



جامعة غليزان
RELIZANE UNIVERSITY

جامعة غليزان

كلية الحقوق

قسم القانون الخاص



جامعة غليزان
RELIZANE UNIVERSITY
كلية الحقوق



محاضرات في مقياس القانون البحري.

مطبوعة بيداغوجية موجهة لطلبة السنة الثالثة تخصص قانون خاص.

أقيمت خلال السنوات الجامعية: من 2021 إلى 2022 و من 2022 إلى 2023

من إعداد وتقديم:

د. براشمي مفتاح

الرتبة: أستاذ محاضر - أ-

أعضاء لجنة التحكيم

مؤسسة الإنتماء	الرتبة	اللقب والإسم
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر أ	د. مشرفي عبد القادر
جامعة غليزان	أستاذ محاضر أ	د. أزرو محمد رضا
جامعة غليزان	أستاذ محاضر أ	د. بوشريعة نسيم

أعوذ بالله من الشيطان الرجيم

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا
مِنْهُ حَبِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ
فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾

صدق الله العظيم

الآية 14 من سورة النحل.

مقدمة:

يعد البحر الوسط الطبيعي الذي خلقه الله سبحانه و تعالى، و جعله نعم لا تعد و لا تحصى، فهو المكان الزاخر بكميات هائلة من الخيرات الحيوانية والنباتية... تلك التي تعد مصدر رزق لمجموعة من الناس (كالسكان على ضفاف البحر) و حتى بالنسبة للدول الساحلية، كما أنه يحتوي على كنوز الدنيا من لآلئ و مرجان ...) و الأهم أيضا يعد هذا الوسط وسيلة لربط التواصل بين المجتمعات و الدول؛ فمنذ القدم في الحضارات استعمل الانسان المجال البحري كوسيلة لإيصال البضائع و كل المبادلات التجارية، و كذلك كوسيلة للتنقل أيضا، و في السنوات الحديثة يستعمل البحر أيضا لأغراض أخرى اضافية للنزهة، السياحة و حتى الثقافة...)

و بمناسبة استغلال البشرية للبحر و السفن أي بمزاولة الملاحة البحرية، فإنه تولدت علاقات قانونية بينهم، و تختلف تلك العلاقات القانونية. فقد تكون بين الدول مما قد تتولد نزاعات دولية حول الحق في استعمال البحر. كما قد تكون علاقات بين الأشخاص الخاصة فيما بينهم بين المواطنين أو حتى بين المواطن و الأجنبي، و قد تكون تعاقدية أو ناتجة عن العمل الضار... و تميزت هذه العلاقات القانونية عن العلاقات القانونية العادية (في اليابسة) لما للوسيلة المستعملة التي هي البحر و السفينة من خصوصية، فالطريق البحري ليس ممهدا مستقرا و أمنا مثل الطريق البري، كذلك قد يصعب على المستغلين للخطوط البحرية التنبؤ الدقيق و برمجة نشاطاتهم مع الزبائن و المتعاملين بصفة ثابتة و دقيقة.

لهذا تم التفكير في ضرورة وضع آليات قانونية تنظم العلاقات القانونية التي تنشأ بين الدول أو بين الأشخاص الخاصة بمناسبة استغلالهم البحر، بدءا من الأعراف و العادات

حتى تحولت إلى قوانين، على غرار المشرع الجزائري الذي أصدر مدونة القانون البحري¹. و بما أن البحر يربط غالبا بين الدول فإنه ظهرت الحاجة إلى توحيد القانون الذي ينظم المنازعات البحرية. و منه أصبحت تلك القوانين محل اهتمام دارسي القانون و حتى ممارسيه في مادة أكاديمية و عملية تسمى بالقانون البحري.

فما هو القانون البحري؟ ما مصادره؟ ما محتواه؟

البرنامج:

الفصل الأول: مفهوم القانون البحري و مصادره:

المبحث الأول: مفهوم القانون البحري:

المبحث الثاني: استقلال القانون البحري و ذاتيته:

المبحث الثالث: مصادر القانون البحري:

الفصل الثاني: السفينة أداة الملاحة البحرية:

المبحث الأول: الملاحة البحرية.

المبحث الثاني: مفهوم السفينة

المبحث الثالث: الحقوق العينية على السفينة و الحجز عليها:

الفصل الثالث: الاستغلال التجاري للسفينة:

المبحث الأول: رجال البحر

المبحث الثاني: عقد استئجار السفينة

المبحث الثالث: عقدي النقل البحري (للبضائع ثم الأشخاص).

الفصل: الرابع: نظام الحوادث البحرية:

¹ الأمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج. ر عدد 29، سنة 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج. ر عدد 47 صادر بتاريخ 27 يونيو سنة 1998، وبالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج. ر عدد 46، 2010.

المبحث: الأول: التصادم البحري:

المبحث الثاني: الإسعاف البحري:

المبحث الثالث: نظام الخسائر المشتركة:

الفصل الأول: مفهوم القانون البحري و مصادره:

المبحث الأول: مفهوم القانون البحري:

يعد القانون البحري أهم مقاييس العلوم القانونية لما يتميز به من خصائص تفرده عن غيره من المقاييس. كون أن النشاط الإنساني لما استعمل البحر كوسيلة لتحقيق الأهداف الاقتصادية فإنه نتج عن ذلك علاقات قانونية تتميز نوعا ما عن العلاقات القانونية العادية، ذلك بالنظر لخصوصية المجال المستعمل الذي هو البحر (أو الملاحة البحرية). لهذا كان لابد من التطرق إلى تعريف القانون البحري، أقسامه، نشأته كفرع قانوني، فروعته، خصائصه.

المطلب الأول: تعريف القانون البحري:

يرجح معظم الدارسين للقانون البحري أن يعرفونه حسب المفهوم الواسع له أي هو "مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية"². كذلك هو "مجموعة القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية و أشخاصها"³ يترتب على التعريف أعلاه هو أن القانون البحري يضم كافة القواعد القانونية المتعلقة باستغلال البحر، مهما كان مصدرها، مهما كان أساسها، مهما كانت طبيعتها و مهما كان موضوعها. هنا تختلف الفروع التي تدرس القانون البحري باختلاف الزاوية التي تتناوله، سواء قانون دولي عام أو دولي خاص، قانون عام أو قانون خاص... لهذا السبب يفضل الدارسون له تقسيمه إلى قانون بحري عام و قانون

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري،، دون سنة نشر، الاسكندرية، ص 07.

³ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2011، ص. 7.

بحري خاص⁴. و هذا التقسيم ناجم عن التقسيم الروماني للقانون (قانون عام و قانون خاص) و الذي تبناه النظام القانوني اللاتيني و من بينه القانون الفرنسي و حتى الجزائري.

المطلب الثاني: أقسام القانون البحري:

ينقسم القانون البحري إلى قسمين رئيسيين: القانون البحري العام، والقانون البحري الخاص:

أولاً: القانون البحري العام:

هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات القانونية المرتبطة بالملاحة البحرية و التي يكون أحد أطرافها على الأقل الدولة صاحبة سلطة وسيادة⁵. وهو يشمل عدة فروع:

01/ القانون الدولي البحري العام: يشمل مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية الدولية في وقت السلم أو الحرب، وهو يتناول العديد من المواضيع منها: حرية الملاحة والبحار، البحر الإقليمي، مدى حق الدولة في أعماق البحار⁶ حماية البيئة البحرية من التلوث والغنائم البحرية وغيرها من المواضيع. بعبارة أخرى هو ما يعرف بالقانون الدولي للبحار.

02/ القانون الجنائي البحري: يهتم بدراسة الجناح المرتبطة بالملاحة البحرية و تلك المرتكبة على ظهر السفينة و إجراءات متابعتها و عقوباتها. كجرائم البحارة، جرائم المجهز مثلاً.

03/ القانون الإداري البحري: هو قانون داخلي، يمكن دراسته ضمن القانون الإداري، و ينظم العلاقات البحرية التي تكون الدولة أو أحد الأشخاص العامة طرفاً فيها. مثل دراسة

⁴ Antoine MANIATIS, Le Droit Maritime, Neptunus, E.Revue, Université de Nantes, vol. 24, 2018/ 2, p. 2 et 3.

⁵ Antoine VIALARD, Droit Maritime, Puf, Paris, 1997, p. 14.

⁶ - مثل: اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 دخلت حيز النفاذ سنة 1994، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 1996/01/22، ج.ر عدد 06، سنة 1996.

القواعد القانونية المتعلقة بأمن السفن و الأحكام القانونية و التنظيمية بعمل الموانئ باعتبارها هيئة تسيير مرفق عام، و كذا القرارات الإدارية التي تصدر عن الإدارة البحرية و الطعن فيها.

04/ القانون المالي البحري: يهتم بدراسة القواعد القانونية المتعلقة بالإتاوات و الرسوم و

الضرائب على السفينة و على الملاحة البحرية.

ثانياً: القانون البحري الخاص:

هو التعريف الضيق للقانون البحري، لكنه غير محبذ و غير مستعمل من طرف الفقه،⁷ و هو ذلك الذي ينظم العلاقات القانونية الخاضعة للقانون الخاص، أو ما يسمى بالضبط القانون التجاري البحري و يضم كافة القواعد التي تحكم الملاحة البحرية⁸ والعلاقات المترتبة عنها (كالسفينة، عقود استغلال السفينة، النقل البحري، التأمين البحري، ...)⁹ لكن يضم أيضاً بعض المواضيع التي لا تصنف ضمن القانون التجاري البحري مثل: (العلاقات بين عمال البحر و المجهز الذي يحكمها قانون العمل البحري، و حتى علاقة الناقل بالموانئ (القانون المينائي)

⁷ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 8.

⁸ عرفت الملاحة البحرية في المادة 162 من القانون البحري: " تتضمن الملاحة البحرية:

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين،

- الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد و القطر و الإسعاف و الإنقاذ و الصنل البحري و الجرف و السير و كذا البحث العلمي في البحر،

- الملاحة الخاصة بصيد الأسماك و تربية الحيوانات البحرية و استغلال الموارد المائية و كل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة،

- ملاحة النزهة بقصد الترفيه.

- ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر و الموانئ و الفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية و سفن البحرية الوطنية و حراسة الشواطئ"

⁹ محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 10.

المطلب الثالث: نشأة القانون البحري:

هو قانون قديم ظهر لينظم العلاقات القانونية المرتبطة بالملاحة البحرية، و بمناسبة استعمال الانسان للسفينة في شتى النشاطات. ويمكن تقسيم مراحل نشأته إلى العصر القديم، الوسيط و الحديث.

أولاً: في العصر القديم:

يمكن القول أن القانون البحري قديم، حيث عرف الفينيقيون الملاحة البحرية و نظموا قواعدها.¹⁰ لما كانت لهم مبادلات تجارية مع بابل، فنشأ عقد القرض البحري و نظام الخسائر المشتركة، والذي معناه أن يشترك في الخسارة التي تنتج نتيجة إلقاء البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة كل من انتفع من هذا الإنقاذ.¹¹ و كذلك عرف الإغريق نظام قرض المخاطر الجسيمة الذي اشتقت منه التشريعات الحديثة نظام التأمين...¹² ثم الرومان أبقوا على البعض القواعد البحرية السابقة و نظموها مثل الخسائر المشتركة، التأمين البحري، و عرفوا أيضا نظام النيابة عن مالك السفينة أي ما يعرف بالربان. و البيزنطيين أيضا.¹³

ثانياً: في العصر الوسيط

تأثرت أوروبا في العصر الوسيط بالحضارة الإسلامية و ذلك نتيجة التجارة البحرية التي ازدهرت بعد الحروب الصليبية على الأراضي الإسلامية، أين تفاعلاً الأوربيون ببعض القواعد القانونية لدى المسلمين مثل قواعد الاثبات بين الكتابة و الحرية بدل الطقوس الأخرى، نظرية العقد، و التأمينات العينية كالرهون...، و تقريبا عرف المسلمون الأحكام الموضوعية للقانون

10- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، دون سنة نشر، ص 13.

11- محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 10.

12- هنا يوجد نوع من المخاطرة في منح الأموال فيقوم الشخص بإقراض التاجر عبر الجار مبلغ من الأموال ليقوم برحلة بحرية باستعمال سفينة، إذا عاد سالما التزم برد الدين مع نسبة من الأرباح. أما إذا ضاعت السفينة فلا محل لاسترداد مبلغ الدين. و يعد هذا العقد بمثابة الأصل التاريخي للتأمينات البحرية و قانون التأمين حتى البري)

عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، مصر، الطبعة الأولى، 2011، ص 19.

13 كتاب التجارة البحرية.

البحري الحديث، فوجد مخطوط للفقير أبي القاسم خلف بن أبي فراس الذي عاش في القرن السابع هجري حيث تطرق إلى أهم المواضيع في القانون البحري¹⁴. كما تولدت أعراف بحرية في أوروبا تم تدوينها في مدونات بحرية: مثل (قواعد أوليرون: بفرنسا، القرن 12 ميلادي، حيث تم تدوين بعض الاجتهادات القضائية للمحكمة البحرية، يرجع أصلها للقواعد البحرية البريطانية)، (قنصلية البحر: كانت هناك محكمة بحرية متخصصة في برشلونة، القرن 14 عرفت بتلك التسمية) (مرشد البحر: وجدت مدونة قانونية بحرية في مدينة روان بفرنسا في القرن 16، و تطرقت إلى بعض أحكام التأمينات البحرية).¹⁵

ثالثا: في العصر الحديث

لما زاد تقبل رجال البحر الأعراف و العادات القانونية البحرية و رفضهم الخضوع للقوانين الشكلية المعقدة العادية خاصة تلك التي كانت ناجمة عن القانون الروماني و الكنسي خاصة في أوروبا، نادى هؤلاء التجار بضرورة تقنين الأعراف التجارية التي تنظمهم، لذا صدر في عهد لويس الرابع عشر سنة 1681 مدونتان الأولى مدونة التجارة البحرية. و المدونة الثانية مدونة ساقاري حول التجارة البرية (أي تم فصل قانون التجارة البحرية عن قانون التجارة البرية، حيث تضمنت مدونة التجارة البحرية تدوين مختلف الأعراف التجارية البحرية التي كانت سائدة في حوض البحر الأبيض المتوسط) ثم في فرنسا أيضا أمر نابليون الأول بإصدار التقنين التجاري و كان ذلك سنة 1807، حيث تضمن الكتاب الثاني منه قواعد التجارة البحرية (المواد من 190 إلى 436).¹⁶ ثم أخذت معظم الدول التي تأخذ

¹⁴ حسب المؤلف (زهدور محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائث، بيروت، 1990، ص. 297.) فإن المخطوط تعرض لأحكام السفينة و كل ما يتعلق باستغلالها مالكا او مجهزا، تعرض لمسؤولية مالك السفينة، نظام الخسائر المشتركة، العقود البحرية، و الحوادث البحرية؛ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 20.

¹⁵ - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 11.

¹⁶ Antoine MANIATIS, Le Droit Maritime, Neptunus, e. revue, Université de Nantes, v. 24, 2018/ 2.

بالنظام القانوني اللاتيني عن التشريع الفرنسي. و رغم أن الدول الانجلوسكسونية عرفت أيضا القانون البحري أكثر من الدول اللاتينية و تميز بأنه عرفي أكثر إلا أنه توجد حاليا بعض المدونات مثلا في الولايات المتحدة¹⁷. أما في إنجلترا فيغلب نظام السوابق القضائية خاصة فيما يخص النقل البحري و مسؤولية الناقل...).

المبحث الثاني: استقلالية القانون البحري و ذاتيته:

نظرا للعلاقات القانونية المتميزة التي ينظمها القانون البحري و التي تختلف عن العلاقات القانونية المدنية الأخرى (مثل العلاقات البرية) و حتى و لو أنه يهتم بالتجارة البحرية، فقد نادى الفقه بضرورة الإبقاء على استقلالية القانون البحري¹⁸ و عدم ربطه بالقانون التجاري (البري) و ذلك للاعتبارات الآتية:

المطلب الأول: الأخطار البحرية:

أي أن التجارة البحرية تعد أكثر خطورة لخطورة أحوال البحر،¹⁹ و صعوبة التنبؤ بدقة عن ظروف الرحلة المسطرة، فكان تجار الملاحة البحرية يتفقون مع أصحاب البضائع على نقلها في البحر باستعمال السفينة، و كان غالبا ما يغامر أصحاب البضائع ببضاعتهم إن وصلت سليمة فيكسبون ممكن ثروة و إن تعرضت السفينة للهلاك فكانوا يتحملون الخسائر. و من جهة مقابلة دائما كان ربان السفينة يعتبر الرحلة البحرية مغامرة، غير أكيدة النجاح، لذا نشأت قواعد قانونية بحرية خالصة نظرا لخطورة الرحلة، سواء الاخطار الملاحية و إمكانية هلاكها بسبب هيجان البحر أو بسبب المناطق البحرية الخطيرة، أو كذلك الاخطار

¹⁷ Title 33 U.S.C.(United States Code) (-- NAVIGATION AND NAVIGABLE WATERS
Title 33 U.S.C. -- NAVIGATION AND NAVIGABLE WATERS/ Maritime Transportation Security
Act of 2002.

¹⁸ Antoine MANIATIS, op.cit., p. 5. ; Rodière R., Le Droit maritime, éd. P.U.F., Paris 1980, p. 5.

¹⁹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 10.

المناخية من عواصف، صواعق... و الأهم أيضا الاخطار الأمنية مثلا هجوم القرصنة،²⁰ و الحروب. لهذه الأسباب تم إيجاد أنظمة قانونية بحرية مثل: الإنقاذ البحري (الجبري)، نظام الخسائر البحرية المشتركة، قرض المغامرة، تحديد مسؤولية الناقل البحري، خصوصية الحجز على السفن، التأمينات البحرية و ترك السفينة...

المطلب الثاني: الطابع الدولي أو عالمية القانون البحري:

إن الملاحة البحرية تتميز بأنها تتم عبر عدة دول و على الأقل دولتين، و كل المؤسسات أو التجار ينتمون الى دول مختلفة، و لكل طرف مصالح يحققها من تلك التجارة البحرية. لذا تفرض حماية الدول لرعاياها و تحقق مصالحهم. فعلى هذا الأساس و نتيجة التنازع المحتمل للقوانين المختلفة و اختلاف المصالح ظهرت الحاجة إلى توحيد القانون البحري و التجارة البحرية، فتم ابرام العديد من الاتفاقيات و المعاهدات، سواء في مجال القانون البحري العام مثل معاهدة لاهاي لقانون البحار²¹،... أو القانون البحري الخاص، مثلا اتفاقية بروكسل 1928 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن(المعدلة)، اتفاقية جنيف للحجز على السفن²²، اتفاقية لندن للإنقاذ البحري 1989، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في هامبورغ عام 1978 (قواعد هامبورج) التي جاءت بأحكام جديدة خلافا لاتفاقية بروكسل لعام 1924. (لم يتم بعد المصادقة عليها) ... فمجملة الاتفاقيات تتضمن قواعد أمره.

المطلب الثالث: الطابع الفني و المهني للملاحة البحرية:

²⁰ Ph. Chapleau, J. – P. Pancraccio, La piraterie maritime Droit, Pratiques et Enjeux, Vuibert, 2014, p.28.

²¹ اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 دخلت حيز النفاذ سنة 1994 وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22/01/1996، ج.ر. عدد 06.

²² مرسوم رئاسي رقم 174/03 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس 1999، المؤرخ في 12 شوال 1424 الموافق 6 ديسمبر 2003، ج.ر. عدد 77، سنة 2003، ص.5.

توجد بعض الخصوصيات المهنية التي تتم في البحر مما قد تحتم ضرورة استقلالية القانون البحري، مثل نظام عمل البحارة و المسؤولية المفترضة عنهم و نظام انضباطهم،²³ خطورة الوسط المستغل، طول الرحلة البحرية، شرط الكتابة في العلاقات التجارية البحرية (مثل: سند الشحن...) مسألة جنسية السفينة و أثارها...). ونظرا لهذه الاعتبارات السابقة الذكر يفضل دراسة القانون البحري باعتباره مقياسا أو قانونا متميزا عن باقي فروع القانون الخاص. لكن رغم ذلك فإنه يبقى القانون الخاص (المدني و التجاري) مصدران للقانون البحري في حال عدم وجود نص خاصة في العلاقات التجارية ذات الطابع الوطني. لأن الأمر يتعلق بالعلاقات القانونية بين الأشخاص الخاصة، و الأعمال التجارية²⁴.

المطلب الرابع: مدونة القانون البحري الجزائري تجسيد لاستقلاليته:

قد صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 80/76 و صدر في ظروف تميزت فيها الجزائر بإتباع النظام الاقتصادي الاشتراكي و تميز بخصائصه. لذا كان يتكون من كتابين (887 مادة) ثم عدله المشرع سنة 1998 بموجب القانون رقم 05/98²⁵ فأضاف له الكتاب الثالث وأصبح يتكون من 03 كتب، مساهرا التغييرات التي تبنتها الجزائر من ناحية النظام الاقتصادي المنتهج و هو النظام الليبرالي المعتدل، مثل فتح استغلال نشاط النقل البحري على القطاع الخاص بعدما كان محتكرا. و اجمالا اشتمل القانون البحري على:

- الكتاب الأول: الملاحة البحرية ورجال البحر.

- الكتاب الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة.

²³ عبد القادر حسين العطير الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية -دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر و التوزيع ص.

²⁴ A. Vialard, Droit maritime, PUF, Paris,1997, p. 8.

²⁵ القانون رقم 05/98 (السابق الذكر)

- الكتاب الثالث: الاستغلال المينائي.

كما خضع مؤخرا القانون البحري لتعديل آخر في فيما يخص الحجز على السفينة لا سيما الحجز التحفظي وذلك بموجب القانون رقم 04/10²⁶.

المبحث الثالث: مصادر القانون البحري:

لقد تم تنظيم العلاقات المتعلقة بالملاحة البحرية، و ذلك في قوانين داخلية و أيضا في معاهدات و اتفاقيات دولية، تسمى مصادر أصلية أو مباشرة كما توجد مصادر احتياطية ثم مصادر تفسيرية.

المطلب الأول: المصادر الأصلية:

يقصد بها المصادر المباشرة للقانون البحري، هي تلك القوانين المدونة و التي تنظم المعاملات المرتبطة بالبحر، لاسيما التشريع بأنواعه.

الفرع الأول: التشريع:

كما هو معروف ينقسم التشريع إلى تشريع أساسي و تشريع عادي و تشريع فرعي.

أولا: التشريع العادي: يمكن ذكر أهمها، هي مدونة القانون البحري الجزائري التي

صدرت بموجب الأمر رقم 80/76 (السابق الذكر) المعدل مرتين: الأولى سنة 1998

بموجب القانون رقم 05/98. أما التعديل الثاني فكان سنة 2010 بموجب القانون رقم

04/10. أيضا يوجد القانون رقم 11/01 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات (المعدل

والمتمم)²⁷، القانون رقم 02/02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل و

²⁶ القانون رقم 04/10 (السابق الذكر)

²⁷ القانون رقم 11/01 المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 3 يوليو سنة 2001 والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات (المعدل والمتمم) ج. ر. عدد سنة 2001.

تتمينه. كما أنه و نظرا لأن التجارة البحرية تعد من الأعمال التجارية فإنه في حالة عدم وجود نص في القانون البحري يطبق القانون التجاري خاصة في المنازعات التجارية البحرية. ما لم تنص قواعد القانون البحري على تطبيق القاعدة العرفية أولاً.

ثانياً: التشريع الفرعي: نعني بها كافة المراسيم و القرارات التنظيمية الصادرة عن

السلطة الإدارية في الشؤون المتعلقة بالنشاط البحري و السفن التجارية، يمكن ذكر أهمها:
-المرسوم الرئاسي رقم 01/17 مؤرخ في 2 يناير 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل و تنظيمها، ج. ر. عدد 1، سنة 2017.

- المرسوم التنفيذي رقم 286/01 مؤرخ في 24 سبتمبر سنة 2001 المحدد لشروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري، ج ر عدد 56 سنة 2001

- المرسوم التنفيذي رقم 143/02 المؤرخ في 16 أبريل سنة 2002، يحدد الشهادات و

شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها، ج ر عدد 29 سنة 2002.

- المرسوم التنفيذي رقم 149/02 مؤرخ في 09 مايو سنة 2002 يحدد قواعد تفتيش

السفن ، ج. ر. عدد 33 سنة 2002.

- المرسوم التنفيذي رقم 261/02 مؤرخ في 17 غشت سنة 2002 يعدل و يتم

مرسوم رقم 81/2000 المؤرخ في 04 محرم عام 1421 الموافق 09 أبريل سنة 2000

الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته - ج. ر. عدد 56 سنة 2002.

- المرسوم التنفيذي رقم 08/06 مؤرخ في 9 جانفي سنة 2006، المحدد لتنظيم

الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ، ج. ر.

عدد 02 سنة 2006.

- المرسوم التنفيذي رقم 139/06 مؤرخ في 15 أبريل سنة 2006، المحدد لشروط و
كيفية ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ، ج. ر. عدد
24 سنة 2006.

- القرار المؤرخ في 21 ربيع الأول عام 1425 الموافق 11 مايو سنة 2004، يضبط
تسليم رخص قياد سفن النزهة ذات محرك في البحر - ج ر عدد 61 سنة 2004.

ثالثا: المعاهدات و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون البحري:

لعب الفقه البحري دورا حاسما في انشاء المعاهدات الدولية البحرية، مثلا: اللجنة
البحرية الدولية CMI Comité Maritime Internationale هي هيئة من الفقهاء و
المهتمين بالاستغلال التجاري البحري (محامون، تجار، بحريون...) ، تألفت بمدينة "أنفرس"
البلجيكية سنة 1797، قامت باقتراح مشاريع قوانين حول الاستغلال البحري...²⁸ حيث
لقيت تشجيعا من الحكومة البلجيكية التي كانت تنادي الدول للمشاركة في اللقاءات و
الدراسات التي تعدها، وقد كللت تلك المؤتمرات ما بين (1905 إلى 1967) ما يقارب
عشرين معاهدة²⁹. كما أنه من جهة أخرى تم ابرام العديد من الاتفاقيات البحرية تحت
اشراف المنظمة البحرية الدولية IMO (تابعة للأمم المتحدة، غالبية اتفاقياتها حول منع
التلوث و أمن السفن و مسؤولية الناقلين³⁰) و أيضا مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية
CNUCED تحت اشراف منظمة الأمم المتحدة (اتفاقيات راعت مصلحة الشاحنين) مثلا
اتفاقية هامبورغ 1978 حول النقل البحري للبضائع. بالتالي توجد العديد من الاتفاقيات و
المعاهدات الدولية و تعد ملزمة للقاضي الوطني متى تم المصادقة عليها، وفيما يلي أمثلة
عن المعاهدات الدولية:

²⁸ Antoine VIALARD, op. cit. p. 18.

²⁹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 33.

³⁰ وضعت مثلا: اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية 1965 - اتفاقية اللوائح لمنع التصادم 1960.

-اتفاقية بروكسل 1924 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن(المعدلة بموجب بروتوكول
1968)³¹

-اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري
الموقعة ببروكسل بتاريخ: 23 سبتمبر 1910.³²

-اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهون والامتيازات البحرية
المبرمة ببروكسل بتاريخ 10 أبريل 1926.³³

-اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للسفن
البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 ماي 1952.

-اتفاقية بروكسل للإنقاذ المحررة بلندن في 28 أبريل سنة 1989. (مصادقة عليها
الجزائر)

-معاهدة بروكسل 29 افريل 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل
الركاب بطريق البحر.

-معاهدة بروكسل 10 أكتوبر 1957 المتعلقة بالركاب المتسللين.

-معاهدة بروكسل 27 ماي 1967 الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة
المسافرين بحرا.

-معاهدة أثينا 13 ديسمبر 1973 المتعلقة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم.

³¹ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 والتي انضمت إليها الجزائر وقد انضمت إليها الجزائر بمرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 8 جوان 1964، جريدة رسمية عدد 28 سنة 1964.

³² مرسوم رئاسي رقم 385/11 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج.ر عدد 64، صادر بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

³³ اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أبريل 1926.

المطلب الثاني: المصادر الاحتياطية:

معناه يلجأ إليها القضاء عند عدم وجود نص تشريعي.

الفرع الأول: الأعراف البحرية:

يقصد بالأعراف البحرية مجموعة القواعد البحرية غير المكتوبة، لكن تعد واجبة الاتباع لأن رجال البحر تعارفوا على إتباعها مع اقتناعهم بإلزامها وواجبة الاحترام³⁴. كما توجد العادات البحرية، هي أقل التزاما من العرف، لأنها مجموعة عادات و سلوكات متكررة من رجال البحر عملوا على إتباعها بصفة متكررة منتظمة خاصة في التحركات البحرية و بعض العقود.³⁵ مثلا يلعب العرف أو العادة في تحديد القواعد الفنية الملاحية. أعراف الميناء حول تحديد أجرة النقل عند عدم تحديدها اتفاقا، الزمن المعقول المسموح به عرفا لتأخر الناقل أو الشاحن...) و حاليا قد تم تدوين معظم الاعراف و حتى العادات البحرية سواء في الاتفاقيات الدولية أو في الانظمة المهنية المتعلقة بالملاحة البحرية أو النظام البحري.

الفرع الثاني: قواعد القانون الخاص، كالقانون التجاري: و ذلك متى كان النزاع يتعلق

بعلاقات قانونية ذات طابع خاص و بالأعمال التجارية، لأن مجهز السفينة سواء الناقل أو غيره يعد تاجرا، مثلا النزاعات بين شركات النقل، بين الناقل و الشاحن، بين مستأجر السفينة و مؤجرها، بين الناقلين و شركات التامين....

المطلب الثالث: المصادر التفسيرية

تسمى مصادر تفسيرية، أو كذلك غير الزامية و هي القضاء والفقه، غالبا ما يتم الرجوع اليها من اجل التوضيح و التفسير.

³⁴ مدحت حافظ ابراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، ط. 1، مكتبة غريب،

1990، ص 32.

³⁵ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 21.

الفرع الأول: القضاء:

في الجزائر يعد القضاء مبدئياً مصدراً تفسيرياً، بخلاف النظام البريطاني الذي يعد مصدر أساسي، و يقصد به مجموعة القرارات الصادر عن الجهات القضائية الفاصلة في القضايا البحرية خاصة الصادرة عن المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية)، كما يمكن الاستئناس بقرارات مشهورة للقضاء الأجنبي (هنا لعب القضاء البريطاني دوراً اجتهادياً هاماً في ما يخص مثلاً حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية العقدية)، و كذلك القضاء الدولي نظراً للصفة الدولية للقانون البحري³⁶.

الفرع الثاني: الفقه القانوني البحري:

في السابق لعب الفقه القانوني البحري الدور الحاسم في اقتراح المعاهدات و بعض الاتفاقيات البحرية مثلاً اتفاقيات بروكسل التي اقترحتها (اللجنة البحرية الدولية) من بينها مثلاً قواعد الخسائر المشتركة (قواعد يورك و انفرس 1890) فيقوم الفقه بدور مهم في شرح القواعد القانونية البحرية،³⁷ و غالباً ما يستعين القاضي البحري بكتابات الفقه من أجل تنويره في دراسته الملف. و كان للفقه دور آخر لاسيما في تطوير و نوعية القواعد القانونية البحرية من خلال الدراسات الموسعة و الإشكاليات التي تثيرها بعض القواعد، تلك الاعمال الفقهية أثرت سواء على التشريعات الداخلية بالتعديل و كذلك على المستوى الدولي باقتراح اتفاقيات لتوحيد بعض قواعد القانون البحري، مثلاً (الفصل فيما يخص إشكالية المنصات المائية و الطائرة الزورق).

³⁶ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج.2، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1992، ص 501 .

³⁷ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، 290.

الفصل الثاني: السفينة أداة للملاحة البحرية:

تعد السفينة محور دراسة القانون البحري باعتبارها وسيلة الاستغلال البحري أي وظيفتها و مجالها القيام بالملاحة البحرية، لذلك لا بد من التطرق أولاً إلى معنى الملاحة البحرية ثم مفهوم السفينة و عناصرها، ملكيتها، ثم الحقوق العينية التي ترد عليها، الحجز عليها.

المبحث الأول: تعريف الملاحة البحرية و أنواعها:

سيتم التطرق الى تعريف الملاحة البحرية، أنواعها باختلاف سواء المكان او الوسيلة أو الأهمية.

المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية:

هي: كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية بواسطة منشآت عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر.³⁸ و هناك من يعرف الملاحة البحرية بالوسيلة التي تتم بها، أي تعد ملاحة بحرية إذا استعملت فيها السفينة،³⁹ و بخلاف ذلك إذا لم تستعمل السفينة فلا تعد ملاحة بحرية. لكن هذا المعيار منتقد. و يرى الفقه أن المقصود بالملاحة البحرية هو المكان الذي تتم فيه مهما كانت الوسيلة. أي كل ما يتم في البحر يعد ملاحة بحرية⁴⁰. بخلاف النشاط الذي يتم في الأنهار أو البحيرات لا يصنف ملاحة بحرية. أما في القانون البحري الجزائري لقد تبنى المشرع المعيار المكاني و كذلك معيار الوسيلة لتحديد الملاحة البحرية في نص المادة 161 أيضا بنصه "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة في المادة 13 من هذا القانون"

³⁸ محمود شحات، المرجع السابق، ص. 36.

³⁹ الشراوي، المرجع السابق، ص. 15.

⁴⁰ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 12.

أي الملاحة البحرية هي تلك التي تتم في البحر بصفة عامة و حتى في المياه الداخلية إذا تمت باستعمال سفينة.

المطلب الثاني: أنواع الملاحة البحرية:

تتنوع حسب المكان، و حسب الغاية منها و حسب الأهمية.

الفرع الأول: حسب المكان:

تنقسم إلى الملاحة في أعالي البحار و الملاحة الساحلية⁴¹. الأولى هي الأكثر خطراً، تتم في عرض البحر و قد تمر على المناطق البحرية التي تخرج عن سيادة الدولة، كذلك تتم بين موانئ دولتين مختلفتين. أما الثانية (الملاحة الساحلية) فإنها أقل خطراً و تلك التي تتم بين موانئ الدولة الواحدة و عادة في المياه الداخلية الواقعة بين الساحل و البحر الإقليمي (الملاحة الداخلية الساحلية). أو بين مينائي دولتين مختلفتين عبر الشريط الساحلي (الملاحة الساحلية الدولية). كما يجب الذكر أنه يجب التمييز بين الملاحة البحرية و الملاحة النهرية (هذه ليست موجودة في الجزائر بخلاف مصر و فرنسا، و لا تصنف كملاحة بحرية إلا إذا خصت السفينة للملاحة في البحر بصفة رئيسية) و حسب المشرع الجزائري فإنه صنف مناطق الملاحة الى ملاحة ساحلية عبر الساحل و ملاحة مقيدة و ملاحة دون قيد (مادة 163)

الفرع الثاني: حسب الغاية: و ذلك حسب الغاية الأساسية من استعمال السفينة. قد تكون ملاحة تجارية متعلقة بالنقل العمومي، ملاحة الصيد، ملاحة النزهة، ملاحة الارتفاق (تابعة للمرفق العام)،⁴²

⁴¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 12.

⁴² قسمها المشرع في المادة 162 من ق. ب. الى (...- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين، - الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد و القطر و الإسعاف و الإنقاذ و الصندل البحري و الجرف و السير و كذا البحث العلمي في البحر،

الفرع الثالث: حسب الأهمية: يوجد الملاحة البحرية الرئيسية مثل ملاحه النقل، ملاحه الصيد، ملاحه النزهة... و الملاحة البحرية الثانوية لمساعدة الرئيسية⁴³ (تلك الخاصة بالإرشاد (من طرف مرشدي السلطة المينائية) و القطر و الإنقاذ و الصندوق البحري le chalendage (هو عمليات النقل قبل أو بعد النقل البحري) و الجرف le dragage (هو عملية حفر باطن البحر) و السبر le sondage (تقنية دراسة عمق البحر) و كذا البحث العلمي في البحر)

المبحث الثاني: مفهوم السفينة:

سيتم التطرق إلى تعريفها و شروطها، طبيعتها القانونية، عناصر شخصيتها.

المطلب الأول:

تعريف السفينة و شروطها: تعتبر السفينة هي نواة تطبيق قواعد القانون البحري، و التجارة البحرية. بحيث لا يطبق هذا القانون إلا إذا تعلق النزاع بسفينة أو ملاحه بحرية تجارية تمت باستعمال سفينة.

الفرع الأول: تعريف السفينة:

عرفها المشرع في المادة 13 من القانون البحري الجزائري: " تعرف سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحه البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحه". و يستثنى من التعريف السفن الحربية و سفن حرس السواحل و سفن قوات البحرية الوطنية.

-
- الملاحه الخاصة بصيد الأسماك و تربية الحيوانات البحرية و استغلال الموارد المائية و كل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة،
 - ملاحه النزهة بقصد الترفيه.
 - ملاحه الارتفاق الممارسة في البحر و الموانئ و الفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية و سفن البحرية الوطنية و حراسة الشواطئ".
- ⁴³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2004.

الفرع الثاني: شروط وصف السفينة:

من خلال القانون البحري الجزائري يستوجب تحقق شروط على وصف السفينة:
أولاً: أن تكون عبارة عن عمارة بحرية أو آلية عائمة: أي لا بد أن يتم بناؤها بناء يسمح لها بالملاحة في البحر و تحمل مخاطره⁴⁴ و يظهر ذلك من خلال حجمها، قوة هيكلها الخارجي، احترامها للمعايير الأمنية الدولية...، سواء زودت بمحرك ذاتي الدفع أم لا.
ثانياً: - أن تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد⁴⁵. أي صنعت من أجل أن تعوم في البحر عادة، بخلاف الطائرة الزورق، المحطات البحرية الثابتة الخاصة بالتنقيب، (...)

ثالثاً: - القدرة على تحمل و مجابهة الأخطار البحرية. فلا يطلق وصف السفينة إلا إذا كانت بحكم هيكلها و خصائصها قادرة على مواجهة مخاطر البحر⁴⁶، بخلاف ذلك فإن الزوارق و المراكب ليست قادرة بحكم طبيعتها على تحمل مخاطر البحر و لا تصنف كسفينة طبقاً للقانون البحري. و سواء خرجت تلك السفينة في رحلة بحرية أم لا أي مازالت في الميناء. كما يعد جزء من السفينة كافة لواحقها مثل قوارب النجاة، السلاسل، (...)

⁴⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 42.

⁴⁵ هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 35. (cass. req., 13 jan. 1919 : s. 1920.1.340 cass. Française)

⁴⁶ - أما المراكب المخصصة للملاحة الداخلية لا يصيب عليها وصف السفينة.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة:

هناك من يعتبرها مال و هناك من يعتبرها مثل الشخص القانوني (في القانون الانجليزي). أما المشرع الجزائري فحسم الجدل حول الطبيعة القانونية للسفينة بأن اعتبرها مال منقول حسب نص المادة 56 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري: " تعد السفن و العمارات البحرية أموالا منقولة". لكن نظرا لذاتية القانون البحري و استقلالته فإنه أثر ذلك على النظام القانوني المتميز للسفينة⁴⁷ في الخصائص التالية:

- تتميز بضرورة تمتعها بالاسم، الموطن، الجنسية، التسجيل، الطاقم. لتقرب من الشخص الاعتباري.

- حتى لو كانت السفينة منقولا فلا تسري عليها قاعدة حيازة المنقول سند ملكيته. كما لا تنتقل ملكيتها إلا بعقد رسمي.
- يجوز رهنها رهنا رسميا و تبقى في حيازتها في يد المدين مثل العقار.
- لأبد من شهر كل التصرفات و التغييرات التي ترد على السفينة في سجل خاص بالسفن (مثل نظام شهر التصرفات العقارية).
- الحجز على السفينة له نظام قانوني خاص بها في القانون البحري و يتميز بخصوصية.
- حقوق الامتياز على السفينة تمكن الدائن من حقوق تتبع السفينة في أي يد كانت حتى و لو بيعت أو رهننت مرة أخرى.

المطلب الثالث: عناصر شخصية السفينة:

تسمى أيضا الحالة المدنية للسفينة، تتكون من الاسم، الموطن، الحمولة، ميناء التسجيل والدرجة و العلامة المميزة و الأوراق.

⁴⁷ - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 34.

الفرع الأول: الاسم:

اسم السفينة هو التسمية التي تميزها عن باقي السفن الأخرى، كما نص المشرع في المادتين 16 و 17 من القانون البحري و في المرسوم التنفيذي⁴⁸ على شروط منح اسم السفينة. أهمها أن يكون من (الجبال والمناجم و الوديان و المدن الجزائرية، الأسماك.) و تختلف تركيبة الاسم حسب حمولة السفينة، لأنه السفن أقل من 10 طن لا يستوجب فيها الاسم و يكفي رقم التسجيل لتمييزها. و أي تغيير للاسم يخضع لتعديل التسجيل. كما أن اسم السفينة عادة ما يدرج في كافة وثائق الإجراءات و المعاملات القانونية المتعلقة بالاستغلال البحري مثلا يجب ادراجه في سند الشحن.

الفرع الثاني: الحمولة:

يقصد بالحمولة السعة الداخلية للسفينة، هي حجم الفراغ القابل للتعبئة، و تقاس بالطن الحجمي le tonneau de jauge الذي يساوي 2.83 م³ أو 100 قدم مكعب.⁴⁹ و تثبت حمولة السفينة في شهادة الحمولة تسلم للمالك بعد اجراء المعايرة من طرف السلطة الادارية (المادة 23 من القانون البحري). كما توجد وحدات قياس طن حجمي خاصة بكل سفينة متخصصة بنوع من البضاعة، مثل سفن نقل الغاز، سفن نقل البترول...) والحمولة نوعان: **أولاً: الحمولة الإجمالية للسفينة:** هي مجمل الفراغ أو السعة الداخلية للسفينة بأكملها، تشمل حتى الأماكن المخصصة للمحركات وللبحارة و قمرة الربان... تحسب على أساسها الرسوم و اتاوى الميناء أو رسوم عبور القنوات.

⁴⁸ ويمكن إجمالها فيما يلي: -اختيار اسم السفينة هو من اختصاص مالكيها.

-يخضع منح اسم السفينة أو تغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة.

-يجب وضع اسم السفينة على مقدمة السفينة وعلى كل طرف منه. ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها.

⁴⁹René RODIERE, Droit maritime, DALLOZ, 7^{ème} édition, France, 1977, p.34.

- ثانيا: **الحمولة الصافية:** وهي السعة او الفراغ الذي يستغل تجاريا (أي في نقل البضائع والأشخاص). و يكمن تحديد حمولة السفينة في الاعتبارات الآتية:⁵⁰
- في تقدير رسوم الإرشاد، لأنها تقدر على أساس نسبة حمولة السفينة.
 - في تقدير التعويض المستحق بسبب اخطاء التأخر في الشحن أو في التفريغ أو في الاستلام.
 - أيضا تحدد أجرة الشحنة أو أجرة الايجار و كذا قسط التامين بناء على الحمولة.

الفرع الثالث: الموطن و تسجيل السفينة:

يسمى أيضا ميناء الربط أو ميناء القيد، و تم الاتفاق دوليا على ضرورة تسجيل السفن⁵¹، ذلك للحد من الاحتيال في السفن و ضرورة أمنها و كذا حماية البيئة، و كان بناء على مبادرة من الاتفاقية الدولية لحماية الحياة في البحر SOLAS 1914، ثم تم تفعيل الاتفاقية سنة 1965، و في 1987 تم تبني نظام تسجيل السفن، ليكون تسجيلا دوليا و تحت اشراف المنظمة البحرية الدولية IMO⁵² لذا يتكون كل رقم تسجيل السفينة من: IMO متبوعا بسبعة أرقام. فالميناء الذي سجلت فيه السفينة إداريا هو موطنها و ميناء التسجيل. كما يجب التمييز بين ميناء التسجيل وميناء الاستغلال، لأنه ممكن ان تسجل سفينة في ميناء و تستغل في ميناء آخر. و يشترط المشرع أن يكتب موطن السفينة في مقدمتها تحت الاسم. و للموطن أهمية بالغة تمكن الغير من الاطلاع على التصرفات القانونية على السفينة التي يجب أن تقيد في سجل قيد السفن.

و لقد نظم المشرع الجزائري تسجيل السفينة في المواد من 34 إلى 48 من القانون البحري، وأوجب قيد السفن الجزائرية في **السجل الجزائري لترقيم السفن و الممسوك من قبل**

⁵⁰ -محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 52.

⁵¹ المادة 14 من القانون البحري.

⁵² <http://www.imo.org>

الإدارة البحرية المختصة⁵³ قد تكون الإدارة المركزية، بالنسبة للسفن حمولتها أكثر من 100 طن حجمي، أو على المستوى المحلي للسفن الأقل، و لهذا الاجراء أهمية بالغة كما أقر عقوبات جزائية في حالة عدم التسجيل.⁵⁴ كما يجب شطب السفينة من السجل في حالات محددة قانونا مثل الهلاك، نهاية الصلاحية، الفقد، بيعها للخارج... و تجب الإشارة أن كافة الرسائل و الأوراق توجه للمالك في مكان موطن تسجيل السفينة.

الفرع الرابع: الدرجة:

درجة السفينة هي تلك المرتبة الفنية التي تمنح لها على أساس صفات فنية و تقنية تتمتع بها، كقوة المحركات و اتقان الصنع و الرفاهية التي بها و مدى استيفائها شروط السلامة. و تمنح هذه الدرجة من طرف شركات التصنيف العالمية بشرط أن تكون معترف بها من طرف الدولة.⁵⁵ و يتم الاعتراف بشركات تصنيف السفن بموجب قرار من الوزير المكلف بالنقل البحري، بناء على اقتراح مدير البحرية التجارية، بعد وضع ملف لطلب

⁵³ نص المشرع على أن تسجيل السفن يكون لدى الادارة البحرية، التابعة للمصلحة الوطنية لحرس السواحل (مرسوم 01/17 السابق الذكر)

⁵⁴ - تنص المادة 503 من القانون البحري الجزائري: " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن".

وتنص المادة 511 من القانون البحري الجزائري: " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل مالك أو مجهز غير مالك لسفينة يسهى بوجه خاص على ما يأتي:

- تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الأجل المنصوص عليها،
- تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم،
- إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في ملكية السفينة أو في استعمالها في الأجل المنصوص عليها.

⁵⁵ - هي شركات خاصة عالمية مثل: شركة Lloyd's registre of shipping الانجليزية، و Bureau Veritas الفرنسية و هيئة البحرية الأمريكية .

الاعتماد من قبل هذه الشركات⁵⁶. و لدرجة السفينة أهمية في حالة استئجارها أو التأمين عليها ...

الفرع الخامس: العلامة المميزة للسفينة: يجب أن تحمل السفينة زيادة على الاسم على علامة مميزة لتمييزها عن غيرها (المادة 24 من القانون البحري) و ذلك بحملها علم يميزها عن باقي السفن.

الفرع السادس: شهادة الملاحة و أوراق السفينة: تعد شهادات الملاحة الوثيقة الرسمية التي تمنحها الإدارة البحرية الى صاحب السفينة، تلك التي نصت عليها المادة 189 من القانون البحري، و هي شهادة الجنسية، رخصة المرور، دفتر البحارة. كما يجب أن تكون كل سفينة مرفقة بوثائقها الضرورية (شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة، شهادة الجنسية، شهادة الصلاحية للملاحة، شهادة الأمن، الوثائق المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية، دفتر البحارة، شهادات التأمين...)

الفرع السابع: حمل الراية الرسمية لدولة جنسيتها:

يعد حمل الراية الرسمية لدولة السفينة، حق لها و في نفس الوقت التزام قانوني، بحيث يعرض مخالفه للعقوبات و امكان اعتبار السفينة التي لا تحمل علما في عرض البحر سفينة قرصنة. و الأكثر من ذلك هناك قاعدة بحرية و هي عند وصول السفينة الى دولة أجنبية فيجب عليها رفع علم دولتها و علم الدولة المستقبلية. و إلا اعتبرت سفينة مخالفة للأعراف المتعامل بها و امكان منع دخولها.

الفرع الثامن: جنسية السفينة:

المعلوم أن الجنسية هي الرابطة القانونية و السياسية بين الشخص و دولته و لا تمنح إلا للأشخاص القانونية،⁵⁷ و نظرا لخصوصية القانون البحري بأنه ذا طابع دولي، و كذلك

⁵⁶ - مرسوم رقم 196/72 مؤرخ في 05 أكتوبر 1972 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، ج.ر عدد 86.

⁵⁷ محمود شمطاط، المرجع السابق، ص. 27.

المكان الذي تستغل فيه السفينة عادة خارج الحدود الوطنية كأعالي البحار التي لا تخضع لسيادة الدول أو ممكن في حدود دول أخرى، لهذا أجمعت الدول على أن تمنح السفينة الجنسية مثل الأشخاص. كما أنه لا يشترط أن تكون الدولة مطلة على البحر لتمنح جنسيتها للسفن، فمن حق الدولة الحبيسة منح جنسيتها للسفن، (مثلا يوجد السفن التجارية الألمانية، البلجيكية...)

أولاً: أهميتها: تتمثل فيما يلي:

- تساعد في معرفة القانون الواجب التطبيق على العلاقات التي تنشأ عليها⁵⁸.
- مثلا الجرائم، الوقائع المادية مثل الميلاد والوفاة...، العقود، عقد استئجار السفينة الدولي، الحوادث البحرية...
- التمتع بحماية دولتها في زمن السلم أو الحرب، لأنه عادة ما تتدخل الدول لحماية سفنها حتى لو كانت تابعة للقطاع الخاص.
- تسمح الدولة عادة حق الاستغلال الملاحي للسفن التي تحمل جنسيتها بخلاف السفن الأجنبية مثلا: قصر الملاحة الساحلية وملاحة الصيد على سفنها، إعطاء إعانات مالية للسفن الوطنية بهدف تشجيع وتدعيم الأسطول وحمايته من المنافسة الأجنبية.
- قد تفرض الدولة رسوم سنوية على السفن التي تحمل جنسيتها. كما قد تكون محلا للتسخير الحكومي بصفة مؤقتة في حالة الضرورة و الاستعجال.

ثانياً: شروط منح السفينة جنسية دولة ما:

تختلف باختلاف الدول و أهمها:

1/ شرط البناء الوطني:

تمنح الدولة جنسيتها للسفينة التي بنيت و شيدت فوق إقليمها، كان ينص على هذا الشرط المشرع البريطاني و الفرنسي في قوانينهما القديمة.

⁵⁸ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص.ص 54 و 55.

2/ شرط الملكية الوطنية:

بموجب هذا الشرط تتمتع السفينة بجنسية مالكاها أو ملاكها. و كون أن السفينة قد تحتاج لمشاركة الشركاء فإنه قد يشترط المشرع نسبة ادنى من الحصص.

3/ شرط الطاقم الوطني:

يقصد بالطاقم مجموع العمال و الإطارات التي تشتغل في تشغيل و ابحار السفينة، مثل الربان و مساعده و التقنيين و البحارة...).

4/ شرط التسجيل في ميناء الدولة يكفي:

تجدر الإشارة أن بعض الدول لا تشترط أيا من تلك الشروط السابقة بل يكفي فيها فقط التسجيل الإداري مثل (باناما و ليبيريا،.) و حتى بلجيكا. حيث تعرف السفن الحاملة لأعلام هذه الدول بأعلام المجاملة. و التي تعد محل انتقاد بحري دولي. فيلجأ ملاك السفن الى تسجيل سفنهم في هذه الدول قصد التهرب من الضرائب و الرسوم المفروضة على السفن، كذلك قصد تفادي الرقابة الإدارية المشددة المستمرة التي تتبعها الدول.

5/ موقف المشرع الجزائري

بعد تعديل القانون البحري الجزائري بالقانون رقم 05/98: نصت المادة 28: " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسيه جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.

ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة الرئيس المدير العام واغلبيه أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة واغلبيه مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال.
- بالنسبة للجمعيات المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين.

- كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحار الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 .) أي أخذ المشرع بشرط جنسية المالك و بصفة نسبية جنسية الطاقم الوطني.

ثالثا: آثار اكتساب الجنسية:

متى منحت الدولة جنسيتها لسفينة ما فيترتب على ذلك عدة آثار أهمها:

1/ ارتباط السفينة بدولة العلم

2/ رقابة دولة العلم

تخضع السفن الوطنية للرقابة والإشراف الإداري للدولة العلم، و يساعد في ذلك سجل قيد السفن الممسوك من طرف الإدارة البحرية، الذي تدون فيه كل السفن الوطنية و بمساعدته يتم رقابة مدى توافر شروط السلامة والصلاحية للملاحة البحرية قبل استغلالها و دوريا طيلة مدة استغلالها من طرف لجان التفتيش⁵⁹. و أيضا التزام السفن الجزائرية بالتسجيل في أحد الموانئ الجزائرية. كما قد تتخذ هذه الرقابة صورة الرقابة الاجتماعية أيضا حيث تراقب الدولة الحالة الصحية وظروف عمل البحارة عليها.

3/ تحديد القانون و الاختصاص في حالات النزاع:

تساعد الجنسية في تحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقات التي تنشأ عليها⁶⁰. فبالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهرها فإنها تخضع للتشريع الجزائري إذا كانت السفينة في أعالي البحار، أما من الناحية غير الجزائرية فتخضع العقود و الوقائع المادية لقانون جنسية السفينة و يختلف حكم كل واقعة عن الأخرى.

4/ إثبات جنسية السفينة:

تعد راية الدولة التي تحملها السفينة الوسيلة المألوفة لإثبات جنسيتها، لكن من الناحية العملية قد لا تعد كذلك في كل الاحوال لأنها تقبل إثبات العكس، إذ يمكن أن ترفع السفينة

⁵⁹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 690.

⁶⁰ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 102.

علم دولة أخرى من أجل تمويه قوات الرقابة و السفن الأخرى⁶¹ . لذا توجد وسيلة أخرى قانونية تثبت بها الجنسية وهي شهادة جنسية السفينة⁶²، تلك الوثيقة التي تمنحها السلطات المختصة بعد تسجيل السفينة. و تجب الإشارة أنه من الناحية الدولية يمنع على السفينة حمل أكثر من علم دولة و كذلك يمنع عدم حمل أي علم دولة و إلا اعتبرت سفن قرصنة. (اتفاقية قانون البحار 1982)

المبحث الثالث: الحقوق العينية التي ترد على السفينة و طرق الحجز عليها:

نص المشرع في القانون البحري على حق عيني أصلي و هو حق الملكية على السفينة، و حقوق عينية تبعية و هي حق الرهن الرسمي و حقوق الامتياز.

المطلب الأول: الحق العيني الأصلي (ملكية السفينة)

و هو حق الملكية على سفينة ما، فلقد نظم القانون البحري أسباب ملكيتها المتمثلة في عقد بناء السفينة و كذا عقد شراءها و في كلتا الحالتين، يجب أن يكون ذلك موضوع تصريح في ملف اداري يودع لدى الإدارة البحرية المختصة محليا بميناء التسجيل.⁶³ و الملاحظ أن المشرع لم ينظم مسألة اكتساب السفينة بالطرق الأخرى مثل الترك، الميراث... لذا تخضع للأحكام العامة مع ضرورة تطبيق القيود الخاصة في القانون البحري الجزائري.

⁶¹ - تنص المادة 504 من القانون البحري الجزائري : " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) و بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا. "

⁶² - تنص المادة 29 من القانون البحري الجزائري : " تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة. "

⁶³ - المادة 50 من القانون البحري.

الفرع الأول: بناء السفينة

طبقا للقانون البحري الجزائري يتم بناء السفينة بناء على عقد يسمى "عقد بناء السفينة" بموجبه يكتسب الأشخاص ملكية السفينة، و يجب أن يصرح به رسميا لدى إدارة البحرية، كما يوجد طريقتين للبناء:

أولاً: البناء المباشر (الاقتصادي):

هنا يقوم الشخص الذي يريد بناء سفينة بتشغيل عمال و مهندسين مختصين في بناء السفن و يجلب كل المعدات و الوسائل المستعملة في البناء، و يخضعون لتوجيهاته. و هذه الطريقة من البناء بسيطة جدا إذ يكسب المجهز ملكية السفينة مباشرة⁶⁴. كما يمكن تكليف مختص بالبناء (عقد استصناع) لكن هذه الطريقة حاليا نادرة، لأنه من أجل بناء سفينة لا بد من الاستثمارات و بنية تحتية، و كفاءة فنية لصنع سفينة حسب النظم مجهزة بالقطع الميكانيكية، الالكترونية المعقدة...).

ثانياً: البناء الجزافي (غير المباشر):

تتم العملية بموجب اتفاقية بين المجهز طالب البناء مع أحد المصانع المشهورة المختصة فنيا في بناء السفن عادة لها اعتماد و اعتراف الجميع بكفاءتها، ثم بعد إتمام البناء في كل جوانبه يتم تسليم السفينة لصاحبها و ذلك مقابل ثمن معين يلتزم به المجهز⁶⁵. و تجدر الإشارة أنه هذه الاتفاقية تعد عقد بيع، حيث نصت المادة 53 من القانون البحري على أنه " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك. وتتم عملية النقل بتسلم السفينة على اثر التجارب القانونية الايجابية" و هذه الطريقة هي الأكثر انتشارا، لتوفر حاليا شركات عالمية متخصصة في بناء السفن.

⁶⁴ علي البارودي، المرجع السابق، ص. 51.

⁶⁵ مصطفى كمال طه، القانون البحري، ص. 86.

الفرع الثاني: عقد شراء السفينة

هو عقد بيع و فقط غلب المشرع جانب المشتري الذي تنتقل إليه ملكية السفينة لأنه هو المخاطب أكثر بنصوص القانون البحري، بخلاف البائع الذي يفقد ملكيتها. فسماه عقد شراء بدل البيع. ويشترط عقد شراء السفينة شروطا شكلية أهمها:

أولاً: وجوب الحصول على التصريح ثم رخصة تملك السفينة أو بيعها:

نصت عليه المادة 50 من ق. ب.: "إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة. وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقة." كما تشترط المادة 51 في حالة بيع السفينة الجزائرية لأجنبي الحصول على ترخيص مسبق، لأن بيع السفينة الجزائرية لأجنبي سوف يفقدها جنسيتها، و بالتالي تخرج عن رقابتها الإدارية و حتى القضائية متى دخلت في حدود دولة أخرى.

ثانياً: رسمية عقد شراء السفينة وتسجيله:

نصت المادة 49 من ق. ب.: " إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، ويقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة. ويكون قيدها إلزامياً في السجل الجزائري لتقيد السفن." بالتالي اشترط المشرع الكتابة الرسمية باعتبارها ركناً أساسياً في العقد، ويترتب على تخلفها البطلان المطلق. كما تساهم الرسمية في التحقق من مدى توافر الجنسية في السفينة.⁶⁶

⁶⁶ - بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 79.

الفرع الثالث: أهم أثار ملكية السفينة: مسؤولية مالك السفينة:

أولاً: قد يترتب على امتلاك سفينة أو تجهيزها أضرار على الغير أو على المصلحة العمومية، لذا فيعد المالك أو المجهز مسؤول مسؤولية تقصيرية طبقاً للأحكام العامة سواء عن الفعل الشخصي أو المسؤولية عن أعمال تابعيهم. لكن نظراً لخصوصية القانون البحري ولا سيما الأخطار البحرية التي تواجهها السفينة فإنه من الناحية الدولية جرى العمل على تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهيزها وذلك باشتراطه أن يكون مسؤولاً عن التعويضات فقط في حدود معينة و ليس بصفة مطلقة مثل المسؤولية المدنية العادية.

ثانياً: تحديد مسؤولية مالك السفينة:

يرجع هذا المفهوم الى خلفية تاريخية في المعاملات البحرية في القرون الوسطى، بحيث أنه في حالة ارتكاب السفينة اضرار للغير فإنه يتخلى عنها (الترك) و لهذه القاعدة تطبيقات مختلفة بين النظام الفرنسي القديم و النظام الإنجليزي⁶⁷، ففي الأول يسمى التحديد العيني (أي ان المالك مسؤول بحسب قيمة السفينة التي يمكنه تركها للدائنين) أما في الثاني فيسمى التحديد الجزافي (الشخصي) (أي يمكن للمالك أن يحدد قيمة أو نسبة التعويض التي يسدها في حالة ارتكاب اضرار) و أثر هذا النظام و ذلك بإبرام معاهدة بروكسل سنة 1924، التي تبنت النظامين الفرنسي و الانجلوسكسوني، ثم معاهدة لندن 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية. و التي جاءت أكثر تنظيم و متبنية نظام التحديد الشخصي أو الجزافي. و استبدلت وحدة التعويض من الفرنك الفرنسي الى الذهب. ثم ابرمت العديد من المعاهدات الخاصة بهذا الموضوع. و لقد نص المشرع الجزائري على مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري و أجاز للمالك تحديدها في المادة 92 " يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة عن احد الأسباب المذكورة في المادة التالية، إلا إذا ثبت أن الخطأ المرتكب كان متعلقاً به" خطأ

⁶⁷ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص. 149.

شخصي مثل السماح للسفينة بالابحار و هي غير صالحة، أو عدم تزويدها بالمؤونة. أي يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن أفعال تابعيه و كذا عن السفينة باعتبارها شيء. فحددت المادة 93 الاضرار الممكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته منها و هي:

-الوفاة أو الاضرار الجسدية لكل شخص وجد فوق السفينة لنقله و الاضرار اللاحقة بالأموال على السفينة.

-الوفاة أو الاضرار الجسدية لكل شخص على الأرض أو في المياه و الاضرار اللاحقة بالأموال تلك التي تنتج بفعل الإهمال أو خطأ التابعين تحت مسؤولية مالك السفينة أو كل شخص آخر ليس على متن السفينة و يكون المالك مسؤولا عنه بسبب أخطاء ملاحية أو بإدارة السفينة أو الشحن أو التفريغ أو صعود و نزول المسافرين.

-كل التزام او مسؤولية عن اضرار سببتها السفينة بمنتشآت الموانئ، و أحواض السفن و الخطوط الملاحية.

و يمكن تحديد مسؤولية الناقل عن تلويث البحر بسبب سفينة نقل مواد بترولية⁶⁸. لكن بشرط ان تكون الجزائر طرف في هذه الاتفاقية الخاصة بمثل هذه المسؤولية. و تجب الإشارة أنه اجرائيا لا يعتبر يطبق مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة بقوة القانون.⁶⁹ و انما يجب على المدين الذي هو المالك للسفينة متى ثبتت مسؤوليته عن التعويض بضرورة ابداء دفع حول تحديد مسؤوليته أو عرضه تخصيصا ماليا معينيا بشرط أن يكون التخصيص فعلي أي موجود سواء في البنك أو لدى هيئة مختصة. و يحسب على أساس 1000 فرنك بوانكريه عن كل طن من حمولة السفينة، أما بالنسبة لاضرار الوفاة فب 2100 فرنك بوانكريه أما الاضرار الجسمانية ف 3100 فرنك بوانكريه.⁷⁰

⁶⁸ المادة 121 من القانون البحري.

⁶⁹ محمد بن عمار، تحديد مسؤولية مالك السفينة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، حجم 32، رقم 4، ديسمبر 1995، ص. 838.

⁷⁰ محمد بن عمار، نفس المرجع، ص. 831.

ثالثاً: حالات عدم جواز تحديد المسؤولية: نصت عليها المادة 94 من ق. ب. و

هي:

-الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة و ديون الدولة أو اية مؤسسة عمومية قامت في مكان المالك بتعويم أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجنوح او تم التخلي عنها.

-ديون طاقم السفينة نتيجة عقد الاستخدام. و كل شخص عمل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل)

و تطبق القواعد الحسابية لتحديد الاضرار و وحدات التعويض بعد حساب نسبة التحديد طبقاً لما نص عليه الاتفاقيات الدولية في هذا المجال.

-كذلك يمنع التحديد عن الأخطاء الشخصية للمالك بسبب تلويث البحر⁷¹.

المطلب الثاني: الحقوق العينية التبعية و الحجز على السفينة:

سيتم التطرق الى الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة ثم مختلف الحجز عليها.

الفرع الأول: الحقوق العينية التبعية:

حسب القانون البحري تنجم الحقوق العينية التبعية على السفينة من عقد الرهن الرسمي أو كذلك حقوق الامتياز المنصوص عليها قانوناً. (الرهون البحرية في المواد من 55 إلى 71، و الامتيازات على السفينة في المواد من 72 إلى 91 من نفس القانون).

أولاً: الرهن الرسمي (البحري)

نظمه المشرع و خصص له عنوان: "الرهن البحرية" (المواد من 55 إلى 71 من ق. ب.)، وهي نصوص استمدها من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة

⁷¹ المادة 122 من القانون البحري.

بحقوق الامتياز والرهون البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أفريل 1926.⁷² و يتميز الرهن البحري بخاصية عدم نقل حيازة السفينة الى الدائن بخلاف الرهن على المنقولات الأخرى (الرهن الحيازي)، و الغاية من النص على تلك الخاصية سواء في القوانين الداخلية أو في الاتفاقية، هو السماح للسفينة القيام بوظيفتها الاقتصادية وعدم تعطيلها، كذلك لتشعب المصالح حول ابحار السفينة (أصحاب البضائع، المسافرين، المستاجر...).

01/ ابرام عقد الرهن البحري:

لا ينشأ الرهن الرسمي على السفينة إلا بناء على عقد بين الطرفين، بموجبه يكتسب الدائن تأمينا عينيا على سفينة معينة كضمان لديونه تجاه المدين مالك السفينة⁷³، ولصحة العقد اشترط المشرع أن يتم بموجب عقد رسمي تحت طائلة البطلان و صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الأداء و إذا كان شخص اعتباري فمن طرف الهيئات المختصة.⁷⁴ كما يجب قيد الرهن في سجل تسجيل السفن الممسوك من طرف الإدارة البحرية.

-محل الرهن البحري:

يقع هذا الرهن الرسمي على السفينة حسب وصفها المذكور في المادة 13 من ق. ب. و مع ملحقاتها الأساسية. ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك⁷⁵. لأنه يمكن رهن جزء من السفينة أو رهن الهيكل فقط دون اللواحق. و لا يدخل مع محل الرهن (السفينة) أجرة تأجيرها. كما أجاز المشرع رهن السفينة في طور البناء، ورهن السفينة المملوكة على الشيوع سواء من كل الشركاء أو ممكن لأي شريك ان يرهن حصته في ملكية السفينة⁷⁶.

⁷² - انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم 72/64 المؤرخ في 02 مارس 1964. ج ر عدد 27.

⁷³ - المادة 55 من القانون البحري.

⁷⁴ - المادة 2/57 من القانون البحري.

⁷⁵ المادة 58 من القانون البحري.

⁷⁶ المواد من 58 إلى 60 من القانون البحري.

-الحقوق التي تحل محل محل الرهن البحري:

بسبب أن الرهن البحري لا يخول الدائن حيازة السفينة، و كذلك بما أن السفينة بعد رهنها يسمح لها بالملاحة البحرية و مادام أن هذه الأخيرة فيها أخطار، فإنه قد تتعرض السفينة المرهونة الى حوادث، و يتزعزع حق الدائن المرتهن. لذلك خول المشرع الجزائري للدائن المرتهن حقوقا على أموال تحل محل السفينة في حالة فقدانها أو إصابتها بخسائر قد تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية و نص عليها في المادة 62 من القانون البحري:

" تحل محل السفينة وتوابعها:

أ-التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة،

ب-المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة

المرهونة،

ج- التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ

المتتم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة،

د- تعويضات التأمين على هيكل السفينة.".

02/ آثار الرهن البحري:

أ-آثار الرهن البحري بين المتعاقدين:

1- بالنسبة للمدين الراهن: تبقى السفينة المرهونة في يد (حيازة) المدين الراهن، مع

بقائه متمتعاً بالسلطات الثلاث للملكية: استعمالها واستغلالها والتصرف فيها. باستثناء بيع

السفينة المرهونة لأجنبي (غير جزائري) فنص المشرع على بطلان ذلك العقد، كما يتوجب

على المدين الراهن المحافظة عليها مادامت في حيازته⁷⁷.

2- بالنسبة للدائن المرتهن: مادام أن السفينة تشكل ضمانا للوفاء، فعند انتهاء أجل

الدين و امتناع المدين عن الوفاء، فللدائن المرتهن حق الحجز على السفينة المرهونة و

طلب بيعها قضائيا و الحصول على دينه من ثمن البيع.

⁷⁷ المادة 71 من القانون البحري.

ب- آثار الرهن البحري على الغير:

1- حق التقدم: للدائن المرتهن حق الأفضلية على غيره من الدائنين العاديين في اقتضاء حقه كاملاً، و أيضاً على الدائنين المرتهنين الذين قيدوا رهنهم بعده. وكذا على أصحاب حقوق الامتياز المدرجين في الفقرتين: ز، ح حسب المادة 73 من القانون البحري.

2- حق التتبع: هو حق تتبع السفينة المرهونة في أي يد كانت حتى ولو بيعت (باستثناء البيع الجبري الذي يتم بواسطة القضاء)⁷⁸.

3- حق الامتياز:

لكن يجب الذكر أنه في كل هذه الحقوق المقررة للدائن، لممارستها يجب أن يكون الرهن رسمياً كما يجب قيد الرهن في سجل قيد السفن الذي تمسكه الإدارة البحرية، المحلية أو المركزية.

03/ انقضاء الرهن البحري: يتم ذلك بناء على حالة من الحالات التالية:

- انقضاء الدين الأصلي المضمون بالرهن.
- بيع السفينة قضائياً، المادة 68 .
- تطهير السفينة من الرهن اختيارياً من طرف المشتري، بعد إبلاغ الدائنين المسجلة رهنهم في سجل السفينة أنه مستعد للوفاء بالدين.
- هلاك السفينة.

- اهمال تجديد الرهن بعد مضي عشر سنوات من تاريخ القيد.⁷⁹ (المادة 66)

ثانياً: حقوق الامتياز على السفن

عرف المشرع حق الامتياز على السفينة في المادة 72 من القانون البحري بأنه: " تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه".

⁷⁸ علي البارودي، المرجع السابق، ص. 311.

⁷⁹ المادة 66 من القانون البحري.

و تجب الإشارة أن موضوع حقوق الامتياز و أنواعها و أصنافها وردت بصفة مضبوطة في القانون البحري في الفقرة الثالثة تحت عنوان الامتيازات على السفن، ذلك في القسم الثاني من الباب الأول للكتاب الأول للقانون البحري⁸⁰. (في المواد من 72 إلى 91)

01/ الحقوق الممتازة:

نصت عليها المادة 73 من القانون البحري: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة:

أ - الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها.

ب-رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد.

ج- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

د-الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

هـ- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

و- ديون منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصليح السفينة

ز- الديون الناشئة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة.

ح - الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب."

⁸⁰ المواد من 72 إلى 91 من القانون البحري.

02/ ترتيب الحقوق الممتازة:

نصت المادة 75 من ق. ب. " تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا. غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز - ح من المادة المذكورة."

فيوجد صنفين من حقوق الامتياز:

1. الصنف الأول: تلك التي تسبق كل الامتيازات بما فيها الرهون البحرية، ويتعلق

الأمر بالامتيازات الواردة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و من المادة 73.

2. الصنف الثاني: هذا النوع تأتي مرتبتها بعد الرهون البحرية و هي تلك

المنصوص عليها في الفقرتين ز، ح. في المادة 73 سابقة الذكر. إضافة إلى ما ورد في المادة 76 من القانون البحري، إذ أجازت للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام ولكن لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن البحرية.

03/ محل الامتيازات البحرية:

اعتبر المشرع الجزائري السفينة بملحقاتها وحدها ضامنة للوفاء بحقوق الدائنين. خلافا

لاتفاقية بروكسل لسنة 1926 مدت الامتياز حتى على أجرة الرحلة.

04/ انقضاء الامتيازات البحرية:

بغض النظر عن الاحكام العامة فإنه حسب المادة 87 " تنقضي الامتيازات ب:

- بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

- بالبيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية.

- في حالة نقل اختياري لملكية السفينة، بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل."

الفرع الثاني: الحجز على السفينة:

تعد السفينة أهم الأموال التي تشكل الضمان العام للمدين، ففي حالة الامتناع عن

الوفاء بديونه، من حق دائنيه مباشرة إجراءات التنفيذ على أمواله. ونص المشرع على أحكام

الحجز على السفينة بعد تعديل القانون البحري سنة 2010. في المواد من 150 إلى 160-

8 من القانون البحري. بعد أن صادقت الجزائر على اتفاقية جنيف الدولية بشأن حجز السفن 1999،⁸¹

أولاً: الحجز التحفظي على السفينة:

عرف المشرع الحجز التحفظي على السفينة بأنه: "توقيف أو تقييد إبحار سفينة معينة بموجب أمر صادر عن جهة قضائية ضماناً لدين بحري"⁸² بمعنى الحجز التحفظي على السفينة هو آلية قانونية بموجبها يستحصل الدائن على أمر قضائي يبقئها تحت ولاية القضاء و ترفع يد المجهز عن استعمالها بحرية إلى غاية رفع الحجز، كل ذلك تمهيداً لبيعها قضائياً.

01/ شروط الحجز التحفظي على السفينة:

من منطلق القانون البحري و مختلف النصوص التي نصت على شروط و إجراءات الحجز على السفينة، فإنه من الناحية القانونية توجد شروط موضوعية و شروط شكلية.

1-الشروط الموضوعية: توجد شروط تتعلق بالدين، و شروط تتعلق بالسفينة موضوع الحجز التحفظي.

أ-شروط الدين موضوع دعوى الحجز:

كان مضمون الدين غير دقيق قبل تعديل القانون البحري⁸³، ولا يتوافق و أحكام الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن التي جاءت بتعريف الدين البحري على سبيل الحصر⁸⁴. ولكن بعد التعديل بالقانون رقم 04/10 حصر المشرع ذلك في المادة 151 بنصه: "ينشأ

⁸¹ المرسوم الرئاسي 474/03 مؤرخ في 12 شوال 1424 الموافق 6 ديسمبر 2003، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة في جنيف 1999. ج.ر. عدد 77، سنة 2003.

⁸² - أنظر المادة 150 من القانون البحري بعد تعديلها بالقانون رقم 04/10.

⁸³ المادة 151 قبل تعديلها سنة 2010 (يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسبباً من حادث مرتبب بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها).

⁸⁴ الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة في جنيف 1999. المصادق عليها بالقانون السابق الذكر.

الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية:

(أ)-الهالك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة،

(ب)- الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة،

(ج) عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة.

(د) الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، والتدابير المتخذة لتقاضي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، والتعويض عن هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه الفقرة الفرعية (د)،

(هـ) التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها،

(و) أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة سواء ورد ذلك في مشاركة إيجار أو غيرها،

(ز) أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها،

(ح) الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع،

(ط) العوارية العامة،

(ي) القطر،

(ك) الإرشاد،

(ل) البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها أو المحافظة عليها، أو صيانتها،

(م) تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة،

(ن) رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والمرافئ وغيرها من المجاري المائية،

(س) الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم،

(ع) المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها،

(ف) أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين التعاضدي، الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

(ص) أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

(ق) أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها،

(ر) أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها،

(ش) رهن أو رهن غير حيازي أو عبئ ذو طبيعة مماثلة على السفينة،

ت) أي نزاع ينشأ من عقد بيع السفينة".

بالتالي حصر المشرع فقط الديون التي لها علاقة بالملاحة البحرية و السفينة، التي يجوز الحجز من أجلها أما بقية الديون الأخرى التي لا علاقة لها باستغلال السفينة فلا تكون محلا لطلب الحجز التحفظي.

ب- الشروط المتعلقة بالسفينة:

إن موضوع الحجز هو السفينة المملوكة للمدين باعتبارها مال منقول، (حسب شروط وصفها في المادة 13 من القانون البحري) فيجوز للدائن بدين بحري سببته أو كان على علاقة مع استغلال السفينة أن يطلب الحجز التحفظي عليها من أجل منعها من الابحار، كما يمكن للدائن البحري أن يطلب حجز السفينة الأخت (هي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين⁸⁵). إضافة الى ذلك و خروجاً عن القاعدة العامة فعند استئجار سفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية. أي ايجار سفينة عارية، فيجوز للدائن الحجز على تلك السفينة المجهزة أو أي سفينة أخرى يملكها المستأجر.⁸⁶

2- الشروط الشكلية

إضافة الى ما ورد في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، فإنه توجد تطبيقات خاصة نص عليها المشرع في المادة 152 من القانون البحري، و هي وجوب يتم ذلك بناء على طلب من الشخص الذي يطالب بدين بحري بعريضة مسببة، مرفقة بالوثائق الثبوتية، لدى رئيس المحكمة التي تكون فيها السفينة راسية. وتستدعى المؤسسة المينائية للحضور أمام محكمة الحجز لإبداء ملاحظاتها حول هذا الطلب. و إذا كان الحاجز غير متوطن بالجزائر فلا بد أن يختار موطناً بالجزائر أو لدى وكيل السفينة أو لدى محام ليتلقى فيه التبليغات في

⁸⁵ المادة 154 من القانون البحري.

⁸⁶ - هنا لا يمكن ذلك إلا إذا طلب الدائن حجز التجهيزات التي أضافها المستأجر على السفينة، أما الهيكل فهو ملك المؤجر لا يجوز الحجز عليه لأن من شروط الحجز هو ملكية السفينة للمدين. (المادة 155 فقرة 1 من القانون البحري، حيث جاءت متطابقة مع اتفاقية جنيف 1999.)

الجزائر، ويكون هذا التبليغ بمثابة التبليغ الشخصي. ثم تأمر الجهة القضائية المختصة بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة. و للقاضي أن يأمر عند الحاجة بحضور الإدارة البحرية المحلية. و يجب أيضا الزام طالب الحجز تقديم ضمان لا يقل عن عشرة في المائة (10%) من قيمة الدين.⁸⁷ و بعد صدور أمر الحجز التحفظي يجب تبليغه إلى المؤسسة المينائية المعنية و الإدارة البحرية المحلية و كذلك إلى ربان السفينة، وعند الاقتضاء، إلى الممثلة القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها. ثم يتوجب قانونا أن تتخذ المؤسسة المينائية و الإدارة البحرية جميع التدابير لمنع السفينة المحجوزة من الإبحار.⁸⁸ ويلتزم مجهز السفينة المحجوزة بالعمل على الاحتفاظ على متنها بحد أدنى من البحارة لضمان أمنها. و في حالة استحالة ذلك تقوم الجهة القضائية المختصة ببناء على طلب من المؤسسة المينائية المعنية بتعيين حارس على السفينة المحجوزة على نفقة المحجوز عليه.⁸⁹

02/ رفع الحجز التحفظي

يكون بناءا على طلب يقدمه المحجوز عليه، برفع الحجز التحفظي على السفينة و ذلك بعد دفع كفالة أو ضمان كاف. و غالبا ما لا تتفق الأطراف على مقدار الكفالة، فتحدده الجهة القضائية بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة. بعدها تأمر المحكمة التي أمرت بالحجز برفعه.⁹⁰ إضافة إلى ذلك يمكن أن يقدم طلب رفع الحجز من السلطة المينائية المعنية أو السلطة الإدارية البحرية المحلية بسبب الأمن والنظام العام⁹¹، و ذلك بإتباع نفس الإجراءات المتعلقة بطلب الحجز.

⁸⁷ المادة 152 مكرر من القانون البحري.

⁸⁸ - المادة 152 مكرر 1 من القانون البحري.

⁸⁹ المادة 160-7 من القانون البحري.

⁹⁰ - المادة 156 فقرة 2 من القانون البحري.

⁹¹ المادة 156 مكرر من القانون البحري.

ثانيا: الحجز التنفيذي على السفينة:

إذا لم يوف المدين أصل الدين و المصاريف المرتبطة به في أجل عشرين 20 يوما من التكاليف بالوفاء،⁹² يتوجب على الحاجز طلب تثبيت الحجز ضد صاحب السفينة أمام المحكمة التي أمرت بالحجز التحفظي⁹³. بعد تكليف المدين المحجوز عليه بالحضور أمام المحكمة لإبداء دفوعه، و اذا كان المدين غير موجود فيجوز تبليغ ممثليه مثل وكيل السفينة و كذا الريان لان هذا الأخير هو ممثله و ذلك في مهلة 03 أيام.⁹⁴ ثم بعد ذلك يجب على الدائن تبليغ أمر الحجز التنفيذي على السفينة إلى ممثل المجهز أو الريان وكذلك الإدارة البحرية المختصة. و تبليغه كذلك الى الممثلة القنصلية للدولة التي ترفع علمها السفينة متى كانت هذه الأخيرة أجنبية. ثم يسجل أمر الحجز في سجل قيد السفن، أما السفن الأجنبية فيسجل في دفتر خاص⁹⁵. ثم بعد ذلك تتبع الإجراءات الأولية للبيع بعد الحصول على امر استعجالي بالبيع و تحديد الثمن المرجعي و دفتر الشروط و مدة الطعون، ثم تحديد جلسة البيع بالمزاد العلني. إلى غير ذلك من الإجراءات⁹⁶.

الفصل الثالث: الاستغلال التجاري للسفينة:

يقصد بالاستغلال التجاري للسفينة استعمالها في النشاط التجاري كالصيد التجاري، النقل العمومي للبضائع و النقل العمومي للأشخاص، النزهة... و سوف نركز على استئجار السفينة و النقل العمومي، لكن كي يسهل دراسة ذلك لابد أولا من التطرق الى من هم المستغلون البحريون أي رجال البحر أولا.

⁹² المادة 1-160 من القانون البحري.

⁹³ بالنسبة للحجز التنفيذي على السفينة لم يشترط المشرع في القانون البحري ان يكون الدين بحريا، لكن اتفاقية جنيف 1999 المتعلقة بالحجز على السفن (المصادق عليها بالمرسوم الرئاسي رقم 474/03 تشترط ان يكون الدين بحريا.

⁹⁴ المادة 160 - 2 من القانون البحري.

⁹⁵ المادة 160 -4 من القانون البحري.

⁹⁶ المادة 160-5 من القانون البحري.

المبحث الأول: رجال البحر .

المبحث الثاني: عقد استئجار السفينة.

المبحث الثالث: عقدي النقل البحري.

المبحث الأول: رجال البحر . : les gens de la mer.

يوجد رجال البحر الأساسيين ثم المساعدين.

المطلب الأول: رجال البحر الأساسيين: هم: المجهز، الربان، البحارة، المرشد.

الفرع الأول: مجهز السفينة: L'armateur

أولاً: المقصود بمجهز السفينة:

عرفته المادة 572 من ق. ب. : (يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم

باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة، وإما بناء على صفات أخرى تخوله

الحق باستعمال السفينة). و كذلك المادة 384 تقريبا نفس التعريف.

فهو كل شخص يتولى إعدادها للقيام الفعلي بالملاحة البحرية، عن طريق تجهيزها

تقنيا أو قانونيا، فنقيا أي بالمعدات و الآلات، الوقود، المؤن، تنصيب كل طاقم السفينة

من بحارة و ربان...، أما تجهيزها قانونيا أو إداريا فهو تحضير و ترتيب كل الوثائق

الإدارية و الالتزامات القانونية التي تستلزمها السفينة و البحارة و النشاط المستغل⁹⁷. و قد

يكون المجهز هو المالك الحقيقي للسفينة او مستأجرها (مثل مستأجر سفينة عارية) و

سواء تم الاستغلال التجاري للسفينة في النقل أو الصيد أو النزهة.

ثانيا: التزامات مجهز السفينة:

⁹⁷ الخاصة بالسفينة مثل شهادة الملاحة، تصريح المرور دفتر الطاقم، ... و الخاصة بالنشاط كالترخيص باستغلال نشاط

(النقل أو الصيد...) و أيضا كافة وثائق و بوليصات التأمينات على السفينة و المسؤولية...)

يتعين على المجهز أن يضمن تحقق قواعد صلاحية السفينة للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين، حسب نصوص القانون البحري و الأعراف البحرية. فحدد المشرع الالتزامات التي تقع على عاتقه في القسم الثاني من الفصل الثاني من الباب الثاني من التقنين البحري في المواد من 428 إلى 449، أهمها (تجهيز السفينة⁹⁸، تموين البحارة، التزامات المجهز تجاه البحارة اجتماعيا بتأمينهم، الالتزامات في حالة الوفاة⁹⁹...)

ثالثا: مسؤولية مجهزة السفينة

نص عليها المشرع في المادة 577 " يكون المجهز مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن وفقا لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر". أي كقاعدة عامة يكون المجهز مسؤولا عن استغلال السفينة طبقا للقواعد العامة سواء مسؤولية تقصيرية عن الفعل الشخصي أو عن فعل المتبوع أو مسؤولية تعاقدية حسب نوع الالتزام. لكن ما يميز القانون البحري سواء الوطني أو حتى على المستوى الدولي فإنه قد تتحدد مسؤولية المجهز عن الأضرار المادية و الجسمانية و ذلك بحكم القانون أو بموجب الاتفاق¹⁰⁰ (المادة 92) و هذا خروجا عن القواعد العامة. و تطبق أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة التي سبق التطرق إليها سابقا على المجهز. كما تجب الإشارة أنه يعفى المجهز من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية المحضة التي يرتكبها الربان، حتى لو أنه هو الذي عينه لقيادة السفينة.

الفرع الثاني: الطاقم: (الربان، البحارة، المرشد)

أولا: الربان:

⁹⁸ المواد من 428 إلى 432، من القانون البحري.

⁹⁹ المواد من 433 إلى 448 من القانون البحري.

¹⁰⁰ المادة 92 من القانون البحري.

01/ المقصود به:

هو أحد افراد الطاقم، هو القائد الذي يتولى قيادة السفينة، و المسؤول الأول فيها نيابة عن المجهز¹⁰¹، و نظرا للدور الهام الذي يقوم به فإن المشرع خصص له الفصل الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري في المواد من 580 إلى 608. يتم تعيينه من طرف مجهز السفينة بموجب عقد على أن يكون من بين الأشخاص المؤهلين الحائزين على الشهادة¹⁰²، و يسجل لدى الإدارة البحرية، كما يجوز عزله من طرف المجهز. اختلف الفقه حول تكييف عقده مع المجهز و الغالب هو ان الربان يربطه بالمجهز عقد انابة من نوع خاص كون أن الربان في اطار مهمته ينفذ اعمال مادية و اعمال قانونية و الأكثر من ذلك خوله المشرع صلاحيات السلطة العامة و حتى القضائية كما سيتم تبيانه لاحقا، يستمد خصوصيته من أحكام القانون البحري و ليس فقط من العقد بينهما¹⁰³. فما يميز العقد أنه لا يمكن للربان انهاء العقد بإرادته المنفردة أثناء تنفيذ رحلة ما، إلا في حالة العجز البدني أو الوفاة، فهنا يعوض بالربان المساعد له، إن وجد أو من الضابط الأعلى رتبة فوق السفينة الى غاية تعيين ربان جديد.

02/ وظائفه: لا يمكن تعداد كل مهام الربان، لكن يمكن تصنيفها الى أنواع و تجد

تلك المهام مصدرها من القانون البحري (المواد 581 الى 608) و الاتفاقيات الدولية و حتى الأعراف البحرية و العادات. و هي:

01- المهام الملاحية:

- هو الذي يقود السفينة شخصيا و يوجهها حسب القواعد الفنية و الأعراف المعمول

بها

¹⁰¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 206.

¹⁰² المادة 580 من القانون البحري.

¹⁰³ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 206.

- قبل الرحلة التأكد من تجهيز السفينة، تنصيب الطاقم، التأكد من وثائق الرحلة،
- طيلة الرحلة الحفاظ على سلامة و أمن السفينة و أمن و صحة الطاقم و البضاعة
من سلامة تحميلها و رسها... أو المسافرين،
- القيام بالالتزامات البحرية¹⁰⁴ مثل الإسعاف البحري، تفادي أي خطر يهدد الرحلة
مثل رمي البضائع الخطيرة أو اللازمة لإنقاذ السفينة، حبس الأشخاص الخطيرين، (...)
02- المهام القانونية: انطلاقا من مواد القانون البحري فهذه الاختصاصات التالية:

1- بصفته وكيل المجهز: يجب أن نميز بين نوعين:

أ/ بصفته الرئيس على الطاقم: فهو الممثل القانوني الأول للمجهز تجاه جميع طاقم
السفينة من البحارة و الضباط، عمال الخدمات، عمال الصحة...¹⁰⁵ فهو الرئيس السلمي
على جميع العمال، يمارس صلاحيات ابرام عقود التشغيل عند غياب المجهز في موانئ
أخرى¹⁰⁶، إعطاء التعليمات و الاوامر... حتى السلطة التأديبية عليهم.

ب/ بصفته وكيل المجهز في تنفيذ عقد النقل: فهو الممثل القانوني للمجهز على
السفينة في البحر و حتى عند الرسو في الموانئ، إذا كانت السفينة في موطن المجهز فإنه
لا يتولى الاعمال القانونية الخاصة بالنقل إلا بموجب وكالة خاصة من المجهز أما خارج
ميناء المجهز فهذه صلاحيات قانونية حتى بدون وكالة خاصة¹⁰⁷. و أهم هذه الاختصاصات
هي الاشراف على استلام البضاعة من الشاحنين و اماكن وضع تحفظات على سند الشحن
قبل منحه إياهم، الحفاظ على سلامة البضاعة تنفيذا لعقد النقل و طيلته الى غاية تسليمها
الى أصحاب الحق فيها، ممارسة كافة الأعمال القانونية التحفظية اللازمة على السفينة و

¹⁰⁴ المادة 600 من القانون البحري.

¹⁰⁵ المادة 384 من القانون البحري.

¹⁰⁶ المادة 584 من القانون البحري.

¹⁰⁷ المادة 587 من القانون البحري.

البضاعة قصد الحفاظ على سلامتها، امكان إيداع البضاعة في مكان أمين، تمثيل الناقل قضائيا خارج ميناء المجهز...)

2- -بصفته ضابط عمومي: بما أن السفينة متى حملت علم دولة معينة فإنها تصبح جزء من اقليمها متى كانت خارج مياهها الإقليمية، لذا و بهدف حفظ النظام العام داخل السفينة فإن المشرع خص الريان ببعض صلاحيات السلطة العمومية، منها:

أ- الصلاحيات الإدارية: فيجوز أو يجب عليه اتخاذ كافة التدابير من أجل حفظ النظام العام في السفينة،¹⁰⁸ سواء من الناحية الأمنية أو الصحية و الهدوء العام ... و لأجل هذا الغرض خوله المشرع في القانون البحري صلاحية حجز الأشخاص الخطيرين، حق تفتيش البحارة و أماكن نومهم، صلاحية إعطاء التعليمات لسلامة الرحلة...، حق حجز الأشياء الخطيرة و حتى رميها...)

ب- من الناحية القضائية، اعتبر المشرع الريان مثل المأمور القضائي¹⁰⁹ و ذلك بمنحه صلاحية تحرير محاضر التحقيق الأولي عن الجرائم التي ترتكب في السفينة، سلطة المعاينة و الاستجواب والمواجهة، و حتى صلاحية حبس المشتبه فيهم احتياطيا، و تقديمهم الى السلطة القضائية المختصة عند الرسو أو تسليمهم لسفينة الضبطية القضائية المختصة في البحر.

ج- سلطة التوثيق: خول المشرع للريان سلطة توثيق بعض بيانات الحالة المدنية، كوقائع الميلاد و الوفاة التي تحدث فوق السفينة بعد انطلاقها، كما خوله سلطة توثيق سندات الوكالة و الموافقة و الاذن.¹¹⁰

¹⁰⁸ المادة 584 من القانون البحري.

¹⁰⁹ المادة 529 و 557 من القانون البحري.

¹¹⁰ المادة 596 من القانون البحري.

03/ المسؤولية: تخضع للأحكام العامة، مع استثناء جواز تحديد مسؤولية ربان

السفينة مثل مالك السفينة¹¹¹ إضافة إلى أن المشرع نص على هذا الاستثناء حتى لو ارتكب الربان خطأ شخصي. (المادة 113)

ثانيا: البحارة les marins: هم الأشخاص العاملون في السفينة، يربطهم بالمجهز عقد عمل بحري¹¹²، نص عليهم المشرع في المادة 384/أ " يعني رجل البحر أو البحار، كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر". كما خصص لهم المشرع الباب الثاني (رجال البحر) و نص على تعريفهم و شروط تعيينهم و التزاماتهم و حقوقهم، النظام التأديبي عليهم، الجرائم البحرية التي يرتكبونها، و إجراءات متابعتها. و صنفهم المشرع في المادة 411 الى ثلاثة أصناف: المستخدمون على السطح ومستخدمو الماكينات ومستخدمو الخدمة العامة. و يدخل ضمن مصطلح البحار ضباط الملاحة البحرية، المهندسون البحريون، الأطباء، ضباط اللاسلكي، الإداريون، و الأعوان الذين يتولون الخدمة العامة كالملاحين و الطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يعملون على السفينة بعقد عمل بحري.

ما يميز نظام عمل البحارة هو استيفائهم شروط التأهيل و التسجيل لدى الإدارة البحرية، و التزام مسكهم كراس الملاحة المؤشر عليه (عبارة عن كراس مهني للبحار) ، الصرامة في التزاماتهم تجاه المجهز أو الربان¹¹³، النظام التأديبي ذا الطابع العقابي غالبا الممارس عليهم، و كل اخلال بالتزاماتهم يشكل غالبا جريمة معاقب عليها مثل (رفض القيام بالعمل،) و يجب الذكر أن المشرع اشترط الطاقم الوطني (أي الجنسية الجزائرية)

¹¹¹ المادة 111 من القانون البحري.

¹¹² مرسوم تنفيذي رقم 102/05 يحدّد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري

أو الصيد البحري، السابق الذكر.

¹¹³ المواد من 415 إلى 425 من القانون البحري.

لكن مع استثناءات. و بالمقابل للبحار حقوق إضافية نص عليها القانون البحري تجاه المجهز تتميز بنوع من الخصوصية¹¹⁴ أهمها هي: الحماية من تعسف الربان، الرعاية الصحية، المؤونة و التغذية السليمة، اللباس النظامي، أماكن النوم و الفراش، حق الراحة و العطلة، الحماية الاجتماعية (التأمين) حق رد جنمانه الى اهله عند الوفاة...)

ثالثا: ارشاد السفينة le pilotage : المرشد هو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول في الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه¹¹⁵ و نظم المشرع عملية الارشاد في القانون البحري و جعله من اختصاص المؤسسة المينائية كما يوجد نصوص تنظيمية لذلك¹¹⁶.

المطلب الثاني: رجال البحر المساعدون: ما يميز هذه المهن أنها مهن منظمة أي تحتاج الى الاعتماد قبل ممارستها و لها نظام قانوني¹¹⁷.

الفرع الأول: وكيل السفينة: le consignataire de la navire نظمه المشرع في المواد من 609-620 من ق. ب. و عرفه في المادة 609 " كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقبل اجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء " فغالبا ما يحتاج المجهز وكيلا له في

¹¹⁴ المواد 428 فقرة أخيرة، 429 و 430 و 431 و 432 من القانون البحري.

¹¹⁵ محمد فريد العريني، القانون التجاري و البحري، منشورات حلبي الحقوقية، 2010، لبنان، ص. 269.

¹¹⁶ قرار مؤرخ في 5 محرم عام 1428 الموافق 24 يناير سنة 2007، يحدّد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء و يضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين و بوسائل العمل - ج ر رقم 18 - 2007.

¹¹⁷ مرسوم تنفيذي رقم 286/01 يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري، ج ر

رقم 56 .

مرسوم تنفيذي رقم 183/09 يحدّد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، السابق الذكر.

مختلف الموانئ الأجنبية، ليقوم بالأعمال القانونية على السفينة نيابة عنه، و يتم تحديد مهامه في عقد الوكالة.

الفرع الثاني: وكيل الحمولة **le consignataire de la cargaison** : هو كل

شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة، باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين مستحقيها المرسله إليهم.¹¹⁸ أي يتعاقد وكيل الحمولة مع الشاحن غالبا لينوب عنه في العمليات المتعلقة بالبضاعة. و تعد من المهن المقننة التي تشترط لممارستها الاعتماد.

الفرع الثالث: السمسار البحري **le courtier maritime** : هو كل شخص طبيعي

أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة، بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية¹¹⁹. ويمكن للسمسار البحري ان يجمع بين نشاطاته ونشاطات وكيل السفينة والحمولة وفي هذه الحالة تسري عليه المواد التي تحكم هاتين المهنيتين والسابق الإشارة إليها¹²⁰. و كسابقتها تعد مهنة مقننة تحتاج للاعتماد قبل ممارستها.

الفرع الرابع: المناولة المينائية **la manutention portuaire** : هي القيام

بأعمال مادية على البضائع نيابة عن الشاحن أو المجهز أو المرسل إليه أو من يمثلهم. و تعد من النشاطات المينائية تمارسها مقاولات¹²¹ مهمتها شحن البضائع، رصها، فكها، انزالها، و وضع البضاعة على الرصيف و المخازن و أخذها. (المادة 912 من القانون البحري) كذلك تعد مهنة منظمة أي تحتاج شروط و الاعتماد و تمارس من طرف مؤسسة

¹¹⁸ المادة 621 من القانون البحري.

¹¹⁹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 256.

¹²⁰ المادة 638 من القانون البحري.

¹²¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 248.

التي يتم اختيارها من العروض عن طريق المنافسة¹²². يختلف أطراف إبرام العقد مع مؤسسة المناولة باختلاف أنواع نماذج البيوع البحرية في التجارة الدولية، و اختلاف شروط سندات الشحن.

الفرع الخامس: التشوين acconage: هي العمليات الموجهة لتأمين الاستلام و التأشير و التعرف في اليايسة على البضائع المشحونة أو المنزلة و حراستها الى أن يتم شحنها أو تسليمها للمرسل اليه¹²³. (المادة 920 من ق. ب.) كذلك تعد مهنة منظمة أي تحتاج شروط و الاعتماد و تمارس من طرف مؤسسة التي يتم اختيارها من العروض عن طريق المنافسة.

المبحث الثاني: عقد استئجار السفينة:

تضمنه الباب الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري في المواد من 640 إلى 737، أي هو تأجير السفينة إلى شخص مقابل أجر، لمدة زمنية أو رحلة محددة.

المطلب الأول: تعريف استئجار السفن:

هو اتفاقية بين المستأجر و المؤجر (مالك السفينة) بموجبها يلتزم المؤجر بوضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة، ذلك مقابل أجر و لمدة محددة او على أساس الرحلة.¹²⁴ و عرفته المادة 640 من القانون البحري: " يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر. و يمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها."

¹²² مرسوم تنفيذي رقم 139/06، يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ، السابق الذكر.

¹²³ المادة 920 من القانون البحري.

¹²⁴ علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة 1978، ص. 11.

المطلب الثاني: إبرام عقد ايجار السفينة:

يتم العقد باتفاق بين المؤجر le frèteur الذي يعد مالك السفينة و بين المستأجر l'affrèteur الذي ينوي استغلالها تجاريا، و ما يميز عقد ايجار السفينة هو أن المشرع خول الطرفين حرية ادراج الالتزامات التي يرونها بكل حرية على أن لا تخالف النصوص الآمرة في القانون البحري¹²⁵. كما أن المشرع قيد ذلك في وجوب أن يكون المؤجر له صفة المجهز و متوطن في الجزائر¹²⁶، و يجب أن يثبت عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية مكتوبة (مشاركة ايجار السفينة la charte-partie) التي تحدد أهم البيانات حول الطرفين و السفينة و أساس عقد الايجار (المدة أو الرحلات) و التزامات الطرفين و الأجرة...) و يخضع عقد الايجار الوطني للقانون البحري أما العقد الدولي فيخضع لقانون دولة علم السفينة (المادة 647 من القانون البحري)

المطلب الثالث: أنواع استئجار السفن: يوجد ثلاث أنواع:

الفرع الأول: استئجار السفينة على أساس الرحلة:

نصت على ذلك المادة 650 من القانون البحري، حيث يتعهد المؤجر مالك السفينة بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، على أن يدفع هذا الأخير أجرة استئجار السفينة. و ما يميز هذا النوع من الاستئجار هو احتفاظ المؤجر بالتسيير الملاحي و التسيير التجاري للسفينة¹²⁷. لأن صفة المجهز تبقى للمؤجر.

¹²⁵ المادة 641 من القانون البحري.

¹²⁶ المادة 649 من القانون البحري.

¹²⁷ التسيير الملاحي: يشمل النواحي الفنية للملاحة مثل صيانة السفينة و المحرك وأجهزتها، وتزويد السفينة بالوقود و الزيوت و المؤن اللازمة للمعيشة كما تشمل الإدارة الملاحية قيادة السفينة وحفظ توازنها و تشغيلها، و أيضا الانطلاق بها في البحر و قيادتها. و ما يميز هذا التسيير الملاحي هو تعرض السفينة للأخطار البحرية.

يخضع الطرفان للالتزامات المتفق عليها، و أيضا للالتزامات الموجودة في القانون البحري، و التي تتميز ببعض الخصوصية.

الفرع الثاني: استئجار سفينة مجهزة لمدة معينة

نصت عليه المادة 695 من القانون البحري و ما بعدها، بحيث يتعهد المؤجر بأن يضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة زمنية معينة في مقابل أن يدفع هذا الأخير أجرة الايجار. و يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة، أما التسيير التجاري فيعود لمستأجر السفينة¹²⁸ و في هذا النوع يكون الربان نائبا عن المؤجر فيما يخص التسيير الملاحي للسفينة، و نائبا عن المستأجر فيما يخص التسيير التجاري للسفينة¹²⁹.

الفرع الثالث: استئجار السفينة بهيكلها:

نصت عليه المادة 723 من القانون البحري و هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر مقابل أجرة بوضع سفينة بهيكلها فقط (غير مجهزة و لا مسلحة) تحت تصرف المستأجر لمدة معينة. و هنا يكون المستأجر هو المسؤول عن التسيير الملاحي و التجاري للسفينة¹³⁰. و لهذا يجب عليه تجهيزها و تسليحها بكل ما يلزم لاستغلالها تجاريا، بالأجهزة و المؤن، الوقود، الطاقم، تهيئة العنابر... كما أن الربان يخضع للمستأجر مباشرة. و هنا يتحول المستأجر الى مجهز السفينة. لذا يجب أن يبرم هذا العقد بموجب عقد رسمي و يخضع للتصريح لدى الإدارة البحرية و التسجيل في سجل السفن كما سبق دراسته في ما يخص مهنة مجهز السفينة.

التسيير التجاري للسفينة: تشمل العمليات المادية و القانونية المرتبطة بالاستغلال التجاري للسفينة مثل إبرام عقود الإيجار من الباطن أو إبرام عقود النقل البحري و واقعة استلام و تسليم البضاعة، الشحن و الرص، المحافظة على سلامة البضاعة في عنابر السفينة، التفرغ...

¹²⁸ المادة 700 من القانون البحري.

¹²⁹ المادتان 700 و 701 من القانون البحري.

¹³⁰ المادة 728 و 729 و 730 من القانون البحري.

المبحث الثالث: عقدي النقل البحري:

قد تستغل السفينة في نشاط النقل العمومي باعتباره نشاطا خدماتيا منظمة من طرف الدولة، قد يكون نقل عمومي للبضائع أو نقل عمومي للأشخاص.

المطلب الأول: عقد النقل البحري للبضائع:

خصص المشرع الباب الثالث لنقل البضائع في المواد من 738 إلى 816 من القانون البحري كما توجد العديد من الاتفاقيات الدولية البحرية التي تنظم هذا العقد كما سيتم تبياناه.

الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع:

لتحديد مفهوم عقد النقل البحري للبضائع لابد من التطرق إلى تعريفه وتحديد أطرافه، وإبراز خصائصه:

أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع:

يمكن تعريفه بأنه العقد الذي يتعهد بموجبه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة باستعمال سفينة من ميناء الإرسال إلى ميناء آخر مقابل أجره يتعهد بها الشاحن.¹³¹ و عرفته المادة 738 من القانون البحري الجزائري: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة أجره الحمولة".

ثانياً: أطراف عقد النقل البحري للبضائع:

إن الأطراف الاصلية لعقد النقل البحري للبضائع هم: الناقل والشاحن و أحيانا المرسل اليه، إلا أنه في الغالب قد يمثل الأطراف الأصلية أشخاص وكلاء مثلا: (بالنسبة للشاحن أو المرسل اليه: يوجد الوكيل بالعمولة و أمين الحمولة، وكيل العبور...) ويمثل الناقل الربان أو أمين السفينة...، كما قد يتوسط سمسار بحري للتقريب بين الناقل والشاحن.

¹³¹ - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 195.

الناقل: عرفته اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في المادة الأولى بأنه يضم مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل¹³². و عرفته اتفاقية هامبورغ بأنه كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر. و عرفته اتفاقية روتردام بأنه الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.

الشاحن: هو صاحب البضاعة. لم تعرفه اتفاقية بروكسل لسنة 1924 و عرفته معاهدة هامبورغ¹³³ بأنه كل شخص أبرم مع الناقل عقداً، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري. أما اتفاقية روتردام، فإنها فرقت بين الشاحن والشاحن المستندي: حيث عرفت الشاحن بأنه الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل بينما الشاحن المستندي هو أي شخص غير الشاحن ويقبل أن يسمى الشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني¹³⁴.

-المرسل اليه: هو الطرف الثالث في عقد النقل و ذلك متى كان الشاحن هو غير الشخص الذي سيستقبل البضاعة، قد يكون المرسل إليه محددًا في سند الشحن أم لا. ونص القانون البحري أن المرسل اليه لا يعد طرفًا في عقد النقل إلا إذا قبله.¹³⁵

ثالثًا: خصائص عقد النقل البحري للبضائع:

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بجملة الخصائص التالية:

- هو من العقود الرضائية،

¹³²-معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979 انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلات ، بموجب المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 .

¹³³ -اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر في 30 مارس 1978 والتي تعرف باسم قواعد هامبورغ.

¹³⁴ - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا التي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008. **ملاحظة:** لم يصادق بعد المشرع الجزائري على اتفاقية هامبورغ و لا اتفاقية روتردام.

¹³⁵- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 209 وما بعدها.

- هو من العقود الملزمة للجانبين.
- يعد النقل البحري للبضائع من العقود التجارية بالنسبة للناقل لأنه من الاعمال التجارية حسب الشكل، ويعتبر عملا تجاريا بالتبعية بالنسبة للشاحن.¹³⁶
- يعد كذلك من عقود الإذعان: لأن الناقل هو الذي يطبع الشروط في سند الشحن و ما على الشاحن إلا قبولها او رفضها كلها. و لا يمكنه التفاوض بشأنها¹³⁷.

الفرع الثاني: ابرام عقد النقل البحري للبضائع:

بغض النظر عن الأحكام العامة في ابرام عقد النقل من تراضي و محل و سبب، فإنه يجب الذكر أن ابرام مثل هذا العقد يتم بطريق الإذعان، أي يحدد الناقل شروط النقل و ما على الشاحن إلا القبول بها و الموافقة على عقد نقل بضاعته مقابل أجرة الشحنة. لكن هذا لا يكفي من الناحية العملية لذا لابد من تحرير الشكلية التي تسمى في الغالب سند الشحن، أو على الأقل ايصال مؤقت باستلام البضاعة من الشاحن¹³⁸، فتعد هذه الوثيقة ضرورية للشاحن لأنها هي التي تثبت مسؤولية الناقل سواء في الحالات العادية أو في حالات الضياع بسبب الحوادث البحرية.

الفرع الثالث: سند الشحن:

سامها المشرع الجزائري وثيقة الشحن في المواد من 748 إلى 769 من القانون البحري الجزائري، حيث نصت المادة 748: "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها." فمن الناحية العملية حتى و إن كان عقد النقل رضائي، إلا أنه دائما يجب أن يحرر الناقل سند أو وثيقة

¹³⁶ - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 171.

¹³⁷ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 287.

¹³⁸ جرى عليه العمل البحري، فتعد وسيلة لإثبات عقد النقل و استلام البضاعة عندما لا يسلم الناقل سند شحن الى الشاحن في حين استلام البضاعة.

تثبت عقد النقل و التزامات الأطراف، و تثبت أن الناقل تسلم البضاعة من الشاحن، وهذا دوره الحقيقي لما ظهر سابقا.¹³⁹

أولاً: تعريف سند الشحن:

هو وثيقة تثبت عقد النقل البحري للبضائع، لكن يمكن القول أن المشرع الجزائري عرفه من خلال وظائفه تبعا لنص المادة 749 من القانون البحري: "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها." و لم تعرفه اتفاقية بروكسل رغم تنظيمها له، أما اتفاقية هامبورغ عرفته بأنه: يقصد به وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن أو لحاملها¹⁴⁰ (المادة 1-7). أما اتفاقية روتردام (المادة 1 الفقرة 14): مستند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي:

أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل.

ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه.

ثانيا: وظائف سند الشحن:

لسند الشحن عدة وظائف، يمكن ذكر أهمها و من بين وظائفه تلك التي ذكرتها مواد

القانون البحري الجزائري أهمها:

¹³⁹ - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 39؛

محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 138.

¹⁴⁰ Art. 1-7 : « Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur ».

- إثبات استلام الناقل للبضاعة التي دونت فيه بناء على تصريح الشاحن¹⁴¹.
- يعد سند الشحن وثيقة إثبات العقد و التزامات الطرفين¹⁴².
- يعتبر سند الشحن سنداً لملكية البضاعة واستلامها.¹⁴³ فيمكن لصاحبها بيعها أو رهن البضاعة ...

- يمكن أن يتحول الى ورقة تجارية إذا صدر لأمر.

ثالثاً: أشكال سندات الشحن:

بينت المادة 758 من القانون البحري على أنه: " يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية.

ب- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر

ج- لحاملها.

إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن."

كما نصت المادة 759 من القانون البحري على أنه يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر بالتخلي عن الدين إذا تعلق الأمر بوثيقة الشحن الاسمية (هنا تنتقل عن طريق الكتابة في شكل حوالة ممضية من الشخص المذكور في سند الشحن)، أو بالتظهير إذا كانت وثيقة الشحن لأمر، أو بتسليم وثيقة الشحن متى كانت وثيقة الشحن لحاملها.

رابعاً: بيانات سند الشحن:

يتضمن هوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها، اسم السفينة...¹⁴⁴ كما نصت المادة 752 من القانون البحري: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه:

¹⁴¹ المادة 761 من القانون البحري.

¹⁴² المادة 748 من القانون البحري.

¹⁴³ المادة 750 و المادة 759 من القانون البحري.

¹⁴⁴ - المادة 748 من القانون البحري.

أ-العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة."

يتضح مما سبق أن بيانات سند الشحن تتعلق أساسا بأطراف عقد النقل البحري، البضاعة المسلمة وكذا بيانات حول السفينة. و يجب الذكر أنه يجوز للناقل ادراج شروط أخرى للنقل لاسيما تلك المتعلقة بتحديد المسؤولية التعاقدية عن تلف أو ضياع البضاعة، او الاعفاء من مسؤوليته عن التأخير، كذلك يجوز للناقل أيضا أو من يمثله أي الريان أن يدرج تحفظات على سند الشحن متى ظهر له ان البضاعة فيها عيب أو نقص لدري مسؤوليته عند الوصول¹⁴⁵. لكن و لأنه غالبا ما لا يستطيع الناقل تفتيش البضاعة واحدة واحدة، و لقصر مواعيد الرسو، فإن الناقل غالبا ما يدرج ملاحظة و هي بضاعة مستلمة حسب تصريحات الشاحن¹⁴⁶. و لو افترضنا أن الناقل كان حريصا جدا و رأى أنه يدرج العديد من التحفظات في سند الشحن حول حالة البضاعة، فإنه هنا قد يفقد سند الشحن دوره و قيمته، خاصة في التداول بين التجار رغم أنه احيانا تكون بعض العيوب متسامح فيها بينهم، أو لما يستعمل سند الشحن في القرض المستندي، فممكن أن لا يتحمل البنك مسؤولية ضمان دفع ثمن البيع الدولي، أو أن يشدد في قبول الالتزام. و لتفادي هذا العائق جرى العمل البحري على أن يقوم الناقل تسليم سندات شحن نظيفة خالية من التحفظات، و يشترط على الشاحن

¹⁴⁵ المادة 756 من القانون البحري.

¹⁴⁶ المادة 756 فقرة أخيرة من القانون البحري.

منحه ما يسمى "خطاب الضمان" « lettre de garantie »¹⁴⁷ هي وثيقة تعهد بدفع تعويض إلى الناقل عن كل مسؤولية ترفع ضده بسبب حالة البضاعة و ذلك من طرف الغير، مثلا المرسل اليه أو حتى المظهر إليه سند الشحن.

الفرع الرابع: تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع:

يولد عقد النقل البحري للبضائع التزامات و نفس الوقت حقوق لكل طرف الناقل و الشاحن و المرسل إليه في حالة قبوله العقد:
أولاً: أثاره بالنسبة للناقل.

انطلاقاً من القانون البحري و اتفاقية بروكسل يمكن تصنيفها إلى التزامات : قبل الرحلة ثم أثناء الرحلة ثم عند نهاية الرحلة .

01/ التزاماته قبل بدء الرحلة البحرية:

1- جعل السفينة صالحة للإبحار و صالحة لنقل البضائع:

نصت على ذلك المادة 770"أ" من القانون البحري. فيتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة و أن يزودها بكل الوسائل و الأجهزة اللازمة لحفاظ البضاعة و بالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة بمقتضى العقد. سواء من الناحية الملاحية و التقنية و كذلك من الناحية القانونية (أي لابد من وجود كل الوثائق و الشهادات الادارية اللازمة بالسفينة و النقل البحري و الرحلة) فيجب أيضاً تجهيز السفينة و تطعيمها و تمويلها و إعداد غرف و عنابر السفينة و كل اجزائها اللازمة في عملية نقل البضائع بحرا.

¹⁴⁷ المادة 757 من القانون البحري، لكن يشترط المشرع عدم تأكد الناقل من العيوب. و لا يسري أثر خطاب الضمان على الغير، فأثره فقط بين الشاحن و الناقل. لم تنطبق إليها اتفاقية بروكسل، و أبطلتها اتفاقية هامبورغ تجاه الغير فهي صحيحة بين المتعاقدين فقط الشاحن و الناقل.

2- تسلم البضاعة من الشاحن: أي تكفل الناقل بالبضاعة و هنا يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل على عاتقه البضاعة.¹⁴⁸ و هنا تبدأ مرحلة تسلم البضاعة من الشاحن¹⁴⁹ لذا يجب على الناقل أو من يمثله بأن يتأكد من حالة البضاعة و عددها و إلا فعليه تدوين تحفظات عن حالتها في سند الشحن قبل تسليمه للشاحن.

3- شحن البضاعة على السفينة و تسليم سند الشحن للشاحن: يتولى الناقل تحميل البضاعة على السفينة¹⁵⁰، لكن في القانون الجزائري يجوز الاتفاق على عكس ذلك. اي اشتراط أن الشاحن هو الذي يلتزم بالشحن أو ان تقوم بهذه العملية مؤسسات الشحن (المناولة) و يجب على الناقل أو نائبه تسليم سند الشحن أو وثيقة تقوم مقامه: و بمجرد قيام الناقل بشحن البضاعة فإنه جرت العادة على أن يسلم الربان للشاحن سند شحن، أو على الأقل ايصالا مؤقتا على أن يسلمه بعد ذلك سند الشحن النهائي. ثم يمكن للناقل أو ممثليه بعد تفحص البضاعة أن يدرج تحفظات في سند الشحن، حول عددها او حول حالتها لإعفاء نفسه من المسؤولية عند التسليم. و لقد نص المشرع أنه لا يجوز للناقل أن يدرج تحفظات تعسفية¹⁵¹ مثل: (... حسب تصريح الشاحن، ... أو ...البضاعة غير محققة من الناقل...) و أجاز المشرع ذلك إلا في حالتين فقط في المادة 755.

4- رص البضاعة: هو عمل فني يلتزم به الناقل و الربان من أجل المحافظة على البضاعة و سلامتها أثناء النقل¹⁵². ويعرف بأنه وضع البضاعة في المكان المعد لها في السفينة و ترتيبها مع بعضها أو بالنسبة إلى غيرها بشكل يجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل

¹⁴⁸ (المادة 1/739 من القانون البحري و كذلك معاهدة بروكسل لعام 1924)

¹⁴⁹ قرار الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا حيث قررت أن... "مسؤولية الناقل تبدأ منذ تكفله بها حتى التسليم إلى المرسل إليه..."، قرار بتاريخ 17/12/1987، ملف رقم 59509، غير منشور.

¹⁵⁰ المادة 773 من القانون البحري و المادة 3 فقرة ثانيا معاهدة بروكسل لعام 1924).

¹⁵¹ المادة 755 من القانون البحري، و معاهدة هامبورغ المادة 12-1.

¹⁵² المادة 773 من القانون البحري.

و يقي السفينة و الحمولة من الخطر¹⁵³. ويمنع قانونا الرص على سطح السفينة (المادة 774 القانون البحري و معاهدة بروكسل لعام 1924)، إلا في حالتين استثنائين يجوز ذلك.¹⁵⁴

02/ التزاماته اثناء الرحلة البحرية.

1- نقل البضاعة: هو الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري عموما، هو التزام بتحقيق نتيجة¹⁵⁵، بحيث يجب اختيار الطريق المتفق عليه أو المتعارف عليه، و إلا فالطريق الأكثر أمنا و الأقصر مسافة،¹⁵⁶ كما يجب أن يتم النقل في الميعاد المتفق عليه أو حسب المواعيد المتعارف عليها عادة، و تجب الاشارة أنه يجوز للناقل استبدال السفينة في حالة الاتفاق، و أيضا في حالة الضرورة ولو بعد انطلاق الرحلة و هو ما يعرف بمسافنة البضاعة¹⁵⁷. أي إذا تعطلت السفينة أو استحالة متابعتها الرحلة فيجب على الناقل الاتيان بسفينة أخرى و تحميل البضاعة عليها و لو في عرض البحر (المادة 777 من القانون البحري). و تكون أجرة المسافنة على الناقل إلا إذا دفع المسؤولية عن نفسه. كما يجوز للناقل أيضا في حالة الضرورة أن يتوقف في أقرب ميناء وتفريغ البضاعة ثم ارسالها لميناء الوصول (المادة 781 من القانون البحري) كل هذا من أجل اتمام عملية النقل.

2- العناية بالبضاعة وسلامتها: يجب على ممثلي الناقل العناية بالبضاعة حسب الاتفاق بين الأطراف و حسب الأعراف، و يمكن أن يلتزم الناقل بعناية أكبر خاصة بالنسبة للبضائع التي تحتاج عناية أكبر بشرط ان يقوم الشاحن بالتصريح للناقل بالعناية التي

¹⁵³ اتفاقية لندن سنة 1966 المتعلقة بخطوط الشحن.

¹⁵⁴ حالة إذا تم الرص في السطح ضمن الشروط التي لا تهدد أمن الرحلة البحرية و عندما يكون نظاميا و حالة رضاء صريح من الشاحن. مثل نقل الشاحنات و السيارات...

¹⁵⁵ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 323.

¹⁵⁶ المادة 775 من القانون البحري.

¹⁵⁷ المادة 776 من القانون البحري.

تستلزمها مثل هذه البضائع في النقل¹⁵⁸. و بعد هذا الالتزام التزاما ببذل عناية رجل الحريص.¹⁵⁹

03/ التزاماته بعد تمام الرحلة: بعد وصول السفينة يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة ثم تسليمها.

1- تفريغ البضاعة: بناء على اتفاقية بروكسل و كذلك المادة 780 قانون بحري نصت على أنه يلتزم الناقل بعمليات فك و إنزال البضائع و وضعها على رصيف الميناء بنفس العناية¹⁶⁰ و كذلك حسب ما جاء في المادة 607 قانون بحري، و مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ، و آجال التفريغ. و حسب القانون البحري الجزائري يجوز الاتفاق على أن المرسل إليه أو الشاحن هو الذي يتولى التفريغ. و في كلتي الحالتين تتولى عملية التفريغ مؤسسات المناولة المنائية، و اذا رتب ضررا للبضاعة فالناقل هو المسؤول تجاه الشاحن أو تجاه المرسل إليه¹⁶¹.

2- تسليم البضاعة: تسليم البضاعة هو عمل قانوني يقع دائما على الناقل. فيلتزم هو أو من يمثله بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن¹⁶².

-من له حق تسلّم البضاعة من الناقل؟

يجب أن التمييز بحسب أشكال سند الشحن¹⁶³:

¹⁵⁸ المادة 1/778 قانون بحري.

¹⁵⁹ المادة 773 من القانون البحري التي نصت على العناية التامة.

¹⁶⁰ علي يونس حسن، المرجع السابق، ص. 375.

¹⁶¹ قرار المحكمة العليا الصادر في 16/05/1998 ملف رقم 169663، المجلة القضائية عدد خاص بالغرفة التجارية و البحرية،

ص 178.

¹⁶² المادة 782 من القانون بحري.

¹⁶³ المادة 784 من القانون البحري.

1/سند الشحن الاسمي: على الناقل تسليم البضاعة إلى الشخص المعني في الوثيقة، أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت بموجب حوالة الحق مكتوبة.

2/سند الشحن لأمر: تسلم البضاعة الى المستفيد أو المظهر اليه قانونا.

3/سند الشحن للحامل: لما لا يتم تحديد هوية المرسل اليه و كان سند الشحن صادرا لأمر الحامل، فتسلم البضاعة إلى أي شخص يحمل سند الشحن. و هنا لتفادي الاشكالات يمكن للناقل أو الربان أن يطالب بجمع كل نسخ سند الشحن،¹⁶⁴ وفي حالة تعدد الحامل لسند الشحن فيمكن للناقل ايداع البضاعة و اخطار المحكمة لفض النزاع بينهم. و على الناقل تمكين المرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة من التحقق من حالة البضاعة. كما عليه أن يساعد المرسل إليه و أن يقدم له جميع التسهيلات من اجل تفتيش البضائع و التحقق من عدد الطرود¹⁶⁵.

ثانيا: آثاره بالنسبة للشاحن و المرسل إليه: سيتم التطرق الى الشاحن ثم المرسل اليه.

01/التزامات الشاحن: يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل أو لممثله قصد نقلها، و

بدفع أجرة النقل ثم المطالبة بها بعد وصولها.

1- الالتزام بتسليم البضاعة: يعد هذا الالتزام عمل قانوني بحيث يمكن الشاحن الناقل

من البضاعة و تصبح تحت عهده لنقلها. و يشترط عدم تأخر الشاحن في تسليم

البضاعة¹⁶⁶. و لتسهيل عملية التسليم يجب على الشاحن وتحت مسؤوليته:

- القيام بتغليف البضاعة بحسب طبيعة ذلك، كوضعها في الحاويات، أو

تحزيمها.... حسب نوع البضاعة.

¹⁶⁴ المادة 783 من القانون البحري.

¹⁶⁵ المادة 788 من القانون البحري.

¹⁶⁶ المادة 772 من القانون البحري.

-وضع بطاقات على البضائع المغلفة أو المحزومة: للدلالة على هويتها و خصائصها و أو ظروف نقلها.

-التأكد من وزن و عدد البضائع لنقلها. و ذلك لمطابقتها مع التصريح الذي يقدمه الشاحن للناقل.

-تحضير الوثائق اللازمة و المرافقة للبضاعة كالفواتير، الرخص بالاستيراد او التصدير، ...

2- الالتزام بدفع أجرة نقل البضاعة:

أجرة الحمولة هي البديل النقدي عن عملية نقلها من ميناء الى ميناء، و تحدد حسب اتفاق الطرفين¹⁶⁷، لكن الواقع أنها تحدد من طرف الناقل و ما على الشاحن إلا القبول بها. و يمكن أن تلحق بالأجرة بعض الملحقات كنفقات الشحن و التفريغ و التعويض عن التأخر في الشحن و التفريغ. و الأجرة المتفق عليها قد تزيد و قد تنقص بسبب وقوع حوادث قد تنتج عن القوة القاهرة أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة أو حالات أخرى. وذلك حسب ما إذا كان للناقل أو الشاحن يد في ذلك.¹⁶⁸

*ضمانات الناقل في استيفاء أجرة النقل:

- حق حبس البضاعة و بيعها المادة 798 قانون بحري.

- حق الامتياز: المادة 817 قانون بحري.

3- الالتزام بالمطالبة بتسلم البضاعة في ميناء الوصول:

عادة ما تقوم شركات النقل بالتعاون مع المؤسسة المينائية على نشر مواعيد وصول السفينة، لذا فيجب على الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص حامل لسند الشحن بصفة قانونية أن يباشر في استلام البضاعة (سواء بعد التفريغ أو قبله حسب الحالة)، و لا يتركها

¹⁶⁷ يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 343.

¹⁶⁸ المادة 797 و ما بعدها من القانون البحري.

لأن كل تأخر في استلام الشاحن أو المرسل إليه البضاعة يعرضه الى دفع مصاريف اضافية (أجرة مضافة عن كل تأخير)¹⁶⁹. و لأجل اتماما عملية التسلم يتوجب أن يتعاون الربان و الشاحن في تفتيش و معاينة البضاعة، و إذا شك الشاحن في عدد أو حالة البضاعة جاز للطرفين اللجوء الى خبير لمعاينة البضاعة¹⁷⁰. و في كل الأحوال يجب على المرسل إليه أو الشاحن نفسه التأكد من بضاعته و اذا اكتشف نقص أو عيب ظاهر فعليه أن يدرج تحفظات عند امضائه باستلام البضاعة سواء في سند الشحن أو في وثيقة أخرى يكفي أن تكون مبلغة للناقل. أما إذا كان العيب أو النقص غير ظاهر فعلى المرسل اليه أن يرسل التحفظات خلال 3 ايام من تسلم البضاعة¹⁷¹، و إلا اعتبر أنه استلم بضاعة سليمة.

* حالات الاشكالات التي تحول دون تسلم بضاعته:

في حالة ما إذا تقدم أكثر من شخص حاملين لسندات شحن، هنا يمكن للناقل ايداع البضاعة في مستودع أمين وإحالة الأطراف الى المحكمة لتحديد صاحب الحق فيها. كذلك إذا رفض المرسل اليه تسلم البضاعة ورفض دفع اجرة الحمولة هنا يجوز للناقل بعد الاتصال بالشاحن و دون جدوى ايداعها في مكان أمين، و طلب بيعها قضائياً بعد مرور شهرين من الامتاع،¹⁷² أما السلع السريعة التلف في أقرب الآجال.

02/ آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه:

المرسل إليه هو الشخص الذي لم يشارك في ابرام عقد النقل أولاً، و هو الشخص الذي يتفق الناقل و الشاحن على أنه هو الذي سيتسلم البضاعة عند الوصول، قد يكون محددًا في سند الشحن، أم لا مثل (المظهر له بعد تظهر سند الشحن) و اختلف الفقه في تكييف المركز القانوني للمرسل اليه (نظرية الاشتراط لمصلحة الغير. - نظرية النيابة الناقصة -

¹⁶⁹ المادة 794 من القانون البحري.

¹⁷⁰ المادة 789 من القانون البحري.

¹⁷¹ المادة 790 من القانون البحري.

¹⁷² المادة 795 من القانون البحري.

نظرية الخلف الخاص-نظرية التعاقد لمصلحة الغير - نظرية الانضمام في العقد.¹⁷³ و
غلب المشرع نظرية الانضمام في عقد النقل حيث لا يعد المرسل اليه طرفا في العقد و لا
يلتزم ببند سند الشحن إلا بعد قبوله له¹⁷⁴ سواء قبولا صريحا أو ضمنيا.

الفرع الرابع: مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

بالنظر إلى الحوادث البحرية التي قد تعترض السفينة أثناء ابحارها، و كذا مرورها
بحدود دول أخرى، و أيضا التزام الربان ببعض القواعد البحرية كالإنقاذ، حماية حياة
الاشخاص في السفينة..... فإن من شأن ذلك يكون احتمال هلاك البضاعة او نقصها أكثر
مما لو كانت في طريق البر. لذا تتميز مسؤولية الناقل البحري للبضائع ببعض الخصوصية
عن الأحكام العامة مميزات ذات صبغة مخففة عموما. و كان لتلك الخصوصية خلفيات
اقتصادية و تجارية و تاريخية. فلو فرضنا تحمل الناقل البحري بكل الأخطاء حسب الاحكام
العامة لعزف الناقلون عن ممارسة هذا النشاط لخطورته و حاجته لاستثمارات ضخمة. الأمر
الذي حتم على الدول التي كانت لها اساطيل نقل الى التفكير في ضرورة توحيد أحكام
مسؤولية الناقل البحري و اعفائه من بعض الاخطاء و كذا جواز تحديدها.

و أهم هذه الاتفاقيات توجد اتفاقية بروكسل لسنة 1924، التي تميزت بأنها في
مصلحة الناقلين، لذا تم بعدها ابرام اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع عن طريق البحر لترجيح
كفة الدول التي يكثر فيها الشاحنين.¹⁷⁵ ثم للتوفيق بين الاتفاقيتين ابرمت مؤخرا معاهدة
روتterdam. رغم ذلك فإن اتفاقية بروكسل الاولى هي الاكثر تطبيقا و كذلك لمصادقة المشرع
الجزائري عليها بخلاف الاتفاقيتين اللاحقتين. و يجب الذكر أن مسؤولية الناقل البحري
للبضائع تتميز بمجموعة من الخصائص أهمها: أنها مسؤولية تعاقدية مصدرها عقد النقل

¹⁷³ محمود سمير الشراوي، مركز المرسل اليه في سند الشحن، مجلة القانون و الاقتصاد، مارس 1967، عدد 37، ص.

.71

¹⁷⁴ المادة 797 فقرة 2 من القانون البحري.

175

البحري و بحكم القانون في نفس الوقت مصدرها القانون البحري، إذ نص المشرع الجزائري عليها في المادة 802 من القانون البحري. كما أنها مسؤولية مفترضة مرفقة بالتزام بتحقيق نتيجة. وهي مسؤولية محدودة¹⁷⁶.

أولاً: نطاق و حالات مسؤولية الناقل البحري:

01/ يقصد بنطاق مسؤولية الناقل البحري هو متى تبدأ مسؤوليته عن البضاعة و الى متى تنتهي. فنص المشرع الجزائري في المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أنه:

"يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة الثانية."

أي تتطرق مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة ابتداء من تكلفه بها أي من تسلمها من الشاحن و سواء كان ذلك في الرصيف قبل الشحن، أو بعد شحن البضاعة على السفينة (حسب من هو الملتزم بالشحن) و تستمر هذه المسؤولية الى غاية وصول السفينة و تسليم البضاعة للمرسل اليه، فبعد تسليم البضاعة الى المرسل اليه تنتهي مسؤولية الناقل.

02/ نص المشرع على أن حالات مسؤولية الناقل البحري هي: التأخير في تسليمها، الفقدان، النقص، الضرر بالبضاعة. و يمكن اجمالها في:

- هلاك البضاعة الكلي (الهلاك الكلي لا يقع فيه تسليم) أو الجزئي و - تلف البضاعة و - التأخير.

¹⁷⁶ المادة 805 من القانون البحري التي تنص: إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة و قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق...

ثانياً: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية:

بخلاف الاحكام العامة للمسؤولية العقدية التي تعفى بسبب القوة القاهرة، خطأ المضرور و خطأ الغير. فإنه توجد خصوصية في مسؤولية الناقل البحري إذ أنه توجد العديد من الأسباب التي قد تعفي الناقل منها و هذا ما يوجد في اتفاقية بروكسل أو كذلك وفقاً للمادة 803 من القانون البحري التي تنص: " يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر سببه ما يلي:

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770.

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.

ج- الحريق، إلا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل.

د- أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

هـ- القوة القاهرة¹⁷⁷.

و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء

السفر.

¹⁷⁷ اصطلحت عليها اتفاقية بروكسل 1924 بالقضاء و القدر، و في القانون الامريكي بأعمال الرب. كما يشترط ان تتحقق كل شروطها من عدم القدرة على توقعها و استحالة تفادي الضرر. حيث اعتبرت المحكمة العليا أن القضاة قد أخطئوا لما أعفوا الناقل من المسؤولية عن الأضرار باعتبارها نتجت عن القوة القاهرة دون أن يتحققوا من توفر شروطها (م 282 ق ب) قرار صادر في 1991/06/02 ملف رقم 53657، غير منشور . كما اعتبرت أن مسؤولية الناقل قائمة لما اعترضته عاصفة في فصل الشتاء لأن رداءة الطقس تعتبر حالة عادية بالنسبة للملاحين في قرارها الصادرة في 1991/05/19 ملف رقم 77660 مجلة قضائية عدد 3 سنة 1993.

ح- أخطاء الشاحن، ولاسيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع.

ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.

ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

ل- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر. و في حالة تزامم أخطاء الناقل أو تابعيه من الريان أو الطاقم و حتى الوكلاء مع سبب آخر ساهم في احداث الخسائر والأضرار للبضائع، فيكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ تابعيه كما يمكن نذب خبير لتقدير نسبة الاخطاء. و هنا يتوجب على الناقل اثبات العكس بأنه غير مسؤول عن بقية الخسائر و الأضرار و يثبت السبب الاجنبي.¹⁷⁸

ثالثاً: قاعدة تحديد مسؤولية الناقل بنص القانون (حالة عدم التصريح الحقيقي بالبضاعة):

حتى في حالة ثبوت مسؤولية الناقل البحري، فإنه خلافاً للأحكام العامة هناك قاعدة تحديد مسؤوليته في حدود مبالغ معينة، و ليس بصفة مطلقة. و تسمى تحديد المسؤولية على أساس الطرد أو الطرود. تجد هذه القاعدة مصدرها من اتفاقية بروكسل لسنة 1924¹⁷⁹ ومنها انتقل إلى القوانين الوطنية. وقد تبني المشرع الجزائري المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع عندما لا يصرح الشاحن بقيمة البضاعة في سند الشحن، وتتص المادة 805 من القانون البحري: " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة و قيمة البضائع

¹⁷⁸- أنظر المادة 804 من القانون البحري الجزائري.

¹⁷⁹- تتص المادة 04 فقرة 05 من اتفاقية بروكسل على ما يلي: " لا يلتزم الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال، بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن".

قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق. وبمقدار يعادل مرتين و نصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع و لكن لا تزيد عن مجموع أجرة الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

وفي حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبوة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري .

وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى. يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين مليغراماً ونصف من الذهب ، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية ، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم. لكن لا يمكن للناقل البحري الاستفادة من هذه المادة أي تحديد المسؤولية إذا تعدد أحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر (الخطأ الجسيم أو غير المغتفر)(المادة 809 من القانون البحري)

رابعاً: الاتفاقات والشروط الباطلة: يوجد شروط باطلة يمنع ادراجها في سند الشحن، ذكرت على سبيل الحصر هي:

1- تلك التي استبعدتها المادة 811 و نقصد بها المسؤولية الناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من القانون البحري¹⁸⁰ أي كل الالتزامات التي تم التطرق اليها في التزامات الناقل.

2- تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عما حددته المادة 805 قانون بحري.

3- منح الناقل الاستفادة من مبلغ التأمين على البضاعة.

و أيضا التكاليف الزائدة على المرسل اليه عند استلامه البضاعة كفرض مصاريف الخبرة عند الفحص، (المادة 788 و 789) و استثناءا رغم وجود حالات البطان في المادة 811 فإنه يجوز تحديد مسؤولية الناقل عن المدة بين استلام البضاعة و شحنها و كذلك عن المدة بين تفرغ البضاعة و تسليمها. و كذلك عند نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة (إذا تم شحنها هناك برضا الشاحن)

خامسا: الشروط الصحيحة:

فيما عدا المادة 811 يجوز للناقل ادراج شروط تحديد المسؤولية الاتفاقية أي برضا الشاحن و أن تكون مكتوبة في سند الشحن. بشرط عدم وجود خطأ متعمد او جسيم.

سادسا: دعوى المسؤولية:

أي يجوز للمضرور رفع دعوى مسؤولية الناقل امام المحكمة المختصة وقبل ذلك لابد من التذكير بما يلي:

01/ الاحتجاج المسبق: نص المشرع على أنه يجب ان يسبق الدعوى قيام المرسل

اليه بتحرير احتجاج في الأجل القانوني. (المادة 790) و الاحتجاج هو ابداء الشاحن أو المرسل إليه ملاحظات و تحفظات عن حالة البضاعة أو عن النقص فيها و ذلك عند

¹⁸⁰ المادة 03 فقرة ثامنا من معاهدة بروكسل لعام 1924 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن.

تسلمها مباشرة اذا كان التلف او النقص ظاهرا أما اذا كان غير ظاهر ففي أجل 3 ايام من تاريخ التسليم. و يتخذ الاحتجاج عدة اشكال المهم أن يكون مكتوبا و مبلغ للناقل. مثل ادراج تحفظات على سند الشحن او في وثيقة استلام البضاعة، بموجب رسالة برقية، بموجب اجراء خبرة فنية...، لكن إذا لم يتم المرسل اليه بتحرير احتجاج فإنه لا تسقط دعواه و إنما يفقد دليلا لإثبات حالة البضاعة. و ينقلب عبئ الإثبات.

02/ المحكمة المختصة: تطبق الأحكام العامة في قانون الاجراءات المدنية و الادارية (المادة 39/4، أي محكمة ابرام العقد أو محكمة مكان تسليم البضاعة أو محكمة المكان الذي يجب أن يتم الوفاء فيه.

03/ تقادم الدعوى: يوجد نوعين من التقادم تتقادم بسنة واحدة تبدأ من استلام البضاعة كل دعوى ضد الناقل بسبب الهلاك او التلف أو التأخير. أما الدعوى الاخرى فتتقادم بستنتين. (المادة 742 و 743)

04/ و إذا كان النزاع دولي خاص فتطبق أحكام القانون الدولي الخاص بالنقل البحري. خاصة فيما يخص القانون الواجب التطبيق و التكييف... في بعض الحالات قد يتم اشتراط عرض النزاع على غرفة التحكيم التجاري الدولي. هنا يجب أن يعرض الخلاف على هيئة التحكيم أولا.

المطلب الثاني: عقد النقل البحري للأشخاص:

نضمه المشرع في المادة 821 إلى غاية المادة 859 من القانون البحري، و كذلك في بعض المراسيم التنفيذية¹⁸¹، عرفته المادة 821 بطريقة غير مباشرة بأنه (يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين و امتعته إن وجدت عن طريق البحر و لمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجره السفر) بالتالي هو عقد بين المجهز (الناقل) و المسافرين،

¹⁸¹ مرسوم تنفيذي رقم 203/16 المؤرخ في 20 شوال عام 1437 الموافق 25 يوليو سنة 2016 يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج. ر. عدد 44 سنة 2016.

موضوعه نقل المسافر و امتعته عن طريق البحر باستعمال سفينة و لمسافة محددة، و يجب أن يكون مقابل أجرة يلتزم بها المسافر. كما يجب الذكر أنه غالبا ما يكون عقد النقل البحري للمسافرين دوليا، هنا يخضع للاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر¹⁸² قبل تطبيق نصوص القانون البحري.

نطاقه: بالنسبة للمسافر ابتداء من الركوب الى غاية النزول من السفينة، و إذا تضمنت تذكرة النقل أن المجهز مسؤول على المسافر من الرصيف الى السفينة (مادة 823) فهو كذلك، أما الامتعة لها حكم آخر حسب الحالة.

الفرع الأول: تكوين عقد النقل البحري للأشخاص:

هو عقد رضائي ينبرم بالإيجاب و القبول للناقل و المسافر أو وكليهما على إيصال المسافر فوق سفينة يتكفل بإيجادها الناقل و ذلك من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول مقابل أجرة النقل¹⁸³. يشترط أن يكون التراضي خاليا من عيوب الإرادة (الغلط، الاستغلال، الاكراه، التدليس أو الغش) ويشترط في عقد النقل أيضا مشروعية المحل و السبب و الأجرة.

-تذكرة السفر و وثيقة إيصال الأمتعة: هي من التزامات المجهز و تعد وثيقة تثبت عقد

النقل بينه و المسافر، و لا تعد شرطا لصحة العقد فتستعمل فقط لإثبات دفع الأجرة و وجود عقد نقل صحيح خال من الغش أو التدليس (مثلا المسافر الذي يتسلل خلسة إلى وسيلة النقل فلا يربطه بالناقل عقد¹⁸⁴). كما تجب الإشارة أنه قد تكون تذكرة السفر اسمية، أو لحاملها. أما وثيقة إيصال الأمتعة فلقد فرض المشرع على المجهز بتسليمها للمسافر إذا أراد

¹⁸² - معاهدة بروكسل 29 افريل 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر. (الامر 02/73)

-معاهدة بروكسل 10 أكتوبر 1957 المتعلقة بالركاب المتسللين.

-معاهدة بروكسل 27 ماي 1967 الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا. (الامر 03/73)

-معاهدة أثينا 13 ديسمبر 1973 المتعلقة بالنقل البحري للركاب وامتعتهم.

¹⁸³ المادة 821 من ق. ب.

¹⁸⁴ René RODIER, op. cit. p. 211.

في القانون البحري يخضع لنظام المسافر خفية (المادة 857 من ق. ب. و الاتفاقية الدولية أعلاه)

نقل أمتعة معه بشرط أن تكون من أمتعة العنبر أو المركبات كالسيارة مثلا (مادة 839) أما الامتعة الأخرى التي تصاحب المسافر فتبقى في حيازته كحقيبة اليد (تسمى أمتعة الحجرة).

الفرع الثاني: التزامات الطرفين:

أولا: التزامات المسافر:

01/ حضور المسافر: حسب المادة 830 من القانون البحري، يجب على المسافر أن يحضر في المكان و الزمان المتفق عليه أو حسب العرف و إلا اعتبر متنازلا عن العقد.

02/ دفع أجرة النقل: هي البديل النقدي الذي يلتزم المسافر أو نائبه بدفعها للمجهز و تكون كمقابل لإيصال المسافر شخصه و أمتعته بشرط التصريح الحقيقي بها.

كما نص المشرع في القانون البحري الحالات التي يجوز فيها للمسافر استرداد أجرته إذا لم يرغب في السفر، (مواد 831 و ما بعدها) أو بسبب الناقل. و للناقل حق الحبس على الأمتعة ضمنا لحصوله على الأجرة (المادة 840 من القانون البحري) و له حق الامتياز¹⁸⁵.

03/ الالتزام بتعليمات المجهز: يجب على المسافر أن يلتزم بتعليمات المجهز أو الربان و ذلك لحفظ الأمن و النظام و الآداب أثناء السفر¹⁸⁶. كالبقاء في الأماكن المسموح بها، تمكين الناقل من تفتيش الأمتعة إذا طلب الناقل ذلك كاحتياط لحفظ الأمن. و إذا كان المسافر أو أمتعته تشكل خطرا على المسافرين الآخرين أو أمتعتهم أو خطرا على السفينة فيجوز للناقل منعه من السفر إلى غاية زوال الخطر. و كما سبق تبيانه فيما يخص وظائف الربان، فإنه يمكن لهذا الأخير ان يتخذ كافة التدابير لحفظ صحة و أمن المسافرين.

ثانيا: التزامات الناقل:

¹⁸⁵ سنتطرق لذلك بعده.

¹⁸⁶ المادة 838 من ق. ب.

01/ إيصال المسافرين و أمتعته: هو أهم التزام في عقد النقل نصت عليه المادة 821 من القانون البحري و حتى المادة 836 و 837 لذا يجب على الناقل إيصال المسافرين و أمتعته في التاريخ و المكان المتفق عليهما أو حسب العرف و العادة¹⁸⁷. و إلا يجوز الفسخ مع التعويض قبل الانطلاق أو طلب التعويض عند الوصول.

02/ ضمان سلامة المسافرين و أمتعته المسجلة:

نصت المادة 841 من القانون البحري على أنه يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافرين و أمتعته المسجلة مثل: الوفاة، الآلام، الحوادث الجسمانية، و الأضرار التي تصيب الأمتعة كتكسرها، سرقتها.... و ما يميز هذا الالتزام هو أنه التزام ببذل عناية¹⁸⁸ و هو التزام اتفاقي و في نفس الوقت قانوني منصوص عليه في القانون 03/09 المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش تحت حكم ضمان سلامة الخدمات.

ثالثاً: مسؤولية الناقل:

هي مسؤولية تعاقدية و قانونية. نصت عليها المادة 841 الى 856 من ق. ب. و موضوعها هو الإصابات الجسمانية و الوفاة اللاحقة بالمسافر و كذا الأضرار و الخسائر اللاحقة بأمتعته (مادة 842 من ق. ب.) و ما يميز هذه المسؤولية أنها مفترضة و تتعقد حتى و لو بسبب الأخطاء الملاحية للربان، و ما على المجهز إلا اثبات العكس أي يثبت أن الضرر ينسب للحوادث المتمثلة في الغرق و الاصطدام و الحريق و الجنوح (مادة 843) أو خطأ المسافر... كما يجب التنويه أنه يعفى المجهز من مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا كان سببها أخطاء ملاحية بالربان، (باستثناء الخطأ غير المغتفر و العمد) (مادة 844)

¹⁸⁷. حسين جميل الفتلاوي، العقود التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص. 333.

¹⁸⁸ Cass civ. 21/11/1911, CGT contre H mida Ben Ahmed, D. 1913, p.249.

01/ نطاقها:

أي متى تبدأ مسؤولية المجهز عن المسافر و أمتعته و الى متى تنتهي؟ فحسب 842 تكون في نطاق عملية النقل ابتداء من الركوب على ظهر السفينة الى غاية النزول، أما إذا تكلف المجهز بالمسافر من الرصيف الى السفينة كذلك فتبدأ المسؤولية ابتداء من الرصيف متى تأهب المسافر الركوب.

02/ تحديد المسؤولية:

-نص المشرع على أن مسؤولية المجهز تكون محددة التعويض في حدود المبالغ المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية. (مادة 848)

03/ دعوى المسؤولية: لا تباشر إلا بعد قيام المسافر بتبليغ كتابي الى المجهز عن الضرر الذي تعرض له، إن كان ضرراً جسامانياً خلال 15 يوم و البضائع عند النزول او التسليم، و إلا يستفيد الناقل من قرينة سلامة المسافر و أمتعته. (مادة 851) كما يجب ادخال شركة التأمين الخاصة بالناقل، وأيضاً الخاصة بالمسافر.

04/ تقادمها:

تتقادم دعوى المسؤولية بمرور سنتين (مادة 853)

05/ المحكمة المختصة: تطبق الأحكام العامة و إذا كان العقد دولياً فتطبق الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن بشرط أن تكون الجزائر مصادقة عليها.

الفصل الرابع: الحوادث البحرية:

من المعلوم أن قواعد القانون البحري تتميز بالاستقلالية و بالذاتية، ذلك كون أن الوسط الذي تستغل فيه السفينة هو البحر و هذا الأخير يمتاز بعدم القدرة على التوقع التام للرحلات البحرية. لأنه قد تطرأ أخطار تعترض السفينة سواء عند رسوها أو عند وجودها في البحر، كالغرق، الاصطدام بالأجسام الأخرى الطبيعية أو الصناعية، الجنوح، هجوم

قراصنة... كما قد يفرض عليها قانونا تقديم المساعدة لسفينة أخرى تعرضت للحوادث السابقة الذكر. و نظرا لخصوصية الدعاوى التي ترفع من طرف السفينة المتضررة، كون أن النزاع غالبا ما يخضع لتنازع القوانين و تنازع الاختصاص لذا يوجد أحكام قانونية منسقة خاصة بهذا الموضوع و هو نظام الحوادث البحرية سواء على المستوى الدولي أو حتى الوطني. فنجد أن المشرع الجزائري نظم الحوادث البحرية في المواد من 273 إلى 383 من القانون البحري، وصنفها إلى ثلاث أقسام على النحو التالي: تصادم السفن في البحار، الخسائر البحرية والإسعاف البحري.

المبحث الأول: التصادم البحري:

يعد التصادم أهم الحوادث البحرية التي قد تعترض السفينة أثناء رحلتها، و ذلك نظرا لازدهار التجارة البحرية و كثرة استعمال السفن و اختلاف أحجامها و تشعب الخطوط البحرية، فهذا الموضوع قديم من حيث التأطير القانوني. و زادت الحاجة لتنظيمه خاصة على المستوى الدولي و ذلك لاختلاف جنسيات سفن الدول المتصادمة. و على اثر ذلك تم وضع اتفاقية في بروكسل في 23 سبتمبر 1910 حول توحيد الأحكام الموضوعية للتصادم البحري، كما توجد اتفاقية بروكسل 10 ماي 1952 المتعلقة بالاختصاص القضائي المدني، و المعاهدة الدولية بروكسل 10 ماي 1952 المتعلقة بتوحيد قواعد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم و الحوادث الملاحية الأخرى.

المطلب الأول: تعريف التصادم البحري

عرفته المادة 273 من القانون البحري بأنه: " يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم." يلاحظ أن المشرع استعمل المفهوم الموسع لتعريف التصادم مثله مثل معاهدة بروكسل، سواء من حيث الأجسام المتصادمة و هي كل

سفينة و السفن أو المراكب أو حتى الأجسام العائمة أو الثابتة و حتى الطبيعية الأخرى التابعة للأملاك العمومية للدولة (مادة 274) كذلك نص على كل ارتطام مادي أو اصطدام¹⁸⁹ ، كذلك دون مراعاة المياه التي وقع فيها سواء في عرض البحر أو حتى في المياه الداخلية. كل ذلك بهدف توسيع دائرة مفهوم التصادم لتوحيد أحكام التعويض.

المطلب الثاني: شروط التصادم

من خلال المواد 273 و 274 و 275 من القانون البحري يشترط في التصادم البحري

ما يلي:

الفرع الأول: أن يكون في الحادث سفينة على الأقل:

يشترط لاعتبار الحادث تصادما بحريا أن يقع الحادث بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة بحرية و بواخر أو مراكب للملاحة الداخلية، أو بين سفينة و منشأة عائمة أخرى كالرافعات و آلات الجرف أو السبر... والأكثر من ذلك يكفي تصادم سفينة مع جسم ثابت سواء من صنع الانسان مثل رصيف الميناء أو حتى جسم طبيعي يدخل ضمن الأملاك العمومية، (مادة 275) بالتالي يجب على الأقل أن يكون هناك سفينة بمفهوم القانون البحري في التصادم و لا يهم الجسم الآخر¹⁹⁰. و بمفهوم المخالفة لا يعد تصادما إذا وقع الحادث بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية، رغم حصوله في البحر. و تصادم السفينة

¹⁸⁹ - يجب التمييز بين مصطلحي الارتطام عن الاصطدام: " الاصطدام هو تصادم بين سفينتين، أو بين سفينة ومركب ملاحة داخلية يكونان في حالة حركة، أما الارتطام ويسمى بالفرنسية Collision هو ذلك الاحتكاك والتلامس المادي بين سفينة و منشأة بحرية ثابتة أو شيء ثابت." حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2018/2019، ص 22.

¹⁹⁰ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 404.

الحربية، و التصادم بين القاطرة و السفينة إذا كان بينهما عقد قطر، و كذا التصادم بين منشآت التشوين مع السفينة إذا كان بينهما عقد. فهنا تطبق المسؤولية العقدية¹⁹¹.

الفرع الثاني: حصول التصادم أو الارتطام المادي:

في الأول يشترط احتكاك فعلي بين السفينة و الجسم الآخر، و هذا التصادم التام، غير أن المشرع الجزائري في المادة 275 أسوة بمعاهدة بروكسل لسنة 1910 اعتبر أن التصادم لا يقتصر على حدوث ارتطام مادي بين منشأتين عائمتين، بل قد يقع التصادم بالمفهوم القانوني دون حدوث الارتطام المادي، رغبة في توسيع توحيد قواعد التعويض عن الأضرار والخسائر.¹⁹² و هو كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على ظهرها هي بسبب تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة.¹⁹³ مثلا تقاجاً ربان السفينة (أ) بوجود سفينة (ب) أمامه و كان الضباب و هذه الأخيرة لم تستعمل إشارات الملاحة المفروضة، فيقوم ربان السفينة (أ) بتغيير اتجاه مفاجئ و ممكن أن تتعرض لأضرار، هنا السفينة (ب) هي المسؤولة عن التعويض لخطئها.

الفرع الثالث: الأضرار و علاقة السببية: قد تكون نتيجة تصادم مباشر أو غير

مباشر، و يعوض عن الأضرار المادية و كذا الأضرار التي تصيب الأشخاص كالمسافرين و الطاقم...

¹⁹¹ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 596.

¹⁹² - راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الأنجلو أمريكي، جامعة أسبوت، 2009، ص 25.

¹⁹³ - أنظر المادة 247 فقرة 2 و3 قانون بحري.

المطلب الثالث: أحكام التصادم:

صنف الفقه¹⁹⁴ بادئاً اثار التصادم البحري حسب وقائع الحوادث. (فيوجد التصادم القهري، التصادم المشتبه في أسبابه، التصادم بسبب خطأ أحد رباني السفينتين و التصادم بسبب الخطأ المشترك لرباني السفينتين.

الفرع الأول: التصادم القهري أو المشتبه في نسبة مسببه:

نص عليه المشرع الجزائري في المادة 281 من القانون البحري بنصها:

إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداهما راسية عند وقوع التصادم." هنا تتحمل السفينة التي تعرضت للتصادم الأضرار الحاصلة لها، و إذا كانت سفينتان فكل سفينة تتحمل الأضرار الحاصلة لها و ذلك إما بسبب عدم وجود المخطئ (أي القوة القاهرة) أو لصعوبة نسبة الخطأ لأي من السفينتين في احداث الأضرار.

الفرع الثاني: التصادم بسبب خطأ من إحدى السفن:

حسب المادة 277 من القانون البحري، إذا وقع الارتطام بفعل إحدى السفن، تتحمل التعويض السفينة التي ارتكبت الخطأ. كإهمال ربان أو طاقم السفينة القواعد الفنية المفروضة في مجال أمن السفن و الملاحة البحرية، أو اهمال القواعد الدولية و حتى الوطنية لمنع التصادم البحري، كعدم استعمال الإشارات اللازمة في الوقت اللازم، استعمال سرعة ممنوعة داخل المياه الداخلية أو عدم طلب الارشاد... و يثبت الخطأ بكافة طرق الاثبات¹⁹⁵، لا سيما محاضر الضبطية، التحقيق الفني، الشهود...

¹⁹⁴ محمود شحات، المرجع السابق، ص 73.

¹⁹⁵ مصطفى كمال طه، القانون البحري المرجع السابق، ص. 408.

الفرع الثالث: التصادم بسبب الخطأ المشترك:

نصت عليه المادة 278 من القانون البحري، بأنه إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو أكثر وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الضرر حسب نسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منها و هنا عادة ما يتم اللجوء إلى خبير فني. و هناك حالة أخرى و هي إذا صعب تحديد جسامه الأخطاء المرتكبة فتوزع المسؤولية بين السفن المخطئة بالتساوي. أما المسؤولية تجاه الغير أو حتى أصحاب البضائع التي كانت فوق السفينتين، فلا يمكن الحكم لهم بالتعويض بالتضامن بين مجهزي السفينتين، و ذلك فيما يخص الاضرار المادية اللاحقة بالسفن او بالبضائع،¹⁹⁶ بخلاف التعويض عن الوفاة وعن الاضرار الجسدية يجوز فيه الحكم بالتضامن¹⁹⁷.

المطلب الرابع: دعوى المسؤولية عن التصادم البحري:

نصت المادة 287 من القانون البحري، على أنه (تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المترتبة عن تصادم السفن في البحار إلى:

-القانون الجزائري إذا حصل التصادم في المياه الإقليمية الجزائرية.

-لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر.

-لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المتصادمة ترفع نفس الراية

بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم.)

المحكمة المختصة: إذا كان النزاع دولياً تطبق الاتفاقية الدولية لتحديد الاختصاص في

التصادم، كما نص المشرع (مادة 290 و 291) على أنه تخضع دعوى التصادم لمحكمة

المدعى عليه، محكمة حجز السفينة، محكمة مكان التصادم. أو محكمة الاتفاق أو التحكيم.

¹⁹⁶ المادة 4 فقرة 2 من معاهدة التصادم البحري اعلاه. و المادة 279 من القانون البحري.

¹⁹⁷ المادة 4 فقرة 3 من نفس المعاهدة. و المادة 280 من القانون البحري.

و من حيث مدة تقادم الدعوى، فإن أحكام اتفاقية بروكسل جعلت مدة التقادم الخاصة بالمطالبة بالتعويض عن أضرار التصادم سنتين من تاريخ الحادث، و هي نفس المدة التي تبناها المشرع الجزائري في المادة 288 فقرة 1 من القانون البحري. أما الأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع فهي سنة واحدة. و يخضع التعويض أيضا لأحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة¹⁹⁸ حسب الحالات كما سبق التطرق إليه سابقا.

المبحث الثاني: الإسعاف البحري:

يتميز الوسط البحري كما سبق ذكره بمخاطر جمة و متنوعة المتوقعة و غير المتوقعة، كما أنه قد تعجز السفينة لأي سبب كان على القيام بالملاحة البحرية بعد انطلاقها و بلوغها عرض البحر، لذا فيحدث أن تحتاج السفن في خطر الى يد المساعدة قصد انقاذها أو انقاذ ما فيها من الهلاك، و نظرا لأن حركة الملاحة البحرية غالبا ما تكون بعيدة و بين الدول و غالبا في عرض البحر فقد يصعب طلب المساعدة من السفن العمومية للنجدة، لذا اتفقت المجموعة الدولية و حتى الفقه القانوني البحري الذي اجتهد على اتباع قواعد قانونية خاصة بالإنقاذ البحري¹⁹⁹. أي تبني إلزامية ذلك لكل السفن التجارية، و تنظيم تسوية المكافآت المترتبة عن ذلك، كاتفاقية بروكسل 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ²⁰⁰، و الاتفاقية الدولية للإنقاذ المنعقدة في لندن 28 أبريل 1989.²⁰¹ كما نظم المشرع الجزائري الإسعاف البحري في القانون البحري الجزائري من المواد 332 إلى 357.

¹⁹⁸ P. Bonassies, Traité de droit maritime, LGDJ, Paris, 2006, al. 398.

¹⁹⁹ يسمى الإنقاذ البحري و الإسعاف البحري (حسب المشرع البحري) و المساعدة البحرية.

²⁰⁰ - المرسوم الرئاسي رقم 70/64 مؤرخ في: 02 مارس 1964 . ج ر عدد 29 مؤرخة في 07 أبريل 1964 يتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية 1910.

²⁰¹ - المرسوم الرئاسي رقم 385/11 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011. ج ر عدد 64 مؤرخة في 27 نوفمبر 2011 يتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية 1989.

المطلب الأول: تعريف الإسعاف البحري

لقد عرفته المادة 332 من القانون البحري بنصها: " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذا الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة." يتبين أن المشرع أخذ بالمفهوم الموسع للإسعاف البحري، إذ عرفه بأنه عبارة عن كل نجدة تتم من طرف السفينة لسفينة أخرى أو من طرف السفينة لبواخر الملاحة الداخلية، و ذلك لانقاذ إما السفينة نفسها أو الأموال على متنها أو الخدمات التي لها نفس الطابع²⁰². مهما كان المكان سواء في عرض البحر أو في المياه الداخلية. كما أن المشرع شبه بالسفن الآلات العائمة الأخرى (مادة 333) أيضا تبني المشرع كغيره إلزامية تقديم المساعدة للأشخاص و للسفن في خطر (مادة 334).

المطلب الثاني: قواعد الإسعاف البحري:

الفرع الأول: يعد الإسعاف البحري واجبا على ربان السفينة إذا تحققت شروطه في السفينة الأخرى التي تحتاج الإسعاف. لكن يجب أن لا يعرض الربان المنقذ سفينته و الأشخاص التي فيها إلى خطر آخر²⁰³. معناه يجب على الربان قبل أن يتخذ قرار تقديم خدمة الإسعاف الى السفينة الأخرى أن يقدر مدى تعرض سفينته و طاقمها و الأشخاص فيها الى خطر آخر. أي تقديم المساعدة في حال إمكانية ذلك. ويعد الإسعاف وجوبي على كل سفينة سواء كانت تجارية أو تابعة للبحرية الوطنية أو المخصصة لمرافق عمومية.

الفرع الثاني: شروطه:

²⁰² حريز أسماء، الاسعاف البحري في التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، القانون البحري، جامعة وهران، 2008، ص. 7.

²⁰³ عادل علي المقدادي : القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، طبعة 1999 ، ص 207.

أولاً: وجود خطر جدي: يشترط أن يكون هناك خطر جدي يهدد سفينة أو أشخاص آخرين، ومعيار الخطر الجدي هو إمكانية هلاك السفينة أو المال الذي فيها²⁰⁴، فلا يعتبر خطراً جدياً مجرد مساعدة سفينة لتسهيل إبحارها، و الأمر متروك للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع. كما يمكن أن يكون الخطر محتمل الوقوع²⁰⁵ كتعطل جزء من محرك السفينة أو في معدات توجيهها في عرض البحر، أو تعطل كل وسائل الإشارة فهذا الخطر محتمل الوقوع قد يعرض السفينة للهلاك جراء تغير الأحوال الجوية واضطرابها، و يظهر الخطر خاصة لما تطلب السفينة المساعدة عن طريق ارسال إشارات SOS.²⁰⁶

ثانياً: أن يتعلق الأمر بسفینتین، أو سفینة و بواخر الملاحة الداخلية، و لا يهتم المكان الذي تمت فيه المساعدة. بمفهوم المخالفة لا تطبق أحكام الإسعاف بين بواخر الملاحة الداخلية.²⁰⁷ و يجب التمييز بين الإسعاف البحري الذي يستلزم سفينة في خطر عن أحكام إنقاذ حطام السفن المنصوص عليه في المادة 358 من القانون البحري. هذا الأخير له حكم خاص و من بين شروطه أن يتعلق الإنقاذ بسفينة أو بقاياها أو أموال في البحر لكن تكون قد فقدت حيازتها المادية أي لم تكن في يد صاحبها.

ثالثاً: قيام ربان السفينة بخدمة نجدة السفينة الأخرى في خطر، أو لإنقاذ الأموال التي على متنها و كذا الأشخاص. و يشترط إضافة الى ذلك أن يصدر طلب صريح من السفينة المغاثة الى السفينة المسعفة من أجل الإغاثة أو عرض خدمة الإغاثة و تقبلها السفينة التي تكون في خطر، بشرط أن يكون رفض المساعدة معقولاً²⁰⁸.

204 - فضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 608.

205 - أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 034.

206 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 608.

207 بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2 سنة 2014، ص. 19.

208 مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 427. كذلك المادة 3 من معاهدة بروكسل للإنقاذ.

رابعاً: أن لا يربط السفينة المقدمة للخدمات و السفينة الأخرى عقد، مثلا عقد القطر...
خامساً: حسب المادتين 336 و 337 يجب أن يكون الإنقاذ ذا جدوى، أي مثمر²⁰⁹،
أما إذا لم يتم النجاح في انقاذ السفينة رغم الجهود المبذولة فلا مكافئة.

الفرع الثالث: معايير تقييم المكافأة: إذا ثبتت شروط الاسعاف البحري فإنه يتم الانتقال إلى التعويضات أو ما يسمى بمكافئة الإسعاف البحري. و طبقاً لنص المادة 345 من القانون البحري: " تحدد المحكمة المكافأة حسب الظروف آخذة كأساس:

أولاً: - النجاح الحاصل،

- جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة،
- الخطر الذي تعرضت له السفينة المسعفة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ ومن طرف السفينة التي قامت بالإسعاف،
- الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي أنجزت وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرض لها القائمون بالإنقاذ،
- قيمة المعدات المستخدمة من القائمين بالإنقاذ، مع الأخذ بعين الاعتبار عند الاقتضاء، الامتلاك الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ،

ثانياً:

قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة،

تطبق نفس الأحكام على توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ."

الفرع الرابع: توزيع مكافأة الإنقاذ البحري

موافقة لاتفاقية بروكسل للإنقاذ و حتى اتفاقية لندن لسنة 1989، ينص المشرع في القانون البحري في المادة 348²¹⁰ على أنه يتم توزيع المكافأة في إطار عملية الإسعاف

²⁰⁹ Jean-François REBORA, l'assistance maritime, Presses universitaires d'AIX-MARSEILLE, France, 2003, p 268.

مناصفة بين مالك السفينة²¹¹ وطاقمها بعد اقتطاع مصاريف الإنقاذ و مبالغ استعمال الوسائل والعتاد والمستخدمين المعينين للقيام بهذه العمليات. و توجد مكافأة إضافية يستفيد منها أعضاء الطاقم الذين أظهروا خلال عمليات النجدة مجهودات إضافية أو تعرضوا إلى الخطر. وطبقا للمادة 350 من القانون البحري تتم الاستفاضة من المكافئة بعد اقتراح من قبل الريان وموافقة السلطة البحرية المختصة (أي المحكمة) على هذا التوزيع.

و جرى العمل البحري²¹² على اعتبار مكافأة الإنقاذ البحري تأخذ حكم الخسائر البحرية المشتركة، فيشترك المجهزون والشاحنون الذين استفادوا من الخدمة المقدمة إليهم في تحمل المكافأة طبقا لقواعد المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة. و جرى العمل أيضا أن شركات التأمين هي التي تدفع المكافئة لأنها هي التي استفادت من انقاذ السفينة أو الأموال التي فيها.²¹³

المطلب الثالث: دعوى المكافأة

بناء على المادة 354 من القانون البحري التي تنص: " تخضع النزاعات المتولدة عن عمليات الإسعاف للقوانين التالية:

أ-قانون البلد الساحلي، إذا حصل الإسعاف في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية،

²¹⁰- تنص المادة 348 من القانون البحري الجزائري: " توزع المكافأة التي تعود الى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها، بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعينين للقيام بهذه العمليات. ويستفيد أعضاء الطاقم الذين تحملوا خلال عمليات الإنقاذ بالالتزام والتفاني أو الذين تعرضوا الى الخطر من مكافأة إضافية.

يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين".²¹¹ و إذا كانت السفينة غير مستغلة من طرف المالك أي مؤجرة، فإن المكافأة الصافية المقررة للمالك المحددة في المادة 348، توزع مناصفة بين المالك والمجهز (المستأجر) ما لم توجد اتفاق حول كيفية توزيع المكافئة في اتفاقية الايجار.

²¹² - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص.362

²¹³ - احمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري: دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري، دار النهضة العربية، مصر، بدون تاريخ النشر، ص101.

ب- قانون المحكمة التي تختص في النزاع، إذا حصل الإسعاف في أعالي البحار،
ج- قانون البلد الذي ترفع السفينة رايته، إذا كانت السفينة المسعفة والسفينة المسعفة
ترفعان نفس الراية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف.
د- قانون البلد الذي ترفع السفينة التي قامت بالإسعاف رايته فيما يتعلق بتوزيع مكافأة
الإسعاف بين المالك والمجهز غير المالك والربان والأفراد الآخرين لطاقم السفينة التي قامت
بالإسعاف." كما يجوز للطرفين المدعي و المدعى عليه إذا كانا من جنسية مختلفة اختيار
القانون المطبق. و أيضا غالبا ما يتم اللجوء الى التحكيم و في حالة رفع الدعوى الى
المحكمة المختصة فإن هذه الأخيرة متى تحققت شروط الإنقاذ، فإنها تأمر بإسناد مهمة
تحديد المكافئة و توزيعها إلى خبير توزيع مكافئات الإنقاذ، كما أنه يمكن أن يكون هناك
اتفاق سابق بين الطرفين حول المكافئة و توزيعها، هنا لابد من المصادقة على الاتفاق اذا
تحقق شروطه و لم يكن يخالف نص أمر، و لم تحصل معارضة أي طرف فيه²¹⁴. كما أن
مدة التقادم قصيرة فتتقدم الدعوى المتعلقة بطلب دفع مكافأة الإسعاف تكون بمضي سنتين
اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه عمليات الإسعاف. إلا أن هذه المدة لا تسري عندما لا يتم
حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.²¹⁵ أيضا
للسفينة المنقذة حق الحبس و الامتياز على السفينة التي تم انقاذها أو الأموال التي تم
انقاذها.

²¹⁴ المادة 346 من القانون البحري؛ بن سعيد مراد، المرجع السابق، ص. 25.

²¹⁵ - أنظر المادة 356 من القانون البحري. هناك من يسميها الخسائر العمومية.

المبحث الثالث: الخسائر البحرية المشتركة:

سيتم التطرق إلى تمييز نظام الخسائر البحرية المشتركة و تأصيله قانونيا، ثم إلى تعريفها، ثم شروطها، ثم التسوية.

المطلب الأول: تمييز الخسائر البحرية و تأصيلها:

يقصد بالخسائر البحرية بصفة عامة جميع الأضرار التي تحصل للسفينة و للبضائع و جميع المصاريف الاستثنائية المنصرفة على السفينة و البضائع،²¹⁶ ذلك لأن الرحلة البحرية قد تعترضها عوائق أو مفاجئات غير متوقعة، و عرفت هذه الخسائر البحرية منذ القدم منذ استغلال السفن، و منذ القدم أيضا تم التمييز بين نوعين من الخسائر البحرية، كما تختلف آثار كل منها، الأولى تسمى الخسائر الخاصة²¹⁷ هي تلك الأضرار و المصروفات الاستثنائية التي تصيب السفينة أو البضائع، لكن يتحملها إما مجهزة السفينة لوحده أو صاحب البضاعة التي ضاعت لوحده أو كلاهما حسب نوع المسؤولية عن عقد النقل البحري، و لا يتحمل أصحاب البضاعة غير الضائعة أية خسارة. أما النوع الثاني من الخسائر البحرية هي الخسائر المشتركة و هي كافة الأضرار و التضحيات التي تصيب البضاعة و السفينة وحتى الأجرة و حدثت نتيجة اتخاذ ربان السفينة أو أحد أفراد طاقمه أعمال ارادية لإنقاذ السفينة أو لإنقاذ البضائع كلها أو لإنقاذهما معا²¹⁸، هنا تكون الخسائر المشتركة في شكل تضحيات يقوم بها الربان لإنقاذ ما يجب إنقاذه. و نظرا لأن البضائع أو حتى السفينة تكون قد نجت من الضياع بفضل تضحيات أموال أخرى فيجب أن توزع

²¹⁶ كريم مخالفة، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 80/76 المعدل و المتمم، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد الثامن، جانفي 2016 ص. 358.

²¹⁷ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 435.

²¹⁸ أي نظام الخسائر المشتركة موضوع الدراسة.

الخسائر على كل صاحب مال في السفينة بما فيها المجهز معناه لولا التضحية بمال معين لما وصلت السفينة و وصل معها الأموال المتبقية.

و لنظام الخسائر المشتركة تاريخ أصيل حيث وجدت قواعد قانونية بحرية حولها عند الفينيقيين " قانون رودس الخاص بالرمي في البحر" و طبق هذا النظام في الإمبراطورية البيزنطية، ثم خلال القرون الوسطى من طرف قنصلية البحر، ثم طبقتها أحكام اورليون و حديثا نص عليها القانون الفرنسي 1681 و كذا في النظام الإنجليزي.²¹⁹ لكن لم يتم التوحيد الدولي لهذه القواعد بصفة رسمية رغم ما قد يكتنفها من اختلاف في التطبيق خاصة لاختلاف قوانين الدول لذا عقد مؤتمر في مدينتي يورك 1864 و في أنفرس 1877 لوضع قواعد خاص بالخسائر المشتركة، ثم تم تعديل بعض الأحكام بمناسبة مؤتمر استوكهولم 1924، ثم في أمستردام 1949 من طرف اللجنة البحرية الدولية، ثم في هامبورغ 1974.²²⁰ لكن ما يميز قواعد يورك و انفرس أنها ليست ذات طبيعة ملزمة كالاتفاقيات الدولية لأنها يغلب عليها الطابع الفقهي الاجتهادي. و كان غالبا ما يتم الاتفاق على تطبيقها في شروط سندات الشحن و مشارطات الايجار. بالتالي نظام الخسائر المشتركة هي نظرية أصيلة في القانون البحري لما يتميز به هذا الأخير من ذاتية و استقلالية عن فروع القانون الأخرى و ما يجب أن يأخذ بعين الاعتبار في دراسته لما يسمى بالأخطار البحرية. ولقد عالج المشرع الجزائري الخسائر المشتركة في المواد من 299 إلى 331 من القانون البحري تحت تسمية الخسائر البحرية.

المطلب الثاني: تعريف الخسائر البحرية المشتركة:

تسمى الخسائر العامة أيضا، عرفها المشرع في المادة 300 من القانون البحري بأنها " تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص

²¹⁹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، ص. 436.

²²⁰ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 625.

آخر قائم مقامه بصفة اختيارية و معقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها." فيلاحظ أن المشرع أدمج ضمن الخسائر المشتركة الأضرار المادية التي تصيب السفينة و البضاعة، و كذا الأضرار النقدية التي تصيب أجرة الحمولة و كذا المصاريف الاستثنائية التي أنفقها الربان لأجل سلامة البضائع من الهلاك²²¹. و ميزها المشرع عن الخسائر الخاصة، بنصه في المادة 304 "تعد خسائر خاصة كل الأضرار والخسائر والمصاريف التي تعرضت إليها السفينة من جراء حمولتها أو شحناتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة." فالخسائر الخاصة يتحملها لوحدهم مالكو الأموال المتضررة أو المفقودة دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية ضد الناقل أو غير للتسديد أو التعويض.²²²

المطلب الثالث: شروط الخسائر المشتركة

بناء على نص المادة 300 من القانون البحري، لابد من وجود خطر مشترك يهدد كل الأموال ثم يقوم الربان أو من يمثله بتضحية إرادية لإنقاذ كل الأموال.

الفرع الأول: وجود الخطر المشترك:

يجب أن يكون هناك خطر تتعرض له السفينة و الحمولة، ولا يشترط في الخطر أن يكون حالاً بل يكفي أن يكون حقيقياً.²²³ و لا يشترط أن يحصل الخطر فعلاً بل يكفي أن يكون متوقفاً بكيفية معقولة من الربان. بالتالي حتى في حالة عدم حدوثه فعلاً يوجد خسائر مشتركة، لكن إذا ارتكب الربان خطأً جسيماً أو أن توقع الخطر من الربان لم يكن بصفة

²²¹ لقد استثنى المشرع من المساهمة في نظام الخسائر المشتركة (انقاذ امتهمة المسافرين و الطاقم التي لم يحرر عنها سند استلام، مادة 317) و كذلك الأضرار غير المباشرة كتلك التي نتجت عن تأخر السفينة و الفرق بين ثمن البضاعة و خسارة الصفحة (مادة 302) كما استثنى أيضاً سفن حراسة الشواطئ و البحرية الوطنية و سفن المرافق العمومية و سفن النزهة (مادة 307) أيضاً لا تستفيد من نظام الخسائر المشتركة البضاعة التي لم يحرر بشأنها سند شحن أو غيره.

²²² - أنظر المادة 304 من القانون البحري.

²²³ - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 648.

معقولة فهنا لا يطبق نظام الخسائر المشتركة. و من جهة أخرى ففي حالة تحقق الخطر المشترك لكن كان نشوء الخطر بسبب خطأ الربان أو غيره فهنا يطبق نظام الخسائر المشتركة²²⁴ (مادة 305) مثلا (اقلع السفينة دون التأكد من كفاية وقودها،) مع امكانية الرجوع على المخطئ في حالة كل ضرر.

الفرع الثاني: تضحية اختيارية من الربان

كي يطبق نظام الخسائر المشتركة لا بد أن تتحقق التضحية بقرار بصفة طوعية من ربان السفينة، و ذلك بعد دراسة الخطر و تأثيره، ثم التفكير فيما يلزم لدرء الخطر أو لإنقاذ ما يمكن إنقاذه من البضاعة، أو السفينة ذاتها. لذا فدور الربان أساسي في الرحلة البحرية، مثال أن يقوم الربان برمي بعض البضائع من على ظهر السفينة في البحر للحفاظ على سلامتها من الغرق، أو استعمال الوقود الذي يكون مع البضائع لمواصلة الرحلة بسبب تسرب الوقود الخاص بالسفينة،... بخلاف ذلك إذا كانت الاضرار اللاحقة بالبضائع ليس بفعل الربان و إنما بسبب قوة قاهرة مباشرة أو خطأ مباشر للغير و لم يكن للربان دخل في حدوثها أو لعب في البضاعة، فإن الأمر لا يتعلق بتضحية اختيارية و لا يطبق نظام الخسائر المشتركة.²²⁵

الفرع الثالث: النتيجة: تحقق السلامة المشتركة بفعل تضحية الربان:

يقصد بالسلامة العامة نجاة جميع أو أغلب الأموال التي كانت في الرحلة البحرية أو حتى بعضها، بما فيهم المجهز. مثلا لما تكون السفينة في عرض البحر وتحصل عاصفة قوية تبدأ في ملين السفينة من جهة معينة و لما يقوم الربان برمي البضائع من تلك الجهة فإنه بذلك تمسك السفينة توازنها و تتحقق معها نجاتها و نجاة البضائع الأخرى الموجودة في متنها. أما إن كان القرار بقصد سلامة الأشخاص المتواجدين على متن السفينة أو

²²⁴ هاني دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر والتوزيع، لبنان، 1997، ص 93.

²²⁵ - محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 539.

المسافرين²²⁶ فقط. فلا خسارة مشتركة. كما أنه يشترط تحقق رابطة السببية بين نجاة البضاعة الأخرى و السفينة مع التضحيات التي قام بها الربان²²⁷، أما إذا كان نجاة بعض البضاعة لسبب آخر دون فعل التضحية فلا تتحمل الخسائر المشتركة مثل البضاعة التي عثر عليها سليمة في البحر بعد غرق كل السفينة.

المطلب الرابع: تسوية الخسائر المشتركة عن طريق مساهمة الكل فيها:

نص المشرع أن المساهمة في الخسائر المشتركة تتحملها السفينة و الشحنه و الحمولة معا²²⁸، و تختلف القيمة المرجعية لها حسب كل نوع من الخسارة. و يجرى توزيع الخسائر عن طريق خبير فني يسمى خبير الخسائر.²²⁹ و من الناحية الإجرائية بعد وصول السفينة ميناء التفريغ فيوجد طرفين، طرف هم المدينون بالتعويضات عن الخسائر المشتركة و طرف مقابل و هم الدائنون بتعويضهم عن الخسائر المشتركة.²³⁰ و وفقا لنص المادة 325 من القانون البحري، يوجه الطلب الخاص بتسوية الخسائر المشتركة من طرف المجهز إلى خبير الخسائر البحرية المختص وذلك خلال خمسة عشرة يوما على الأكثر من تاريخ انتهاء الرحلة. كما يستطيع أي طرف آخر تتعلق به الخسائر المشتركة أن يقدم هذا الطلب. و يجب اطلاع الخبير بكل الوثائق و جميع المعلومات المفيدة.²³¹ و تشير المادة 327 من القانون البحري أن الخبير يقوم بحساب الخسائر، و توزيعها على كل طرف ثم يقدر المبالغ التي يدفعها كل طرف للطرف المقابل، و غالبا ما يتم الاتفاق على طريقة التوزيع، أما في حالة عدم وجود اتفاقية فيخضع الأمر لأحكام القواعد الدولية و الأعراف البحرية المعمول

²²⁶ - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 652.

²²⁷ المادة 301 من القانون البحري؛ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 444.

²²⁸ المادة 308 من القانون البحري.

²²⁹ المادة 328 من القانون البحري.

²³⁰ مخالفة كريم، المرجع السابق، ص. 359.

²³¹ - المادة 326 من القانون البحري.

بها²³². و في حالة النزاع بين الأطراف أو أي طرف فإنه يعرض الأمر على المحكمة المختصة خاصة لما ينازع أحد الأطراف في مبالغ التوزيع. على أن تسجل الدعوى خلال شهر واحد ابتداء من تبليغه تقرير خبير الخسائر (مادة 329). أما إذا لم يتم اللجوء الى خبير الخسائر فيجوز رفع دعوى أمام المحكمة خلال مدة سنتين من انتهاء الرحلة. كما يجوز للربان حبس البضاعة الى غاية تسديد مبالغ الخسائر المشتركة إلا إذا تم تقديم مبلغ كفالة (مادة 321).

خاتمة:

كخاتمة لهذا المؤلف فيمكن القول أن القانون البحري من خلال مختلف المواضيع التي تشكل دراسته، فعلا يتميز بخصوصية و ذاتية تفرده عن باقي القوانين الأخرى، فمن حيث المصادر يغلب على هذا القانون الطابع الدولي أي الاتفاقيات الدولية البحرية و ذلك لفض الإشكالات التي قد تتجم عن تنازع القوانين بسبب الاستغلال التجاري للسفينة، و أن معظم النصوص البحرية الموجودة في القانون الداخلية ما هي إلا تدوين للاتفاقيات الدولية البحرية في مجال الملاحة البحرية. أيضا من حيث المصادر المادية تم ملاحظة تأثر القانون البحري بالقانون الإنجليزي الذي يغلب عليه طابع السوابق القضائية، و ذلك في مجموعة مهمة من المفاهيم، فلو حظ ذلك مثلا في ما يخص عناصر شخصية السفينة و تشبيهها تقريبا بالشخص من منحها الاسم، الموطن، الجنسية،... و كذا في حالات التي تعفي الناقل من المسؤولية فيوجد العديد من الحالات الفرعية المذكورة بصفة متعددة، و لم يصنفها المشرع الجزائري في الحالات المعروفة في القانون المدني (القوة القاهرة، خطأ الغير، خطأ المضرور).

²³² المادة 324 من القانون البحري.

و ما يميز هذا القانون هو اعطاء المشرع سواء الجزائري أو الاتفاقي أهمية كبيرة للوسيلة المستعملة في الاستغلال البحري أي السفينة، فحدد تعريفها مبينا مواصفاتها، عناصر وحدانياتها، و كيفية امتلاكها سواء بالبراءة أو بالبيع و شروط ذلك، الحقوق العينية عليها و حتى تنظيم الحجز عليها و هنا تتميز بخصوصية تختلف عن الأحكام العامة، لا سيما لما اشترط المشرع لقبول الحجز التحفظي على السفينة أن يكون الدين من الديون البحرية فقط. و فصل كثيرا المشرع فيما يخص حقوق الامتياز على السفينة و ذلك كنتيجة لتدوينه الاتفاقيات في هذا المجال و بدورها تأثرت بالقانون الإنجليزي.

أيضا لم ينظم المشرع في القوانين الأخرى المشابهة بعض المهن كما نظمها بصفة مضبوطة في القانون البحري، سواء في مدونة القانون البحري ذاتها أو في القوانين المكملة له و المراسيم التطبيقية له. فلو حظ تنظيم مهنة مجهزة السفينة و التزاماته و مسؤولياته، مالكيها، ربان السفينة، و حتى البحارة بصفتهم عمال السفينة و حدد النظام القانوني لعملهم. إضافة الى المهن الأخرى المساعدة للملاحة البحرية.

و أيضا تجب الإشارة أنه من حيث عقود استغلال السفينة لم يفصل كثيرا في عقد استئجار السفينة، بغية منه لإخضاعها كثيرا لحرية إرادة المتعاقدين. بخلاف ذلك فإنه نظم كثيرا عقدي النقل البحري سواء عقد النقل البحري للبضائع و كذا عقد النقل البحري للأشخاص. فنص على تفصيل التزامات الناقل باعتباره محترف الملاحة البحرية، بدءا من التزامه بتخصيص سفينة صالحة للملاحة و استلام البضاعة و تسليم سند الشحن... الى التزامه بتسليم البضاعة. كما نص المشرع على مسؤوليته العقدية من حيث الحالات و النطاق، و ما يميز مسؤوليته هو جواز تحديدها اتفاقيا، و حتى بقوة القانون متى لم يصرح الشاحن حقيقة البضاعة. و هنا أيضا تكمن الخصوصية في طريقة حساب التعويض لأنه يحسب على أساس وحدة اتفاقية. أما فيما يتعلق بالتأمين على استغلال السفينة فيمكن الرجوع اليه في قانون التأمينات.

و ما يميز كذلك قواعد القانون البحري هو وجود أنظمة قانونية خاصة نجدها فقط في القانون البحري و لا نجدها في القوانين العادية الأخرى، و هي نظام الحوادث البحرية التي تظهر خصوصية القانون البحري الذي يلعب فيه عنصر الاخطار البحرية، دورا حاسما فيوجد نظام التصادم البحري الذي فصل فيه المشرع خلافا للتصادم في القانون البري، و كذا نظام الإسعاف البحري أو الإنقاذ، و جعله وجوبي على كل ربان سفينة حتى لو كانت سفينة تجارية، و كذا نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة، تلك التي يجب ان يتحملها كل من كان له مال في السفينة و نجى من الهلاك.

فبصفة عامة تحتاج قواعد القانون البحري حقيقة إلى تخصص في الدراسة سواء في طريقة و منهجية الدراسة، أو في نوعية البحوث حول جزئيات القانون البحري، و الأكثر كذلك تحتاج الى تكوين متخصص لرجل القانون البحري. فالعامل المؤثر في القانون البحري هو العامل البشري من فقه و رجال قانون متخصصون، لأن المنازعات البحرية في الجزائر كثيرة و كل محكمة موجودة في المناطق الساحلية لها عدد من تلك القضايا، دون الحديث عن الطرق الأخرى لحل المنازعات البحرية والتي غالبا ما تقض عن طريق الوسائل البديلة لا سيما التحكيم التجاري الدولي. فبمناسبة الحديث عن الجانب البشري و تأثيره في قواعد القانون البحري و حتى على اقتصاد الدولة، فله أثر مهم و الدليل هو أن مجموعة كبيرة من نصوص القانون البحري كان مصدرها الفقه البحري البلجيكي سابقا (اللجنة البحرية الدولية) المنعقدة في بروكسل التي كان لها دور في وضع العديد من الاتفاقيات الدولية البحرية المسماة باتفاقيات بروكسل. و ذلك رغم أن بلجيكا ليست دولة ساحلية و بعيدة كثيرا عن المناطق البحرية. و عرفنا سابقا أن الاتفاقيات التي وضعت في بروكسل أصلها اللجنة البحرية الدولية التي لا تعد أصلا منظمة دولة و انما هي مجموعة فقهاء و بحريون. و أثروا في خصوصية القواعد البحرية الاتفاقية بجعلها في مصلحة الناقلين باعتبار مجملهم كانوا مالكي السفن أو على الأقل الدولة التي كانت تحتضنهم كان لها اسطول بحري تجاري.

قائمة النصوص و المراجع:

أولاً: النصوص القانونية:

01/ القانون الداخلي:

-الأمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج. ر عدد 29 الصادر بتاريخ 10 أبريل سنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج. ر عدد 47 الصادر بتاريخ 27 يونيو سنة 1998، وبالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 غشت 2010، ج. ر عدد 46، 2010.

-القانون رقم 11/01 المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 3 يوليو سنة 2001 والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات (المعدّل والمتمّم) ج. ر. عدد سنة 2001.

- المرسوم رقم 196/72 مؤرخ في 05 أكتوبر 1972 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، ج. ر عدد 86.

المرسوم التنفيذي رقم 286/01 يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري، ج ر رقم 56 .

-المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مؤرخ في 20 شوال عام 1437 الموافق 25 يوليو سنة 2016 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج. ر. عدد 44 سنة 2016.

- القرار مؤرخ في 5 محرم عام 1428 الموافق 24 يناير سنة 2007، يحدّد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء و يضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين و بوسائل العمل - ج. ر. رقم 18 - 2007.

02/ الاتفاقيات و المعاهدات الدولية:

- الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة ببروكسل بتاريخ: 23 سبتمبر 1910. المصادق عليها بالمرسوم رقم 70/64 مؤرخ في: 02 مارس 1964، ج. ر. عدد 29، سنة 1964.

- معاهدة بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 المصادق عليها بالمرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 8 جوان 1964، ج. ر. عدد 28 سنة 1964.

- اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أبريل 1926. المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 72/64 المؤرخ في 02 مارس 1964. ج. ر. عدد 27.

- معاهدة بروكسل 29 افريل 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر. (المصادق عليها بالأمر رقم 02/73)

- معاهدة بروكسل المؤرخة في 27 ماي 1967 الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا. (المصادق عليها بالأمر رقم 03/73)

- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر في 30 مارس 1978 والتي تعرف باسم قواعد هامبورغ.

- اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 دخلت حيز النفاذ سنة 1994 وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22/01/1996، ج. ر. عدد 06.

- الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، المصادق عليها بالمرسوم الرئاسي رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج. ر. عدد 64، صادر بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

- الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة في جنيف المصادق عليها بالمرسوم الرئاسي 474/03 مؤرخ في 12 شوال 1424 الموافق 6 ديسمبر 2003، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة في جنيف 1999. ج. ر. عدد 77، سنة 2003.

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً التي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008.

ثانياً: قائمة المراجع:

01/ باللغة العربية:

أ/ الكتب:

- أحمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري: دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري، دار النهضة العربية، مصر، بدون تاريخ النشر.

- بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010.

- حسين جميل الفتلاوي، العقود التجارية، دم.ج. الجزائر، 1994.

- زهدور محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990.

- عادل علي المقدادي : القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، القاهرة، 1999.

- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.

- محمود سمير الشراقوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011.

- محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.

- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 03، القاهرة، 1989.

-مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، دون سنة نشر.

- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، 2001.

- يونس علي حسن، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978.

ب- مذكرات:

حريز أسماء، الاسعاف البحري في التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، القانون البحري، جامعة وهران، 2008.

ج/ المقالات:

-بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2 سنة 2014، ص. 19.

- كريم مخالفة، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 80/76 المعدل و المتمم، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد الثامن-جانفي 2016 ص. 358.

-محمود سمير الشرقاوي، مركز المرسل اليه في سند الشحن، مجلة القانون و الاقتصاد، مارس 1967، عدد 37، ص 71.

02/ Ouvrages en langue étrangère:

A/ Livres :

- Antoine VIALARD, Droit Maritime, Puf, Paris, 1997, p. 14.

-René RODIERE, Droit maritime, DALLOZ, 7^{ème} édition, France, 1977, p34.

B/ Articles :

-Antoine MANIATIS, Le Droit Maritime, Neptunus, e.revue, Université de Nantes, vol. 24, 2018/ 2 .

-Jean-François REBORA, l'assistance maritime, Presses universitaires d'AIX-MARSEILLE, France, 2003.

الفهرس:

العنوان	الصفحة
المقدمة.....	1
الفصل الأول: مفهوم القانون البحري و مصادره:.....	3
المبحث الأول: مفهوم القانون البحري:.....	3
المطلب الأول: تعريف القانون البحري:.....	3
المطلب الثاني: أقسام القانون البحري:.....	4
أولاً: القانون البحري العام:.....	4
ثانياً: القانون البحري الخاص:.....	5
المطلب الثالث: نشأة القانون البحري:.....	6
أولاً: في العصر القديم:.....	6
ثانياً: في العصر الوسيط:.....	6
ثالثاً: في العصر الحديث.....	7
المبحث الثاني: استقلال القانون البحري و ذاتيته:.....	8
المطلب الأول: الأخطار البحرية:.....	8
المطلب الثاني: الطابع الدولي أو عالمية القانون البحري:.....	9
المطلب الثالث: الطابع الفني و المهني للملاحة البحرية:.....	10
المطلب الرابع: مدونة القانون البحري الجزائري تجسيد لاستقلالته:.....	10
المبحث الثالث: مصادر القانون البحري.....	10
المطلب الأول: المصادر الأصلية:.....	11
الفرع الأول: التشريع:.....	11
أولاً: التشريع العادي:.....	11
ثانياً: التشريع الفرعي:.....	12
الفرع الثاني: المعاهدات و الاتفاقيات المتعلقة بالقانون البحري:.....	13

- 15.....المطلب الثاني: المصادر الاحتياطية:
- 15.....الفرع الأول: العرف:
- 15.....الفرع الثاني: قواعد القانون الخاص، كالقانون التجاري:
- 15.....المطلب الثالث: المصادر التفسيرية.....
- 16.....الفرع الأول: القضاء:
- 16.....الفرع الثاني: الفقه القانوني البحري:
- 17.....الفصل الثاني: السفينة أداة للملاحة البحرية:**
- 17.....المبحث الأول: تعريف الملاحة البحرية و أنواعها:
-المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية:
- 17.....
- 18.....المطلب الثاني: أنواع الملاحة البحرية:
- 18.....الفرع الأول: حسب المكان:
- 18.....الفرع الثاني: حسب الغاية:
- 17.....الفرع الثالث: حسب الأهمية:
- 19.....المبحث الثاني: مفهوم السفينة:
- 19.....المطلب الأول: تعريف السفينة و شروطها:
- 21.....المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة:
- 21.....المطلب الثالث: عناصر شخصية السفينة:
- 22.....الفرع الأول: الاسم:
- 22.....الفرع الثاني: الحمولة:
- 22.....أولاً: الحمولة الإجمالية للسفينة:
- 23.....ثانياً: الحمولة الصافية:
- 23.....الفرع الثالث: الموطن و تسجيل السفينة:
- 24.....الفرع الرابع: الدرجة:
- 25.....الفرع الخامس: العلامة المميزة للسفينة:
- 25.....الفرع السادس: شهادة الملاحة و أوراق السفينة:
- 25.....الفرع السابع: حمل الراية الوطنية للدولة:

25.....	الفرع الثامن: جنسية السفينة:
26.....	أولاً: أهميتها:
26.....	ثانياً: شروط اكتساب السفينة لجنسية:
28.....	ثالثاً: آثار اكتساب الجنسية:
29.....	المبحث الثالث: الحقوق العينية التي ترد على السفينة و طرق الحجز عليها:
29.....	المطلب الأول: الحقوق العينية الأصلية (ملكية السفينة):
30.....	الفرع الأول: بناء السفينة:
30.....	أولاً: البناء المباشر (الاقتصادي):
30.....	ثانياً: البناء الجزافي (غير المباشر):
31.....	الفرع الثاني: عقد شراء السفينة:
31.....	أولاً: وجوب الحصول على التصريح و رخصة تملك السفينة أو بيعها:
31.....	ثانياً: رسمية عقد شراء السفينة وتسجيله:
30.....	الفرع الثالث: أهم آثار ملكية السفينة: مسؤولية مالك السفينة:
32.....	أولاً: أهم آثار ملكية السفينة:
32.....	ثانياً: تحديد مسؤولية مالك السفينة:
34.....	ثالثاً: حالات عدم جواز تحديد المسؤولية:
34.....	المطلب الثاني: الحقوق العينية التبعية و الحجز على السفينة:
34.....	الفرع الأول: الحقوق العينية التبعية:
34.....	أولاً: الرهن الرسمي (البحري):
37.....	ثانياً: حقوق الامتياز على السفن:
39.....	الفرع الثاني: الحجز على السفينة:
40.....	أولاً: الحجز التحفظي على السفينة:
45.....	ثانياً: الحجز التنفيذي على السفينة:
45.....	الفصل الثالث: الاستغلال التجاري للسفينة:
46.....	المبحث الأول: رجال البحر:
46.....	المطلب الأول: رجال البحر الأساسيين:

46.....	الفرع الأول: مجهز السفينة: ...
46.....	أولاً: المقصود بمجهز السفينة:
46.....	ثانياً: التزامات مجهز السفينة:.....
47.....	ثالثاً: مسؤولية مجهز السفينة.....
47.....	الفرع الثاني: الطاقم:
47.....	أولاً: الربان:
51.....	ثانياً: البحارة les marins:.....
52.....	ثالثاً: ارشاد السفينة le pilotage :
52.....	المطلب الثاني: رجال البحر المساعدون:
52.....	الفرع الأول: وكيل السفينة.....
53.....	الفرع الثاني: وكيل الحمولة:.....
53.....	الفرع الثالث: السمسار البحري:.....
53.....	الفرع الرابع: المناولة المينائية:.....
54.....	الفرع الخامس: التشوين l'acconage:.....
54.....	المبحث الثاني: عقد استئجار السفينة:.....
54.....	المطلب الأول: تعريف استئجار السفن:.....
55.....	المطلب الثاني: ابرام عقد ايجار السفينة:.....
55.....	المطلب الثالث: أنواع استئجار السفن:.....
55.....	الفرع الأول: استئجار السفينة على أساس الرحلة:
56.....	الفرع الثاني: استئجار سفينة مجهزة لمدة معينة:.....
56.....	الفرع الثالث: استئجار السفينة بهيكلها:.....
57.....	المبحث الثالث: عقدي النقل البحري:.....
57.....	المطلب الأول: عقد النقل البحري للبضائع:.....
57.....	الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع:.....
59.....	الفرع الثاني: ابرام عقد النقل البحري للبضائع:.....

59.....	الفرع الثالث: سند الشحن:
60.....	أولاً: تعريف سند الشحن:
60.....	ثانياً: وظائف سند الشحن:
61.....	ثالثاً: شكل سند الشحن:
61.....	رابعاً: بيانات سند الشحن:
63.....	الفرع الرابع: تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع:
63.....	أولاً : أثاره بالنسبة للناقل .
63.....	01/ :التزاماته قبل الرحلة البحرية.....
65.....	02 / التزاماته اثناء الرحلة البحرية.....
66.....	03 / التزاماته بعد تمام الرحلة
67.....	ثانياً: أثاره بالنسبة للشاحن و المرسل إليه:
67.....	01/ التزامات الشاحن.....
69.....	02/ أثار العقد بالنسبة للمرسل إليه:.....
70.....	الفرع الرابع: مسؤولية الناقل البحري للبضائع:.....
71.....	أولاً: نطاق و حالات مسؤولية الناقل البحري:.....
72.....	ثانياً: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....
73.....	ثالثاً: قاعدة المسؤولية المحدودة للناقل البحري:.....
74.....	رابعاً: الاتفاقات والشروط الباطلة:.....
75.....	خامساً: الشروط الصحيحة:.....
75.....	سادساً: دعوى المسؤولية:.....
76.....	المطلب الثاني: عقد النقل البحري للأشخاص:.....
77.....	الفرع الأول: تكوين عقد النقل البحري للأشخاص:.....
78.....	الفرع الثاني: التزامات الطرفين:.....
78.....	أولاً: التزامات المسافرين:.....
78.....	ثانياً: التزامات الناقل:.....

79.....	01/ إيصال المسافرين و أمتعته:.....
79.....	02/: ضمان سلامة المسافرين و أمتعته المسجلة:.....
79.....	الفرع الثالث: مسؤولية الناقل:.....
80.....	أولاً: نطاقها:.....
80.....	ثانياً: تحديد المسؤولية:.....
80.....	ثالثاً: دعوى المسؤولية:.....
80.....	رابعاً: تقادمها:.....
80.....	خامساً: المحكمة المختصة:.....
80.....	الفصل الرابع: الحوادث البحرية:.....
81.....	المبحث الأول: التصادم البحري:.....
81.....	المطلب الأول: تعريف التصادم البحري:.....
82.....	المطلب الثاني: شروط التصادم:.....
82.....	الفرع الأول: أن يكون في الحادث سفينة على الأقل:.....
83.....	الفرع الثاني: حصول التصادم أو الارتطام المادي:.....
83.....	الفرع الثالث: الأضرار و علاقة السببية:.....
84.....	المطلب الثالث: أحكام التصادم:.....
84.....	الفرع الأول: التصادم القهري أو المشتبه في نسبة مسببه:.....
84.....	الفرع الثاني: التصادم بسبب خطأ من إحدى السفن:.....
85.....	الفرع الثالث: التصادم بسبب الخطأ المشترك:.....
85.....	المطلب الرابع: دعوى المسؤولية عن التصادم البحري:.....
86.....	المبحث الثاني: الإسعاف البحري:.....
87.....	المطلب الأول: تعريف الإسعاف البحري:.....
87.....	المطلب الثاني: قواعد الإسعاف البحري:.....
87.....	الفرع الأول: يعد الإسعاف البحري واجباً:.....
87.....	الفرع الثاني: شروطه:.....
88.....	أولاً: وجود خطر جدي:.....
88.....	ثانياً: أن يتعلق الأمر بسفينة على الأقل:.....

88.....	ثالثا: قيام ريان السفينة بخدمة نجدة السفينة الأخرى.
89.....	رابعا: أن لا يربط السفينتين عقد.....
89.....	خامسا: أن يكون الإنقاذ ذا جدوى،.....
89.....	الفرع الثالث: معايير تقييم المكافأة:.....
89.....	الفرع الرابع: توزيع مكافأة الإنقاذ البحري.....
90.....	المطلب الثالث: دعوى المكافأة.....
92.....	المبحث الثالث: الخسائر البحرية المشتركة:.....
92.....	المطلب الأول: تمييز الخسائر البحرية و تأصيلها:.....
93.....	المطلب الثاني: تعريف الخسائر البحرية المشتركة:.....
94.....	المطلب الثالث: شروط الخسائر المشتركة.....
94.....	الفرع الأول: وجود الخطر المشترك:.....
95.....	الفرع الثاني: تضحية اختيارية من الربان:.....
95.....	الفرع الثالث: تحقق السلامة العامة بفعل التضحية:.....
96.....	المطلب الرابع: تسوية الخسائر المشتركة عن طريق مساهمة الكل فيها:.....
96.....	الخاتمة.....
100.....	قائمة النصوص و المراجع:..
103.....	المراجع باللغة الأجنبية.....