة

وفقًا لنظام المسؤولية وواجب الرعاية على السفن، يُطلب من السفينة المسؤولة والسفينة المساعدة في المياه المشتركة تجنب الأخطاء أثناء تنفيذ العقود. ينبغي للسفينة المأجورة وعاملوها أن يبديا اهتمامًا عاديًا في تنفيذ العقد. أما بالنسبة للتعامل مع الآخرين، فمن الضروري على السفينة أن تسأل وتحترم السفينة في المياه المشتركة أو المرسى بشأن ما قد يؤثر على البضائع بشكل غير ملائم أو قد يشكل خطرًا على الحمولة أو البضائع التي يتم تحميلها أو تفريغها، ما لم يكن ذلك ناتجًا عن خطأ شخصي أو خطأ تابعيه. [5]

كما نجد أن المشرع الجزائري أشار في المادة 617 [6] من قانون البحرية إلى أن وكيل السفينة يتحمل المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء ممارسة واجباته بموجب أحكام القانون. هذا يعني أنه يُعتبر مسؤول عن الأخطاء التي يرتكبها بمقتضى الأحكام القانونية المعمول بها، مما يُفهم أن وكيل السفينة مسؤول قانونياً عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء مزاولة واجباته، ويُعتبر ذلك جزءاً من المسؤولية المتعاقد عليها وفقاً للعناية المعتادة في تنفيذ التزامات العقد. أما في حالة تعرض البضائع للتأخير في التفريغ، أو التسليم أو الضياع أثناء النقل بالسفينة، فإن المسؤولية تكون عادة على الشركة المالكة للسفينة وليس على الأفراد بشكل شخصي، ما لم يكن هناك إهمال شخصي مباشر من قبل العاملين. [7]

---

[1] محمد نعيم علوة، القانون البحري، الجزء الخامس، مكتبة زين الحقوقية، لبنان،2012 ص 157

[2] المادة 109 من ق ب ج، المرجع السابق.

[3] المادة 610 من ق ب ج، "تشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات ... بمناسبة توقفها في الميناء".

[4] محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى الجزائر ،2010. ص ص 62 63 .

[5] جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1997.الصفحة 255.

[6] المادة 617 من ق ب ج، " يعد وكيل السفينة مسؤولا.....بمقتضى أحكام القانون العام".

[7] عز الدين القماراوي، أعوان النقل البحري، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2013 الصفحة 52.

الفرع الثاني:

أمين الحمولة

أولا: تعريف أمين الحمولة

يقصد به وكيل الحمولة وهو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضاعة بإسم ولحساب موكليه ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم. [1]

ثانياً: التزامات أمين الحمولة

هي مجموعة الواجبات التي يتحملها وكيل الشحن عند استلامه للبضائع، حيث يجب عليه دفع رسوم النقل إذا كانت مستحقة عند تسليم البضاعة، وعليه أيضًا الحفاظ على سلامة البضائع وحراستها وتسليمها إلى المرسل له في حالة سليمة، وفي حالة عدم الاتفاق على أجرة النقل، يتم تحديدها وفقًا لتعرفة الميناء وفقًا للمادة 625 [2] من قانون الملاحة البحرية، مع الأخذ في الاعتبار الرسوم القانونية والمبالغ العادية والضرورية وفقًا للمادة 626 من القانون ذاته [3]، مثل تكاليف التخزين والرسوم الجمركية وتكاليف الحفظ. [4]

وحسب نص المادة 146 من القانون البحري الجزائري، تنص على واجب العناية الواجبة عند نقل البضائع وتحميلها، حيث يتعين على الناقل اتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة البضائع التي يتم نقلها قبل تسليمها، ويجب عليه تنفيذ هذا الواجب بعناية كبيرة وإبلاغ صاحب الشحن عن أي ضرر يمكن أن يحدث للبضائع أثناء النقل. يجب أيضًا على الناقل توثيق حالة وكمية البضائع كما هو مذكور في وثيقة الشحن، ويمكن لصاحب الشحن أن يطالب بالتعويض إذا ثبت أن البضائع تضررت أثناء النقل على الرغم من وثائق الشحن. هذا يتعلق أيضًا بواجبات صاحب الشحن في التعامل مع الحمولة والناقل. كما ينص القانون على أن الناقل لا يمكن مقاضاته على أساس النقل المخالف. [5]

ثالثا: مسؤوليات وكيل الحمولة

تبدي الشخصية التنفيذية لوكيل الحمولة في تحمل المسؤولية عن تنفيذ العقود والالتزامات المتفق عليها، بما في ذلك ضمان توصيل البضائع بالشكل والجودة المطلوبين،

---

[1] راجع المادة 621 من القانون البحري الجزائري

[2] المادة 625 من ق ب ج، "يستحق وكيل الحمولة أجرا محددا.... وفي حالة انعدامها بموجب العرف".

[3] المادة 626 من ق ب ج، " يحق لوكيل الحمولة أن يستوفي .....العمليات المعتادة والضرورية لاستلام البضاعة".

[4] عز الدين القمراوي، المرجع السابق، ص 54 .

[5] محمود شحماط المرجع السابق، ص68.

والتعامل مع أي مشاكل تنشأ مثل التأخير في التسليم أو التلف أثناء النقل، بالإضافة إلى التعامل مع الشكاوى والدعاوى المتعلقة بأداء العقد. كما يسأل عن خطأ تابعيه. [1]

وفقًا للمادة 627 [2] من قانون البحرية، عندما يتعلق الأمر بوكيل الحمولة، يُطلب منه دائمًا الحذر والدقة، ويعتبر الخطأ في ذلك واجب الإثبات. يجب عليه تعويض أي ضرر ناجم عن ذلك الخطأ، وفي بعض الحالات، قد يتم تحميله مسؤولية الضرر الناتج عن الإهمال في أداء الالتزامات المفروضة عليه، دون الحاجة إلى إثبات أنه كان سببًا مباشرًا في الضرر. ويمكن لوكيل الحمولة تجنب المسؤولية إذا تم إخطار الناقل بالأمور المتعلقة بالحمولة أو بالبضائع، ولكن إذا فشل المرسل في دحض الأدلة المثبتة على عدم تنبيهه بشكل صحيح، فقد يُحمل وكيل الحمولة مسؤولية أي ضرر يمكن أن يحدث، حتى لو لم يكن من الممكن إثبات أنه كانت له تأثيرات مباشرة على استلام البضائع. [3]

الفرع الثالث:

مقاول الشحن والتفريغ (وكيل الشحنة)

إذا كان مجهز السفينة يستعين بوكيل السفينة للتعامل مع الجوانب القانونية والمادية للرحلة، بما في ذلك تنفيذ عقود النقل البحري، فقد يقوم المرسل إليه بتكليف شخص آخر متخصص بتدبير الجوانب القانونية والمادية المتعلقة بالبضائع المنقولة عبر البحر، ويُعرف هذا الشخص بوكيل الشحنة أو مقاول الشحن والتفريغ. [4]

أولا: تعريف مقاول الشحن والتفريغ

مقاول الشحن والتفريغ هو الشخص أو الشركة التي تتولى مسؤولية جميع العمليات المتعلقة بشحن البضائع إلى السفن وتفريغها منها. يقوم هذا المقاول بتنظيم وإدارة عمليات الشحن والتفريغ باستخدام العمال المهرة والمعدات الخاصة مثل الرافعات والباراطيم والصنادل. ويتم تحديد التفاصيل والشروط لهذه الخدمة في عقد مقاولة بين المقاول والشاحن

---

[1] جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 201 .
[2] المادة 627 من ق ب ج،" يعد وكيل الحمولة مسؤولا عن الأخطاء ... بمقتضى أحكام القانون العام".
[3] محمود شحماط، المرجع السابق، ص 70.
[4] هاني دويدار، المرجع السابق، ص 172 .

أو المرسل، حيث يتعهد المقاول بشحن البضائع أو تفريغها من السفينة مقابل مبلغ محدد كأجرة الشحن والتفريغ.[1]

ثانيا: صور مقاول الشحن و التفريغ

يُمكن لمقاول الشحن والتفريغ أن يتواجد في الموانئ، وعند تكليفه بالخدمة، قد يكون اختياريًا من قبل الشخص الذي يحتاج إلى خدماته، أو قد يكون اللجوء إليه أمرًا ملزمًا، وبالتالي، قد لا يكون للأطراف أي تأثير على اختيار مقاول الشحن والتفريغ.

أ: المقاول الاختياري

في الأساس، يُعتبر اختيار مقاول الشحن والتفريغ في عمليات النقل مسألة يتركها الشاحن أو المرسل إليه لتقديرهم، لكن في الواقع، تصبح الاستعانة بهؤلاء المقاولين ضرورية بسبب تعقيد عمليات الشحن والتفريغ وحاجة هذه العمليات إلى معدات ضخمة لا يمكن توفيرها من قبل الشاحنين. تتطلب قوانين الموانئ في العالم في كثير من الأحيان استعانة الشاحنين بمقاولي الشحن والتفريغ بسبب صعوبة التعامل مع البضائع، ومع ازدياد حجم السفن وحمولاتها، طُلب من المرسلين تسليم البضائع إلى الربابنة فوق السفن، مما دفع بالشاحنين والمرسلين إلى الاستعانة بمقاولي الشحن والتفريغ لتنفيذ هذه المهام.

ب:المقاول الإجباري

تُنفَّذ عمليات الشحن والتفريغ والتخزين والتسلم والتسليم في بعض الموانئ البحرية من قبل هيئة خاصة تديرها مقاولون يحظون بحق احتكاري، بموجب القوانين واللوائح السارية في الدولة المعنية. يقدم هؤلاء المقاولون خدماتهم بعد تأهيل الميناء وتجهيزه بالتجهيزات اللازمة، وهم الخيار الوحيد لإجراء تلك العمليات بالنسبة لأصحاب البضائع، مما يجعل الاعتماد على خدماتهم أمراً إلزامياً بغض النظر عن نوع الشحن المعني. هذا النظام يعتمده عدد من الموانئ في إفريقيا. [2]

وهكذا في القانون الجزائري نلاحظ أن قانون التجارة البحرية الجزائري الصادر في 23/10/1976 تحت أمر رقم 76-80 قد نص في المادة 873 على ما يلي: "تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورصها وفكها وتفريغها وعمليات اخذ وإرجاع البضائع من وإلى العنبر أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة أو المعدة

(1) لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1993، ص 259.

(2) بدر إبراهيم الملحم، مسئولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري "دراسة مقارنة"إعداد أطروحة دكتوراه استكمالا لمتطلبات منح درجة دكتوراه فلسفة في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010، الصفحة 37 إلى الصفحة 41.

للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض" بموجب الأمر الصادر في 9/4/1971 الذي نظم العمل في موانئ الجزائر من خلال هيئتين: الأولى يرمز لها بالحروف CNAN والثانية يرمز لها بالحروف SONAMA، وهاتان الهيئتان هما المنوط بهما وحدهما القيام بعمليات شحن وتفريغ البضائع في المواني البحرية الجزائرية وكذا الإيداع والتخزين وتسلم البضائع وتسليمها إلى المرسل إليهم. [1]

ثالثا: التزامات مقاول الشحن و التفريغ

إن مهمة مقاول الشحن والتفريغ تقتصر عادة على عمليات نقل البضائع إلى ومن السفينة وتفريغها، دون التدخل في الجوانب القانونية لفحص البضائع وتسليمها للمرسل إليه. ومع ذلك، إذا كلف المرسل إليه مقاول التفريغ بتسلم البضائع وتسليمها مع سند الشحن، فسيكون له دور إضافي كوكيل للمرسل إليه في عملية الاستلام، وهذا يجعله مسؤولاً عن الحمولة وكأنه يمثل المرسل إليه في هذا الصدد. [2]

وحسب نص المادة 148 من قانون البحرية المصري تحدد السلطة التي تقوم بعمليات شحن وتفريغ البضائع على السفن، حيث تنص على أن المقاول البحري يتولى جميع العمليات المادية المتعلقة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها. كما تتيح المادة إمكانية عودة المقاول البحري بعمليات أخرى متعلقة بالشحن أو التفريغ لصالح المانح أو الشاحن أو المرسل إليه، شريطة أن يتم ذلك بترتيب كتابي صريح مع وكيل السفينة أو وكيل الشحنة. [3] وإذا كانت مهام المقاول المتعلقة بالشحن والتفريغ محدودة، فعادةً ما يتولى الأشخاص المعنيون بالعمليات البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط جميع الإجراءات القانونية المتعلقة بهذه العمليات، مثل تسليم البضائع والفحص والحفاظ عليها، حتى يتم تسليمها بشكل سليم للمستلم. [4]

رابعا: مسؤوليات مقاول الشحن والتفريغ

يقع على عاتق مقاول الشحن تنظيم عمليات الشحن من نقطة الانطلاق إلى وجهة الوصول. يتضمن ذلك التفريغ والتحميل بسلامة البضائع وتأمينها من أي ضرر.

التفريغ: بمجرد وصول الشحنة إلى الميناء أو الوجهة المحددة، يتولى مقاول الشحن عملية التفريغ بحرص ودقة، ضمانًا لوصول البضائع بحالة جيدة إلى مستلميها.

---

[1] راجع المادة 873 من الأمر رقم 76/80 الصادر في23/10/1976 من قانون التجارة البحرية الجزائري

[2] لطيف جبر كوماني ، مرجع سابق، ص 259

[3] مصطفى كمال طه المرجع السابق، ص 215

[4] محمد نعيم علوة، المرجع السابق ، ص 161

مسؤولية الوكالة: في بعض الحالات، يتعاقد مقاول الشحن باسم المرسل أو المستلم، مما يجعله مسؤولًا مباشرة عن حماية مصالحهم وضمان وصول البضائع بأمان وفي الحالة المطلوبة.

مسؤولية الضرر: في حالة وقوع أي ضرر أو خسارة للبضائع أثناء عملية الشحن أو التفريغ، يكون على مقاول الشحن تحمل المسؤولية، ما لم يتم التعاقد على خلاف ذلك.

وبشكل عام، يتولى مقاول الشحن دورًا حيويًا في ضمان سلامة وصول البضائع بشكل سليم وفي الوقت المحدد، وتختلف مسؤولياته وفقًا للترتيبات المحددة في عقود الشحن وتفاهمات الأطراف.[1]

الفرع الرابع:

السمسار البحري

منذ الزمن القديم اعتبرت السمسرة أمرا بالغ الأهمية في تسجيل التعاملات بين الأفراد سواء كان ذلك في المجال التجاري أو المدني، فهي تساعد في تيسير عقود الصفقات بين الأفراد الذي قد لا يكونون ملمين ببعضهم البعض، حيث يتولى السمسار مهمة التوسط والتقريب بين الأطراف. وعادة ما ينتهي الأمر باتفاق الأطراف على الصفقة دون أن يكون السمسار جزءاً من العقد هذا الأخير هو محل دراستنا في هذا الفرع.[2]

1- تعريف السمسار البحري.

هو الشخص الذي يقوم بالتقريب والتوفيق بين أطراف عقد من العقود البحرية[3]كما أن القانون البحري الجزائري عرفة في نص "المادة 631" على أنه " يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنويا يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة

---

(1) محمد نعيم علوة، المرجع نفسه، ص 162

(2) بومدين بن غالم، الأحكام العامة للسمسار أو الوسيط البحري، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد الأول، العدد الرابع، 2018، ص 111.

(3) أسماء قزدة علي، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد السابع، العدد الأول، 2020، ص 72.

البحرية"[1] وحسب نص المادة 2 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 91-522 فالسمسار البحري هو "الشخص الذي يقوم بالتوسط بين أطراف العقود البحرية المختلفة والتقريب بين وجهات النظر تمهيدا لإبرامها بعد أن تعددت مجالات الاستثمار البحري سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا تابع للقانون الجزائري باستثناء مجال المحروقات." [2]

2- الطبيعة القانونية للسمسار البحري

السمسرة البحرية نشاط تجاري، ومن يقوم بمزاولتها يعتبر تاجرا يعمل بحرفية واحترافية في القانون البحري الجزائري، تعتبر السمسرة البحرية حرفة حرة ومباحة حيث أنه يتمتع السماسرة البحريون بتنظيم قانوني خاص بهم، حيث يقومون بمهامهم بعد تمام الإجراءات القانونية والإدارية، والحصول على ترخيص من وزير النقل حسب نص المادة 2 من الموسوم التنفيذي 91-522 ق. ب. ج. [3]

3- التزامات السمسار البحري:

يلتزم المسار البحري بدوره الأساسي والمحوري المتمثل في تنفيذ العمل المتفق عليه في العقد مع التركيز على تقريب الفجوة بين أطراف العقد أي العميل والطرف الآخر الذي يرغب في إبرام العقد، وذلك من خلال توضيح جميع تفاصيل الصفقة بعناية والتوعية في الحالات الضرورية[4] كما أن المشرع الجزائري وضع مجموعة من الالتزامات تضمنتها المادتين 631 و 632 ومنها نذكر: [5]

- التزام السمسار بالتوسط بين الأطراف المتعاقدة، أي تقريب وجهات النظر يدل عناية الرجل العادي في تنفيذ مهامه.

- التزام السمسار بالتسجيل في السجل التجاري هذا ما أكدته المادة 21 من المرسوم 09-183.

- عدم تجاوز السمسار البحري للحدود المرسومة في الوكالة، وبجواز العمل لصالح الطرفين.

---

(1) الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري.

(2) المرسوم التنفيذي رقم 91- 522 المؤرخ في 15 جمادى الثاني 1412 الموافق ل 22 ديسمبر 1991، الذي يحدد شروط ممارسة مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.

(3) محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، طبعة 2014، ص 68.

(4) أحمد بن مدني، الوساطية في المعاملات المالية السمسرة، مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002، ص 64.

(5) راجع المواد 631-632 من القانون البحري الجزائري.

- الالتزام بإشعار السلطة المينائية قبل وصول السفينة، وهذا بمقتضى المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 02- 01. [1]

4- مسؤولية السمسار البحري:

يتوجب على السمسار البحري تحمل مسؤولية تنفيذ المهمة الموكلة إليه بعناية واهتمام دون ضمان نتيجة محددة، وفقا للقانون البحري الجزائري في مادته رقم 633 يجب على السمسار البحري العمل ضمن الصلاحيات الممنوحة له كوسيط، ويمكن محاسبته على الأخطاء التي يرتكبها في أداء واجبه كسمسار، سواء كانت ناتجة عن خطأ شخصي أو من طاقمه، ففي حالة الإثبات يتحمل السمسار البحري مسؤولية تعويض كامل الضرر الناتج. [2]

خلاصة الفصل الأول:

من خلال دراستنا لهذا الفصل الأول وجدنا أن الملاحة البحرية من أقدم النشاطات التي زاولها الإنسان حيث أنها مرت بتطورات عديدة إلى حين وصولها إلى ما هي عليه الآن ،من تنظيم وتكنولوجيا وأطر قانونية ،كما عرفنا أن الفقهاء والمشرعين قد اختلفوا في تحديد تعريف موحد للملاحة البحرية حيث يعرفها البعض بالمكان الذي تتم فيه الملاحة أي البحر مهما كان شكل المنشأة العائمة في حين يعرفها البعض الآخر بوسيلتها أي السفينة أما الملاحة التي تقوم بها المراكب فهي ملاحة داخلية أو نهرية، كما أن الملاحة البحرية تمتلك عدة أقسام ذلك وفقا للجهة التي ينظر منها إلى هذه الملاحة :

أولا: تبعا لأخطارها تنقسم إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية وملاحة شاطئية

ثانيا: حسب الغاية منها تنقسم إلى ملاحة تجارية وملاحة النزهة وملاحة الصيد

ثالثا: بحسب أهميتها تنقسم إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة وملاحة عامة .

[1] الموسوم التنفيذي رقم 02 – 01 المؤرخ في 06 جانفي 2008 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 01، لسنة 2002.
[2] راجع المادة 633، ق ب ج، مرجع سابق.

ولقيام الملاحة البحرية بشكل سليم وآمن هناك فريق بشري يعمل لصالح السفينة وتابعيها وهم أشخاص الملاحة البحرية و المنقسمون إلى :

أولا: أشخاص الملاحة البحريون المتمثلون في مالك ومجهز السفينة وكدا ربان وبحارة سفينة إضافة إلى المرشد ومجهز القطر.

ثانيا: أشخاص الملاحة البريون والعاملون على مستوى الموانئ المتمثلون في: أمين السفينة، وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ والسمسار البحري

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي والقانوني للملاحة البحرية

المبحث الأول

الهياكل والنصوص المنظمة للملاحة البحرية:

إن الطابع الدولي الذي يتسم به قطاع الملاحة البحرية دفع إلى الاعتقاد لفترة طويلة أن التحرك دوليا لتحسين سلامة الأنشطة البحرية هو أكثر فعالية من تحرك كل بلد على حدا دون تنسيق مع البلدان الأخرى.

وبدأت تظهر الحاجة في بداية القرن الماضي لوجود هيئة عالمية منظمة للقوانين تقوم بدورها المنصوص عليه بواسطة قواعد ومعايير لتنظيم نشاط الملاحة البحرية والنقل البحري والصناعات البحرية في جميع أنحاء العالم[1].

ومما لا شك فيه أن وجود هيئة واحدة مهتمة بتنظيم الملاحة البحرية، ليس بالأمر الكافي، مما أوجب ظهور عدة هياكل أخرى ووكالات وتنظيمات إقليمية ووطنية ووسائل دولية ووطنية عامة وذات طابع خاص ومستقل، وذلك بهدف جعل البحار والمحيطات محل تشارك واستغلال مثمر للبشرية جمعاء[2] في جميع مجالات الملاحة البحرية واستغلال البيئة البحرية بمختلف نشاطاتها بطريقة عادلة وسلمية وآمنة.

فما هي أهم الهياكل والهيئات الدولية والإقليمية للملاحة البحرية؟

المطلب الأول

الهياكل الدولية المنظمة للملاحة البحرية.

منذ إنشاء منظمة الأمم المتحدة في عام 1945 إلى الآن، اعتمد عدد من المنظمات والوكالات والهيئات والبرامج في منظومة الأمم المتحدة مجموعة كبيرة من التشريعات تتناول قانون البحار من جميع جوانبه، كالملاحة البحرية، وصيد الأسماك على المستوى الدولي وسلامة السفن، ومنع التلوث الناجم عن السفن، ورفات البحار، وما إلى ذلك من نشاطات.

---

(1) _ https://aldouman.com مرجع سابق.

(2) _ حسن هاشمي، الإطار القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حبة لخضر، الوادي، الجزائر العدد 16 جوان 2017 ص282.

وتستند جميع هذه التشريعات إلى مبدأين أساسيين هما، حرية الملاحة، ومسؤولية الدول عن جميع الأمور المتعلقة بالسفن التي تحمل جنسيتها، أي أن الدول تقع على كاهلها المسؤولية الأولية في كفالة امتثال سفنها للاشتراطات ذات الصلة المنصوص عليها في الاتفاقيات والمعاهدات والصكوك الدولية [1]، الصادرة عن المنظمات والهيئات الدولية العامة والمستقلة والتي سنذكر أهمها في الفرعين القادمين.

الفرع الأول:

الهياكل الدولية والإقليمية:

تعد منظمة الأمم المتحدة التنظيم الأول دوليا الذي تنبثق منه عدة هيئات ومنظمات دولية تعتني بتنظيم نشاط الملاحة في البحار والمحيطات سواء من حيث أدوات الملاحة أو موضوعاتها أو مناطقها ومن أهم هذه المنظمات نذكر:

أولا: الهياكل الدولية

1- المنظمة البحرية الدولية: (IOM)

وهي مؤسسة متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وتسعى لضمان السلامة والأمن في مجال الملاحة والنقل البحري، ومنع التلوث في البحار والمحيطات بسبب السفن، من خلال تشريع قوانين ومعايير واتفاقيات دولية تؤطر الشحن البحري في العالم[2].

تأسست المنظمة البحرية الدولية عام 1948، لكن لم تشرع في عملها فعليا إلا عام 1958 يوجد مقرها في لندن، تضمن 171 بلدا عضوا، بالإضافة إلى ثلاثة دول مشاركة، حملت اسم "المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية" إلى غاية مايو/أيار 1982.

تسعى المنظمة إلى ضمان السلامة والأمن في مجال النقل البحري وحماية البحار والمحيطات من التلوث بسبب السفن إلى جانب الحد من التغيرات المناخية عبر خفض انبعاثات السفن من غازات الدفيئة.

---

(1) _ الأمم المتحدة، الجمعية العامة، المحيطات وقانون البحار، الدورة التاسعة والخمسون، A/159/63، 5 مارس 2004، ص4.

(2) _ الجزيرة، aljazeera.net، المنظمة البحرية الدولية، الموسوعة، الجزيرة نت 2016/08/30 ثم النقل يوم 2024/03/20، الساعة 23:54.

يتكون الهيكل التنظيمي للمنظمة من جمعية عمومية ومجلس، وخمسة لجان أساسية[1].

حيث تتولى هذه اللجان العمل التقني للمنظمة البحرية الدولية

كما أنه توجد عدة لجان فرعية لكل واحدة منها اختصاصها المحدد[2].

2- المحكمة الدولية لقانون البحار.

إن المحكمة الدولية لقانون البحار تعد محكمة دولية تنظر في المنازعات الدولية التي تتعلق بتفسير تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ولقد فتحت المحكمة أهلية التقاضي للمنظمات والأشخاص الاعتبارية عكس محكمة العدل الدولية[3].

ولهذا نعرف المحكمة الدولية لقانون والبحار بأنه «جهاز من أجهزة القضاء الدولي ذات الاختصاص المحدود، وتعبر أقل تخصص وأضيق نطاقا بالمقارنة مع الأجهزة القضائية الدولية التي يمكنها النضر في جميع الخلافات المتعلقة بالبحار ويعود ذلك إما لأن مراجعتها مقتصرة على عدد محدود من الدول وإما لأنها لا تستطيع النظر إلا في نماذج معينة من المنازعات»[4].

لقد أنشأت المحكمة الدولية لقانون البحار سنة 1982 بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في 30 أفريل 1982، وفتح باب التوقيع عليها في 10 ديسمبر 1982 مونتيغوباي «جامايكا» تضمن المرفق السادس للاتفاقية النظام الأساسي للمحكمة والذي يحتوي على إحدى وأربعين مادة[5] ويرجع السبب الرئيسي لإنشاء المحكمة الدولية لقانون البحار إلى أمرين:[6]

- الطبيعة الفنية الخاصة لقانون البحار.

- السماح لكيانات غير الدول بالتقاضي أمام محكمة مختصة.

---

(1) الجزيرة نت، المرجع السابق.
(2) المنظمة البحرية الدولية www.marefa.org يوم 2024/03/27 س 00:18.
(3) صوفيا شراد، أحكام اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار، مجلة الفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، تيبازة الجزائر، العدد التاسع، ص151.
(4) حسن هاشمي، المرجع السابق، ص284.
(5) المحكمة الدولية لقانون البحار سنة 1982 بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في 30 أفريل 1982، وفتح باب التوقيع عليها في 10 ديسمبر 1982 مونتيغوباي «جامايكا».
(6) صوفيا شراد، المرجع السابق، ص151و169.

إن القاعدة العامة تملي على المحكمة الدولية لقانون البحار أن تجلس بكامل هيئتها عند النظر في قضية ما، إلا أن النظام الأساسي أتاح للدول فرصة عرض منازعاتها على المحكمة للفصل فيها بواسطة هيئة تتشكل من عدد من قضاتها تسمى بالغرفة.[1]

حيث أنه توجد عدة غرف وتستمد كل واحدة تسميتها من نوع المنازعات التي تفصل فيها،[2] وهي غرف خاصة دائمة

كما أنه توجد غرف خاصة مؤقتة تشكلها المحكمة للنظر في نزاع معين معروض عليها وتنتهي بمجرد فصلها في النزاع وتسمى بالغرف المؤقتة[3].

3- محكمة العدل الدولية:

وهي هيئة تابعة للأمم المتحدة مقرها في لاهاي بهولندا وهي ذات طابع دولي.

تعتبر الجهاز القضائي الطبيعي لتسوية منازعات البحار وقضاؤها في هذا المقام لا يتطلب تعليقا خاصا، مع ذلك إذا كانت هذه المحكمة هي الذراع القضائي لنظام الأمم المتحدة فهي لا تعتبر الجهة القضائية الملائمة لتسوية منازعات قانون البحار لأن النفوذ إلى قضائها مقتصر على الدول التي تؤثر بين الدول، المنظمات، الأفراد، أشخاص القانون المعنوية العامة والخاصة[4].

حيث تنص المادة 80 من ميثاق الأمم المتحدة على أن محكمة العدل الدولية هي الإدارة القضائية الرئيسية للأمم المتحدة، وتقوم بعملها وحق نظامها الأساسي الملحق لهذا الميثاق[5].

وعلى الرغم من أن اتفاقية قانون البحار أقرت محكمة خاصة لتسوية المنازعات الدولية البحرية، إلا أنها أجازت الرجوع إلى محكمة العدل الدولية، وقد نصت المادة 287 من الاتفاقية على حق الأطراف المتنازعة بالرجوع إلى محكمة العدل الدولية، هذه الأخيرة لعبت دور بالغ الأهمية كوسيلة سلمية في حل العديد من منازعات الحدود البحرية[6].

4- هيئات التحكيم البحري:

---

(1) _ صوفيا شراد، نفس المرجع، ص151 و169.

(2) _ هناء فطومة قنيش، النظام القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، الجزائر 2020/2019 ص31 و37.

(3) _ هناء فطومة قنيش، نفس المرجع ص31 و37.

(4) _ بن صالح علي: آليات تسوية المنازعات البحرية الدولية طبقا لاتفاقية قانون البحار ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ص124 .

(5) _ سهيلة شريط، دور محكمة العدل الدولية والمحكمة الدولية للبحار في تسوية المنازعات البحرية وتطوير القانون الدولي للبحار، مجلة العلوم الانسانية، المجلة 34 عدد 2 جوان 2023، مخبر العلوم القانونية التطبيقة، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، الجزائر ص739.

- أنظر المادة 80 من ميثاق الأمم المتحدة = https://www.un.org/ar/about-us/un-charter

(6) _ سهيلة شريط، نفس المرجع، ص739.

إن التحكيم البحري بوصفه آلية لحل المنازعات البحرية هو طريق يخدمهم في المجال البحري خاصة في غياب وجود قضاء دولي مختص في المنازعات البحرية الناشئة عن المعاملات البحرية المختلفة حيث أصبح في الوقت الحاضر الطريقة المثلى لفض المنازعات، سواء تعلق الأمر بهيئات التحكيم البحري أو مختلف محاكم التحكيم الدولية الأخرى ومن أهم هيئات التحكيم البحري نذكر:

- **المنظمة الدولية للتحكيم البحري:**
- **غرفة التحكيم بباريس:**
- **غرفة التحكيم البحري لمؤسسة اللويذز للتأمين البحري:**
- **جمعية المحكمين البحريين بنيويورك:**
- **جمعية المحكمين البحريين بلندن:**

5- معهد المحيطات العالمي:

إن معهد المحيطات العالمي هو معهد غير ربحي معتمد على المعرفة الدولية ومكرس للتنمية المستدامة للمحيطات، وكهيئة غير حكومية لها صيغة استشارية لدى الأمم المتحدة وبعض الهيئات المتخصصة يعمل المعهد على تدعيم ونشر المبادئ المتضمنة في اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحر وذلك لمنفعة البشرية جمعاء، إن مناهج رائدة في إدارة حكم المحيطات قد مكنت المعهد من الاستمرار في التركيز بقوة على التدريب ورفع الكفاءات عبر شبكة من أربعة وعشرين مركزا عاملا وأربع نقاط اتصال حول العالم.

طور المعهد شراكة مع المنظمة البحرية الدولية، البرنامج العالمي المشترك لإدارة مياه الصابورة بهدف الاستمرار في دعم الاحتياجات التدريبية الفنية المتعلقة بإدارة مياه الصابورة في الدول النامية حول العالم.

ولقد تولى معهد المحيطات العالمي في جنوب افريقيا قيادة التنسيق مع المبادرات المتعلقة بالأنواع البحرية القارية.

ولقد دعمت الشراكة بين معهد المحيطات العالمي والبرنامج الدولي للأنواع الغازية هذا الهدف عبر توسيع مدى الدعم ونشر المهارات الفنية المتوفرة[1].

6-منظمة العمل الدولية: (ILO)

تعتبر منظمة العمل الدولية أحد أعرق المنظمات الدولية، ذلك لأنها عايشت منظمة عصبة الأمم و منظمة الأمم المتحدة، أنشئت سنة 1919 حيث كانت هيكلا في عصبة الأمم وبعد زوالها ورثتها منظمة الأمم المتحدة كجهاز تابع لها، وتعتبر منظمة العمل الدولية

(1) _ أميرة عبد الله، محمد الطيب، سلسلة دراسات، متخصصة، البرنامج العالمي لإدارة مياه الصابورة (غلوبالاست)، رقم 17، نشرت عام 2009 (IMO,IOI) ص06.

السباقة للدفاع عن حقوق العمال والإنسان،كما لعبت دورا بارزا في إصدار العديد من الاتفاقيات والتي ترجمت في مسمى:« القانون الدولي للعمل».

ويعتبر العمل البحري أحد أهم الموضوعات التي اهتمت به المنظمة، وقد سعت إلى إبرام عدة اتفاقيات في هذا الصدد من أجل توفير الكثير من الحقوق التي كان يفتقدها البحار، ومن أجل تحسين مستوى العمل البحري بصفة عامة.

ذلك للدور الهام الذي يلعبه البحارة في صناعة النقل والتجارة البحرية وخاصة مسؤولية سلامة وكفاءة تشغيل السفينة تقع على عاتقهم[1].

ثانيا: الهيئات الإقليمية لتنظيم الملاحة البحرية:

تعتبر المنظمات الإقليمية وسيلة للتقارب والتعاون بين الشعوب المتجاورة جغرافيا والتي تجمعها مصالح مشتركة أو التي تجمعها وحدة الأصل أو اللغة أو الدين، وقد انتشرت المنظمات الإقليمية في مختلف قارات العالم، فهي تسهم في تطوير قواعد القانون الدولي للملاحة وهذا يعني أن هذه المنظمات تؤدي بشكل أو بآخر دورا بارزا في تنظيم الملاحة البحرية والبيئة البحرية.[2] ونذكر منها:

أولا: الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية:

تمثل السلامة والأمن البحريين وحماية البيئة البحرية اهتمامات مشتركة بين دول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وغيرها من الدول المحايدة للبحر الأبيض المتوسط ولذلك تقوم الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية بتنفيذ مشروع للمساعدة التقنية يجمع بين الأطراف المعنية الوطنية والأوروبية والدولية بهدف الرفع من معايير السلامة والأمن البحريين وحماية البيئة البحرية، وعملا على تنفيذ الجوانب البحرية من خطة عمل النقل الإقليمي 2014-2020 للإتحاد من أجل المتوسط وضعت الوكالة مجموعة من الأهداف والأنشطة تتمثل في:[3]

ثانيا: المنظمة الاستشارية القانونية الآسياوية الإفريقية.

- **الهيئة الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982:**

---

(1) محمد الأمين محمدي ، العمل البحري في ظل اتفاقيات منظمة العمل الدولية، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسي، المجلد 07، العدد 1، السنة 2021، جامعة تيارت، الجزائر، ص ص35 36.

(2) مبارك علواني ، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، الجزائر، 2016-2017، ص104.

(3) إياد محمود كريم الدوادي، دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة من التلوث، ط1، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2019، ص108 .

هي هيئة حكومية تعني بالمحافظة على البيئات الساحلية والبحرية للإقليم وتستمد قاعدتها القانونية من الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982.

وقد عملت هذه الهيئة على وضع بروتوكول المحافظة على التنوع الإحيائي وإنشاء شبكة المناطق المهمة في البحر الأحمر وخليج عدن وذلك عام 2005 بجدة وذلك من أجل المحافظة والحماية والصون لسلامة وتكامل النظم الايكولوجية والتنوع الإحيائي في المنطقة وبيئة البحر فيها[1].

- **المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية** (ROPME)

أنشت هذه المنظمة من أجل محاربة التلوث البحري، جاءت بفكرة من دولة الكويت في اجتماع برنامج الأمم المتحدة للبيئة لسنة 1973، وذلك لإنشاء منظمة إقليمية تضم الدول المطلة على الخليج العربي لحماية البحر من التلوث والحفاظ عليه، وخاصة مشكلات البيئة الناجمة عن التلوث البحري بالنفط ومياه التوازن الصادر عن السفن والناقلات للنفط[2].

وقد حرصت المنظمة في إطار حماية البيئة البحرية على توقيع العديد من البروتوكولات الخاصة بذلك .

- مجموعة من المنظمات الدولية الإقليمية ذات الصلة بالملاحة البحرية.

تعتبر المنظمات الأوروبية من أكثر هذه المنظمات نشاطا في حماية البيئة البحرية من التلوث ومراقبة الملاحة في البحار، وتأتي في مقدمتها الوكالة الأوروبية للبيئة (EEA) وكذلك منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (DECD). إضافة إلى بعض المنظمات الأخرى كمنظمة الدول الأمريكية (OAS) ومنظمة الوحدة الإفريقية سابقا (OUA) [3].

الفرع الثاني:

الهياكل الوطنية لتنظيم الملاحة البحرية.

أولا: الإدارة البحرية.

تعكس الإدارة البحرية بالدرجة الأولى القوات البحرية، والتي تتمثل أساسا في المصلحة الوطنية لحرس السواحل، والتي تتولى المراقبة الدائمة وتسيير المجال البحري الوطني.

---

(1) محمد حمداوي ، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي البحري، مقال مستور في مرحلة المعيار، تيلمسيلت الجزائر، عدد02، ص188.

(2) إياد محمد كريم الداودي، مرجع سابق، 2019، ص108 .

(3) فاطمة عياشي، نفس المرجع، 1295.

والإدارة البحرية المحلية في الجزائر هم مصطلح يطلق على جهاز الإدارة المسيرة لشؤون البحر والسفن في الجزائر، وهي تابعة لدائرة الشؤون البحرية (المصلحة الوطنية لحراسة السواحل).

نشأ هذا الجهاز سنة 1996 بموجب المرسوم التنفيذي 96-350 [1]المتعلق بالإدارة البحرية.

وقد تم تحديد القوانين التنظيمية المطبقة على مستخدمي الإدارة البحرية المحلية بالمرسوم الرئاسي رقم 96-437[2]والذي من خلاله تم إنشاء ثلاث هيئات منفصلة وتتكون الإدارة البحرية من ثلاث دوائر بحرية للتسيير (عنابة الجزائر، وهران).

إلى جانب 13 محطة بحرية رئيسية على مستوى الموانئ التجارية، و21 محطة أخرى على مستوى موانئ الصيد والنزهة [(3)].

ثانيا: إدارة الجمارك:

تعتبر إدارة الجمارك من بين أهم الهيئات الوطنية المسؤولة عن التنظيم العام لمجال الإستراد والتصدير والذي يكون أغلبه عن طريق الملاحة البحرية وذلك من خلال مراقبة السفن وما تحتويه من بضاعة وأشخاص، حيث أنها تخصص هيئة تابعة لها، تقوم بهذا الدور والتي يطلق عليها اسم (الفرق البحرية التجارية) كما أنه تقوم بتنظيم حركة السفن والبضائع بمجموعة من القوانين والنصوص التي يتضمنها قانون الجمارك خاصة في النطاق الجمركي البحري والذي يمتد إلى المناطق البحرية والملاحية وذلك بموجب القانون 79-07 المعدل والمتمم بـ10/98 [4]والذي يحدد مجال عمل إدارة الجمارك أي الإقليم الجمركي وذلك بحسب المادة 01 من هذا القانون « يشمل الإقليم الوطني والمياه الإقليمية والمياه الداخلية والمنطقة المناخية والفضاء الجوي الذي يعلوه» كما عرفت المادة 28 من نفس القانون نطاق عمال إدارة الجمارك "... وتنظيم منطقة خاصة للمراقبة على طول الحدود البرية والبحرية وتشكل هذه المنطقة النطاق الجمركي..." [(5)].

ثالثا: الموانئ:

(1) - المرسوم التنفيذي 96-350 المتعلق بالإدارة البحرية.
(2) - المرسوم الرئاسي رقم 96-437 المنظم لمستخدمي الإدارة البحرية المحلية.
(3) سميرة حصايم ، محاضرات في قانون الإدارة المتباينة، السنة الثالثة ماستر، القانون البحري الميناني، دون سنة.
4 أنظر المادة 1 من القانون 79-07 المعدل والمتمم بـ10/98 لقانون الجمارك.
(5) زايد بوالقرارة ، محاضرات في مقياس قانون الجمارك، السنة الثانية ماستر، قانون البحري السنة 2024/2023، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، الجزائر، ص ص7 8.

الموانئ البحرية عبارة عن مواقع بحرية تعدها الدول على شواطئها لاستقبال السفن البحرية، وتعتبر جزء من إقليم الدولة، وتخضع لسيادتها، وقد أشارت إلى ذلك المادة 11 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بقولها:« تعتبر جزءا من الساحل وأحد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي...» فهي إذن داخلة ضمن إقليم الدولة وجزءا من أملاكها العامة [1].

كما عرفتها اتفاقية جنيف في 9 ديسمبر 1923، بشأن نظام الموانئ البحرية التي عرفت الموانئ البحرية في المادة الأولى بقولها:« الموانئ التي تتردد عليها السفن البحرية اعتياديا والمستخدمة للتجارية الخارجية...».

وقد أكدت نفس الاتفاقية بأن لكل دولة الحق في إرسال سفنها إلى المرافئ المفتوحة للملاحة الحرة، وكذلك الحق في الاستفادة من الخدمات والتسهيلات والمعاملات التي يتوجب على الدول الساحلية أن تقدمها دون تميز [2].

وهذا يدل على أن الموانئ لها دور لا يستهان به في تسيير وتنظيم الملاحة البحرية والموصى به من قبل الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والوطنية.

حيث عرفته المادة 888 من القانون البحري على أنه:

« في مفهوم هذا القانون فإن الميناء، نقطة من ساحل البحر، مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة» [3].

والميناء بما لأنه منشأة تابعة للدولة فهي عبارة عن هيئة مسؤولة عن تسيير وتنظيم الملاحة البحرية والحركة التجارية من وإلى الميناء خاصة داخل المياه الداخلية ذات السيادة للدولة صاحبة الميناء، حيث يسهر على ذلك مجموعة من الهيئات والمديريات التي تسهل وتنظم العمليات المختلفة للسفن والمسافرين والبضائع وعمال الميناء [4].

ومنه يعتبر الميناء وحدة إنتاجية تخدم الملاحة البحرية والتجارة الدولية بتزويدها بالخدمات والتسهيلات وتوفير الإمكانيات والمعدات اللازمة لمناولة البضائع كما أنها تساعد المسافرين بتمكينهم من الصعود والنزول من السفن وإليها [5].

المطلب الثاني:

(1) سماح بلوط ، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة نيل ماجستير، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2015/2014، ص36.

(2) سماح بلوط ، مرجع سابق، ص36.

(3) الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23، مرجع سابق، ص496.

(4) أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة ماجستير، دراسة حالة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2011/2010، ص20 إلى 27.

(5) نعيمة بن عبد الرحمان، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة ماجستير، في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية علوم التسيير، جامعة الجزائر 03-2014/2013.

الاتفاقيات والمعاهدات والنصوص القانونية للملاحة البحرية.

المعاهدات والاتفاقيات البحرية الدولية هي اتفاقيات بين الدول تضع قواعد وأنظمة للأنشطة البحرية من أجل ضمان سلامة وأمن واستدامة الشحن والملاحة البحرية الدولية وتلعب الاتفاقيات والمعاهدات البحرية الدولية دورا حاسما في إدارة صناعة النقل البحري العالمي، وتضع هذه الاتفاقيات إطار للتعاون واللوائح والنصوص القانونية لضمان التشغيل الآمن والمستدام للملاحة البحرية.

وتنقسم غالبية الاتفاقيات البحرية المعتمدة لأربعة أصناف: الصنف الأول يضم معاهدات التوحيد والثاني يختص بالسلامة البحرية، أما الثالث فيهتم بمنع التلوث البحري، والرابع يشمل المسؤولية والتعويض خاصة فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن التلوث، كما يوجد خارج هذه المجموعة الرئيسية عدد من الاتفاقيات الأخرى التي تتناول التسيير وقياس الحمولة، والأعمال غير المشروعة مثل القرصنة والسطو المسلح على السفن.

الفرع الأول:

الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

أولا: معاهدات التوحيد.

1- معاهدة بروكسل:[1]

تألقت في الفرس ببلجيكا سنة 1897 هيئة خاصة هي اللجنة البحرية الدولية (CMI) تقوم بدراسة المشروعات التي تعدها الجمعيات الوطنية للقانون البحري في كل دولة وقطع نصوص مشروع معاهدة ثم تطلب بعدئذ من الحكومة البلجيكية عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل تدعى إليه الدول البحرية، وقد انعقد مؤتمر بروكسل الدبلوماسي عدة مرات وانتهى إلى وضع العديد من المعاهدات الدولية البحرية خاصة بالتوحيد. [2] إلى جانب عدة اتفاقيات أخرى.

وتعد هذه المعاهدات ذات أهمية جوهرية في دراسة القانون البحري ونشاط الملاحة البحرية تخضع لقواعد موحدة، وكثير من التشريعات الوطنية أخذت بأحكام معاهدات بروكسل في القانون الداخلي.

2- اتفاقية هامبورغ: [3]

---

[1] معاهدة بروكسل 1924: المتعلقة بتوحيد سند الشحن، ولها بروتوكولين معدلين، الأول لسنة 1977 والثاني لسنة 1984.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، 1993، بيروت، لبنان الدار الجامعية، ص19، 20، 22.

[3] معاهدة هامبورغ: تتعلق بنقل البضائع بحرا الموقع بهامبورغ 1978، المسماة بقواعد هامبورغ والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1 ديسمبر 1992.

جاءت هذه الاتفاقية من خلال تكوين فريق عمل الذي ترأسه الأستاذ والعالم الجليل الدكتور "محسن شفيق وبعد جهود مضنية من وضع مشروع اتفاقية جديدة لنقل البضائع بحرا، حيث أقرته لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولية (اليوستترال) في مايو 1976 ومن ثم دعت الجمعية العمومية للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي للأمم المتحدة في مدينة هامبورغ في الفترة من 6 إلى 31 مارس سنة 1978.

في (31 مارس) في المؤتمر الوثيقة الختامية للاتفاقية وقرر المؤتمر أن يطلق على الاتفاقية اسم: (اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا العام 1978) وأوصى أن تعرف أحكامها باسم (قواعد هامبورغ) [1]، دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 1992/11/01 أي بعد 14 سنة من إعلانها، ومع ذلك لم يتم التصديق عليها من قبل الدول البحرية الكبرى.

ولما أحجمت معظم دول العالم عن الانضمام لقواعد هامبورغ 1978 جاءت اتفاقية أخرى وهي (قواعد روتردام 2008).

3- اتفاقية روتردام 2008: [2]

في 11 ديسمبر 2008 صدرت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا في نيويورك والتي أطلق عليها اسم (قواعد روتيردام 2008)، واعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجبها، نظاما قانونيا موحدا وحديثا بتنظيم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل من الباب إلى الباب تشتمل من مراحلها مرحلة بحرية دولية.

وتستند الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر خاصة اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هومبورغ 1978 ولقد حاولت تدارك نقائص الاتفاقيتين ومحاولة مجارات التطور التكنولوجي في مجال النقل والتجارة البحرية الدولية من خلال توفير الاتفاقية للشاحنتين والناقلين نظاما عالميا ملزما ومتوازنا لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى[3].

ثانيا: معاهدات السلامة البحرية:

أ- **اتفاقية (SOLAS) للسلامة البحرية [4]:** هناك العديد من الاتفاقيات الدولية التي وإن كانت تهدف في الأصل إلى ضمان سلامة السفن، فإنها في الوقت نفسه تساهم بشكل غير مباشر في المحافظة على سلامة الركاب والأرواح.

---

[1] _ مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري مقال، كلية الحقوق، الدراسات العليا والبحوث، جامعة المتوفية مصر، مقولة من ص11.

[2] اتفاقية روتردام 2008 : تم توقيع هاته الإتفاقية في مدينة روتردام في 23 سبتمبر 2011، سميت بقواعد رزتردام.

[3] _ مروان منصور زايد، مرجع سابق، ص12.

[4] _ اتفاقية (SOLAS) تم اعتماد الاتفاقية سنة 1914، وتعديلها عام 1948 و1960 وعام 1974.

حيث أنه غداة غرق سفينة تيتانيك (TITANIC) عام 1912، انعقد أول مؤتمر بلندن لإعداد معاير سلامة الأرواح البشرية في البحر وتقضيه من سلامة البحرية، أين تم اعتماد اتفاقية التي تتضمن معايير السلامة الواجب احترامها ومراعاتها فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء[1].

ولقد جاءت عدة تعديلات على معاهدة سولاس سواء بإضافة أحكام أخرى أو بإضافة جملة من الاتفاقيات التي عززت بدورها اتفاقية سولاس والتي نجدها في(الملحق رقم 04)

- إلى جانب ما حققته المنظمة الدولية البحرية من خلال مؤتمرها المنعقد سنة 2002، والذي من خلاله تم إصدار المدونة الدولية لتسيير سلامة السفن والموانئ (code IPS).[2]

ب- اتفاقيات تنظيم عمل البحارة:

اهتمت منظمة العمل الدولية منذ نشأتها بتنظيم عمل البحارة من خلال اعتمادها جملة من الاتفاقيات التي تتكلم على عقود استخدام البحارة والحد الأدنى لسن التشغيل ووقاية البحارة من الحوادث المهنية والاتفاقية المتعلقة برعاية البحارة في البحر والموانئ، والرعاية الصحية والرعاية الطبية للبحارة والضمان الاجتماعي.

والمذكورة في (الملحق رقم 05)

ثالثا: معاهدات منع التلوث.

تعد البيئة البحرية أكثر أنواع البيئات التي عالجتها الاتفاقيات البحرية للسفن والناقلات التي تجوب البحار والمحيطات حيث توجد عدة اتفاقيات ومعاهدات وتختص بهذا الشأن في مجال الملاحة البحرية نذكر منها:

1- اتفاقية لندن الدولية لمنع التلوث بزيت البترول في البحار عام 1954: [3]

ويعد مؤتمر لندن 1954 أول خطوة حقيقية للجهود الدولية ولإقليمية لمكافحة التلوث في البيئة البحرية حيث انعقد المؤتمر ما بين 26 أفريل و12 ماي سنة 1954 بلندن بغرض إيجاد حلول لمشكل التلوث البحري بالبترول، تمخض عنه إبرام اتفاقية لندن الدولية في 12 ماي 1954 وصارت سارية المفعول في 26 ماي 1954.

---

(1) _ رشيدة رحماني ، دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة، مذكرة نيل شهادة ماستر، قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، الجزائر 2021/2020 ص85 و86.

(2) _ رشيدة رحماني ، مرجع سابق ص86.

(3) اتفاقية لندن الدولية لمنع التلوث بزيت البترول في البحار عام 1954.

طرأ على الاتفاقية عدة تعديلات في سنوات 1969/1962 وكذا 1971[1].

2- الاتفاقية الخاصة بمنع التلوث الناجم عن السفن:

تعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات التي تهتم بمنع التلوث البحري الناجم عن السفن الصادرة سنة 1973 والتي تم تعديلها ببروتوكول سنة 1978 وهما أداة قانونية واحدة، وتعرف باتفاقية "ماربولMARPOL" 78/73 [2]والتي تهدف إلى المنع والتحكم في التلوث الملاحي من النفط والمواد السائلة والضارة والمجاري والقمامة كما تضمنت الاتفاقية ستة ملاحق تعتني بمكونات البيئة البحرية[3].

إلى جانب هذه الاتفاقيات توجد عدة اتفاقيات أخرى كما يوضحها الملحق رقم (06):

رابعا: معاهدات المسؤولية والتعويض:

تعتبر المسؤولية الدولية وسيلة من أهم الوسائل القانونية التي تعمل على تحديد وتنظيم النشاط البحري والملاحي، والمسؤولية الدولية كفكرة ونظام توجد في كل الأنظمة القانونية دون استثناء كونها تكفل الحقوق وتقر بالواجبات.

ولقد ساهمت عدة اتفاقيات ومعاهدات في وضع نظام وتحديد المسؤولية في مجال الملاحة البحرية والمبينة في الملحق رقم (06): [4]

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت لعام 1969:

خامسا: قانون البحار:

هو مجموع القواعد والقوانين الدولية التي تحكم وتنظم النشاط البحري وموضوعاته ومناطقه ولقد نشأ بصورته الأولى عرفيا مما جعله عرضة للتغيير وعدم التناسق، وأثرت الاعتبارات السياسية والمصالح الاقتصادية تأثيرا واضحا في بلورة قواعده فكانت مرآة عكست مدى التنافس المستمر بين مصالح الدول، وما المناقشات والصراعات التي حصلت داخل مؤتمري جنيف للبحار لعامي 1958 و1960 ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار إلا دليل على هذه الحقيقة.

---

(1)_ صفاي العيا، التعويض عن الضرر البيئي في القانون الدولي، رسالة دكتورة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2015/2014 ، ص78/73.

(2)اتفاقية "ماربولMARPOL": الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري (ماربول 1973-1978).

(3)_ رشيدة رحماني ، مرجع سابق، 47-48.

(4)_ هدى طيبي ، حماية الحق في البيئة وفقا لأحكام القانون الدولي، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018/2017، ص60.

وتعد اتفاقية الأمم المتحدة كقانون البحار لسنة 1982 أحد أهم مصادر قانون البحار[1].

الفرع الثاني:

النصوص والقوانين الوطنية.

إن جانب الملاحة البحرية هو موضوع ذو أهمية بالغة، حيث تتعدد المصادر والقواعد القانونية الدولية منها الوطنية التي تنظمها وتسيرها ولعل أهم هذه القوانين الوطنية هو القانون البحري والذي يضم مجموعة كبيرة من النصوص والقوانين التي تنظم الجانب الأكبر من المسائل الخاصة بالملاحة البحرية، إلا أنه توجد قوانين أخرى مكملة للقانون البحري، مثل قانون التجارة البحرية، وقانون العمل في جانب عمال البحر وقانون الجمارك وقانون النقل خاصة النقل البحري، وهذا الشأن لا يخص دولة واحدة بل يتعدى الكثير من الدول[2].

وسنحاول من خلال هذا الفرع نعرج على أهم المصادر والنصوص القانونية الوطنية التي تنظم الملاحة البحرية.

أولا: القانون البحري:

القانون البحري بمعناه الواسع هو «مجموع القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية» ذلك لأن ظروف الملاحة البحرية والأخطار التي تتعرض لها استلزمت وضع قواعد خاصة بها منذ القدم[3].

والقانون البحري بالمعنى المتقدم يشمل ثلاثة أنواع من القواعد القانونية وهي قواعد القانون الدولي العام البحري، والقانون الإداري البحري، والقانون الجنائي البحري، وهذه الأنواع الثلاثة من القانون البحري بتنظيمها القانون البحري العام الذي تظهر الدولة فيه ذات السيادة وممثلة السلطة العامة.

كما يضم القانون البحري الخاص وهو مجموع القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الخاصة الناشئة عن الملاحة البحرية[4].

ويتناول القانون البحري بالتنظيم آداة الملاحة البحرية، أي السفينة، كما يحدد المركز القانوني لأشخاص الملاحة البحرية بجميع فروعها وأنواعها، كما يهتم بعوارض الملاحة

---

(1) _ محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة، عمان 2008، ص21.
(2) _ هاني دويدر، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2001، ص09.
(3) _ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، 2006، ص5.
(4) _ مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص6.

البحرية مثل الكوارث البحرية المحدقة بالسفن، وأحكام التصادم البحري، والمساعدة والإنقاذ، والخسارات البحرية، والتأمين البحري[1].

والجزائر بصفتها أحد الدول ذلت الموقع الجد استراتيجي في مجال العلاقات البحرية: أعطت أهمية كبرى لهذا القطاع من خلال تأطيره بمجموعة من النصوص المتعلقة بالقانون البحري .

ثانيا: قانون الجمارك:

يعرف قانون الجمارك على الصعيد الدولي والوطني فالتعريف الدولي على سبيل المثال لا الحصر عرفه بروتوكول تعديل الاتفاقية الأولية لتبسيط وتنسيق الأنظمة الجمركية المنعقد في كيوتو سنة 1973 بأنه:«تلك الأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالاستيراد أو التصدير أو إخراج أو تخزين بضاعة والتي تكون الجمارك مكلفة بإدارتها وتنفيذها، إضافة إلى أية أنظمة تصفها الجمارك بموجب صلاحياتها القانونية».

أما على المستوى الوطني فالمشرع الجزائري أعقل تعريف قانون الجمارك في القانون 07-79 إلا أنه تدارك ذلك في آخر تعديل بموجب القانون 17-04 في المادة 05 منه «القوانين والتنظيمات الجمركية: مجموع الأحكام التشريعية والتنظيمية التي تنظم العمل الجمركي بصفة عامة» [2].

كما تطرق المشرع إلى تعريف قانون الجمارك من خلال قانون مكافحة التهريب سنة 2005 أحسن سنة في قانون الجمارك سنة 2017.

وتعد وظيفة قانون الجمارك وظيفة حياتية وحمائية وزجرية. حيث يدور موضوع هذه الوظائف حول حلقة الإقليم الجمركي والذي عرفته المادة الأولى من قانون الجمارك بالإقليم الوطني والمياه الإقليمية والمياه الداخلية والمنطقة المتاخمة والفضاء الحيوي الذي يعلوها.

كما عرفته المادة 28 من قانون الجمارك رقم 07/79 المعدل بالقانون 10/98 بمجال عمل إدارة الجمارك فيما يلي: «... وتنظيم منطقة خاصة للمراقبة على طول الحدود البرية والبحرية وتشكل هذه المنطقة النطاق الجمركي»[3].

---

(1)_ هاني دويدر، المرجع السابق، ص10 و11.

(2) انظر المادة رقم 05 في القانون رقم 07-79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 يتضمن قانون الجمارك ، ج ر عدد 30، المؤرخ في 24 جويلية 1979، المعدل والمتمم بموجب القانون 17-04 المؤرخ 16 فيفري 2017، ج ر، العدد 11، المؤرخ في 19 فيفري 2017.

(3)_ انظر المادة رقم 28 في القانون رقم 07-79، نفس المرجع.

وقد حددت المادة 29 من نفس القانون النطاق الجمركي بمنطقة بحرية وأخرى برية [1].

ثالثا: القوانين المنظمة للإدارة البحرية المحلية:

وهي القواعد والقوانين التي تنظم جهاز الإدارة البحرية المحلية والتي تعتني بشؤون رجال البحر والسفن في الجزائر وهي تابعة لدائرة الشؤون البحرية، المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ والذي أنشأ سنة 1996 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96-350 لسنة 1996 والمتعلق بالإدارة البحرية المحلية، الجريدة الرسمية رقم 62 لسنة 1996. [2]

وبتنظيم الإطار القانوني لهذا الجهاز بمقتضى الأمر رقم 76-80 الصادر سنة 1976 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري والمرسوم التنفيذي السابق الذكر، كما ينظمها القرار الوزاري لـ 3 أفريل 2009 الذي يرسم حدود وهياكل وتنظيم الدوائر البحرية الخاصة بالمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية[3].

رابعا: القانون التجاري:

يمكن تعريف القانون التجاري بأنه مجموع القواعد القانونية التي تطبق على طائفة معينة من الأعمال التجارية وعلى طائفة معينة من الأشخاص يحترفون الأعمال التجارية وهم التجار.

ومن بين الأعمال التجارية التي يهتم بها القانون التجاري نجد الأعمال التجارية البحرية والتي يكون نشاطها من خلال الملاحة البحرية، حيث يعد عملا تجاريا حسب الموضوع الأعمال التجارية المتعلقة بالتجارة البحرية.

وهذا ما نصت عليه المادة الثانية الفقرات (من 16 إلى 20)، وقد ورد هذا التعداد على سبيل المثال. وهذه الأعمال هي:

- كل شراء أو بيع لعتاد أو مؤن السفن...

- كل الرحلات البحرية.

ولكي يكتسب العمل الصفة التجارية يجب أن يتعلق موضوع العمل بالتجارة البحرية وأن يكون الغرض منه المضاربة وتحقيق الربح[4].

وبهذا يظهر أن القانون التجاري هو أحد المصادر والأسس التي تقوم عليه الملاحة البحرية والذي ينظم أحد أهم جوانبها وموضوعاتها.

---

(1) انظر المادة رقم 29 في القانون رقم 07-79، نفس المرجع.

(2) المرسوم التنفيذي رقم 96-350 لسنة 1996 والمتعلق بالإدارة البحرية المحلية، الجريدة الرسمية رقم 62 لسنة 1996.

(3) الأمر رقم 76-80 الصادر سنة 1976 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

(4) عمار عمورة، مرجع سابق، ص64.

خامسا: قوانين الصيد البحري والمنتجات الصيدية:

تعتبر وزارة الصيد البحري والمنتجات الصيدية الجهاز المسئول عن ممارسة ملاحة الصيد البحري وتنظيمه وذلك من خلال مجموعة من القرارات والمراسيل والقوانين حيث يأتي المرسوم التنفيذي رقم 02-419 المؤرخ في 28 نوفمبر 2002 الذي يحدد شروط تدخل سفن الصيد البحري في المياه الخاضعة للقضاء الوطني وكيفيات ذلك.

وهناك القرار المؤرخ في 12 يونيو 2005، المتعلق برخصة الصيد البحري وشروطها[1].

ومن أجل تنظيم شامل لنشاط الصيد البحري وضعت الوزارة قانونا بأطر المهنة ويحافظ على ديمومة الموارد، ويحكم سير القطاع في إطار مرجعية قانونية لكل نشاطاته وهو قانون الصيد البحري وتربية الأحياء المائية رقم 11/01 المؤرخ في 03 جويلية 2001م. [2]

ويحدد هذا القانون القواعد العامة لتسيير وتنمية الصيد البحري وتربية المائيات وفقا للالتزامات الدولية للدولة في مجال استغلال الموارد البيولوجية وحفظها والمحافظة عليها في المياه الخاضعة للفضاء الوطني[3].

---

[1] _ ترخيص الصيد البحري- MDPH. وزارة الصيد البحري والمنتجات الصيدية مأخوذ من الموقع https://mpeche.gov.dz يوم 2024/04/22 الساعة 9:00.

[2] قانون الصيد البحري وتربية الأحياء المائية رقم 11/01 المؤرخ في 03 جويلية 2001م.

[3] _ حكيمة مختار رحماني، سعيدة بوسعدة ، واقع آليات استدامة الصيد البحري في الجزائر، مقال جامعة الجزائر في مجلة المؤسسة، العدد 05، 2016 ص61.

المبحث الثاني

النظام القانوني لموضوعات الملاحة البحرية

اعتاد الناس منذ القدم على استخدام السفن في التنقل في المساحات المائية المختلف أهواءهم كالاكتشاف والمغامرة والتجارة، ومع تطور الحضارة البشرية تطور معها أنواع السفن وأصبحت جزءا هاما في مجل الملاحة البحرية، خاصة بعد اتساع مجالها الملاحي من الأنهار والبحيرات والبحار المغلقة، واقتحامها المحيطات الشاسعة حيث صارت الوسيلة الرئيسية في ربط العالم اليابس مع بعضه، وتطوير التجارة الدولية وخدمة الاقتصاد العالمي، واستغلال مختلف الثروات التي توفرها المجلات البحرية وأعماقها.

وفي خلال حركة هذه الوسيلة في مختلف المناطق البحرية هناك نظام قانوني ينظم هذه الحركة خاصة إذا علمنا أن التقنيات المستخدمة للملاحة والتكنولوجيا البحرية أنتج منشآت جديدة تشبه إلى حد كبير السفينة.

ومن أجل تسيير جيد لحركة السفينة في مختلف المناطق البحرية قام القانون الدولي بمختلف القوانين والاتفاقيات الدولية بوضع نظام قانوني لتنظيم موضوعات الملاحة البحرية، حيث يعد قانون البحار والاتفاقيات المختلفة المرجع الرئيسي لتنظيم علاقة السفينة والبحار ومرورها في مختلف المناطق راعية بذلك سيادة الدول وحقوق هذه السفن.

ومن هنا سنحاول دراسة النظام القانوني للسفينة، ومناطق الملاحة البحرية المختلفة.

المطلب الأول

الطبيعة القانونية للسفينة كأداة الملاحة البحرية

السفينة هي واسطة المواصلات البحرية الرئيسية وهي بهذه الصفة تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار وإلى القانون البحري في نفس الوقت.

حيث يشتركان في تحديد مفهومها، وعلاقتها بالدولة وتنظيم جنسيتها، إلا أن القانون الدولي للبحار انفرد في تحديد مركزها القانوني حيث وجودها في كل جزء من أجزاء البحار[1].

ومن خلال هذا المطلب سنحاول أن نعرج بالدراسة على النظام القانوني للسفينة كعنصر جد مهم في مجال الملاحة البحرية إذ لم تقل العنصر الرئيسي في الملاحة البحرية، وذلك بإعطاء مفهوم عام عن السفينة وطبيعتها القانونية، ونظامها القانوني.

[1]_ محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص64.

الفرع الأول:

مفهوم السفينة وطبيعتها القانونية.

لم يتفق الفقه عامة على وضع معيار محدد ثابت لمفهوم السفينة وطبيعتها القانونية وذلك لطبيعتها الخاصة وتطور مجال صناعة الأدوات الملاحية بمرور الوقت. فما هي السفينة وطبيعتها القانونية.

أولا: مفهوم السفينة:

سنتكلم أولا في تعريف السفينة وخصائصها، ثم نتطرق إلى طبيعتها القانونية.

1- تعريف السفينة:

على الرغم من أن التشريعات اختلفت في وضع تعريف موحد للسفينة إلا أن أغلب الفقه والقضاء مستقر على تعريف السفينة بأنها: «المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد»[1].

ولقد أتى المشرع المصري بهذا التعريف، حيث عرف السفينة على أنها:« كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح»[2].

أما القانون اللبناني فعرف السفينة بقوله:« السفينة في عرف هذا القانون، هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف للربح أم لم تكن»[3].

وقد عرفت المادة 13 من القانون البحري الجزائري السفينة بأنها:« كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى»[4].

وعلى الرغم من الاختلاف في صياغة التعاريف في مختلف التشريعات إلا أن الرأي الراجح هو ما اتفق عليه الفقه والقضاء في تعريفه للسفينة.

وللإشارة فإنه يمتد وصف السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحري.

ثانيا: الطبيعة القانونية للسفينة:

(1)_ علي البارودي، هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص40.
(2)_ محمد فريد العريني، محمد السيد الغفي، القانون البحري والجوي، منشورا الحلي الحقوقية، لبنان، 2003، ص33.
(3)_ محمد فريد العريني، محمد السيد الغفي، نفس المرجع، ص33.
(4)_ أنظر المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

1- الحالة القانونية للسفينة:

لا جدال، عند الرجوع إلى النصوص التشريعية، في أن السفينة تعتبر من بين المنقولات، فهي كذلك لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر.

حيث جاءت في المادة الأولى من التقنين المصري للتجارة البحرية أن:« السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها...».

وإذا كان الاختلاف في أن السفينة مال منقول، إلا أنه من الصعوبة تبيان القواعد التي تتداخل فيها السفينة مع العقار ذلك أن السفينة كالعقار، وعلى خلاف سائر المنقولات لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

حيث أنها تتجرد من واقع الحيازة وما يقره من حقوق عينية سواء أصلية أو تبعية.

حيث أن السفينة مع توافي فيها شرط الحيازة إلا أنها لا تكتسب ملكية السفينة إلا إذا حضر سبب قانوني من أسباب كسب الملكية مثل: الشراء من المالك، أو البناء، أو التقادم، كما يمكن لها أن ترهن رهنا رسميا شديد الشبه بالرهن الرسمي على العقار.

كما لصاحب حق الامتياز على السفينة حق التبع مهما انتقل حيازتها من يد إلى يد كما هو في المنقولات.

لذلك أطلق عليها الفقه اسم "عقار البحر "IMMEUBLES DE LA MER"[1].

2- الحالة المدنية للسفينة:

ذهب بعضهم إلى القول بوجود أوجه شبه بين السفينة ولأشخاص حيث يقال عنها أنها منقول ذو طبيعة خاصة وذلك لما تحمله من وسائل تعيين ذاتية تفرق كل سفينة عن الأخرى، وهذا ما يسمى بالحالة المدنية للسفينة، من اسم والحمولة والدرجة والموطن والجنسية.

فالاسم شرط من شروط ذاتية السفينة ولصاحب السفينة الحرية في اختيار الاسم بما لا يخالف القانون وحسب مل يشترطه في كل نوع من السفن[2].

كما يشترط للسفينة تعيين الحمولة وهي سعتها وتقدر بالطن الحجمي "TOUNEAU" وتوجد هناك ثلاثة أنواع للحمولة وهي: الحمولة الإجمالية الكلية، والحمولة الإجمالية، وكذا الحمولة الصافية، حيث تحدد الحمولة من طرف شركات التصنيف المختصة المعترف بها[3].

---

(1)_علي البارودي، محمد دويدار، المرجع السابق، ص 42 و43.
(2)_ محمود شحماط، مرجع سابق، ص22.
(3)_علي البارودي، محمد دويدار، مرجع سابق، ص46.

وتعد الدرجة شرط مهم في ذاتية السفينة وتسمى بالمرئية "Gote"، وتوجد ثلاث درجات للسفن وذلك راجع إلى درجة متانتها ومدى مواجهتها للمخاطر واستيفائها لشروط السلامة البحرية، وتقيم الدرجة من طرف شركات عالمية وتسمى بشركات التصنيف أو الإشراف ودرجة السعة هي قرينة قانونية لإثبات صلاحية الملاحة أو العكس[1].

ومن بين العناصر المكونة من لشخصية السفينة الموطن، وهو الميناء الذي تم فيه تسجيلها، والموطن مرهون بإرادة مالكها حيث لا يشترط موطن التسجيل أن يكون هو موطن الاستغلال[2].

كما تجمع التشريعات على أن يكون لكل سفينة جنسية خاصة بها وتهتم بتنظيمها وشروط اكتسابها ويرجع ذلك إلى ما للسفينة من أهمية كبرى في مجالات عدة، حيث تعبر الأساطيل البحرية على قوة الدولة في السلم والحرب. كما أن الجنسية هي العامل الرئيسي في تحديد حقوق وواجبات السفينة في أعالي البحار إذ يجب أن ترتبط بجنسية دولة معينة ضمانا للنظام القانوني على ظهرها.

ولاكتساب السفينة للجنسية بحيث أن تتوفر عدة شروط نذكر منها البناء الوطني حتى ولو أن هناك بعض الدول لا تأخذ بهذا الشرط وذلك لعدم توفرها على منشآت لبناء السفن واعتمادها على الصناعات الأجنبية.

كما أن الملكية الوطنية هي أحد الشروط لاكتساب السفينة الجنسية إلا أنه يمكن أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها للوطنيين قصد استبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك.

وذهب المشرع الجزائري في المادة 28 من القانون البحري [3] إلى اشتراط اكتساب الجنسية الجزائرية لدى السفن أن تكون مملوكة من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية، كما يدخل شرط الطاقم الوطني في استفاء الحصول على الجنسية للسفينة ويمكن أن يكون كل الطاقم جزائري أو أغلبيته[4].

3- النظام الإداري للسفينة:

تسجيل السفن ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها، ليس فقط للآثار القانونية التي يمكن أن تترتب على التسجيل، وإنما أيضا من الناحية الإدارية، إذ أن هذا التسجيل وسيلة عمالة في يد الدولة للرقابة والإشراف على جنسية السفينة، وعلى الشروط التي تتطلب استبقائها، وخضوعها لما تفرضه من التزامات.

---

(1) _ محمود شحماط، مرجع سابق، ص22.
(2) _ علي البارودي، محمد دويدار، مرجع سابق، ص46.
(3) راجع المادة 28 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.
(4) _ إخلاص بن عبيد، مرجع سابق، ص46 إلى 48.

وقد اهتمت أغلب التشريعات بموضوع تسجيل السفن في قوانينها البحرية والقوانين المينائية الداخلية كالقانون المصري واللبناني[1].

ولقد حرص القانون الجزائري على إجراء التسجيل، الذي يعد أساسي في حياة السفينة وممارسة الملاحة البحرية وتشمل النظام الإداري للسفينة، التسجيل ورقابة الدولة على السفن وأوراق السفينة.

وتسجيل السفن يختلف من دولة إلى أخرى فمنها من تسجل سفنها وسفن أجنبية، بينما هناك دول لا تسجل إلا سفنها الخاصة بأسطولها وبينها الجزائر والتي تعتبر التسجيل إجراء إجباري قبل بداية الملاحة للسفينة تحت العلم الجزائري حيث يقتصر التسجيل على السفن الجزائرية دون الأجنبية.

وحسب المادة 44 من ق.ب.ج فإن التسجيل يشترط تقديم طلب من مالك السفينة مع مجموعة من الأوراق الخاصة بالسفينة وتعد شهادة التسجيل للسفينة الوثيقة الأساسية التي تثبت جنسية السفينة لدى الجهة الإدارية البحرية المختصة. ولا يعد تسجيل السفن إجراء إداري محض يهدف إلى مراقبة السفن، بل هو وسيلة لإشهار التصرفات القانونية على السفينة والحقوق العينية بغرض نفادها في مواجهة الغير[2].

الفرع الثاني:

الاطار القانوني للسفينة في مناطق الملاحة البحرية.

إن النظام القانوني للسفينة كأداة للملاحة البحرية اهتم به النظام القانوني للبحار، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية، أي في عصر التنظيم الدولي والقانون الدولي المعاصر وذلك عن طريق المنظمات والهيئات الدولية، ويعود هذا الاهتمام إلى الأهمية التي يحتلها هذا الفرع القانوني وما ينظمه من مجال بالنسبة للمجموعة الدولية، خاصة مع التطور الكبير الذي مس السفن المختلفة والتقدم العلمي الخاص بالبحار والاستثمار فيها.

ومن هنا نشأت عدة مؤتمرات لقانون البحار جاءت بعدة اتفاقيات تنظم المناطق البحرية واستغلالها خاصة في مجال الملاحة للسفن والمرور عبرها وتعد اتفاقية جنيف وموتتيغوباي الأكثر أهمية في تنظيم قانون متكامل للبحار.

---

(1)_ علي البارودي، محمد دويدار، مرجع سابق، ص84.

(2)_ محمود شحماط، مرجع سابق، ص31 و32.

حيث قسمت المناطق البحرية إلى مناطق ذات سيادة للدول الساحلية ومناطق مشتركة لجميع الدول، وهذا ما يجعل السفن مقيدة بنوعين من الأنظمة القانونية [1] فكيف تمارس السفن ملاحتها في كل من المنطقتين؟

أولا: الوضع القانوني للسفن داخل مناطق سيادة الدول الساحلية:

إن المناطق ذات السيادة للدول الساحلية هي المناطق التي يكون للدولة الساحلية الحق في بسط سيادتها ولايتها عليها، وتنظيم النشاط الملاحي بها وهي تمتد حتى المنطقة الاقتصادية، حيث تتقيد السفن بمجموعة من القواعد خلال الملاحة فيها وهذا بحسب القانون الدولي للبحار والاتفاقيات الدولية المعمول بها، وتعد المياه الداخلية أول هذه المناطق أي الملاصقة للإقليم البري والمتمثلة في الموانئ والأحواض والخلجان ولمرور السفن أو دخولها لهذه المنطقة إجراءات خاصة حيث أنها لا يمكن فعل ذلك إلا بعد الحصول على موافقة السلطات المختصة في تلك الدولة، ويمرر اشتراط الإذن المسبق لدخول المياه الداخلية لما للدولة الساحلية من سيادة على تلك المياه، فللدولة الحق في منع السفن العامة والخاصة من دخول تلك المياه.[2] إلا أنه على الدولة الالتزام بفتح موانئها بالخصوص أمام الملاحة البحرية الدولية كقاعدة عامة. وتأتي هذه المناطق هو البحر الإقليمي وهو الجزء من البحر الذي يجاور كل دولة ويمتد إلى سيادتها ويعرف أيضا أنه: «ذلك الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين البحر الوطني والبحر العام»[3].

ويعد هذا الجزء امتداد لسيادة الدولة الساحلية في النطاقين التشريعي والقضائي، إلا أنه توجد هناك قيود تتمثل في نظام المرور السيري في البحر الإقليمي للسفن الأجنبية وهي الملاحة النشطة المعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي وهذا ما نصت عليه المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. وتقابلها المادة 15 من اتفاقية جنيف لسنة 1958[4].

وعندما لا تتوافر شروط البراءة في المرور، يعود للدولة الساحلية حقها في السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي وهذا حسب المادة 25 من اتفاقية 1982، والمادة 16 من اتفاقية جنيف[5].

---

(1) بوعلام بوسكيرة ، العياشي قرطي، تطور أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي، مقال، مجلة الدراسة القانونية والسياسية، العدد 2، جوان 2015ن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، الجزائر، ص330.

(2) حمود محمد الحاج، مرجع سابق، ص20.

(3) الغنيمي محمد طلعت، مرجع سابق، ص129.

(4) سعاد حسان ، سيادة الدولة على بحرها الإقليمي ومنطقتها المتاخمة، المجلة الإفريقية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان الجزائر، 2016، ص79.

- اتفاقية جنيف عام 1958 لقانون البحار .

(5) محمود محمد الحاج، مرجع سابق، ص133.

وبمفهوم عام فالسفينة الأجنبية لها الحق بالمرور في البحر الإقليمي وذلك بمقابل الالتزام بمجموعة من القواعد والتنظيمات التي تفرضها الدولة الساحلية والقوانين الدولية.

كما يمتد نطاق السيادة للدولة الساحلية إلى المياه المناخية والأرخبيلية والتي لها نظام خاص لمرور السفن على الرغم من تبعيته إلى مناطق البحر العالي وللدول بعض حقوق الرقابية على السفن العابرة لها كما للدول الأرخبيلية حق السيادة على مياهها الأرخبيلية إلا أنه يوجد استثناء في ما يخص المرور البري، في هذه المياه ويسمى بحق المرور الأرخبيلي حسب المواد 53 و54 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[1].

ثانيا: قانون سير السفن في المناطق المشتركة بين الدول (في أعالي البحار):

إلى جانب الامتدادات أو المساحات التي تتعلق بها سيادة أو سلطات الدولة الساحلية، هناك أيضا امتدادات بحرية لا تخضع لسيادة أية دولة أي هي منطقة مشتركة بين جميع الدول ساحلية كانت أو غير ذلك والتي تتمثل في منطقة أعالي البحار[2].

وبما أن السفينة هي أداة ووسيط اتصال بالعالم الخارجي، حيث هناك في بعض الأحيان تواجدها في مجال بحري لا سيادة فيه أي البحر العالي، فكيف يكون التنظيم القانوني للسفينة في هذه المنطقة[3].

1- القاعدة العامة: "اختصاص دولة العلم"

من المبادئ المستقرة في القانون الدولي هو أن السفينة الموجودة في أعالي البحار لا تخضع –كقاعدة عامة- إلا لاختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها، بعبارة أخرى أن الاختصاص التشريعي والقضائي في أعالي البحار يكون وطنيا تباشره كل دولة على سفنها، فتشريعات دولة العلم هي التي تنظم السفينة ونشاطاتها، وجميع الحوادث التي تقع على ظهرها والتي تؤدي إلى إحداث آثار قانونية[4].

وبعد استئثار دولة العلم بممارسة اختصاص البوليس والقضاء وغيرها من الاختصاصات في مواجهة السفن التي ترفع علمها، خاصة كانت أو عامة، مبدأ راسخ استقر عليه العرف الدولي وهو ما يسمى «مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها».

ولقد أقرت هذا المبدأ اتفاقيتي 1958 و1982 في المواد 6 و92 حيث تشترط أن يكون لكل سفينة علم يحدد جنسيتها وحددتا المادتين 94 و10 لنفس الاتفاقيتان 1982

---

(1)_ سمية قاين، الإطار القانوني للمناطق البحرية، مذكرة ماستر، قانون بحر ومنائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحيى 2023/2022.

(2)_ سماح بلوط ، المرجع السابق، ص63 و64.

(3)_ سماح بلوط ، المرجع السابق، ص63 و64.

(4)_ عبد الكريم علوان ، الوسيط في القانون الدولي العام، ط1، دار الثقافة للنشر، عمان، 1997، ص 150.

و1958 على التوالي، الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها.

ويعود هذا المبدأ إلى امتداد السيادة للدولة في إقليمها حيث تعتبر السفن إقليم تابع للدولة، وكذلك يرجع السبب أيضا إلى اختصاص شخص في مقابلة الأشخاص التي تربطهم علاقة بجنسية الدولة، إلى جانب اختصاص الدولة ي إدارة مرافقها العامة بالنسبة للسفن الحربية والعامة.

ويعد القبطان و من يمثل سلطة الدولة على السفينة إلى جانب مهامه الفنية والمهنية عليها.

كما تتمتع السفن في أعالي البحار إلى حماية دولة العلم بما شابه الحماية الدبلوماسية والقنصلية، وللدولة العلم الحق بالتدخل لحماية سفنها بكل الطرق السلمية منها أو العسكرية[1].

2- الاستثناءات والقيود التي تحد اختصاص دولة العلم:

يوجد هناك استثناء يتمثل في حماية مصالح الدولة الساحلية في المناطق التي يهددها غرب البحر العالي منها وهي المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والذي سبق الكلام عليه[2].

وكذلك تعد حماية مصالح الجماعة الدولية ومن بين الاستثناءات الواردة على اختصاص دولة العلم، وتتمثل هذه الحماية في:

- حق الزيارة والتفتيش: أي أنه يعني قيام سفينة حراسة بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه بها قصد التفتيش والصعود إلى ظهرها.

ويعد الغرض من هذا التفتيش حسب ما أجازه القانون الدولي للبحار للسفن الحربية للصعود إلى ظهر السفن التجارية هو محاربة القرصنة، والمتاجرة بالرفيق، وحالات البث الإذاعي غير المصرح به، والشك في جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه السفينة[3].

- المطاردة الحثيثة (أو حق التبع): وهي قيام سفينة حربية تابعة للدولة الساحلية بمتابعة سفينة أجنبية في مياهها الإقليمية والجرف القاري، والمنطقة الاقتصادية الخالصة

(1)_ بلوط سماح، مرجع سابق، ص64 و65.
(2)_ الفتلاوي (سهيل حسين)، الموجز في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2021، ص255 و256.
(3)_ سماح بلوط ، مرجع سابق، ص74 إلى 82.

التابعة لها لانتهاكها قواني وأنظمة الدولة الساحلية، واحتجاز السفينة والتحقيق مع طاقمها أمام السلطات المختصة[1].

المطلب الثاني:

الخصائص القانونية لمناطق الملاحة البحرية:

إن بلدان العالم كافة ساحلية كانت أو غير ساحلية لها اهتمام بليغ بالبحار والمحيطات هذه الأخيرة التي لها أهمية اقتصادية حيوية لهذه الدول.

من هنا كان من الطبيعي أن يهتم القانون الدولي بإيجاد القواعد القانونية لتي تنم المساحات والاستخدامات الملاحية والاقتصادية للبحار والمحيطات، وتحدد النظام القانوني للمناطق البحرية المختلفة والولاية والسيادة عليها وتحديد حقوق كل دولة فيها.

وبما أن قانون البحار هو عرفي النشأة، قد ظهرت حركة التقنين لمجموع القواعد العرفية من خلال المؤتمرات والاتفاقيات بداية من القرن العشرين، وتعد القواعد القانونية المنظمة للمناطق البحرية أهم هذه التقنينات، وذلك من خلال اتفاقية جنيف لعام 1958، والتي استكملت هذه الخطوات في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي وضع قانونا دوليا جديد للبحار لسد نقائص وثغرات قانون جنيف للبحار لعام 1958، وتجلى ذلك في اتفاقية "مونتيغوباي" (جامايكا) التي وقعت عام 1982 في نهاية أعمال ذلك المؤتمر الذي دام عشرة أعوام.

إن القانون الدولي للبحار المتمخض عن هذا المؤتمر والاتفاقية لم يضع نظاما موحدا للمساحات البحرية، وإنما فرق بين النظام القانوني للمناطق البحرية التي تعد جزءا من إقليم الدولة وتخضع لسيادتها الإقليمية، ومناطق الولاية والحقوق السيادية وأخيرا المناطق خارج الولاية الوطنية أو ما يسمى بمصطلح البحر العالي (أعالي البحار)[2].

وسنتناول في خلال هذا المطلب التطرق إلى النظام القانوني للمناطق الخاضعة لسيادة الدول الساحلية في الفرع الأول ثم ننتقل في الفرع الثاني إلى الكلام عن المناطق الأخرى المشتركة بين جميع الدول.

الفرع الأول:

الطبيعة القانونية للمناطق الخاضعة لسيادة الدول الساحلية:

---

(1) الفتلاوي (سهيل حسين)، مرجع سابق، ص255 و256.

(2) عبير أبو دقة، مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية (حالة الجرف القاري) رسالة ماجستير في القانون العام، قسم القانون العام كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط 2012، ص02و ص10.

لقد قام القانون الدولي التقليدي للبحار على مبدأ الحرية للبحار والمحيطات، وأن الدول الساحلية لها حق من ممارسة السيادة على الأجزاء المجاورة والقريبة من شواطئها تماثل سيادتها على إقليمها البري من حيث المبدأ العام.

وكانت المناطق البحرية معرفة بثلاث مناطق وهي: المياه الداخلية، البحر الإقليمي، البحر العالي، وهي أقسام البحر الثلاثة التقليدية وقد أدى تطور المجتمع الدولي والتقدم التكنولوجي إلى ظهور مناطق أخرى جديدة وهي: المنطقة المناخية أو المجاورة، ومنطقة الجرف القاري وذلك وفق اتفاقية جنيف لعام 1958[1].

ولقد خلصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إلى تقسيم البحر إلى ثمانية مناطق وهي: المياه الداخلية، والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، والمياه الأرخبيلية، البحر العالي، والمنطقة[2].

ومن خلال ما سبق سنحاول تبيين النظام القانوني للمناطق البحرية التي تعد جزءا من إقليم الدولة والتي يكون للدولة ولاية إقليمية وسيادية عليها.

أولا: المياه الداخلية:

1- تعريف المياه الداخلية:

يعرف بعضهم المياه الداخلية بأنها مجموعة المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، تتكون حدود المياه الداخلية من جهة اليابسة من خط انحصار المياه وقت الجزر، بينما تتكون حدودها الخارجية من خط الأساس للبحر الإقليمي[3].

كما يعرفها البعض الآخر بأنها: «المياه المجاورة للدولة الموجودة من خط الأساس إلى البحر الإقليمي»[4].

كما عرفتها المادة الرابعة من اتفاقية جنيف 1958 على أنها «المياه التي تقع داخل الخط الذي يقاس إبتداءا منه البحر الإقليمي» وكذلك عرفتها المادة الثامنة من اتفاقية عام

---

(1)_ عامر صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة الأمم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص100.

(2)_ انظر، عبد الحميد، محمد ساسي الدقاق، حمد سعيد خليفة، إبراهيم أحمد، القانون الدولي العام، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2004، ص394-400.

(3)_ أبو الوفاء، أحمد، الوسيط في القانون الدولي العام، القاهرة دار النهضة العربية، 2010، ص290.

(4)_ سعادي مجد سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2010، ص25.

1982 على أنها: «تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة»[1].

ويتوقف مدى امتداد المياه الداخلية على خط الأساس المذكور الذي تقاس منه المياه الداخلية.

2- الشكل القانوني المنظم للمياه الداخلية:

من المسلم به في القانون الدولي للبحار أن المياه الداخلية جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة وأن لها السيادة الكاملة على مياهها الداخلية حيث تباشر عليها جميع اختصاصاتها وسلطتها المقررة لها بالنسبة لإقليمها.

ويمكن للدولة صاحبة الإقليم أو الساحلية بما لها من سيادة من متع السفن الأجنبية الخاصة والعامة من دخول المياه الداخلية إلا بعد الحصول على ترخيص من سلطات الدولة المختصة.

وبذلك تطبق على السفن الأجنبية القوانين الداخلية وذلك لأسباب صحية ورقابية وتنظيمية لحركة السفن على أرصفة الموانئ وكذا لأسباب أمنية وجمركية...الخ.

كما يمكن للدولة الساحلية منع أي نشاط داخل المياه الداخلية إلا بعد ترخيص وموافقة الدولة الساحلية.

وقد جعلت اتفاقية جنيف لعام 1958، والأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 من المياه الداخلية مماثلة للإقليم البري للدولة، أي بمعنى سيادة الدولة الساحلية لممارسة سيادتها نحو كامل على المياه الداخلية[2].

ثانيا: البحر الإقليمي:

1- تعريف البحر الإقليمي:

عرف الفقه الدولي البحر الإقليمي بأنه: «المنطقة الواقعة بين إقليم الدولة والبحر العالي والذي تمتد إليه سيادة الدولة».

وعرفته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 [3] في مادتها الأولى: «تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي» وهذا ما أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

---

(1) عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني القانون الدولي المعاصر، عمان، دار الثقافة، 2010، ص67.

(2) حمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، عمان، دار الثقافة والتوزيع، 2008، ص86 و87.

(3) أنظر اتفاقية جنيف 1958.

البحار لعام 1982 بتعريفا مشابه في المادة الثانية بقولها: «تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي» كما عرفته عدة اتجاهات كل بحسب نظرته:

فمنهم من عرفه على أنه: ذلك الجزء من البحار التابع لإقليم الدولة الشاطئية بقول حامد سلطان: «أن البحر الإقليمي هو قسم من إقليم الدولة الشاطئية تغمره المياه»[1].

كما عرفه مؤتمر لاهاي لتكوين القانون الدولي العام لعام 1930 على أنه: «يشمل إقليم كل لدولة منطقة من البحر تدعى في هذه الاتفاقية باسم البحر الإقليمي، تمارس السيادة فيه على هذه المنطقة وفقا للشروط المحددة في هذه الاتفاقية وفي بقية قواعد القانون الدولي».[2]

2- الضوابط القانونية للبحر الإقليمي:

لقد دار خلاف فقهي في تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي وبرز تحديدا عندما كان قانون البحار حرفيا بشكل أساسي، ولغياب النص الوضعي الذي من شأنه تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، وفي الواقع أدى تعامل الدول اللاحق إلى تبلور هذه الطبيعة نتيجة لهذا التعامل[3].

حيث أصبح من المسلم به أن العرف استقر على أن للدولة الساحلية السيادة على بحرها الإقليمي، وعلى قاعه وما تحت القاع، ويختص قضاؤها كقاعدة عامة في النظر الجرائم والمنازعات، كما تستأثر الدولة الساحلية بثروات البحر الإقليمي، وعلى ما تعلو مياهه من طبقات الجو[4].

وهذا ما أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في المادة الثانية السابقة الذكر.

كما أن محكمة العدل الدولية كان لها نفس الرأي في حكمها لقضية المصايد لعام 1951.

---

(1) _ حمود محمد الحاج، مرجع سابق، ص10 و12.
(2) راجع المادة الأولى من مؤتمر لاهاي لتكوين القانون الدولي العام لعام 1930.
(3) _ حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص88.
(4) _ أبو الوفاء، مرجع سابق، ص279.

إلا أنهما قيدتا هذه السيادة ببعض القيود التي تقتضيها مصلحة الحماية الدولية بغرض ضمان حرية الملاحة، ومن أهمها حق المرور البريء للسفن الأجنبية والقيود المتعلقة بالمركز القانوني للسفن الأجنبية عند وجودها في البحر الإقليمي[1].

ويشترط في المرور البريء أن يكون بريئا ومتواصلا ومستمرا كما لا تتمتع السفن العامة والخاص بنفس المركز القانوني عند تواجدها في البحر الإقليمي.

كما أنه ميزت الاتفاقيات السابقة الذكر عام 1958 وعام 1982 بين القضايا المدنية والقضايا الجنائية التي تقع في البحر الإقليمي وحددت في مجموعة من المواد الاختصاص السيادي في القضايا المدنية والجنائية ووقت ممارسته.

ثالثا: المنطقة المتاخمة:

كما تبين للدول الساحلية أن امتداد مساحة البحر الإقليمي لا تكفي لضمان أمن مجالها الإقليمي، حاولت التوسيع منه اتجاه البحر العام من وراء حدود 12 ميلا بحريا، وذلك بذريعة وإثبات حق قانوني لهذه الدول بممارسة بعض الاختصاصات السيادية في هذه المنطقة بغرض مكافحة التهريب الجمركي وحماية أمنها ومصالحها الضريبية والصحية، دون إدعاء السيادة الكاملة على هذه المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي[2].

1- تعريف المنطقة المتاخمة:

تعرف المنطقة المتاخمة بأنها: «مساحة بحرية إضافية تبدأ من نهاية البحر الإقليمي باتجاه البحر العالي ولمسافة 12 ميل. وتسمى أيضا المنطقة المجاورة ومتاخمة وملاصقة للبحر الإقليمي»[3]. وهي مميزة عن البحر الإقليمي ومكملة لها.

ويعرفها البعض الآخر بأنها جزء من البحر العالي يمتد بعد البحر الإقليمي نحو أعالي البحار لمسافة معينة، تمارس فيها الدولة اختصاصات معينة محدودة ذات طبيعة وقائية. وهذا هو الفارق الأساسي بين المنطقة المتاخمة والبحر الإقليمي.

ولقد حددت المادة 3/24 من اتفاقية جنيف 1958 والخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لبيان كيفية رسم حدود المنطقة المتاخمة في حالة تقابل سواحل دولتين أو تلاصقهما[4].

(1)_ حمود، محمد الحاج، مرجع سابق، ص88.
(2)_ عبد الحميد، مرجع سابق، ص449.
(3)_عبد الحميد، نفس المرجع، ص449.
(4)_راجع المادة 3/24 من اتفاقية جنيف 1958

وجاءت من بعدها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وحسمت في مادتها 33 بتحديد البحر الإقليمي بمسافة 12 ميل بحري بالإضافة إلى 12 ميل بحري كمنطقة متاخمة، مع تحديد اختصاصات الدخول لها ممارستها واللازمة والتي لا يمكن أن تمتد أكثر من 24 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي.

2- قوانين الملاحة في المنطقة المتاخمة:

لم يتغير إنشاء المنطقة المتاخمة طبيعة المياه التي تتكون منها، إذ بقيت جزء من البحر العالي، وقد تطور وضع هذه المياه في ظل اتفاقية عام 1982 لتصبح جزء من مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة[1].

لذا فإن سلطات الدول الساحلية في هذه المنطقة لا تتجاوز حدود الرقابة الضرورية من أجل منع الإخلال بنظامها الجمركي والصحي والمالي وتلك المتعلقة بالهجرة ومعاقبة الإخلال بذلك النظام.

ووفقا للرأي الراجح أن هذه الاختصاصات قد وردت على سبيل الحصر إذ استقر العرف الدولي على أن تباشر الدولة الساحلية بعض الاختصاصات في المنطقة المجاورة، ثم قامت اتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958، ومن بعدها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بإقرار هذا العرف حينما حدد اختصاص الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة كما يأتي:

العمل على منع الإخلال بالقوانين الجمركية والمالية والصحية وقوانين الهجرة في إقليمها أو بحرها الإقليمي، والمعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة التي تحدث داخل الإقليم أو البحر الإقليمي.

الفرع الثاني:

المناطق الخاضعة للسيادة المشتركة بين الدول:

لا ينحصر المجال البحري لبعض الدول الساحلية في بحرها الإقليمي والمنطقة المتاخمة بل يتعداه إلى مناطق بحرية أخرى، والمقصود هنا هو المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي يكون لها فيها جملة من الحقوق والصلاحيات فضلا عن ذلك فإن الجرف القاري يعد هو الآخر من قبيل المناطق البحرية التي تتمتع فيها الدول الساحلية بسيادتها وتباشر عليها سلطاتها في حدود معنية مقررة في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982[2].

كما أنه يعد البحر العالي أو (أعالي البحار) أحد أهم المناطق البحرية المشتركة بين الدول جميعا والتي تتساوى الحقوق فيها.

---

(1) أبو الوفاء، مرجع سابق، ص306.

(2) علام بن عودة، تحديد المناطق البحرية على ضوء اتفاقية القانون الدولي للبحار 1982، مجلة قانون النقل والنشاطات الميّنانية، المجلد 07، العدد 1، السنة 2020، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، الجزائر، ص26.

ومن خلال الفرع سنحاول أن نعرج على هذه الأنواع الثلاثة من المناطق من التعريف وتوضيح النظام القانوني لكل واحدة.

أولا: المنطقة الاقتصادية الخالصة:

1- **تعريفها:** المنطقة الاقتصادية الخالصة هي تلك المنطقة البحرية الممتدة من مسافة 200 ميلا بحريا، احتسابا من خط الأساس، بما تشمله بحر إقليمي ومنطقة متاخمة.

عرفتها المادة (55) من اتفاقية "مونتيغوباي" لعام 1982 على أنها: «تلك المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية»[1].

وعرفها بعضهم بأنها: «منطقة من البحر متميزة، تتاخم البحر الإقليمي للدولة وتمتد إلى ما يزيد على مائتي ميل بحري من خط الأساس العادي أو مجموع الخطوط المستقيمة»[2].

ويعود الأصل في فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى اقتراح السيد "نجيكاكاروم" "KARUME NJENGA" الذي طرح الفكرة في اجتماع اللجنة القانونية الاستشارية الآسيوية في دورة كولومبو سنة 1971، إلا أنه كانت هناك بعض الدول سباقة للفكرة مثل الهندوراس سنة 1951، وكذا التشيلي، الإكوادور، والبيرو سنة 1952[3].

2- الاطار القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة:

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات طبيعة قانونية خاصة، وهي فكرة حديثة مقارنة بالمناطق الأخرى، فهي تحتوي على عناصر من البحر الإقليمي وعناصر من البحث العالي. حيث يطلق عليها الأستاذ "كينوديك" "منطقة انتقال وسطي"[4].

تتميز الدولة الساحلية بنوعين من الحقوق في هذه المنطقة وذلك ما حددته المادة (56) من اتفاقية مونتيغوباي لسنة 1982 وهي [5]:

أ- حقوق سيادية: ويكون نطاقها الاستكشاف والاستغلال للمواد الطبيعية الحية والغير الحية في المياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطنه وكل ما يتعلق بحفظ هذه المواد وإدارتها، وإلى جانب حق هذه الدول بالقيام بنشاطات الاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين.

---

(1) أنظر المادة (55) من اتفاقية "مونتيغوباي" لعام 1982.
(2) عبد الحميد، مرجع سابق، ص242.
(3) محمد منصوري، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، مجلة الإسناد الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد الثاني، العدد العاشر، جوان 2019، ص665.
(4) علام بن عودة، مرجع سابق، ص27.
(5) انظر المادة (56) من اتفاقية مونتيغوباي لسنة 1982

أ- **حقوق ولاية:** وتتعلق هذه الحقوق حصرا بـ: إقامة واستعمال الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات، البحث العلمي البحري، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وبامتلاك هذه الدول لهذه الحقوق يكون من صلاحياتها الترخيص لغيرها من الدول في ممارسة مجموعة من النشاطات والاستفادة من ثروات هذه المنطقة[1].

ثانيا: الجرف القاري:

يحظى الجرف القاري بأهمية كبيرة في ضوء التقدم العلمي والتقني في مجال استكشاف واستثمار قاع البحار وباطن أراضيها وتعد الولايات المتحدة الأمريكية صاحبة السبق في إعلان ولايتها على جرفها القاري إثر التصريح الشهير للرئيس "ترومان" سنة 1945 والذي اعتبر الجرف القاري امتداد للكتلة الأرضية للدولة الساحلية.

1) تعريف الجرف القاري:

جاء تعريف الجرف القاري في اتفاقية جنيف 1958 حيث: نصت الفقرة الأولى من المادة (76) على أنه: «يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة». [2]

كما عرفت الفقرة الثانية من نفس المادة (76) الحافة القارية وأوضحتها بدقة إلا أنه يمتد الجرف القاري إلى ما وراء (200) ميل بحري في حال امتداد الحافة الخارجية للجرف القاري كما يجب على الدول الساحلية رسم الحدود الخارجية للجرف القاري وهذا حسب المادة (76) من نفس الاتفاقية الفقرة السابعة[3].

2) النظام القانوني للجرف القاري:

جاءت النصوص المنظمة لحقوق والتزامات الدولة الساحلية فيما يخص الجرف القاري في اتفاقية جنيف لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام 1982 وذلك من خلال المادة 77 من اتفاقية جنيف والمادة الثانية من اتفاقيته عام 1982 بقولها: «تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشاف واستغلال موارده الطبيعية».

---

(1) العربي بوكعبان ، (2002) الوجيز في القانون البحري الجزائري، الجزائر، دار الغرب للنشر والتوزيع، ص40.

(2) أنظر المادة 76 من اتفاقية جنيف 1958.

(3) محمد هواش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، سوريا 2018. ص77. متوفر للتحميل من موسوعة الجامعة https://pedia.5440NLINE.org/ .

ثم جاءت الفقرة الثانية والثالثة والرابعة لتفسير وتوضيح معنى الحقوق وأنواع المواد والموارد المشار إليها في الفقرة الأولى. وباستقراء نصوص المادة يتضح بأن الدولة الساحلية تتمتع بحقوق سيادية وردت على سبيل الحصر. فهي لا تتمتع بالسيادة بمفهومها الشامل والمانع في ممارستها[1].

كما أن هذه الحقوق تخص الدولة الساحلية دون الدول الأخرى في حالة عدم موافقة الدول التي تملك الجرف القاري.

وبمعنى آخر فإن الحق السيادي للدولة الساحلية يكون بالاستكشاف والاستغلال كان ذلك أو لم يكن.

أما باقي الدول فلا يمكنها الاستفادة من ذلك إلا بترخيص وموافقة الدولة الساحلية.

وكما للدولة الساحلية حقوق في منطقة الجرف القاري فإنه يقع على عاتقها التزامات والتي تتمثل في:

- دفع مبالغ مالية مقابل استغلال الجرف القاري وراء 200 ميل بحري وذلك حسب المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982.

- احترام حق وضع الكابلات والأنابيب المغمورة من قبل الدول الأخرى وهذا ما أقرته المادة 79 من نفس الاتفاقية السابقة الذكر.

- احترام حرية الملاحة والطيران وهذا ما جاءت به المادة 78 من نفس الاتفاقية[2].

كما أنه للدول الأخرى حقوق والتزامات تعاكس حقوق والتزامات الدولة الساحلية أي أن حقوق هذه الأخيرة هي التزامات للدول الأخرى وأن حقوق هذه الأخيرة هي التزامات الدولة الساحلية.

ثالثا: أعالي البحار:

أعالي البحار أو كما يسميها فقهاء القانون الدولي (البحر العالي، الحر، العام، المفتوح) تعد من أهم المناطق أو المساحات البحرية، لأنها لا تخضع لسيادة الدول الساحلية أو ولايتها وهي أيضا أكثر اتساعا من المناطق الأخرى.

وتنبع هذه الأهمية من الطبيعة القانونية لتلك المنطقة، فهي مفتوحة لكافة دول العالم الساحلية منها وغير الساحلية.

---

(1)_ عبير أبودقة، مرجع سابق، ص43 و44 و45.

(2)_ أنظر المادة 78-79-82 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982.

1- تعريف البحر العالي:

عرفته المادة 86 من اتفاقية 1982 على أنه: «جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما»[1].

كما عرفته اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار عام 1958 على أنه: «يكون البحر العالي مفتوحا لكل الأوطان، وأن أي دولة لا يمكنها الإدعاء بشرعية إخضاع أي جزء منه لسيادتها»[2].

ومن خلال التعاريف نرى أنه يقوم المبدأ العام لأعالي البحار على حرية الملاحة فيه لكل الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وكذلك استفادتها من التراث المشترك للإنسانية.

2- تنظيم الملاحة في لأعالي البحار:

إن التنظيم القانوني لأعالي البحار سار بعدة مراحل، حيث أن اتفاقية جنيف لعام 1958 استبعدت في مادتها الأولى من هذه المنطقة البحر الإقليمي والمياه الداخلية، ذلك لأن المياه الاقتصادية والأرخبيلية لم يكن منصوص عليها في هذه الاتفاقية.

إلى أن جاءت اتفاقية عام 1982، فأخرجت المياه الداخلية والإقليمية، بالإضافة إلى المياه الأرخبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة، كما استبعدت الاتفاقية قاع أعالي البحار وباطن قاعها من مفهوم أعالي البحار.والملاحظ أن هذه الاتفاقية استبعدت المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدول الساحلية وولايتها من تطبيق الأحكام المتعلقة بأعالي البحار، باستثناء بعض الحريات الممنوحة لجميع الدول في بعض المناطق، كالملاحة والطيران ومد الكابلات والأنابيب[3].

وقد نصت المادة (89) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على عدم صحة إدعاءات السيادة على أعالي البحار، وجاء فيها: «لا يجوز لأي دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها».

---

(1)_ حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، ط01، الأردن دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص09.
(2)_ محمد هواش، ريم عبود، مرجع سابق، ص91.
(3)_ محمد هواش، ريم عبود، مرجع نفسه، ص92.

كما نصت المادة (88) على تخصيص منطقة أعالي البحار للأغراض السلمية. وبالتالي عدم جواز تخصيصها للأغراض العسكرية. [1]

ويقوم مبدأ حرية أعالي البحار على حريات أساسية وفقا لأحكام اتفاقية عام 1982 وهي: [2]

- حرية الملاحقة والتحليق
- حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة
- حرية الصيد في أعالي البحار

خلاصة الفصل.

إن الملاحة البحرية والعمل البحري من الممكن حقا اعتباره صناعة دولية عالمية مزدهرة، وذلك لأنه يخدم أكثر من 90%، تجارة العالم من حيث نقل البضائع والنشاطات التجارية البحرية الأخرى، كالصيد والنزهة والبحث العلمي، وذلك بفعالية كبيرة .

ونتيجة لذلك، فإن أي ملاحة أو سفينة يمكن أن تحكمها سلسلة من القوانين تمتد إلى عدة بلدان، تحت غطاء مجموعة من الهياكل والهيئات الدولية والإقليمية والوطنية.

خاصة وأن السفن تقضي أغلب أوقاتها في البحار والمحيطات متنقلة من مناطق عديدة خاضعة بدورها لسلطات إدارية وقضائية متباينة.

ومن خلال هذا الفصل سنحاول أن نبرز أهم الهياكل المنظمة للملاحة البحرية وأدواتها من خلال النصوص والتشريعات القانونية المختلفة.

---

[1] أنظر المادة 88-89 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

[2] _ د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية سنة 1991، ص604.

الفصل الثالث

دراسة النشاط الملاحي بالمؤسسة المينائية جن جن

تمهيد:

تعد الموانئ أول نقطة انطلاق للملاحة البحرية وتحرك السفن، وهي تمثل العصب الرئيسي في التجارة الدولية حيث تمر بها ما نسبته 90% من البضائع من خلال التصدير والاستيراد، ومن أجل نجاح هذه العمليات كان من الواجب تنظيم الموانئ ونشاطاتها المختلفة خاصة في الجانب الملاحي عن طريق مختلف الهيئات والدوائر الإدارية التابعة للموانئ.

إذن فالميناء يعد مركز تجاري الاستلام البضائع وتفريغها وشحنها وتسليمها لأصحابها كما أنه تبدأ فيه رحلات السفن وتنتهي به، وفيه يتم تزويدها بالوقود وإمدادها بالمؤونة وإصلاحها، وبوسائله يتم إسنادها وقطرها وتقديم مجموعة من الخدمات المختلفة، كما تتم فيه مختلف عمليات المراقبة من طرف مختلف الدوائر الإدارية والجمركية، كما يعد المياه الهادئة والمحمية الآمنة للسفن من مختلف التقلبات الطبيعية[1].

ومن خلال هذا الفصل فسنحاول دراسة الموانئ من خلال إعطاء نظرة عامة عن الميناء في المبحث الأول (ميناء جن جن كعينة) وفي المبحث الثاني: نحاول إبراز تنظيم نشاط الملاحة داخل الميناء سابق الذكر.

المبحث الأول

نظرة عامة عن المؤسسة المينائية

تلعب الموانئ البحرية دورا هام وحيوي في سلسلة النقل البحري، خاصة عن طريق الملاحة، حيث أنها تمثل حلقة الوصل بين النقل البري والبحري، ولا يمكن للتجارة العالمية أن تقوم بدون وجود موانئ.

ولقد أدى التقدم التكنولوجي الحديث في صناعة السفن والنقل البحري إلى التأثير بصفة عامة على الموانئ البحرية، حيث أصبحت إدارة الموانئ، علما يدرس في المعاهد

(1) سميرة حصايم، محاضرات في قانون الإدارة المينائية، السنة الثانية ماستر، القانون البحري المينائي، كلية الحقوق، جامعة جيجل، ص 2-3.

والجامعات، مما أنتج إدارات جديدة على مستوى الموانئ بغية رفع كفاءة وإنتاجية الموانئ وتختلف الموانئ، من دولة إلى أخرى في مجال التسيير وطرق التشغيل، وتصف الموانئ طبقا لمجموعة من المعايير.[1]

ومن خلال هذه المعطيات سنحاول إعطاء مفهوم عن الميناء والطبيعة التنظيمية له.

المطلب الأول:

مفهوم المؤسسة المينائية.

إن الموانئ هي ذلك المكان الذي يقدم الاستعدادات والتسهيلات لتحويل البضائع أو المسافرين من وإلى السفن بصفة منتظمة.

وتقع في الأغلب على الشاطئ البحري مزودًا بالتجهيزات المختلفة التي تخدم الملاحة البحرية والتجارة الدولية أي هو مركز للتجميع والتوزيع.[2]

الفرع الأول:

تعريف المؤسسة المينائية.

إن المؤسسة المينائية هي ذلك المكان الذي يقع على الساحل البحري على صنعة بحيرة أو بمحاذاة أحد الأودية الكبيرة أو البحار والذي مهمته استقبال السفن والبواخر.[3]

عرف المشرع الجزائري الميناء في المادة 888 من القانون البحري على "أن الميناء نقطة من الساحل البحري مهيئة ومجهزة للاستقبال السفن وإيوائها والتأمين على جميع العمليات التجارية البحرية والصيد البحري والنزاهة".[4]

تصنف الموانئ إلى مجموعة من الأنواع، فهناك موانئ تجارية وأخرى للنزهة، وموانئ للصيد البحري وهذا ما ذكره المشرع الجزائري المادة 289 من ق.ب.ج.

كما بين مكونات الميناء في المادة 894 وهي النواة الأساسية وبنيات فوقية وملحقات مثقلة بالارتفاقات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ.

وقد حددت المواد 895 إلى 898 أهم هذه المكونات والمناطق المخصصة للميناء ومحيطة.[5]

---

(1) على عبد الله، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، دار الإشعاع، 2000 م، ص 01.

(2) محمد محمود الصيرفي، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، ط 1، دار المنهج، عمان- الأردن، 2015، ص 14.

(3) هشام بوريش، تسيير الخدمات المرفئية باستخدام أسالب الكمية، حالة ميناء عنابة، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2002، ص 50.

(4) أنظر المادة 888، أمر رقم: 76-80 نروح في 23 أكتوبر 1976، مرجع سابق.

(5) المواد 889 و898، أمر رقم 76-80، نفس المرجع.

وتتمثل أجزاء الميناء في المساحة المائية والتسهيلات الأرضية، والمعدات العائمة.[1]

الفرع الثاني:
تعريف المؤسسة المينائية " جن جن"

أولا: تعريف ونشأة المؤسسة المينائية " جن جن"

أ- تعريف ميناء جن جن:

ميناء جن جن هو المؤسسة المينائية جن جن، تقع بولاية جيجل، ويحتل موقع استراتيجي جد هام وهو من أكبر الموانئ على الصعيد الإقليمي والوطني.

وهو مؤسسة مستقلة ذات طابع اقتصادي أنشئت بموجب المرسوم الرئاسي رقم 84- 173 المؤرخ في 21/ 07/ 1984،[2] وذلك من أجل تسهيل عمليات التصدير والاستيراد والدفع بعجلة التنمية الاقتصادية من خلال ربط إفريقيا بأوروبا من خلال خط بحري.

ب- نشأة ميناء جن:

إن نشأة وتطور الموانئ في الجزائر مرت بأربعة مراحل بعد حصولها على الاستقلال، إلا أن ميناء جن جن ظهر في المرحلة الثالثة حيث أنه أنشئ على أساس مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية تحت تسيير الدولة.

بعد صدور القانون رقم 98- 05 تم وضع تنظيم جديد بحكم الموانئ الجزائرية عامة وميناء جن جن خاصة، ويقوم هذا التنظيم على أساس التفرقة بين مهام المرفق العام والنشاطات التجارية المفتوحة للخواص.[3]

بعد هذه المرحلة جاءت مرحلة الخوصصة سنة 1999 حيث تميزت هذه المرحلة بالإصلاح الاقتصادي، وإنشاء سلطة مينائية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99- 199 للقيام بالمحافظة على الملك العمومي.[4]

ومن مميزات هذه المرحلة:

- الفصل بين نشاطات الخدمة العامة وبين الموارد البنائية.
- ترقية الاستثمارات المينائية العامة والخاصة.
- إنشاء وحدات جديدة للسلطات الولائية والجهوية.

---

(1) محمد محمود الصيرفي، مرجع سابق، ص 15.

(2) مرسوم رئاسي رقم 84-173، مؤرخ في 21 جويلية 1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج. ر 30، صادرة في 24 جويلية 1984.

(3) قانون رقم 98- 05، مؤرخ في 25 جوان 1998، يعدل ويتمم الأمر 76- 80 المتعلق بالقانون البحري.

(4) مرسوم تنفيذي رقم 99- 199 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمن تحديد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج. ر 57، صادر في 22 أوت 1999.

- عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية.
- فتح مجال الاستثمار للخواص في النشاطات التجارية من خلال عقود الامتياز والايجار والرخص.[1]

ثانيا: حدود ونشاطات المؤسسة المينائية "جن جن"

جاء المرسوم التنفيذي رقم 09- 370 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009 في مادته 02 " يضم محيط حماية ميناء جن جن منطقة برية ومنطقة بحرية"

حيث يمتد من الحائط الفاصل بين محطة توليد الكهرباء على طول الطريق الوطني رقم 43 إلى غاية المجال العمراني لمنطقة بازول نزولا إلى السكة الحديدية للجهة الشرقية إلى غاية الحدود المائية.[2]

أما المنطقة البحرية فتبدأ من مناطق الرسو وممر الدخول إلى حدود الخط الأساسي الذي يتم قياس المياه الإقليمية انطلاقا منه.[3]

أما فيما يخص نشاطات المؤسسة الولائية جن جن فإنها تتولى في إطار مخطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية قصد المشاركة في ترقية المبادلات التجارية الخارجية للبلاد، لا سيما من خلال عبور البضائع والمعدات والأشخاص في ظروف اقتصادية مواتية حسب المادة 02 من المرسوم الرئاسي رقم 84- 173 وجاءت الفقرة 02 من نفس المادة ب:

- تشغيل الأدوات والتجهيزات المينائية وتنفيذ اشغال الصيانة والتهيئة وتجديد الهياكل الأساسية المينائية.
- العمليات الخاصة بإرشاد السفن والقيادة.
- تتولى الأمن المينائي في الحدود الجغرافية الخاصة بالملك العمومي المينائي.[4]

وللإشارة فإن ميناء جن جن يقوم و يختص بمختلف العمليات التجارية سواء البحرية أو البرية كما توجد به محطة تابعة للسلطات البحرية وحرس السواحل ذات الطابع العسكري والأمني.

المطلب الثاني:

الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن

يرتكز نجاح أي مؤسسة على هيكلها التنظيمي من أجل تسيير جيد والمؤسسة المينائية جن جن لها هيكل تنظيمي يمثل مختلف أجزاء المؤسسة وهي عبارة عن مديريات ومكاتب ومصالح وورشات مختلفة، وبصفة عامة فهيكل المؤسسة المينائية ينقسم إلى شقين: الأول هو شق المديريات الإدارية وهذا ما نفصل فيه في الفرع الاول، وشق ثاني يمثل الهيكل العملياتي وسنتطرق إليه بالدراسة في الفرع الثاني.

---

(1) عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع دراسة حالة، واقع ميناء الجزائر، مذكرة ماستر علوم تجارية، جامعة خيضر بسكرة الجزائر،2014- 2015، ص 69.

(2) مرسوم التنفيذي 09- 370، مؤرخ في 15 نوفمبر 2009 ، يؤسس ويحدد محيط حمايه ميناء جنجن (جيجل)، ج. ر، عدد 66، صادر في 17 نوفمبر 2009.

(3) مرسوم التنفيذي 09- 370، انظر المادة 2، مرجع سابق.

(4) مرسوم الرئاسي 84- 173، انظر المادة 2، مرجع سابق.

الفرع الأول:
الهياكل ذات طابع الإداري لمؤسسة ميناء جن جن

يمثل الهيكل الإداري للمؤسسة المينائية مجموع المكاتب والمديريات والمصالح الإدارية التابعة لها والتي تسهر على التنظيم والتسيير الإداري وتأتي على رأس الهيكل الإداري للمؤسسة.

أولا: المديرية العامة: يترأسها المدير العام الذي يمثل السلطة العليا في المؤسسة وتعد العصب الرئيسي في التسيير الإداري، تعمل على مراقبة وتتبع جميع النشاطات داخل المؤسسة من قطر وإرشاد وتشوين ومناولة والأمن والسلامة، وتضم هذه المديرية إضافة إلى المدير العام، الأمانة ومساعد المدير العام.[1]

ويعد الرئيس المدير العام أعلى سلطة في الميناء في اتخاذ القرارات ومن مهامه التنسيق بين المديريات ومراقبة عملياتها مجتمعة عن طريق الأمانة، ولكون الرئيس المدير العام لا يمكنه القيام بجميع الأعمال بمفرده، فيتدخل مساعده لينوب عليه في مهام محددة موكلة إليه ومنحه بعض من الصلاحيات من أجل تحقيق الأهداف المتوخاة.[2]

ثانيا: المديريات ذات الطابع الإداري

تمثل هذه المديريات مصالح تسهر على القيام بالعمل الإداري المحض وذلك تحت اشراف الرئيس المدير العام وهي أربعة مديريات:

أ) مديرية الموارد البشرية: وتشمل هذه المديرية ثلاثة دوائر وهي دائرة الادارة العامة، والتي بدورها تتكون من ثلاث مصالح هي مصلحة المنازعات ومصلحة الوسائل العامة ومصالح الوقاية والأمن.

وكذلك هناك دائرة المستخدمين والتكوين والتي تتكون من مصلحتين مصلحة المستخدمين والتي تسهر على الأجور والضمان الاجتماعي، ومصلحة التكوين التي تعتني بتكوين أفراد المؤسسة.

ب) مديرية القيادة المينائية: وهي من أهم المديريات خاصة في الجانب الملاحي ومن مهامها السهر على حركة السفن والأمن والسلامة داخل الميناء وتطبيق القوانين الداخلية للمؤسسة المينائية، وهي تتكون من عدة دوائر.

ج) مديرية المالية والمحاسبة: وتختص هذه المديرية بالجانب المالي والمحاسبي وهي تتكون من دائرتين، دائرة المالية وكذا دائرة المحاسبة وهما ذات طابع مالي محاسبي للأعمال المختلفة والميزانية والرقابة المالية العامة للمؤسسة.

د) دائرة الإعلام والتسويق: وتمثل هذه المديرية الجناح الخاص بالإعلام الآلي والتسويق وهي تتكون من دائرتين دائرة الإعلام الألي ومن مهامها التكفل بالسير الحسن للتجهيزات

---

(1) صفاء بولعراس ، الإطار القانوني والتنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، حقوق، قانون بحري مينائي، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، 2021-2022، ص 43.

(2) مقابلة مع السيدة: أسماء ميمون موظفة على مستوى المديرية العامة لميناء جن جن يوم 09/ 05/ 24 على الساعة: 11:00.

المختلفة للإعلام الآلي وتطويره، ودائرة الدراسات والتنمية ومهامها دراسة الإحصائيات المختلفة للمؤسسة، ووضع إستراتيجية متطورة في مجال الإعلام والاتصال في المجال الملاحي والتسويقي.[1]

الفرع الثاني:

الهياكل ذات الطابع العمليات لمؤسسة ميناء جن جن.

وتتمثل هذه الهياكل في مجموعة من المديريات والتي تسهر على العمليات والنشاطات العملية الخاصة بالمؤسسة أي المساحات العملياتية وتوجد مديريتان عملياتية تسيير المساحات ذات النشاط المينائي.

أولا: مديرية العمليات

يسيرها رئيس معين من طرف المدير العام والتي تحتوي على دائرتين وهما دائرة الشحن والتفريغ والتي بدورها تضم عدة مصالح وهي مصلحة الشحن ومصلحة التفريغ ومصلحة البرمجة والتخطيط.

والدائرة الثانية هي دائرة التجارة والتي تختص بتسويق الخدمات المقدمة من طرف المؤسسة ولها مصلحة واحدة وهي مصلحة الفوترة والتي تهتم بجمع وتحرير القوانين لجميع خدمات المؤسسة المينائية.[2]

ثانيا: مديرية الأملاك والصيانة

تعمل هذه المديرية على السهر بتطبيق القوانين داخل المؤسسة خاصة فيما يخص المعدات والمنشآت وحمايتها وتتكون من دائرتين هما:

- دائرة الصيانة: وهي تقوم بالتنسيق مع جميع المديريات والمصالح التابعة لها والتي تتمثل في مصلحة الصيانة ومصلحة الأشغال واللتان يسهران على صيانة المعدات وصلاحيتها وتتبع أشغال الصيانة داخل المؤسسة المينائية.

- دائرة المشاريع والأشغال الجديدة: وتقوم هذه الدائرة بمتابعة ومراقبة الصفقات والعقود التي تبرمها المؤسسة المينائية مع مختلف الشركات والمقاولات والوقوف على إنجازها.

والملحق رقم (02) يبين التنظيم الهيكلي الإداري للمؤسسة المينائية جن جن:

---

(1) مقابلة مع السيدة مفيدة بونار ، رئيس دائرة المساعدة والملاحة في مديرية القيادة المينائية، على الساعة 10:30، بتاريخ 06/ 05/ 2023 بالمؤسسة المينائية جن جن.

(2)صفاء بولعراس ، مرجع سابق، ص 53.

المبحث الثاني

تنظيم النشاط الملاحي في مؤسسة ميناء جن جن

يعمل الميناء على تنظيم نشاطه من خلال الخدمات التي يقدمها في مجال الملاحة للسفن عن طريق هيئات إدارية ووسائل مادية، والتي يكون من شأنها ضمان السير الحسن والأمن لحركة السفن الواردة إليه والراسية به وأمن الملاحة عامة وأمنها وسلامتها، وتعد هذه الخدمات الدليل الذي يبرز أهمية وسمعة الميناء وجاذبيته للسفن.[1]

المطلب الأول:

الهيئات المنظمة للنشاط الملاحي ومهامها

تعدد عملية إدارة النشاط الملاحي داخل الميناء بين عدة هيئات كما تتعدد المسؤوليات المنوطة بكل هيئة وذلك من أجل توفير التسهيلات والخدمات بالميناء وذلك تحت رقابة السلطات وقوانينها وتشريعاتها[2] وتعد السلطات المينائية أهم هذه الهيئات إلى جانب الإدارة البحرية المحلية وكذلك إدارة الجمارك وشرطة الحدود، حيث تختص كل هيئة بمهامها.

الفرع الأول:

الهيئات المنظمة للملاحة

كما سبق ذكره فإن مجموع الهيئات المنظمة للملاحة داخل الميناء هو ما سنتطرق إليه بالذكر خلال هذا الفرع.

أولا: الهيئات المنظمة للنشاط الملاحي داخل الميناء.

إن الدولة هي التي تحدد سلطات واختصاصات الميناء وذلك من خلال ما تصدره من تشريعات وقوانين، وتختلف هذه السلطات باختلاف الهيئات، إلا أنها تصب جميعا في تولي تنظيم الملاحة وتسهيل نشاط السفن، وما يعود بالنفع وتحسين أداء الميناء.

---

(1) حياة بن عيسى ، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014، ص 84.

(2) علي عبد الله، مصطفى عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 45.

يعتبر صدور القانون رقم 98- 05 المتعلق بتعديل القانون البحري، تنظيم جديد لقطاع الموانئ والذي بموجبه تم استحداث نظام السلطة المينائية، والذي جاء بها المرسوم التنفيذي 99- 199 والذي اعتبرها مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي.

تتولى السلطة المينائية مهمة الخدمة العامة وذلك حسب المادة 891 من ق. ب حيث نصت على: "يشكل تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها مهمات الخدمة العامة وتوكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض وتسمى "سلطات مينائية".[1]

كما جاءت المادة 892 من ق. ب. ج التي توضح أحد مهام السلطة المينائية وهي ممارسة النشاطات التجارية المتمثلة في قطر السفن والتموين والقطر وأعمال المناولة وفق الشروط المحددة في القانون، أو تنظيم المنافسة عن طريق الصفقات للمؤسسات الطبيعية أو المعنوية بحسب القانون المعمول به.[2]

وتعد دائرة المساعدة على الإبحار أحد أهم الأقسام المنظمة للملاحة داخل الميناء، لما تحتويه من الوسائل الرئيسية لتنفيذ النشاط الملاحي من وأفراد ومنشآت والتي تتمثل فيما يلي:

أ) الوسائل البشرية:

تتكون هذه الدائرة من مجموعة من الأطقم التي تسهر على تسيير وتنظيم النشاط الملاحي، يكون في هرم الدائرة رئيس مسؤول على التخطيط والتسيير ومراقبة مختلف المنشآت والأفراد من إداريين، رجال البحر، وميكانيكيين وعمال الربط، حيث أن أفراد الإدارة يسهرون على التنظيم الإداري والأفراد الآخرين مسؤولون عن تسيير وقيادة وصيانة المنشآت العائمة على ساحبات وسفن إرشاد وقوارب ربط.

ب) الوسائل والمنشآت العائمة:

تضم حضيرة ميناء جن جن مجموعة من المنشآت العائمة التي تغطي النشاط الملاحي حيث توجد خمسة ساحبات وهي المسؤولة عن القطر والسحب للسفن الداخلة والخارجة من وإلى الميناء.

كما توجد مجموعة من سفن الإرشاد وهي ثلاثة تستعمل في نقل الربابنة إلى السفن قصد الإرشاد، إلى جانب أربعة قوارب للربط والتي تتمثل مهامها في نقل عمال الربط والصيانة داخل حوض الميناء.

(1) أنظر المادة 891، قانون بحري، مرجع سابق.
(2) أنظر المادة 892، قانون بحري، مرجع سابق.

إلى جانب هذه المنشآت هناك مستودعات لوسائل الصيانة الأخرى من قطع غيار ودهون والكوابل.

للإشارة فقط فإن الربابنة هم المسؤولون على تحريك هذه المنشآت ويمكن القول أنهم تابعين لهذه الدائرة في شقها العملياتي وتابعين إلى مصلحة أخرى مستقلة بهم على مستوى قيادة الميناء، ولهم رئيس خاص بهم وهو رئيس الربابنة.[1]

ومن أهم الهيئات أيضا، الساهرة على نشاط الملاحة داخل الميناء، جهاز الإدارة البحرية المحلية والذي له دور رئيسي في تنظيم الملاحة داخل الميناء وخارجه وقد سبق ذكر ذلك في الفصل الثاني، شأنها شأن إدارة الجمارك خاصة البحري منه وقد حدد ذلك مجموعة من التشريعات الوطنية خاصة قانون الجمارك والقانون البحري حيث بعد حضورها في ساحة الميناء أمر ضروري ومهم.

كما أنه لا يخفى علينا دور جهاز الأمن العمومي والمتمثل في شرطة الحدود والتي هي أيضا لها دور مهم في حماية الأمن الإقليمي ومراقبة الحدود الوطنية والتي يعد الميناء واحد منها وذلك من خلال مراقبة ومتابعة دخول وخروج الأشخاص خاصة البحارة منهم خاصة إذا ما تعلق الأمر بالخروقات الأمنية.[2]

الفرع الثاني:

مهام الهيئات المنظمة للملاحة داخل الميناء

أولا: مهام السلطة المينائية

إنّ من أهم مهام السلطة المينائية التي تجعل من الميناء يحافظ على عملائه الرئيسيين من ملاك السفن وأصحاب البضائع وهي:

- توفير المناخ الآمن والمناسب لجميع أنواع السفن والخدمات اللازمة لعملية تداول البضائع على الأرصفة.
- توفير جميع وسائل الصيانة للمنشآت والأرصفة والمساعدات الملاحية وغيرها من المعدات التي تستعمل في الملاحة والشحن والتفريغ.
- توفير كوادر إدارية وفنية وقوة عاملة على مستوى عالي من الكفاءة والأداء في المجال الملاحي
- الرقابة المستمرة لحركة السفن والبضائع ووضع إستراتيجية استباقية لوضع الحلول للعقبات المحتملة.[3]

ومن أبرز مهام السلطة المينائية في الجانب الملاحي المراقبة الدائمة للسفن وأطقمها ومدى مطابقتها لشروط ممارسة نشاط الملاحة المعمول لها دوليا ووطنيا، كما تعد المساعدة

---

(1) مقابلة مع السيدة مفيدة بوالنار، مرجع سابق.

(2)مقابلة مع أعوان مكتب شرطة الحدود بميناء جن جن، المكلفين بمهام الصعود على ظهر السفينة للمراقبة، يوم 2024/05/06، على الساعة: 11:30.

(3)علي عبد الله، مصطفى عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 26-27.

الملاحية وتسهيلات القطر والإرشاد من المهام المنوطة بها وقد حدد ذلك المرسوم التنفيذي 06-139 [1]، كما حددته المادة 866 من ق. ب. ج.[2]

وتعد مديرية القيادة المينائية أحد أهم فروع السلطة المينائية الساهرة على النشاط الملاحي وذلك فيما يخص حركة السفن، والحماية والأمن وتطبيق القوانين العامة داخل الميناء وتوفير التنسيق وتنظيم عمليات القيادة، والمساعدة والملاحة، وصيانة المعدات والآلات الموجودة تحت قيادة دائرة المساعدة والملاحة.[3]

كما تهتم دائرة الشرطة الملاحية، بالوقوف على احترام القوانين الداخلية فيما يخص الشرطة والأمن وتقديم الحماية والأمن البواخر وأطقمها من كل الأخطار المتوقعة الملحق المرفق يوضح التشكيل ومهام مديرية المساعدة على الملاحة، والملحق رقم (03) يوضح هيكل دائرة المساعدة على الإبحار وأوراق الوسائل الخاصة بالملاحة

ثانيا: مهام الإدارة البحرية المحلية

تتكفل الوحدات الإدارية البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية لمجمل المهام الإدارية البحرية المحلية والمحدّدة في القوانين والأنظمة البحرية، ويكون مجال نشاطها داخل الميناء وخارجه.

ومن مهامها:

- الحيازة على سجل الترقيم الجزائري للسفن.
- تسليم عناوين الملاحة وشهادات أمن السفن.
- تنفيذ إجراءات السلامة أمنية على متن السفن.
- السهر على احترام وتنفيذ القوانين والأنظمة الخاصة بالشرطة والأمن البحري.[4]
- السهر على أرواح الأشخاص في البحر.
- السهر على احترام قواعد النظافة، الإقامة والعمل على متن السفن.
- وقد حدّد الإطار التشريعي الملاحة البحرية، الجمركة، الصيد البحري، والمحيط البحري للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ وعلى رأسها الشرطة البحرية بمختلف فروعها.[5]

ثالثا: الجمارك

يعد دور الجمارك في مراقبة الميناء في غاية الأهمية وذلك ما خولها إياه التشريع الوطني والدولي ويتمثل دورها في:

---

(1) المرسوم التنفيذي 06-139 ممضي في 15 أفريل 2006، جريدة رسمية عدد 24 المؤرخة في 16 أفريل 2006، ص 18.

(2) أنظر المادة 866 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(3) صفاء بولعراس ، مرجع سابق، ص 49-50.

(4) ويكبيديا، الإدارة البحرية المحلية، أصناف MR. IBRAHEMBOT آخر تعديل 1 سنة، https://ar.wikipedia.org، يوم 2024/05/06، الساعة: 08:55.

(5) ويكبيديا، الإدارة البحرية المحلية، مرجع سابق.

- مراقبة جميع السفن في مجال النطاق الجمركي والصعود على ظهرها ومراقبة أماكن السفينة المختلفة والوثائق الخاصة بالحمولة أو البضاعة وذلك قبل الشروع في التفريغ، وكذا مدى مطابقة الأوراق للحمولة الموجودة على ظهر السفينة.
- مراقبة أمتعة البحارة أثناء المناوبات.
- التأكد من سياق الحمولة ووثائق النقل البحري.
- مراقبة السفن وعن الدخول والخروج من الميناء.[1]

رابعا: مهام شرطة الحدود

تعد مهام الشرطة العمومية (شرطة الحدود) أقل أهمية من غيرها حيث ينطوي دورها في مراقبة قائمة البحارة وسجلهم والتأكد من مطابقته للقوانين كما يكون دورها أيضا في منح التراخيص والإذن بصعود ونزول البحارة أثناء استفادتهم من عطلهم خاصة الأطقم الوطنية، كما لها دور مهم في التحقيق ومتابعة المخالفات الجنائية والجرائم الواقعة على ظهر السفن في المجال المحدد في القانون ووفق اختصاصاتها.[2]

المطلب الثاني:

نظرة تطبيقية لدخول وخروج سفينة من وإلى ميناء (جن جن)

تمر عملية دخول وخروج السفن إلى حوض ميناء جن جن بعدة خطوات وإجراءات روتينية تقوم لها مختلف المصالح والهيئات يلزمها القانون الداخلي للميناء والقوانين الوطنية لمختلف الهيئات ويتمثل هذا التطبيق فيما يلي:

الفرع الأول:

حالة تطبيقية لدخول سفينة إلى ميناء جن جن.

إنّ دخول أي سفينة إلى أي مجال في المياه الإقليمية تربطه قيود وشروط قانونية حدّدتها القوانين والتشريعات الدولية والوطنية.

حيث أنّه يستلزم على السفينة المراد دخولها إلى الميناء إخطار الهيئات المختصة والمتمثلة بالدرجة الأولى في (قيادة الميناء) ويكون ذلك قبل وصولها، ويكون الإخطار من طرف ممثل المجهز أو مالك السفينة وهم الوكلاء البحريين حيث يشترط على كل سفينة أن يكون لها ممثل لدى سلطات الميناء، ويكون الإعلام عن طريق البريد الإلكتروني أو كتابيا بتقديم إشعار بالوصول لدى المصلحة المختصة مع مجموعة من الوثائق اللازمة في أرضية إلكترونية تسمى (APCS) وتتمثل هذه الوثائق في:

---

(1) مقابلة مع إبراهيم عباس، ضابط جمركي بأمانة قائد الفرق الجمركية (ضابط سابق لفرقة مراقبة السفن). يوم 2024/05/09 على الساعة 11:30.

(2) مقابلة مع أعوان مكتب شرطة الحدود بميناء جن جن، مرجع سابق.

- الإشعار بالوصول، تصريح بالحمولة، قائمة الطاقم العشرة (10)، موانئ الذخيرة، شهادة تموين السفينة، ممتلكات الطاقم.[1]
- شهادة السلبية، NILE LISTE خاصة بالسفينة.
- قائمة الحمولة، وهي كما مبينة في الملاحق.

بعد هذا الإجراء الروتيني تقوم قيادة الميناء بتسجيل السفينة في قائمة سفن الانتظار لما تدخل السفينة إلى منطقة "الرحب" يقوم ربان السفينة بالاتصال بقيادة الميناء عن طريق جهاز اللاسلكي، بالوصول الفعلي للسفينة.

وفي هذه الأثناء تعطي قيادة الميناء الأمر لربان السفينة بالدخول المباشر للميناء إن كانت الأرصفة جاهزة، أو التوجه إلى الرحب والانتظار إلى غاية تحديد وقت الدخول الفعلي.

ويتم ذلك من خلال الاجتماع اليومي الذي يكون على مستوى إدارة قيادة الميناء مع جميع الممثلين الرسميين للسفن وذلك لكل 24 ساعة من 11 صباحا كل يوم، وفيها يتم وضع البرنامج اليومي لدخول وخروج السفن ووضعيات الأرصفة والنشاط الملاحي بصفة عامة.

إجراءات الدخول الفعلي:

أ) قبل الدخول: تعطي قيادة الميناء التوقيت الفعلي للمرشد البحري الدخول السفينة مع جميع خصائص السفينة والمعلومات الواجب معرفتها، ثم يتم إخطار ربان السفينة بالتوجه إلى الميناء المحدد لصعود المرشد.[2]

- إخطار للساحبات المراد استعمالها في تغطية عملية دخول السفينة، ويكون ذلك بحسب دفتر الشروط المعمول به في الميناء.
- إخطار زورق الإرشاد وعمال الربط بوقت دخول السفينة.
- كما يتم إخطار الهيئات الأمنية والجمركية بوقت دخول السفينة.

ب) أثناء الدخول: بعد توجه المرشد إلى جهة السفينة وصعوده إلى ظهر السفينة يمكن القول أن عملية الدخول قد بدأت، وفي نفس الوقت تكون الساحبات على استعداد لاستقبال الباخرة في مدخل الميناء، كما يشارك في العملية ضباط الميناء عن طريق المتابعة والمراقبة على مستوى الرصيف أو من خلال زوارق الإرشاد إلى غاية رسو السفينة في الرصيف وإتمام عملية الربط.

في هذه الأثناء تبدأ عملية المراقبة الروتينية بمختلف الهيئات الإدارية والأمنية المتمثلة في الجمارك والشرطة الحدودية وحراس السواحل في بعض الأحيان، وقيادة الميناء والطبيب البحري، وتل هذا بعد نزول الأعلام بحسب الأعراف البحرية المعمول بها.

بعد نهاية الإجراءات يتم إعطاء الضوء الأخضر لبداية الشحن أو التفريغ للسفينة.[1]

---

(1) مقابلة مع السيد برهان الدين شكيرد، ضابط مينائي بالقيادة المينائية (ميناء جن جن)، يوم 2024/05/08 ، على الساعة 09:00 صباحا .

(2) برهان الدين شكيرد، ضابط ميناء، مرجع سابق.

الفرع الثاني:
حالة خروج السفينة من الميناء

يعد تواجد السفينة داخل الميناء هي مرحلة من مراحل النشاط الملاحي، تحكمه قوانين وإجراءات معينة، ومعنى هذا أنها تتواجد تحت رقابة إدارة الميناء والسلطات المختصة، حيث لا يمكن تحركها أو المناورة دون تدخل هذه الهيئات.

حيث إذا أتمت السفينة عملية تفريغها أو شحنها، فهناك إجراءات محدّدة من أجل خروجها من حوض الميناء ويكون ذلك كالآتي:

يقوم المراقبين التابعين لقيادة الميناء بعد التأكد من نهاية عملية الشحن أو الإفراغ بإخطار قيادة الميناء وكذا يقوم ممثل أو وكيل السفينة بالتواصل مع قيادة الميناء من أجل تحديد وقت خروج السفينة.

يكون ذلك بعد الانتهاء من مجمل الإجراءات الإدارية والقانونية مع الهيئات المختصة والمتمثلة في قيادة الميناء، وشرطة الحدود، والجمارك، وحراس السواحل إذ استدعى الأمر كذلك.

وتسير إجراءات الخروج من طرف قيادة الميناء بنفس طريقة الدخول المذكورة سالفا وهي:

إخطار كل من: المرشد، الساحبات، وزوارق الربط وعمال الربط.

تسير عملية خروج السفينة إلى غاية خروجها من حوض الميناء ونزول المرشد البحري من على ظهر السفينة.

ومن هنا يمكن القول بانتهاء مسؤولية الميناء على حركة ملاحة السفينة داخل محيط الميناء، وتصبح السفينة في مجال نظام قانوني أخر.[2]

---

(1) برهان الدين شكيرد ، ضابط ميناء، مرجع سابق.

(2) برهان الدين شكيرد ، ضابط ميناء، مرجع سابق.

خلاصة الفصل:

تعد الملاحة البحرية نشاط متعدد التنظيم القانوني، وذلك بتعدد المناطق والأماكن التي تتواجد بها السفن، ويعد الميناء أحد المناطق الهامة التي تظم فيها السفن بقوانين وتشريعات محدّدة وذلك منذ وصولها إلى محيط الميناء إلى غاية خروجها منه، حيث تتعدد هذه القوانين بتعدد الهيئات والسلطات وتعد السلطة المينائية أحد أهم هذه السلطات التي تقع على عاتقها تسيير وتنظيم النشاط المينائي والملاحي منه خاصة.

الخاتمة

خاتمة:

من خلال دراستنا يمكن القول أن الملاحة البحرية من أقدم النشاطات التي زاولها الإنسان، حيث مرت بعدة تطورات في نشأتها عبر مختلف المراحل التاريخية إلى حين وصولها إلى الصورة التي هيا عليها الآن.

والملاحظ أن الفقهاء والمشرعين لم يتفقوا على تعريف واحد للملاحة البحرية وذلك كون كل منهم ينظر إليها بمنظوره الذي يقوم سواءا على المكان الذي تتم فيه أو الوسيلة التي تمارسها.

كما أن للملاحة البحرية تتنوع يتنوع طبيعتها وتصنيفاتها وذلك بحسب الأخطار أو بحسب الغاية أو بحسب الأهمية، ولقيام ملاحة سليمة وآمنة نجد أنه يسهر على ذلك طاقم بشري يقوم بهذا النشاط وهم أشخاص الملاحة البحرية.

ومن أجل وضع النشاط الملاحي في قالب قانوني منظم كان لزاما أن تتوفر هياكل وآليات قانونية لذلك، وقد تمثل هذا في الهياكل المنشئة والمشرعة، دولية كانت أو وطنية ومجموع القوانين والتشريعات التي تمثل الإطار القانوني والتنظيمي للملاحة البحرية عبر المعاهدات والاتفاقيات والقوانين المختلفة.

ويدور المضمون التنظيمي لهذه الهياكل والتشريعات حول الأداة الرئيسية للملاحة البحرية وهي السفينة خاصة لما تمتاز به لطبيعة خاصة في تنظيمها.

كما ينصب إهتمام هذه الهياكل والتشريعات في تنظيم سير هذه الأداة (السفينة) وممارسة نشاطها الملاحي خاصة الموانئ والمراسي لما تمتاز به من طبيعة سيادية للدول، والذي يجعل كل دولة منفردة بقانونها الداخلي الخاص بها.

وفي مجمل دراستنا هذه المتواضعة استخلصنا مجموعة من التوصيات التي أثارت انتباهنا والمتمثلة في:

عمل الفقه والتشريع على إيجاد تعريف شامل وموحد لمعنى الملاحة البحرية بالربط بين مجموع أنواعها وطبيعتها القانونية .

محاولة توحيد تعريف شامل وجامل لأداة الملاحة البحرية بين جميع النظم والقوانين لتسهيل وإبراز طبيعتها القانونية.

التشديد في إرساء وتطبيق القوانين والتشريعات الصادرة بداية من قانون البحار ومجموع المعاهدات والاتفاقيات على جميع الدول بمنطق العدل والمساواة ووضع حد للخروقات خاصة من طرف الدول الكبرى وبالتحديد في المجال العسكري والإستكشافي.

محاولة الخروج بتقنين عالمي شامل ومدروس بتوحيد مجموع المعاهدات المختلفة المنظمة للنشاط الملاحي من جميع دول العالم.

وكتوضيح للإجابة على الإشكالية المطروحة في الدراسة والتي كانت: **ما مضمون النظام القانوني للملاحة البحرية وفعاليته في تأطير النشاط والأمن الملاحي ؟**

فإن مضمون النظام القانوني للملاحة البحرية يظهر في مجموع القوانين والهياكل المختلفة المنظمة لجوانب الملاحة البحرية، من أشخاص الملاحة وموضوعاتها المتمثلة في السفينة كأداة الملاحة الرئيسية ومختلف المناطق التي تتحرك فيها، خاصة الموانئ كنقطة رئيسية لبداية الملاحة.

ولقد برزت فعالية النظام القانوني للملاحة البحري بالتطور التكنولوجي ومدى الأهمية الكبرى التي صارت تكتسيه نشاطات الملاحة البحرية ودورها في الجانب الاقتصادي والتجاري العالمي.

هذا برغم بعض النقائص في مجال الأمن البحري ووجود فروقات لبعض القواعد المتفق عليها دوليا في ممارسة الملاحة .

وفي الأخير لا يمكن القول أننا أضفنا شيء جديد في هذه الدراسة، بل حاولنا أن نجعل من بحثنا ملخصا لمفهوم النظام القانوني الذي ينظم الملاحة البحرية وتسهيل المجال البحثي في هذا الموضوع من خلال جمع أهم عناصر الملاحة البحرية في دراسة واحدة فإن وفقنا فبفضل الله، وإن أخطأنا فمن أنفسنا.

قائمة المراجع

أولا- المصادر

1- المعاهدات:

1. معاهدة بروكسل 1924: المتعلقة بتوحيد سند الشحن، ولها بروتوكولين معدلين، الأول لسنة 1977 والثاني لسنة 1984.-idit.frlegislation/documents/conv-brlles 25 aout 1924 – amendes1968 et 1979
2. معاهدة هامبورغ: تتعلق بنقل البضائع بحرا الموقع بهامبورغ 1978، المسماة بقواعد هامبورغ والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1 ديسمبر 1992.قرار الجمعية العامة 34/48
3. معاهدة بروكسل لـ 10 أفريل 1926 المتعلقة بحصانة سفن الحكومات. fedlex.admin.ch/eli/cc/1954/778-795.691.fr
4. معاهدة روتردام 2008: تم توقيع هاته الاتفاقية في مدينة روتردام في 23 سبتمبر 2011، سميت بقواعد روتردام. قرار الجمعية العامة رقم 122/63

2- الاتفاقيات الدولية:

1. الأمم المتحدة، الجمعية العامة، المحيطات وقانون البحار، الدورة التاسعة والخمسون، A/159/63، 5 مارس 2004.
2. اتفاقية (SOLAS) تم اعتماد الاتفاقية سنة 1914، وتعديلها عام 1948 و1960 وعام1974. imo.org./en/about/convention/page/international convention -for the safety oflife at sea(solas)1974.Aspx
3. اتفاقية لندن الدولية لمنع التلوث بزيت البترول في البحار عام 1954.
4. اتفاقية جنيف عام 1958 لقانون البحار . في 29 ابريل 1958 الوثيقة الختامية(a/conf.13/l58 .1958 .un elos.off.rec.vol.2.146)
5. اتفاقية "ماربول MARPOL": الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري (ماربول 1973-1978).httb://www.imo.org
6. الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي البواخر البحرية 18 أوت 1964 ، جريدة الرسمية رقم 13 لسنة 1964.

3- القوانين:

1. القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 يتضمن قانون الجمارك ، ج ر عدد 30، المؤرخ في 24 جويلية 1979، المعدل والمتمم بموجب القانون 17-04 المؤرخ 16 فيفري 2017، ج ر، العدد 11، المؤرخ في 19 فيفري 2017.
2. قانون التجارة البحرية المصري الصادر برئاسة الجمهورية في 22 أفريل 1990.
3. القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.
4. قانون الصيد البحري وتربية الأحياء المائية رقم 11/01 المؤرخ في 03 جويلية 2001م.

4- الأوامر:

1. الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري.

5- المراسيم الرئاسية:

1. مرسوم رئاسي رقم 84-173، مؤرخ في 21 جويلية 1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج. ر 30، صادرة في 24 جويلية 1984.
2. المرسوم الرئاسي رقم 174/64 المؤرخ في 10 جوان 1964 المتضمن انضمام الجزائر.

6- المراسيم التنفيذية:

1. مرسوم التنفيذي 09- 370، مؤرخ في 15 نوفمبر 2009 ،يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء جن جن (جيجل)، ج. ر، عدد 66، صادر في 17 نوفمبر 2009.
2. المرسوم التنفيذي رقم 96-350 لسنة 1996 والمتعلق بالإدارة البحرية المحلية، الجريدة الرسمية رقم 62 لسنة 1996.
3. المرسوم التنفيذي 06-139 ممضي في 15 أفريل 2006، جريدة رسمية عدد 24 المؤرخة في 16 أفريل 2006، ص 18.
4. المرسوم التنفيذي رقم 91- 522 المؤرخ في 15 جمادى الثاني 1412 الموافق ل 22 ديسمبر 1991، الذي يحدد شروط ممارسة مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.
5. المرسوم التنفيذي رقم: 05-102، المؤرخ في 26 مارس، الذي يحدد النظام النموذجي لعلاقات عمل الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري، جريدة رسمية، عدد 22، سنة 2005.
6. مرسوم تنفيذي رقم 99- 199 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمن تحديد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج. ر 57، صادر في 22 أوت 1999.
7. المرسوم رقم 16-225 بتاريخ 13 جوان 1957، جريدة رسمية عدد 28 بتاريخ 19 جوان 1957.
8. الموسوم التنفيذي رقم 02 – 01 المؤرخ في 06 جانفي 2008 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 01، لسنة 2002.

7- الموسوعات:

1. الموسوعة القانونية المتخصصة، القطر والإرشاد البحري، جمال مكناس.
2. موسوعة حماة الحق، القطر والارشاد البحري، رفاة حمدي، 15 سبتمبر 2021.

8- المعاجم:

1. معجم المعاني الجامع https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar

ثانيا- المراجع:

1- الكتب:

1. أحسن بوسقيعة، المنازعات الجمركية، الطبعة الثالثة 2009/2008، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر 2008.
2. أحمد، أبو الوفاء،الوسيط في القانون الدولي العام، القاهرة دار النهضة العربية. 2010.

3. إياد محمود كريم الدوادي، دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة من التلوث، ط1، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2019.
4. إيمان الجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الكتب والوثائق القومية، الطبعة الأولى، 2014.
5. إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2011.
6. بوبكر سخري ، القانون البحري، دار هومة، الجزائر، 2006.
7. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر ،1997.
8. حسن موسى طالب، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
9. حسن موسى طالب، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
10. حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، ط01، الأردن دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009.
11. حمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، عمان، دار الثقافة والتوزيع.
12. سارة بن عزوز، مزيود وصيفي، علاقة العمل في القطاع البحري مرحلة العلوم السياسية، مستغانم. 2008.
13. سعاد حسان ، سيادة الدولة على بحرها الإقليمي ومنطقتها المتاخمة، المجلة الإفريقية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان الجزائر، 2016.
14. سهيل حسين الفتلاوي، الموجز في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2021،
15. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان- الأردن، 1999.
16. عامر صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة الأمم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، القاهرة. 2000.
17. عبد الحميد، محمد ساسي الدقاق، حمد سعيد خليفة، إبراهيم أحمد، 2004 القانون الدولي العام، الإسكندرية، منشأة المعارف.
18. عبد الكريم علوان الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني القانون الدولي المعاصر، عمان، دار الثقافة، 2010.
19. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، ط1، دار الثقافة للنشر، عمان، 1997.
20. العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، الجزائر، دار الغرب للنشر والتوزيع. 2002.
21. على عبد الله، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، دار الإشعاع، 2000 .
22. علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، (د. س).
23. علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، المكتبة القانونية، دار الجامعة للطباعة والنشر، لبنان، د،س.

24. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، مطبعة الحمامي، القاهرة، مصر ،1997.
25. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1993.
26. مجد سعادي سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2010.
27. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة، عمان 2008.
28. محمد بهجت، عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 2004.
29. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة، دار الحداثة للطباعة والنشر، لبنان، 1990.
30. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية سنة 1991.
31. محمد فريد العريني، محمد السيد الغفي، القانون البحري والجوي، منشورا الحلي الحقوقية، لبنان، 2003.
32. محمد كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية- مصر، 2012.
33. محمد محمود الصيرفي، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، ط 1، دار المنهج، عمان- الأردن، 2015.
34. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، الرياض، ط 1، 2012.
35. محمد نعيم علوة، القانون البحري، الجزء الخامس، مكتبة زين الحقوقية، لبنان،2012.
36. محمد هواش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، سوريا 2018. متوفر للتحميل من موسوعة الجامعة.
37. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
38. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر 1978.
39. محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى الجزائر،2010 .
40. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، طبعة 2014.
41. مدحت عباس خموصي، السفينة والقانون البحري، السنيابي للطباعة والنشر، مصر، 1993.
42. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحليبي الحقوقية، ط1، لبنان، 2006.
43. مصطفى كمال طه، القانون البحري، 1993، بيروت، لبنان الدار الجامعية.
44. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، 2006.
45. هاني دويدار، مدرس القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، الوجيز في القانون البحري الجزء الأول السفينة، جامعة الإسكندرية ، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 1993.

46. هاني دويدر، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2001.

2- الأطروحات:

1. بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري "دراسة مقارنة"إعداد أطروحة دكتوراه استكمالا لمتطلبات منح درجة دكتوراه فلسفة في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010.
2. خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1، الجزائر 2011.2012
3. صفاي العيا، التعويض عن الضرر البيئي في القانون الدولي، رسالة دكتورة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2015/2014 .
4. مبارك علواني، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، الجزائر، 2016-2017.

3- رسائل الماجستير:

1. أحمد بن مدني، الوساطية في المعاملات المالية السمسرة، بحث لنيل درجة ماجستير في القانون فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002.
2. سعدية أفيدة، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، دراسة حالة، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2011/2010.
3. سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة نيل ماجستير، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2015/2014.
4. عبير أبو دقة، مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية (حالة الجرف القاري) رسالة ماجستير في القانون العام، قسم القانون العام كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط 2012.
5. نعيمة بن عبد الرحمان ، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة ماجستير، في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية علوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2014/2013.
6. هشام بوريش، تسيير الخدمات المرفئية باستخدام أسالب الكمية، حالة ميناء عنابة، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2002.

4- المقالات:

1. أسماء قزدة علي، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد السابع، العدد الأول، 2020. (ص ص 68- 93)

2. أميرة عبد الله، محمد الطيب، سلسلة دراسات، متخصصة، البرنامج العالمي لإدارة مياه الصابورة (غلوبالاست)، رقم 17، نشرت عام 2009 (IMO,IOI) .
3. بوعلام بوسكيرة ، قرطي العياسني، تطور أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي، مقال، مجلة الدراسة القانونية والسياسية، العدد 2، جوان 2015ن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، الجزائر. (ص ص 328-347)
4. بومدين بن غالم، الأحكام العامة للسمسار أو الوسيط البحري، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد الأول، العدد الرابع، 2018 .(ص ص 107-123)
5. حسين هاشمي، الإطار القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حبة لخضر، الوادي، الجزائر،العدد 16، جوان 2017. (ص ص 283-303)
6. حياة بن عيسى، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014. (ص ص 83-103)
7. سهيلة شريط، دور محكمة العدل الدولية والمحكمة الدولية للبحار في تسوية المنازعات البحرية وتطوير القانون الدولي للبحار، مجلة العلوم الإنسانية، المجلة 34 عدد 2 جوان 2023، مخبر العلوم القانونية التطبيقية، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، الجزائر.(ص ص 347-366).
8. صوفيا شراد، أحكام اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار، مجلة الفكر، كلية الحقوق والعلوم السايسية، جامعة محمد خيضر تيبازة الجزائر، العدد التاسع .(ص ص 149-171).
9. عز الدين القماراوي، أعوان النقل البحري، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2013.(ص ص 357-393).
10. علام بن عودة، تحديد المناطق البحرية على ضوء اتفاقية القانون الدولي للبحار 1982، مجلة قانون النقل والنشاطات المينانية، المجلد 07، العدد 1، السنة 2020، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، الجزائر. (ص ص 19-31).
11. علي بن صالح: آليات تسوية المنازعات البحرية الدولية طبقا لاتفاقية قانون البحار المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر. (ص ص 115-134)
12. كميلة أعراب، دراسة حول مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، جامعة تيزي وزو،الجزائر، دون سنة النشر. (ص ص 261-273)
13. محمد الأمين محمدي، العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسي، المجلد 07، العدد 1، السنة 2021، جامعة تيارت، الجزائر. (ص ص 45-34)
14. محمد حمداوي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي البحري، مقال مستور في مرحلة المعيار، تيلمسيلت الجزائر، عدد02. (ص ص 183-192)
15. محمد منصوري، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، مجلة الإسناد الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد الثاني، العدد العاشر، جوان 2019. (ص ص 663-681)

16. مختار رحماني حكيمة، بوسعدة سعيدة، واقع آليات استدامة الصيد البحري في الجزائر، مقال جامعة الجزائر في مجلة المؤسسة، العدد 05، 2016 . (ص ص 57-74)

5- مذكرات الماستر:

1. أية بوشخيمة، هديل طابع، النظام القانوني للسفينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، 2023.
2. رشيدة رحماني، دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة، مذكرة نيل شهادة ماستر، قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، الجزائر 2021/2020.
3. سمية قاين ، الإطار القانوني للمناطق البحرية، مذكرة ماستر، قانون بحر ومنائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحيى 2023/2022.
4. صفاء بولعراس، الإطار القانوني والتنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، حقوق، قانون بحري مينائي، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، 2022-2021.
5. محمد الأمين محجوب، أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون عام، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم- الجزائر، 2021-2022.
6. مريم حملاوي نبيلة قرفي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال النظام القانوني للسفينة، دارسة على ضوء القانون البحري الجزائري .جامعة 8 ماي 5491 – قالمة- كلية الحقوق والعموم السياسية قسم العموم القانونية والإداري سنة 2018/2017 .
7. هاني عبد المالك، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع دراسة حالة، واقع ميناء الجزائر، مذكرة ماستر علوم تجارية، جامعة خيضر بسكرة الجزائر،2014- 2015.
8. هدى طيبي ، حماية الحق في البيئة وفقا لأحكام القانون الدولي، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018/2017.
9. هناء فطومة قنيش، النظام القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، الجزائر 2020/2019 .

6- المحاضرات:

1. إخلاص بن عبيد، محاضرات في مقياس القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر 2021/2020 .
2. إخلاص بن عبيد، محاضرات في مقياس القانون البحري، موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق LMD، في السداسي السادس، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، كلية الحقوق، 2021-2020 .

3. خير الدين فنطازي، القانون البحري محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص، جامعة 8 ماي 1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، قالمة، 2020-2021.
4. رقية عواشرية، محاضرات في القانون البحري ألقيت على طلبة السنة الثالثة قانون خاص، جامعة الحاج لخضر باتنة1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2019-2020.
5. زايد بوالقرارة ، محاضرات في مقياس قانون الجمارك، السنة الثانية ماستر، قانون البحري السنة 2024/2023، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، الجزائر.
6. سميرة حصايم، محاضرات في قانون الإدارة المتباينة، السنة الثالثة ماستر، القانون البحري المينائي، دون سنة.
7. سميرة حصايم، محاضرات في قانون الإدارة المينائية، السنة الثانية ماستر، القانون البحري المينائي، كلية الحقوق، جامعة جيجل.
8. سميرة عماروش، محاضرات في القانون البحري، مخصصة لطلبة السنة الثالثة، تخصص: قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف2، الجزائر، د.س.
9. فريد روابح، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قانون خاص،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف،الجزائر، 2013،2014.

7- المقابلات:

1. مقابلة مع أعوان مكتب شرطة الحدود بميناء جن جن، المكلفين بمهام الصعود على ظهر السفينة للمراقبة، يوم 2024/05/06، على الساعة: 11:30.
2. مقابلة مع السيدة: مفيدة بونار، رئيس دائرة المساعدة والملاحة في مديرية القيادة المينائية، على الساعة 10:30، بتاريخ 06/ 05/ 2023 بالمؤسسة المينائية جن جن.
3. مقابلة مع السيدة:أسماء ميمون موظفة على مستوى المديرية العامة لميناء جن جن يوم 09/ 05/ 24 على الساعة: 11:00.
4. مقابلة مع السيد: إبراهيم عباس، ضابط جمركي بأمانة قائد الفرق الجمركية (ضابط سابق لفرقة مراقبة السفن). يوم 2024/05/09 على الساعة 11:30.
5. مقابلة مع السيد: برهان الدين شكيرد، ضابط مينائي بالقيادة المينائية (ميناء جن جن) يوم 2024/05/08 على الساعة 09:00 صباحا.

8- المواقع الإلكترونية:

1. ويكيبيديا، الإدارة البحرية المحلية، أصناف MR. IBRAHEMBOT آخر تعديل 1 سنة، يوم 2024/05/06، الساعة: 08:55.https://ar.wikipedia.org
2. الجامعة اللبنانية مركز المعلوماتية القانوني، http://77.42.251.205
3. مراد بسعيد ، محاضرات القانون البحري جامعة تلمسان، موقع
4. https://elearn.univ-tlemcen.dz.
5. مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري مقال، كلية الحقوق، الدراسات العليا والبحوث، جامعة المتوفية مصر،https//gslem.JOURNAL.ekb.eg.

6. https://www.marinelink.com/amp/articles/maritime/navigation100154
7. https://maqall.net/definition-maritime-navigation-its-divisions/
8. أوس محمد ترجمة، مرحبا بك في المنظمة البحرية الدولية IMO، (منظمات واتفاقيات، نشر في: 25 شباط 2016. https://aldouman.com
9. الجزيرة، المنظمة البحرية الدولية، الموسوعة، الجزيرة نت 2016/08/30 ثم النقل يوم 2024/03/20، الساعة 23:54.https://www.aljazeera.net/
10. المنظمة البحرية الدولية www.marefa.org يوم 2024/03/27 س 00:18.
11. آخر تعديل فيه سنة، أخذ من الموقع يوم 21.04.2024 على الساعة 11:10. https://ar.wikipedia.org/wiki/
12. ترخيص الصيد البحري- MDPH. وزارة الصيد البحري والمنتجات الصيدية مأخوذ من الموقع يوم 2024/04/22 الساعة 9:00. https://mpeche.gov.dz

الملاحق