



جامعة الحاج لخضر باتنة-1-  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



محاضرات في مقياس  
القانون البحري

معتمدة بموجب محضر المجلس العلمي رقم 2023/01 المؤرخ في 2023/3/20  
موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق L.M. D تخصص قانون خاص

السداسي السادس

إعداد الدكتورة: إخلص بن عبيد

السنة الجامعية: 2021/2020

منذ أن ركب الإنسان البحر، بدأ يكتشف الأهمية التي تتمتع بها البحار، حيث إنها تشكل طرقاً لاتصال القارات بعضها ببعض، لذلك فقد أصبحت ذات أهمية كبيرة بالنسبة للمواصلات بين دول العالم، وقد استفادت الدول الاستعمارية القديمة من البحار لخدمة مصالحها التوسعية، فاستعمرت البلدان بواسطة أساطيلها التي كانت تجوب البحار.

ولكن البحار لا تستخدم كطرق مواصلات للأساطيل الحربية للدول الاستعمارية فقط، وإنما تستخدم كطرق مواصلات للسفن التجارية التي تنقل البضائع من دولة إلى أخرى، فنجد أن البحار في الوقت الحاضر تستحوذ على نسبة كبيرة من المبادلات التجارية بين الدول.

وبالإضافة إلى أهمية البحار كطرق للمواصلات فإن لها أهمية أخرى تكمن في الثروات الموجودة فيها، سواء أكانت هذه الثروات حيوانية أم ثروات معدنية.

ولقد أدى التطور والتقدم العلمي إلى انتشار التجارة وزيادة المبادلات التجارية بين الدول، حيث بنيت السفن الضخمة التي تستطيع أن تحمل آلاف الأطنان والمزودة بأحدث التقنيات العلمية سواء من ناحية الآلات والمحركات المستخدمة في تسيير هذه السفن أو من حيث الاتصالات بين هذه السفن والمراكز الأرضية.

حيث يختص القانون البحري بتنظيم العلاقات القانونية الناشئة في إطار الاستغلال البحري المتعلق بالملاحة البحرية الذي يكون بواسطة هذه السفن، التي تعتبر الأداة الأساسية للمبادلات التجارية، والتي تكون دائمة الحاجة إلى الحماية القانونية على أساس أنها تعتمد على التنقل المستمر لا سيما في المناطق التي لا تخضع لقوانينها، هذا بالإضافة إلى أنها تكون في أغلب الأوقات عرضة للمخاطر البحرية وما يترتب عنها من مسؤولية.

و تتميز أحكام القانون البحري بذاتيتها واستقلالها فهي تختلف عن فروع القانون الأخرى، وذلك لتفرده بأنظمة خاصة موضوعها الملاحة البحرية كنظام الخسائر المشتركة، ونظام الرمي في البحر وعقود المخاطرة وكذا التأمين البحري وغيرها من الأنظمة، وأن معظم أحكامه مستمدة من الإتفاقيات الدولية خاصة اتفاقية بروكسل المنعقدة سنة 1924 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن وغيرها من

الاتفاقيات الدولية المبرمة من أجل توحيد قواعد المعاملات البحرية، والتي أصبحت جزء لا يتجزأ من التشريعات الداخلية باعتبار أن القانون البحري هو قانون عرفي بالدرجة الأولى.

كما تتحدد أهمية القانون البحري في الدولة بمدى حركة موانئها ومعاملاتها التجارية خاصة الخارجية باعتبار أن الملاحة البحرية هي عصب المعاملات التجارية والاقتصادية، حيث تختلف أهمية القانون البحري من دولة إلى أخرى وذلك تبعاً لما لها من بحرية تجارية ومدى حركة موانئها وتجارها الخارجية. كالجزائر مثلا التي تمتاز بموقعها الجغرافي وسواحلها التي تمتد عبر شريط ساحلي طوله 1200 كلم، كما تقع موانئها على خطوط ملاحية مع البلاد الأجنبية، فضلا أنها تقترب من مفتاح البحر الأبيض المتوسط وهو مضيق جبل طارق، فهي بذلك تعتبر مجالا خصبا لدراسة القانون البحري خاصة بصدور الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة تاريخ 10/4/1977، فالجزائر تعتمد على البحر في تجارتها الخارجية على ما يقارب 98 %، ما يظهر اهتمام الدولة بالتجارة البحرية حيث نلمس الترابط الموجود بين هذا القانون والقانون التجاري على الرغم من استقلاليتها وتفرده بأحكام خاصة.

وبذلك جاءت دراستنا للقانون البحري إجابة عن الإشكالية التالية:

ما هي أهم المفاهيم المرتبطة بهذا القانون؟ وكيف نظم المشرع الجزائري مختلف المواضيع المرتبطة بالملاحة البحرية؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية قسمنا الدراسة الى الخطة التالية:

### الفصل الأول: مفهوم القانون البحري ونطاق تطبيقه

المبحث الأول: مفهوم القانون البحري

المبحث الثاني: نطاق تطبيق القانون البحري

### الفصل الثاني: النظام القانوني للسفينة واستغلالها التجاري

المبحث الأول: النظام القانوني للسفينة

المبحث الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة

### الفصل الثالث: الحوادث البحرية

المبحث الأول: التصادم البحري

المبحث الثاني: الخسائر البحرية

المبحث الثالث: الإسعاف والإنقاذ البحريين

## الفصل الأول: مفهوم القانون البحري ونطاق تطبيقه

سنحاول من خلال هذا الفصل تحديد وضبط مفهوم القانون البحري خاصة وأنه قانون ذو طبيعة خاصة يتميز عن باقي فروع القانون الأخرى نظرا لخصوصيته باعتباره أنه لا يتحدد بنوعية قواعده كباقي فروع القانون الأخرى، وإنما يتحدد بمكان تطبيقه نظرا لأهميته الاقتصادية وارتباطه بالتجارة الدولية وبالنقل البحري، كما سندرس أيضا نطاق تطبيقه.

### **المبحث الأول: مفهوم القانون البحري**

للإحاطة بمفهوم القانون البحري نتعرض في هذا المبحث الى تعريفه وخصائصه، فروع، ومصادره

### **المطلب الأول: تعريف القانون البحري وخصائصه**

سننولى من خلال هذا العنصر بيان تعريف القانون البحري في الفرع الأول لنستخرج بذلك خصائصه في الفرع الثاني.

### **الفرع الأول: تعريف القانون البحري**

يعرف القانون البحري على أنه: "مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات التي تنشأ بين الأشخاص بمناسبة الاستغلال البحري"، ويعرفه البعض على أنه: "مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية"، وعرفه آخرون على أنه: "مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات بين الأشخاص الطبيعيين والمعنويين والمتعلقة بالملاحة البحرية عموما وبالنقل البحري خصوصا"<sup>1</sup>.

وهناك من عرف القانون البحري بالنظر الى الآلية المستعملة في الملاحة البحرية وهي السفينة على أنها: "مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية وأداة استغلالها المتمثلة في السفينة وكل الأحكام الخاصة بهذه الأداة، ومختلف التصرفات الواردة عليها"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - خديجة زروقي، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبه السنة الثالثة حقوق تخصص قانون خاص، جامعة احمد زبانة غليزان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2020-2021، ص3.

<sup>2</sup> - جميلة بلعيد، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبه السنة الثالثة حقوق ل.م.د، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2017-2018، ص7.

و بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 80 لعام 1976 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976<sup>1</sup>، نجد أن المشرع الجزائري لم يعرف هذا الأخير مثله مثل غالبية التشريعات .

و من خلال هذه التعاريف يتضح أن قواعد القانون البحري تتحدد بموضوعها لا بمجال تطبيقها لأن ذلك يتناسب والنشاطات الممارسة على سطح البحر ما يجعل هذه القواعد تنفرد بخصوصيتها أي أنها قواعد تتعلق بالملاحة على سطح البحر وكل ما يتعلق بها<sup>2</sup>، أما إذا عرفناها بالمعنى الضيق فهي مجموعة القواعد المنظمة للعلاقات القانونية الناشئة بين الأفراد والهيئات الخاصة في إطار استغلال السفينة على سطح البحر أي أنه ينظم الاستغلال التجاري للسفينة<sup>3</sup>، و القانون التجاري بهذا المعنى أي الضيق يسمى بالقانون التجاري البحري<sup>4</sup>، حيث يعتبر النشاط البحري من الاعمال التجارية حسب الموضوع وفقا للفقرة 15 من المادة 2 من القانون التجاري الجزائري<sup>5</sup> التي نصت على أنه يعدا عملا تجاريا بحسب الموضوع:

- كل مقاوله لبيع او صنع او شراء او إعادة بيع السفن المعدة للملاحة البحرية، وكل شراء.
- كل شراء او بيع لمؤن السفينة.
- كل تأجير او اقتراض او قرض بحري بالمغامرة.
- كل عقود التامين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية
- كل الاتفاقيات المتعلقة بأجور الطاقم و ايجارهم.
- كل الرحلات البحرية.

<sup>1</sup> المعدل والمتمم تحت تأثير العولمة والتطور الحاصل في التجارة البحرية والاستثمار البحري، وذلك بموجب:

- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/6/1998

- القانون رقم 10-04 المؤرخ في 158/8/2010

<sup>2</sup> - وهو التعريف الواسع القانون البحري، حيث يشمل القانون البحري كافة العلاقات القانونية التي يكون البحر مسرحا لها، وينقسم إلى قانون بحري عام وقانون بحري خاص.

<sup>3</sup> - خديجة زروقي، المرجع السابق، ص 3.

<sup>4</sup> - روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، جامعة سطيف 2 محمد الأمين دباغين، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2013-2014، ص 7.

<sup>5</sup> - الامر رقم 75-59 مؤرخ في 26 /9/ 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 101 المؤرخة في 19 /12/ 1975

و قد ظهر اول تقنين بحري في العصر الحديث و ذلك في عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير عام 1681، و الذي عرف باسم "أمر البحرية"، و قد استمد هذا الأمر الملكي معظم أحكامه من العادات البحرية، و لم تقتصر قواعده على القانون الخاص البحري بل يشمل أيضا قواعد القانون الإداري البحري و القانون الدولي البحري، و بعد قيام الثورة الفرنسية شكلت لجنة لوضع تقنين تجارين انتهت من وضعه عام 1807، حيث احتوى الكتاب الثاني على قواعد القانون التجاري البحري، و قد كان لهذا التقنين فيما بعد تأثير كبير في مختلف البلدان الأخرى ومنها البلدان العربية كمصر مثلا حيث أصدرت قانون التجارة البحري المختلط سنة 1875 ، وقانون التجارة البحري الأهلي عام 1883 وكلاهما صور طبق الأصل من الكتاب الثاني للقانون التجاري البحري الفرنسي.<sup>1</sup>

أما في الجزائر فقد صدر القانون البحري لأول مرة كما أسلفنا بمقتضى الأمر رقم 80 والمؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والذي ألغى بنص المادة 885، جميع الأحكام السابقة والمخالفة لأحكامه على أن تبقى مجموعة النصوص التي حددتها المادة 886 سارية المفعول وهي النصوص الصادرة بعد 31 ديسمبر 1962 والتي لا تتعارض مع الأمر 80 لسنة 1976.

### الفرع الثاني: خصائص القانون البحري

ان فكرة المخاطر البحرية جعلت القانون البحري يتميز ويستقل بذاته عن القانون البري ببعض الخصوصيات، كما ان تماثل ظروف ومجالات تطبيقه والمصالح المشتركة للدول جعلته يتسم بالطابع العالمي، وعليه فان للقانون البحري خاصيتين: الذاتية والعالمية.

### أولا- ذاتية القانون البحري

يرى جانب من الفقه بأن القانون البحري هو فرع من فروع القانون التجاري، وبالتالي إنكار ذاتيته، خصوصا وأن العرف جرى على تسميته بالقانون التجاري البحري أو قانون التجارة البحرية و كذلك نظرا للطبيعة التجارية للعمليات القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية على غرار ما اخذ به المشرع الجزائري باعتباره للعمليات القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية من الأعمال التجارية بحسب الموضوع في نص المادة 2 من القانون التجاري، لكن الرأي الراجح في الفقه يقر بذاتية القانون البحري وكيانه

<sup>1</sup> -رقية عواشيرية، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبه السنة الثالثة، تخصص قانون خاص، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2019-2020، ص5.

المستقل و عدم تبعيته للقانون التجاري او فروع القانون الاخرى<sup>1</sup> مستندا في ذلك إلى عدد من الحجج. منها<sup>2</sup>:

1- أن نطاق القانون البحري لا يقتصر على الملاحة التجارية المذكورة في نص المادة 02 أعلاه، وإنما يمتد إلى كل من ملاحه النزهة وملاحه الصيد، بحيث لم يذكر هذان النوعان من الملاحة في نص المادة المشار إليه.

2- لا يعتبر القانون البحري مجرد تطبيق لقواعد القانون التجاري، حيث ينفرد بقواعد لا وجود لها في هذا الأخير ومنها نظام الخسائر المشتركة المنصوص عليه في المواد من 308-331 من القانون البحري الجزائري، كما نجد أنه كان سابقا في وضع قواعد قانونية لم يكن يعرفها القانون التجاري، مثلما يتعلق بالقواعد المنظمة للتأمين البحري، حيث ظهر التأمين البحري قبل التأمين البري، ولا تزال تحتفظ بخصوصيتها في الأحكام بالمقارنة مع هذه الأخيرة.

3- يعتمد الإثبات في مسائل القانون البحري بوجه عام على شرط الكتابة، على العكس من مبدأ حرية الإثبات في القانون التجاري.

4- هناك تطبيق واسع لمحدودية المسؤولية في القانون البحري، فيما يتعلق مثلا بمسؤولية مالك السفينة الذي لا يسأل بصفة مطلقة في كافة أمواله بسبب قواعد الاستغلال البحري.

5- تظهر ذاتية القانون البحري أيضا من خلال أسلوب التوحيد، حيث توجد عدة معاهدات دولية بحرية تتضمن قواعد قانونية موحدة تطبق على مجمل البلدان المطلة على البحر، وهذا الأمر لم ينجح في معظم فروع القانون الأخرى.

<sup>1</sup> -مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط2، 2012، ص7.

<sup>2</sup> -عماروش سميرة، القانون البحري، محاضرات أقيت على طلبة السنة الثالثة حقوق، قانون خاص، جامعة سطيف 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2020-2021، ص انظر أيضا بخصوص ذاتية القانون البحري:

MANIATIS(A), « Le Droit Maritime », Neptunus, e.revue, , vol. 24, 2018/ 2, Université de Nantes,p4.

فيساح جلول، القانون البحري، محاضرات أقيت على طلبة السنة الثالثة حقوق، قانون خاص، جامعة جيلالي بونعامه بخميس مليانة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2020، ص 5.

## ثانياً-عالمية القانون البحري

تظهر الطبيعة العالمية للقانون البحري من جانبين، يتعلق الأول بوجود عدة مظاهر لهذه العالمية ويخص الثاني الجهود الدولية المبذولة لتوحيد قواعده

### 1-مظاهر عالمية القانون البحري

من المظاهر التي تؤكد على الطبيعة العالمية للقانون البحري نذكر التالي<sup>1</sup>:

#### أ- وحدة المصدر التاريخي لقواعد القانون البحري

كانت قواعد القانون البحري منذ القدم ذات طبيعة عالمية دولية، وكانت في صورة أعراف بحرية تطبق على كل البحار دون اختلاف كبير، ولكن موجة التقنين والتدوين التي سادت منذ القرن الثامن عشر بدأت تخرج القانون البحري من طابعه العالمي، حيث بدأت كل دولة تشرع قانوناً مستقلاً بذاته، يخدم المصالح الوطنية وحل التشريع محل العرف، وأدى ذلك إلى ظهور المصالح المتناقضة بين الدول، هذا الصراع أدى إلى عرقلة التجارة البحرية.

#### ب- الطابع الدولي للملاحة البحرية والعلاقات القانونية البحرية

حيث تتطلب مقتضيات الأمن والاستقرار في مجال الملاحة البحرية أن يتم تدويل القواعد التي تحكمها، إذ لا يمكن أن تنفرد كل سفينة بتطبيق قواعد قانونها الوطني في عرض البحر، لأن ذلك سيؤدي حتماً إلى كثرة الحوادث وعلى رأسها التصادم البحري.

كما تتميز العلاقات البحرية بين مختلف أشخاص القانون البحري بالطابع الدولي، ويرجع ذلك في الأساس لاختلاف جنسيات أطراف الملاحة البحرية، من مالك السفينة على الناقل، والشاحن وغير ذلك.

هذه الخصوصية جعلت من تعميم الطابع الدولي في تطبيق قواعد القانون البحري ضرورة ملحة، لكسب الوقت وتفادي النزاعات.

<sup>1</sup> -صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة، دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1983، ص 107، 108.

## 2/ الجهود الدولية المبذولة لتوحيد قواعد القانون البحري

نظرا لان الملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين دول متعددة وأشخاص مختلفي الجنسية، اتجه التفكير نحو توحيد قواعد القانون البحري-كما سبق وأشرنا-، وهذا بهدف القضاء على حالات التنازع وتهيئة جو من الثقة والاستقرار في المعاملات البحرية.

حيث لا يفوتنا هنا الحديث عن معاهدات بروكسل التي غطت أهم موضوعات هذا القانون البحري، ووافقت عليها دول كثيرة، حيث يعود الفضل في ميلاد هذه المعاهدات إلى هيئة خاصة تأسست في مدينة "أنفيس" بلجيكا سنة 1797 تعرف باللجنة البحرية الدولية Comité maritime internationale، من بعض الفقهاء والمشتغلين بالأعمال البحرية، حيث قامت بدراسة المشروعات التي تصلح لأن تكون موضوعا لمعاهدات دولية، ثم تبنت الحكومة البلجيكية جهودها بدعوة مختلف الدول البحرية إلى مؤتمرات دبلوماسية في بروكسل، أين تفتتح المناقشات للوصول إلى اتفاق، وقد أثمرت هذه المؤتمرات على مدى أكثر من ستين عاما(من 1905 إلى 1967)، ما يقارب العشرين معاهدة<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة أن الجزائر انضمت إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ البحري المذكورة أعلاه بمقتضى المرسوم رقم 70/64 مؤرخ في 2 مارس 1964.<sup>2</sup>

وليست معاهدات بروكسل هي الوحيدة التي حاول المجتمع الدولي من خلالها توحيد أحكام القانون البحري، فهناك معاهدات متعددة أخرى في هذا المجال، نذكر منها مثلا: معاهدة جنيف الخاصة بمؤهلات رابنة السفن وضباطها ومهندسيها في 1936، و الاتفاقية الدولية للإنقاذ المحررة في لندن في 28 أبريل 1989، وانضمت إليها الجزائر في عام 1989.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> -عماروش سميرة، المرجع السابق، ص6

<sup>2</sup> - المرسوم رقم 70/64 مؤرخ في 2 مارس 1964، متضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ، الجريدة الرسمية العدد 29، صادر في 1964/4/7.

<sup>3</sup> - المرسوم رقم 11/385 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011، متضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ، الجريدة الرسمية العدد 64، صادر في 2011/11/27.

و قد اخذت الجزائر بالعديد من الاتفاقيات الأخرى كما سبق بيانه و أدمجتها في القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>، نذكر منها:

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس سنة 1964، ج ر رقم 2/ 1964  
- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية ملاك السفن البحرية الموقعة ببروكسل سنة 1957، والمصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 8 مارس سنة 1964، ج ر رقم 56 لسنة 1964.

- الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية، المعتمدة بجنيف في 29 أكتوبر سنة 1976، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-134 المؤرخ في 10 أبريل سنة 2006، ج. ر. العدد 23 المؤرخة في 12 أبريل سنة 2006.

### المطلب الثاني: فروع القانون البحري

يتفرع القانون البحري بالمعنى الواسع وفقاً للتقسيم التقليدي لفروع القانون الى القانون البحري العام، والقانون البحري الخاص.

#### الفرع الأول: القانون البحري العام

و يقصد به مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الملاحة البحرية بين الدول بعضها البعض، حيث تظهر الدولة في هذه العلاقة بوصفها صاحبة السيادة و السلطة، و ينقسم القانون البحري العام الى عدة فروع: القانون الدولي البحري، القانون الإداري البحري، القانون الجنائي البحري<sup>2</sup>...

أولاً- القانون الدولي العام البحري: وهو مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات الدولية البحرية، سواء في زمن السلم أو زمن الحرب، واستغلال الثروات البحرية.

ثانياً- القانون الإداري البحري: وهو مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات بين الأشخاص المشتغلين بالملاحة من جهة والإدارة من جهة أخرى، كالقواعد الخاصة بسلامة السفن وقواعد

<sup>1</sup> -ملزي عبد الرحمن، محاضرات في القانون البحري، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2006، ص2.

<sup>2</sup> -روايح فريد، المرجع السابق، ص6.

تسجيلها، مؤهلات الريابنة والمهندسين البحريين، ونظم الارشاد، الإجراءات الصحية والإدارية التي يتعين مراعاتها في السفينة.

**ثالثاً- القانون الجنائي البحري:** وهو مجموعة القواعد التي تحدد الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية، فهذه القواعد تحدد نوع الجريمة وكيفية فرض العقاب، مثل الجرائم التي ترتكب بالمخالفة لأحكام تسجيل السفن.

### الفرع الثاني: القانون البحري الخاص

هو عبارة عن مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية التي تنشأ بين الأفراد بعضهم ببعض، أو بينهم وبين الدولة باعتبارها شخص معنوي خاص، ويتفرع القانون الخاص البحري الى القانون الدولي الخاص البحري ، والقانون التجاري البحري<sup>1</sup>:

**1- القانون المدني البحري:** يطلق الفقه هذه التسمية على بعض احكام القانون المدني المنظمة لحقوق الامتياز والرهن البحري وعقد استئجار السفينة وعقد بيعها واحكام ملكية السفينة، وغيرها من الاحكام التي تتنوع بين نظام المنقول ونظام العقار.

**2- القانون الدولي الخاص البحري:** ينظم العلاقات القانونية البحرية التي يدخل في عناصرها طرف أجنبي، ويبحث هذا الفرع في مسائل تنازع القوانين وتحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقات القانونية البحرية.

**3- القانون التجاري البحري:** ينظم القواعد القانونية التي تنظم أمور التجارة البحرية، وبصفة خاصة ما يتعلق منها بعقود بناء السفن وبيعها وتأجيرها ورهنها واستغلالها في نقل الأشخاص أو البضائع، والتأمين عليها أو على ما تحمله من بضائع أو أشخاص والقواعد التي تحكم الحوادث البحرية والمساعدة والإنقاذ والخسائر المشتركة ... الخ، والقانون التجاري البحري هو موضوع دراستنا فهو مجموعة القواعد التي تبرز في ميدان التجارة، لذلك إذا ورد مصطلح القانون البحري مجرداً فإن المعنى ينصرف الى القانون التجاري البحري.

ورغم أن القانون التجاري يعتبر في مادته الثانية -كما سبق بيانه- كل العمليات المتعلقة بالملاحة البحرية من الأعمال التجارية ، إلا إن القانون البحري لا يعتبر فرعاً من القانون التجاري ، بل هو

<sup>1</sup> - محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، الرياض، 2012، ط1، ص 15، 16.

يتمتع بذاتية خاصة وكيان مستقل عن القانون التجاري ، ذلك أن القانون البحري لا يقتصر على الملاحة التجارية وحدها، و إنما تمتد قواعده أنواع الملاحة البحرية كملاحة الصيد أو ملاحة النزهة.<sup>1</sup>

كذلك فإن القانون البحري يتضمن أنظمة وقواعد لا يوجد لها مثيل في القانون التجاري ، فالتأمين كان خاصاً بالقانون البحري وحده نظراً للمخاطر الجسيمة التي كانت تحيط بالملاحة البحرية ، وحتى بعد أن عرف التأمين البري ، لا يزال التأمين البحري محتفظاً بخصائصه الأصلية وأهمها التخلي للمؤمنين (الترك)، و من الأنظمة الأخرى مثلاً ، نظام الخسائر العمومية أو المشتركة ، المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، استخدام رجال البحر وحقوق البحارة و غيرها.<sup>2</sup>

### المطلب الثالث: مصادر القانون البحري

يقصد بمصادر القانون البحري، المصادر المختلفة التي تستمد منها القواعد القانونية الضابطة للعلاقات التي تدخل في دائرة هذا القانون ، و لا تختلف مصادر القانون البحري عن مصادر القوانين الأخرى ، حيث تنقسم هذه المصادر الى قسمين رئيسيين ، مصادر ملزمة (أصلية او رسمية) وتتحصر في مصدرين هما التشريع بما فيه الاتفاقيات والعرف ، ومصادر تفسيرية وتشمل أحكام المحاكم وآراء الفقهاء، حيث يستأنس بهما القاضي عند الفصل فيما يعرض عليه من منازعات، وفي تفسير القواعد القانونية وتكملة النقص واستنباط الحلول للمسائل التي لم يعرض لها المشرع او العرف.

### الفرع الأول: المصادر الرسمية

يقصد بالمصادر الرسمية للقانون البحري المصادر التي تستقى منها القواعد القانونية التي يجب على القاضي أن يرجع إليها قبل غيرها، وتشمل التشريع والعرف.

### أولاً- التشريع

يعد التشريع أهم مصادر القانون البحري التي يتعين على القاضي الرجوع إليه، ويتعين التذكير أنه إذا لم توجد قاعدة بحرية قاعدة بحرية خاصة يطبق القانون المدني باعتباره الشريعة العامة للقانون الخاص، غير أن ذلك مشروط بمدى توافقها مع مبادئ القانون البحري وقواعده الخاصة، كما يلتزم القاضي بتطبيق المعاهدات الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها متى أصبحت صالحة للتطبيق.

<sup>1</sup> -محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص16.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1983، ص7 .

## ثانيا-العرف

العرف البحري هو عبارة عن مجموعة القواعد التي تواتر العاملون في المجال الملاحة البحرية العمل بها لفترات طويلة مع اعتقادهم بضرورة احترام أحكامها، يتم الرجوع اليه في حالة وجود فراغ قانوني في التشريع حيث كان له دور كبير في تقنين أحكام القانون البحري.

كما يتم الاستعانة كذلك بالعوادات البحرية التي تعود العاملون على إتباعها بصفة منتظمة دون أن تكون ملزمة للأطراف، هذه العادات تبنتها الجمعيات الدولية ودعت المتعاقدين في المجال البحري الى تبنيها في اتفاقاتهم، ومتى تم الاخذ بها يتم تطبيقها دون النصوص الداخلية، فهذه العادات قد تكون وطنية تقتصر على دولة معينة ، وتكون عامة إذا تم العمل بها في كل موانئ الدولة كما قد تكون محلية إذا تم العمل بها في ميناء معين، كما قد تكون هذه العادات دولية تسري في العديد من الدول<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني: المصادر التفسيرية

تؤخذ هذه المصادر تسمية المصادر التفسيرية لأنها، على عكس المصادر الرسمية، هي غير ملزمة للقاضي، وتشمل القضاء والفقهاء:

### أولاً-القضاء

يعتبر القضاء مصدرا تفسيريا للقانون البحري يتم من خلاله الاستناد الى حكم سبق فيه الفصل في مسألة مشابهة، وذلك من أجل استكمال النقص أو الفراغ القانوني لما للقضاء سلطة واسعة في تفسير النصوص التشريعية أثناء تطبيقها وذلك بهدف محاولة تحقيق الملائمة بين هذه الأحكام والتطورات اللاحقة لصدوره نتيجة ما يعرفه الوقت الحالي من تطور علمي وتكنولوجي سريع، الأمر الذي يستوجب تطوير النصوص القانونية لمواكبة هذا التطور يصل الى درجة استحداث قاعدة قانونية جديدة تكون مصدرا للقانون البحري، حيث تصدر عن بعض المؤسسات الدولية دوريات تتضمن أحكام المحاكم فيما يتعلق بالتجارة البحرية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> -محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2005، ص 12.

<sup>2</sup> -ففي فرنسا تصدر شهريا مجلة القانون البحري الفرنسي، وظهرت ابتداءً من عام 1949 م، ويشار اليها بالحروف D.M.F، وهي مختصر Droit Maritime Français، أما في إنجلترا فهناك مجموعة اللويدز Lloyds ، وقد أنشئت عام 1919 .

محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص27، ولتفاصيل أكثر حول مصادر القانون البحري انظر:

BERNARD (B), Le droit maritime et l'épreuve de ses sources, thèse pour obtenir le titre de DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE BRETAGNE OCCIDENTALE, l'Université européenne de Bretagne, École Doctorale des Sciences de la Mer. Mention : Droit Privé, 2012.

ولا يقصد بالقضاء، كمصدر من مصادر القانون البحري، قضاء المحاكم الوطنية فقط، بل القضاء الأجنبي، نظراً لما يتسم به القانون البحري من صفة دولية واضحة.

### ثانياً-الفقه

و يقصد به مجموعة آراء كبار شراح القانون أو علماء القانون الذين يتعرضون بها لشرح القانون البحري و تفسيره و نقده، سواء أكان ذلك في مؤلفاتهم أو تعليقاتهم و ملحوظاتهم على ما يصدره القضاء من أحكام في المواد البحرية، علماً أن المقصود بالفقه ، في هذا المقام ، لا يعني مؤلفات الفقهاء أو علماء القانون الوطني وحدهم ، و إنما هو مدلول يشمل ما يقوم به الفقه الأجنبي عامة، و ذلك لوحدة و تماثل المخاطر البحرية من جهة، و إلى الصفة الدولية للملاحة البحرية من جهة أخرى.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني: نطاق تطبيق القانون البحري

إن التعرض إلى نطاق القانون البحري هو في حد ذاته تعرض لموضوع القانون البحري الذي يستمد وجوده من الملاحة البحرية، ومن ثم فإن بيان مفهوم الملاحة البحرية يعد تحديداً لنطاق تطبيق القانون البحري.

وقد تناول المشرع الجزائري أحكام الملاحة البحرية في الكتاب الأول من التقنين البحري، فقسمه إلى بابين تناول في الباب الأول الملاحة البحرية من أربعة جوانب، الجانب التنظيمي الإداري والإقليمي ونظام وأمن الملاحة البحرية وكذا تطرق إلى السفينة، أما الباب الثاني تناول أشخاص الملاحة البحرية من حيث الإجراءات الإدارية الخاضعين له، التزاماتهم وكذا النظام التأديبي الخاص بهم.

<sup>1</sup> -علي بوججيلة، موجز محاضرات القانون البحري، محاضرات القيت على طلبة السنة الرابعة (النظام الكلاسيكي)، جامعة قسنطينة 1، كلية الحقوق، 2012- 2013، ص17.

### المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية

يعرف البعض الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تقوم بها السفن البحرية، نظرا لأن السفن "Navires" البحرية لها من مظهرها الخارجي وقوتها وطريقة بنائها ما يحدد صفتها ويميزها عن المراكب Bateaux، غير أن تعريف الملاحة البحرية بالاعتماد على أدواتها غير سليم، لأن هناك من المراكب لا تختلف كثيرا عن السفن من حيث بنائها وقوة الاحتمال، كما أن معيار السفينة غير منضبط، فمن المراكب ما تقوم برحلات بحرية ومن السفن ما يستخدم في الملاحة النهرية<sup>1</sup>. وعليه ذهب راي اخر الى تعريف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم به لا بوسيلتها فالملاحة البحرية هي التي تتم في البحر أيا كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها بخلاف الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية، وبهذا الضابط يأخذ التشريع والفقهاء والقضاء، ومؤدى ذلك أن الملاحة في الأنهار الداخلية أقل خطرا من الملاحة البحرية، ففكرة الخطر البحري هي التي استدعت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية<sup>2</sup>.

اما بالرجوع الى المشرع الجزائري فنجده قد عرف الملاحة البحرية في المادة 161 من الأمر / 76 80 المتضمن القانون البحري بالقول بأنها " الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون ". ويبدو واضحا من تعريف المشرع أنه جمع بين معياري المكان والأداة.

<sup>1</sup> - محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص34.

<sup>2</sup> - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص16.

## المطلب الثاني: أقسام الملاحة البحرية

تتحدد تقسيمات الملاحة البحرية الى ثلاثة اقسام وذلك تبعا للمعيار المعتمد.

### الفرع الأول: من حيث المسافة التي تقطعها الرحلة

تنقسم الملاحة البحرية حسب طول الرحلة البحرية إلى ملاحه أعالي البحار وملاحه ساحلية

وملاحه حدية، كما يلي<sup>1</sup>:

#### أولاً- ملاحه أعالي البحار

هي أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطرا، ويمكن تعريفها بأنها الملاحة التي تتم بين الموانئ الدولة الوطنية وموانئ أية دولة أجنبية، كالملاحه بين الجزائر ومارسيليا، فهي ترادف مصطلح الملاحة الدولية.

#### ثانيا- الملاحه الساحلية

هي الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية وتدعى بالملاحه الوطنية، وتتخلص أهمية التمييز بين ملاحه أعالي البحار والملاحه الساحلية من الناحية الإدارية بوجه خاص، ذلك أن اشتراطات الملاحه والمؤهلات اللازمة فيمن يشتغل على ظهر السفن تختلف بحسب نوع الملاحه. وتجدر الإشارة إلى أن الملاحه الساحلية تنقسم بدورها إلى ملاحه ساحلية صغرى وملاحه ساحلية كبرى.

1. الملاحه الساحلية الكبرى: وهي الملاحة التي تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على بحرين مختلفين، ولا يوجد هذا النوع من الملاحة في الجزائر لأنها تطل على بحر واحد ومن أمثلتها الملاحة التي تتم بين الإسكندرية التي تطل على البحر المتوسط والغردقة التي تطل على البحر الأحمر.

2. الملاحه الساحلية الصغرى: هي الملاحة التي تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على البحر ذاته، كالملاحه بين مينائي الجزائر والقاله.

#### ثالثا- الملاحه الحدية

وهي الملاحة التي تتم قريبا من الشاطئ بواسطة سفن صغيرة، وينطبق على ملاحه النزهة وملاحه الصيد التي تقوم بها السفن الشراعية الصغيرة.

<sup>1</sup> - رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 11

## الفرع الثاني: من حيث أهمية الملاحة

تنقسم الملاحة البحرية من حيث أهميتها إلى ملاحه رئيسية، ملاحه مساعدة وملاحه عامه كما يلي<sup>1</sup>:

### أولاً- الملاحه الرئيسية

هي الملاحه التي تمارس من خلالها أحد أوجه استغلال البيئه البحرية، وصورها الملاحه التجارية لنقل الأشخاص والبضائع، وملاحه الصيد<sup>2</sup> وملاحه النزئه وملاحه البحث العلمي.

### ثانياً- الملاحه المساعدة

هي الملاحه التي لا تهدف إلى تحقيق غرض من أغراض الملاحه الرئيسية وإنما هي ضرورية ولازمه للمعاونه في تحقيقها، ومن امثلتها ملاحه القطر وملاحه الإرشاد وملاحه الإنقاذ وتعد الملاحه المساعدة ملاحه بحريه يطبق عليها القانون البحري.

### ثالثاً- الملاحه العامه

يقصد بها ملاحه السفن الحربية والسفن التي تخصصها الأشخاص الاعتبارية العامه لخدمه عامه، مثل سفن الموانئ والمنار وسفن الإطفاء والمستشفيات والتعليم، فكقاعده عامه لا تخضع مثل هذه السفن للقانون البحري وتتمتع السفن العامه بحصانه قضائيه خاصه نصت عليها المعاهده المتعلقة بحصانه سفن الحكومات المبرمه ببروكسل في 10 أبريل 1926.

## الفرع الثالث: من حيث الغرض من الملاحه:

و فقا لهذا المعيار يمكن تقسيم الملاحه الى<sup>3</sup>:

أولاً-الملاحه التجارية: التي تنصب على نقل الأشخاص والبضائع مقابل الربح وهي تخضع لأحكام القانون البحري باعتبارها من أهم أنواع الملاحه البحرية.

ثانياً-ملاحه الصيد بغرض الربح: هي الملاحه التي تقوم بها سفن الصيد بهدف استخراج الثروات الحيه من البحر.

<sup>1</sup> -محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص36.

<sup>2</sup> - لا يعد الصيد بذاته عملا تجاريا، لأنه يعد من الاعمال الاستخراجية، لكنه إذا اتخذ شكل المقاولة، فإنه يصبح عملا تجاريا.

<sup>3</sup> -كمال حمدي، القانون البحري، منشاة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 12، 13.

ثالثا-ملاحة النزهة: بقصد الترفيه ويلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية وسفن الأبحاث، ورغم أن هذا النوع من الملاحة لا يستهدف الربح، فقد استقر الرأي على خضوعها لأحكام القانون البحري.

ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر و الموانئ و الفرض (المرسى أو المراس) يقصد بملاحة الارتفاق، الملاحة التي تمارس في البحر و الموانئ و الفرض بواسطة سفن تخصصها الدولة أو الأشخاص الاعتبارية العامة لخدمة عامة وغير تجارية مثل اليخوت الحكومية، سفن الإطفاء والمستشفيات و التعليم و المنائر و التموين، وتخضع سفن ملاحة الارتفاق، كقاعدة عامة، لأحكام القانون البحري بالرغم من أنها ملاحة تمارس قصد أداء خدمة عامة. ولا تشد عن القاعدة المذكورة سوى سفن الملاحة العامة الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ.

وقد أشار المشرع الجزائري إلى هذه الأنواع من الملاحة البحرية في نص المادة 162 من القانون البحري الجزائري كالتالي:

-ملاحة تجارية (المادة 1/162) من القانون البحري الجزائري.

-ملاحة الصيد (المادة 3/162) من نفس القانون. وقسمها المشرع الجزائري إلى ثلاث أنواع بحسب خطورة المناطق التي تمارس فيها: ملاحة الصيد الساحلي، ملاحة الصيد عرض البحر وملاحة الصيد على نطاق واسع.<sup>1</sup>

-ملاحة النزهة بقصد الترفيه (المادة 4/162) من نفس القانون.

-ملاحة الارتفاق (المادة 5/162) من نفس القانون.

و بعد تحديد المقصود بالملاحة البحرية لا باس من التمييز بينها و بين أنواع أخرى من الملاحات و نقصد بذلك كلا من الملاحة النهرية (الداخلية) و الملاحة المختلطة كما يلي<sup>2</sup>:

**فالملاحة الداخلية** هي التي تتم في الأنهار والترع والبحيرات والقنوات الداخلية على عكس الملاحة البحرية التي تتم في البحر، ويخرج هذا النوع من الملاحة من تطبيق القانون البحري وتحكمها القواعد القانونية العامة، وتلك الخاصة بالنقل البري، وبذلك لا تسري الأحكام الخاصة بالسفن على المراكب التي تمارس بها الملاحة الداخلية.

<sup>1</sup>-راجع في هذا الإطار نص المادة 164 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> -سميرة عماروش، المرجع السابق، ص 10.

اما **الملاحة المختلطة**: هي تلك الملاحة التي تتم في البحر والنهر معا، وكمثال عليها، الملاحة التي تتم بين باريس ولندن، إذ تقطع الرحلة نهر التايمز بإنجلترا ثم بحر المانش وأخيرا نهر السين بفرنسا للوصول إلى باريس، مما يعني أن هناك نوعان من الملاحة في الرحلة الواحدة. إذ يتم جزء من الرحلة في البحر وجزء آخر في النهر. فما مدى خضوع هذا النوع من الملاحة لقواعد القانون البحري؟

مادام هذا النوع من الملاحة يتكون من جزء ين أحدهما في البحر والآخر في النهر، فإن الأصل هو أن يتم الفصل بين الجزء من الملاحة الذي يتم في البحر وذلك الذي يتم في المياه الداخلية. بحيث يخضع الجزء الخاص بالملاحة البحرية لقواعد القانون البحري، بينما يخضع ذلك المتعلق بالملاحة الداخلية لقواعد القانون المدني أو التجاري بحسب الأحوال، لكن هذا الموقف سيؤدي إلى إخضاع الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين في وقت واحد، مما يسبب صعوبات عملية. لذلك يجمع أغلبية المختصين على إخضاع الملاحة المختلطة بكل أجزائها إلى قانون الجزء الغالب فيها، وهو ما يعني أنها تخضع للقانون البحري إذا كان الجزء البحري من الرحلة هو الغالب، وتخضع لقواعد القانون المدني أو التجاري في حالة كان الجزء النهري من الرحلة هو الغالب، وهذا تطبيقا لقاعدة الفرع يتبع الأصل. بينما إذا تعذر تحديد الجزء الغالب في الملاحة المختلطة، فلا مفر من إخضاع كل جزء للقانون الخاص به<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: أشخاص الملاحة البحرية

تعد السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، الا أن القيام بهذه الأخيرة يتطلب تضافر جهود عدد كبير من الأشخاص ذوي الخبرة والكفاءة في مجالات عدة، ومن هؤلاء الأشخاص مجهز السفينة وهو الذي يستثمرها، سواء كان مالكا لها أم مستأجرا، وربان السفينة الذي يتولى ادارتها وقيادتها ، والملاحون وهم الطاقم البحري الذي يعمل على ظهر السفينة و هم رجال البحر الرئيسيين، بالإضافة الى هؤلاء هناك أشخاص الملاحة المساعدة الذين يعينون السفينة على الملاحة ويشمل المرشد ومجهز القطر، ويدعى كل هؤلاء بالأشخاص البحريين، و هناك من يطلق عليهم أسم "رجال البحر" كما فعل المشرع الجزائري، في الباب الثاني من الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> - سميرة عماروش، المرجع السابق ، ص11.

والى جانب هذه المجموعة من العاملين على ظهر السفينة، توجد مجموعة أخرى مساعدة تقوم على خدمة السفينة ولكن على اليابسة ويشكل أشخاصها الطاقم البري للسفينة، وهم أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ والسمسار البحري.

### الفرع الأول: الأشخاص البحريون

يطلق وصف الأشخاص البحريون على مجهر السفينة والطاقم البحري الذي يأتي على رأسهم الريان، وكذلك يطلق هذا الوصف على أشخاص الملاحة المساعدة ممثلين في المرشد ومجهر القطر.

### أولاً- مجهر السفينة وأعضاء الطاقم البحري

سندرس في هذا الفرع مجهر السفينة واعضاء الطاقم البحري.

### I- مجهر السفينة (571-577 من القانون البحري الجزائري)

يقصد بمالك السفينة، الشخص الذي له حق ملكيتها، بينما مجهر السفينة هو كل شخص يتولى إعدادها للاستغلال البحري وممارسة نشاطها في البحر، عن طريق تزويدها بالمعدات والوقود والمون، بالإضافة على العدد الكافي من البحارة ورجال الطاقم.

وبناء على ما سبق، فإن مجهر السفينة قد يكون هو نفسه مالكاها، وقد يكون مستقلا عن هذا الأخير كمستأجر لها فقط، وهو ما عبرت عنه المادة 572 من القانون البحري الجزائري: "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." لكن في اغلب الأحيان تجتمع صفتا المالك والمجهر في شخص واحد، عندما يقوم مالك السفينة بنفسه بتجهيزها لممارسة الملاحة البحرية لحسابه الخاص، ويطلق على المالك في هذه الحالة "L'armateur-proprétaire" المالك المجهر.

وفي بعض الفروض يختلف شخص مالك السفينة عن شخص المجهر كما في فرض ايجار السفينة غير مجهزة، وفي هذه الحالة يكون المستأجر هو المجهر، ويسمى المستأجر المجهر.

وتقع على المجهر، سواء كان مالكا أو مستأجرا، قبل الشروع في استغلال السفينة أن يصرح بها كتابيا مع الإمضاء المصدق عليه في دفتر تسجيل السفن، وذلك بعد تقديم جميع الوثائق التي فرضها القانون البحري ونصوصه التطبيقية، وحينما يكون المجهر هو شخص غير مالك السفينة، يجب أن يذكر في التصريح اسم وعنوان مالك السفينة ويبين الصفة التي بموجبها له حق استعمال السفينة

ويرفق نسخة من السند المثبت لتلك الصفة، وهذه واجبات مقررة عليه بموجب المادة 573 من القانون البحري.

### 1- التزامات تجهز السفينة

يتعين على المجهز أن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين، طبقاً لما تحدده الأنظمة السارية العمل بها في هذا الإطار. و في هذا الخصوص حدد المشرع الجزائري الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز في القسم الثاني من الفصل الثاني من الباب الثاني من التقنين البحري في المواد من 428 إلى 451، وقد جاءت محددة كما يلي:

-التزامات تتعلق بالتجهيز ووردت في المواد من 428 إلى 432.

-التزامات تتعلق بتموين رجال البحر على السفينة وردت في المواد من 433 إلى 438.

- التزامات بتوفير ملابس رجال البحر، وردت في المادتين 447-448.

-التزامات بإعادة رجال البحر إلى ارض الوطن، وارادة في المواد من 449 إلى 451.

### 2- مسؤولية تجهز السفينة

مسؤولية مالك السفينة طبقاً للقواعد العامة إما أن تكون مسؤولية عقدية عن العقود التي يبرمها بنفسه ، أو التي يبرمها الريان في حدود سلطاته القانونية بوصفه ممثلاً عن المالك، أو تكون مسؤولية تفصيلية استناداً إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني: إذ يكون مالك السفينة أو تجهزها مسئولاً عن الأخطاء الشخصية التي قد تقع منه أثناء الرحلة البحرية ، كما لو ترك السفينة تبحر وهي غير صالحة للملاحة البحرية ، كما يسأل المالك عن أخطاء تابعيه من الريان أو البحارة أو طاقم السفينة العاملين على ظهرها ، طبقاً لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه وذلك أثناء تأدية عملهم.

أ-المسؤولية عن الاخطاء الشخصية

يسأل مالك السفينة مسؤولية مطلقة عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء الرحلة البحرية مسؤولية مدنية ، و تكون جميع أمواله ضامنة لكل الأضرار التي يتسبب فيها بخطئه سواء بالفعل أو الامتناع.<sup>1</sup>

والأخطاء الشخصية التي يمكن نسبتها إلى المالك تنحصر في ثلاث مسائل<sup>2</sup>:

- أن يسير المالك بسفينة غير صالحة.

- أن يسيء المالك اختيار الطاقم أو يزود السفينة بطاقم غير كاف.

- أن يكون المالك قد أشترك في الخطأ المنسوب للريان سواءً بنفسه أو بوكيل عنه، والاشترك في

الأخطاء التقصيرية يبرر التضامن في المسؤولية عن التعويض ولذلك يكون المجهز مسئولاً مسؤولية مطلقة في كل أحواله في مواجهة من أصابه الضرر.

ب-المسؤولية عن اخطاء التابعين (المسؤولية المحدودة)

تقوم مسؤولية مالك السفينة (المتبوع) عن أعمال تابعيه (الريان، الطاقم البحري) متى قامت علاقة

التبعية بين التابع والمتبوع، يمارس من خلالها المتبوع سلطة الرقابة والتوجيه ويكون مسئولاً عن

الضرر الذي يحدثه هذا الأخير بفعله سواء كان واقعا حال تأدية وظيفته أو بسببها.<sup>3</sup>

\* مفهوم المسؤولية المحدودة:

يكون المالك مسئولاً عن تعويض الاضرار التي يتسبب بها تابعيه أثناء الرحلة البحرية -أثناء تأدية

وظائفهم-غير ان المشرع البحري قد خرج على حكم هذه القواعد وسلك مبدأ تحديد المسؤولية

(مسؤولية المالك عن أعمال تابعيه البحريين).<sup>4</sup>

هذا يعني أن العرف البحري والتشريعات البحرية بخروجها عن القواعد العامة أعطت مالك السفينة

الحق في أن يتخلص من أعباء المسؤولية المطلقة وغير المحدودة عن أخطاء الریان والتابعين

البحريين بطلب تحديد مسئوليته ، ويكون تحديد مسؤولية المالك بترك السفينة والأجرة ، وبذلك تتحدد

<sup>1</sup> -محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة، دار الحداثة للطباعة والنشر، لبنان، 1990، ص142.

<sup>2</sup> -علي حسن يونس، أصول القانون البحري، مطبعة الحمامي، القاهرة، (د.ت)، ص 529.

<sup>3</sup> -المادة 136 من الامر رقم 75-58 المؤرخ في 1975/9/6، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 78 المؤرخة في 1975/9/30.

<sup>4</sup> -إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط7، 2014، ص 15.

مسؤوليته في حدودهما دون غيرهما من أمواله الأخرى -ولكن يشترط أن يكون الخطأ منسوباً كلية لأحد التابعين البحريين ، فإذا أشتك المجهز في الخطأ فإنه يكون قد ارتكب خطأً شخصياً يمنع من تحديد مسؤوليته ، وكذلك الحال إذا وقع تصرف الملاح بناءً على أوامر صريحة صادرة إليه من المجهز - وتكون السفينة والأجرة ما يسمى في الاصطلاح بالثروة البحرية تمييزاً لها عن باقي أموال المالك التي يطلق عليها الثروة البرية، والسفينة هي نواة الثروة البحرية، ولذلك يكون للمالك المجهز عدداً من الثروات البحرية بقدر ما يملك من سفن.<sup>1</sup>

فتكون السفينة وأجرة النقل ذمة بحرية مستقلة بحقوقها والتزاماتها الناشئة عنها ومنفصلة عن باقي ذمة المالك العامة وبذلك يمكن أن يكون لمالك السفينة البحرية عدة ذمم مالية بتعدد السفن التي يملكها<sup>2</sup>

\* أسباب الاخذ بنظام المسؤولية المحدودة: تم الاخذ بهذا النظام لعدة أسباب أهمها:<sup>3</sup>

1- إن مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعيه تقوم على فكرة الخطأ من جانب المتبوع في الرقابة، وبما أن الريان تابع من نوع خاص يختلف عن التابع في القواعد العامة، حيث إنه ذو سلطة واسعة في التصرف على ظهر السفينة ولا يخضع لرقابة المالك، لذلك فإن من العدل تخفيف مسؤولية المالك المتبوع.

2- إن تحديد مسؤولية مالك السفينة يستفيد منه جميع المشتغلين بالنشاط البحري في الغالب، وذلك بالنظر للعلاقات المتبادلة فيما بينهم، فالدائنين نتيجة الأضرار البحرية والذين يضارون من مبدأ تحديد المسؤولية، سيكونون مدينين في مناسبة أخرى.

3- إن تحديد مسؤولية مالك السفينة من شأنه التشجيع على الاستثمار البحري، حيث سيؤدي الى تشجيع المستثمرين لتوظيف أموالهم في النشاط البحري رغم المخاطر الجسيمة التي تتعرض لها الرحلة البحرية عادة.

### ج-الأشخاص الذين يسأل المالك عن أخطائهم مسؤولية محدودة

تشمل المسؤولية المحدودة كل تابع بحري، والتابعون البحريون هم عادة الريان والضباط والمهندسين والملاحين والمرشد و ذلك عن أخطائهم التقصيرية والتزاماتهم التعاقدية والقانونية، أما

1 -علي حسن يونس، المرجع السابق، ص508.

2 -سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1969، ص198.

3 -محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص131.

الالتزامات التي يتحملها المالك شخصياً أو يتحملها تابعوه البريون فيسأل عنها المالك في كافة أمواله<sup>1</sup>.

#### د- نطاق تحديد المسؤولية

إذا كانت جميع التشريعات تعرف بمبدأ المسؤولية المحدودة، أنها تختلف فيما بينها اختلافاً كبيراً فيما يتعلق بالتنظيم مما أدى إلى إبرام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية والموقع عليها في بروكسل في 25 أغسطس 1924، والتي وضعت نظامين لتحديد المسؤولية و هما: تحديد المسؤولية بموجب النظام العيني و تحديد المسؤولية وفقاً للنظام الجرافي:<sup>2</sup>

\* **النظام العيني:** أخذت بهذا النظام القوانين اللاتينية مثل القانون الفرنسي حتى عام 1967، والقانون المصري حتى عام 1990. ووفقاً لهذا النظام يسأل المالك مسؤولية شخصية ومطلقة عن أفعال الریان والتزاماته وعن تابعيه البحريين ولكن يجوز للمالك أن يتخلص من هذه المسؤولية بترك السفينة والأجرة للدائنين.

ويسمى بالتحديد الشامل، وطبقاً لهذا النظام يتمتع المالك بحق تحديد المسؤولية فقط دون غيره، فالمجهر وان كان غير مالك السفينة لا يستطيع أن يقوم بترك السفينة باعتبار أنها ليست ملكه، وكان هذا النظام محل خلاف حول عدالته كما كان في رأي البعض مجتمعاً بالمضرورين إذا غرقت السفينة أو بالمالك الذي يفقد أداة عمله.

\* **نظام التحديد الجرافي:** أخذت بهذا النظام معظم التشريعات الأنجلوسكسونية لتحديد مسؤولية مالك السفينة، ووفقاً لهذا النظام يتم وضع حد أقصى لمبالغ التعويض التي يلتزم مالك السفينة بدفعها للمضرورين، وتتحدد هذه المبالغ تحديداً جرافياً على أساس مقدار حمولة السفينة من ناحية ونوعية الضرر من ناحية أخرى أو على أساس قيمة السفينة عند الحادث وأجرتها، ويتميز هذا النظام بإمكانية مده إلى أشخاص غير مالك السفينة على خلاف نظام الترك العيني.

<sup>1</sup> -رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 42.

<sup>2</sup> - أماني أحمد قاسم الرفاعي، المسؤولية المحدودة لمالك السفينة (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، جامعة النيلين بالخرطوم، السودان، كلية القانون، 2019، ص 35.

وقد أدى اختلاف التشريعات في الأخذ بأحد هذين النظامين الى خلق تباين في التعويض عن الأضرار التي تصيب الغير، حيث أعطت اتفاقية بروكسل لعام 1924 الخيار للدول في العمل بالنظام الذي تريده، فتم إلغاء الاتفاقية السابقة، وحلت محلها معاهدة بروكسل المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية لعام 1957 آخذة بالمبدأ الذي يقوم على التحديد الجزافي.

#### هـ - نظام المسؤولية المحدودة في القانون الجزائري

أخذ المشرع الجزائري بالنظام الجزافي للمسؤولية المحدودة لمالك السفينة، حيث نص في المادة 96 من القانون البحري على: "يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك ان يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة، حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفاً فيها"، وطبقاً للاتفاقية تأخذ بالنظام الجزافي.

وبالرجوع الى اتفاقية بروكسل لسنة 1957 نجد أنها تميز بين الأضرار المادية والأضرار الجسدية كما يلي:

\* في حالة الأضرار المادية التي تلحق بالمتعلقات يلتزم مالك السفينة بان يدفع ما يعادل 1000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة كحد أقصى.

\* في حالة الأضرار الجسدية فقط الناتجة عن الحادث فيحدد لها عن كل طن من حمولة السفينة مبلغ إجمالي يعادل 3100 فرنك.

\* إذا اجتمع النوعين من الأضرار أي المادي والجسدي عن حادث واحد فان التعويض يصل حده الأقصى المعادل 3100 فرنك عن كل طن من الحمولة.

و قد حددت المادة 93 الديون التي تسمح لمالك السفينة بتحديد مسؤوليته<sup>1</sup>، في حين استثنى المشرع الجزائري ديونا بحرية محددة من مبدأ المسؤولية المحدودة و ذلك في المادة 94.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> -تنص المادة 93 على: "ان الأسباب التي تعطي مالك السفينة الحق بتحديد مسؤوليته هي:

أ- الموت او الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان والأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

ب- الموت او الإصابة الجسمانية لأي شخص اخر في البحر او البر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى او الحقوق المسببة بفعل او إهمال او خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ويكون المالك مسؤولاً عنه، او كل شخص اخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسؤولاً عنه، على ان يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال او الخطأ يتعلق بالملاحة او بإدارة السفينة او الشحن او النقل او تفريغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين.

ج- كل مسؤولية او التزام يتعلق برفع حطام السفن او تعويمها، واصعادها او تدميرها وفي حالة الغرق او الجنوح او الترك (بما في ذلك كل ما يوجد على متنها)

اما بالنسبة لحمولة السفينة التي تعين حدود مسؤولية المجهز او المالك وفقها، فانه يتم تحديدها من خلال المادتين 104 و 105 من القانون البحري كما يلي:

\*بالنسبة للسفن البخارية او السفن ذات الدفع الالي: الحمولة الصافية مضافا اليها الحجم الذي خفض من الحمولة الاجمالية لتحديد الحمولة الصافية، نظرا للمساحة التي تشغلها أجهزة القوة المحركة.

\*لجميع السفن الأخرى: الحمولة الصافية

\*كل سفينة محمولها اقل من 300 وحدة حمولة تعتبر مماثلة لسفينة من هذه الحمولة.

### و- السفن التي تخضع لتحديد المسؤولية

حتى يستفيد المالك من تحديد قواعد تحديد المسؤولية لا بد أن تكون للمنشأة وصف السفينة، أما مراكب الملاحه الداخلية فلا يجوز الترك بالنسبة إليها ويسأل مالكاها عن التزامات تابعيه المتعلقة بها في كافة أمواله، كما تخرج السفن التي هي قيد الإنشاء، وعلى العكس من ذلك فإن تحديد المسؤولية يشمل السفن التجارية، وسفن الصيد والنزهة. كما يشمل سفن الدولة التجارية، إلا أنه لا يشمل السفن الحربية للدول فهي تخضع لقواعد خاصة بها.<sup>2</sup>

و في الأخير نشير إلى أنه لا يعد مالك السفينة مسؤولا اتجاه دائن أجنبي تابع لدولة عينت حدود المسؤولية بأقل مما هو عليه في المعاهدة الدولية إلا في حدود هذه المسؤولية الدنيا.<sup>3</sup>

## II- أعضاء الطاقم البحري

يقصد بالطاقم البحري مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة، ومن ثم فإن هذا الاصطلاح يشمل الربان وضباط الملاحه والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقوم بخدمة السفينة، ولما كان الربان ذو مركز خاص أفرنا له دراسة مستقلة، على أن تخصص الدراسة في المرحلة الثانية لبقية أفراد الطاقم البحري، وندرس في المرحلة الاخيرة عقد العمل البحري.

د- كل التزام او مسؤولية تنتج عن الاضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت الموانئ واحواض السفن والخطوط الملاحية.

<sup>1</sup> تنص المادة 94 على: "لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفينة ضد:

أ- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ او المساهمة بالخسائر المشتركة.

ب- الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام.

ج- ديون كل شخص اخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد العمل."

<sup>2</sup> -رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 43.

<sup>3</sup> - محمد بن عمار، تحديد مسؤولية مالك السفينة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 32، العدد 4، 1995،

## 1- الريان

الريان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية أو الملاحية فحسب، وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضا<sup>1</sup>. وللريان مركز قانوني خاص يتميز به عن التابعين عامة، فهو ممثل السلطة العامة على ظهر السفينة (ذلك لأن السفينة غالبا ما تكون بعيدة عن سلطة الدولة ورقابتها) وسيد السفينة وقائدها، وعميد رجال الطاقم جميعا من ضباط ومهندسين وملاحين.

وقد خص المشرع الجزائري الريان بفصل كامل هو الفصل الثاني من الكتاب الثاني بعنوان "الاستغلال التجاري للسفينة" في المواد من 580 الى 608 من القانون البحري.

### أ- تعيين الريان وعزله

يجري تعيين ريان السفينة من قبل تجهزها -سواء كان هو المجهز هو المالك، أم المستأجر المستثمر للسفينة- ما لم يكن هنالك نص مخالف في عقد الإيجار. وتشتترط في ريان السفينة عادة مؤهلات فنية تختلف باختلاف نوع السفينة وطبيعة الرحلة البحرية التي يقوم بها.

وفي حالة تعيين ريان لا تتوافر فيه المؤهلات التي يطلبها القانون يعاقب مالك السفينة أو تجهزها، أما بالنسبة للعزل فإنه تبعا للقاعدة التي تقضي بأنه من يملك التعيين يملك العزل فإنه يحق لمجهز السفينة سواء كان مالكا أو مستأجرا لها عزل الريان في أي وقت يشاء.

### ب- اختصاصات الريان

يتمتع الريان باختصاصات واسعة هذه الاختصاصات وإن تقلصت نوعا عما كانت عليه سابقا نظرا لتطورات الخاصة في هذا المجال، نتيجة تطور وسائل الاتصال، إذ أضحي بإمكان ريان السفينة، أن يتلقى تعليمات المجهز والسفينة في عرض البحر.

ومهما يكن فإن اختصاصات الريان نوعان اختصاصات عامة يباشرها بوصفه ممثلا للسلطة العامة على ظهر السفينة، واختصاصات خاصة يمارسها بوصفه تابعا وممثلا للمجهز.

### ب-1- اختصاصات الريان العامة:

يعتبر الريان هو على ظهر السفينة ممثلا للسلطة العامة في المحافظة على الامن والسلامة العامة. وبناء على ذلك فله السلطات التالية:

<sup>1</sup> - عرفت المادة 384/د من القانون البحري الجزائري الريان بأنه قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة.

- سلطة التأديب (م 468): يمارسها الريان باعتباره الرئيس السلمي لكل أفراد الطاقم (460)، عند ارتكابهم عملا يمس بالسير العادي للخدمات على متن السفينة او على اليابسة، وقد حدد المشرع الجزائري المخالفات التي يمكن أن يرتكبها أعضاء الطاقم في حال الخدمة بموجب نص المادة 469 من القانون البحري بينما حددت العقوبات التأديبية التي يطبقها الريان في هذا الإطار في نصي المادتين 471 و472 من نفس القانون.

- سلطة الضبط و التحري و التحقيق: بما له من سلطة الحفاظ على النظام العمومي(452-458)ن فعندما يعلم بأي مخالفة ارتكبت على متن السفينة، له في هذا الإطار أن يستجوب مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه، ويستمتع لشهود الإثبات وشهود النفي، ويستطيع بعد ظهور نتائج التحقيق أن يسלט على المتهم عقوبة تأديبية أو تبرئته، وإذا كانت السفينة في عرض البحر أو في موانئ توقف أجنبية، يجوز للريان وضع مرتكب المخالفة أو الجنحة أو الجناية تحت المراقبة على متن السفينة، وينتهي هذا الإجراء بمجرد رسو السفينة في الميناء الوطني(م 562 و ما بعدها).

- سلطة التوثيق (م 596): يتمتع الريان بصلاحيات موظفي الدولة فيما يتعلق بتسجيل حالات الزواج والطلاق والولادات والوفيات التي تحدث على ظهر السفينة، وله سلطة توثيق الوصايا والتصرفات التي تصدر من رجال الطاقم أو من المسافرين وتشتترط فيها الرسمية على ان يسجل هذه الوقائع في دفتر اليومية المعد لهذه الأغراض ويقدمها إلى السلطات المختصة في خلال أربع وعشرون ساعة من تاريخ وصوله إلى الميناء المسجلة فيه.

## ب-2- اختصاصات الريان الخاصة

الريان باعتباره ممثلا لمالك السفينة له أن يقوم بالوظائف التالية:

### \* الوظيفة الفنية (المواد 589-591)

يعد الريان مديرا فنيا للسفينة، ولهذا الغرض عليه قبل المباشرة بالسفر أن يخضع السفينة للفحص، وأن يتأكد من وجود أوراقها لديه. كما يتوجب عليه قيادة السفينة من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول. وأن يكون على ظهرها عند دخول الموانئ، فلا يجوز له أن يتركها اثناء السفر. هذا وقد جرى العرف على أن يكون الريان هو آخر من يترك السفينة في حالة تعرضها لكارثة بحرية.

\* الوظيفة التجارية

و هي تنفيذ تعليمات المجهز (م 586)، حيث يخول للريان تمثيل مجهزة السفينة خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع فيما يخص الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، وفي هذا الإطار يحق للريان الاستدانة باسم المجهز وان يعقد باسمه كذلك عمليات القرض، في حالات الضرورة، كتغطية مصاريف تصليح السفينة، وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين أو حماية الحمولة، وبصفة عامة كل ما يجب فعله لضمان استمرار الرحلة، خاصة عند تعذر الاتصال بالمجهز، أو عند التمكن من ذلك لكنه لم يقدم الوسائل والتعليمات الضرورية المناسبة ولا يسأل الریان كذلك عن أخطاء ركاب السفينة إلا إذا اثبت أنه لم يمارس حقه في الإشراف والرقابة عليهم، وأنه كان في الإمكان منع وقوع الضرر.

ج-مسؤولية الریان

نظرا لاتساع مهام والتزامات الریان فان مسؤوليته واسعة، فمن الناحية المدنية هو مسؤول اتجاه المجهز مسؤولية عقدية، واتجاه الغير مسؤولية تقصيرية (م 608 ق ب ج)، اما على أساس المسؤولية الشخصية او على أساس مسؤولية المتبوع، اما من الناحية الجنائية فيكون مسؤولا عن الجرائم التي يتسبب او يساهم فيها فيتعرض لعقوبات قد تصل الى الإعدام (المادة 481 ق ب ج)، او السجن المؤبد (المادة 4/479 ق ب ج) او السجن المؤقت لمدة 20 سنة (المادة 499 ق ب ج)

2- بقية أفراد الطاقم البحري (الملاحون او البحارة):

يجب التمييز في الطاقم البحري بين من يتولون السلطة في السفينة وهم الریان وضباط الملاحه والمهندسين البحريون، وبين من تلزمهم الطاعة وهم الملاحون.

ويقصد بضباط الملاحه أولئك الأشخاص الذي يقع عليهم واجبات فنية لتسيير السفينة. اما المهندس البحري فيقصد به كل شخص يتولى مسؤولية إدارة وصيانة وسلامة آلات ومحركات السفينة.

ويلحق بضباط الملاحه ويأخذ حكمهم طبيب السفينة وضباط اللاسلكي والضباط الإداري وهو يتولى الإشراف على الإدارة الداخلية للسفينة.

أما الملاحون فمنهم من يعاون الريان والضباط في أعمال الملاحة البحرية ومنهم من يشتغل في إدارة آلات السفينة تحت إشراف المهندسين البحريين كالميكانيكيين والوقادين، ومنهم من يقوم بالخدمة العامة لقضاء حاجات الطاقم والركاب كرئيس الخدم والطهاة والخبازين.

#### أ- المقصود بالبحار

ويتعين الإشارة هنا الى ان المشرع الجزائري يطلق وصف البحارة على افراد الطاقم البحري، حيث يقصد بهم مجموع الأشخاص الذين يعملون على السفينة ويربطهم بالمجهاز عقد عمل بحري، ويطلق عليه اسم "الطاقم، Equipage" وأشار إليهم المشرع الجزائري في نص المادة 384/أ كالتالي "يعني رجل البحر أو البحار، كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر".

ويأتي على رأسهم الريان وضباط الملاحة، والمهندسين البحريين وأطباء السفينة وضباط اللاسلكي والضباط الإداريين، بالإضافة إلى سائر الأشخاص الذين يتولون القيام بالخدمة العامة كالملاحين والطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يعملون على السفينة بعقد عمل بحري.

وعموما قسمهم المشرع الجزائري بموجب نص المادة 411 من القانون البحري الجزائري إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين للخدمة العامة.

ويخضع البحارة أثناء الرحلة للسلطة المباشرة للريان الذي يعينه المجهاز كما سبق وأشرنا.

ويجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز الترخيص لبحار أجنبي أو بنسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم في السفينة الجزائرية، من الوزير المكلف بالبحرية التجارية طبقا لنص المادة 413 من القانون أعلاه.

#### ب- شروط التحاق البحار بعمله

وقد حدد المشرع الجزائري الشروط المطلوبة للالتحاق لممارسة مهنة بحار من خلال المادتين

386 و 387 وهي:

- ذا جنسية جزائرية.

- بالغا 18 من عمره.

- ذا لياقة بدنية.

- مؤهلا للقيام بمهنة بحار.

### ج- عقد استخدام البحار أو توظيفه على ظهر السفينة (عقد العمل البحري)

يتم توظيف البحار بناء على عقد العمل البحري الذي يكون طرفيه البحار من جهة ومجهز السفينة من جهة أخرى.

#### ج-1-تعريف عقد العمل البحري

فالعقد العمل البحري هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص بأن يعمل على ظهر سفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز. ولا يلزم في هذا العمل أن يكون متصلا بالملاحة البحرية، بل المهم أن يؤدي العمل على ظهر السفينة ولو لم يتعلق بالملاحة البحرية، فطبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري وتسري عليهم أحكام هذا العقد ويدرجون في عداد الطاقم. أي أن العبارة بمكان العمل لا بنوعه في تحديد طبيعة عقد العمل البحري واسباغ صفة الملاح على الشخص، وتخضع احكام عقد العمل البحري من حيث أركانه وآثاره وحقوق الأطراف والتزاماتهم لقانون العلم. وذلك أيا كانت جنسية الملاح والمكان الذي أبرم فيه العقد<sup>1</sup>.

#### ج-2-خصائص عقد العمل البحري: إن خطورة العمل البحري من جهة و وجود السفينة بعيدة عن

الرقابة كونها بعيدة عن الوطن جعلت عقد العمل البحري يتميز عن غيره من العقود الأخرى بذاتية خاصة، كما يلي<sup>2</sup>:

- عقد العمل البحري عقد رضائي.

- عقد العمل البحري من عقود المعاوضة

- عقد العمل البحري من العقود الملزمة للجانبين

- عقد العمل البحري من عقود المدة

- عقد العمل البحري عقد تجاري

#### ج-3-اثار عقد العمل البحري

يعتبر عقد العمل البحري من العقود متبادلة الالتزامات بحيث هناك التزامات تقع على عاتق البحار او الملاح والأخرى على عاتق رب العمل(المجهز).

<sup>1</sup> -رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 47.

<sup>2</sup> -دناي نور الدين، "عقد العمل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4، العدد 2، 2017، ص 40 وما بعدها.

\* التزامات الملاح : تتمثل التزامات الملاح بصفة عامة ووفقا للمواد من 415-425 من القانون

الجزائري في :

- الالتزام بأداء العمل في نطاق العناية المطلوبة على نحو يضمن نجاح مهام السفينة على أكمل وجه.

- أن يحفظ السر المهني.

- أن يحافظ على السفينة وتجهيزاتها.

- أن يحافظ على شرف وسمعة الراية الوطنية.

- أن يشارك في عمليات إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر او المشرفين على الغرق.

\* التزامات المجهز :

تقع على المجهز عدة التزامات يمكن اجمالها في:

-الالتزام بدفع الأجر:

يلتزم المجهز بأن يدفع للملاح الأجر المتفق عليه، وقد يكون أجر الملاح ثابتا يحسب باليوم أو بالشهر أو بالرحلة. وإذا قرر المجهز إطالة السفر بأن أمر الريان بالمرور على موانئ لم تكن مدرجة في خط السير المرسوم في البداية، فإن أجرة الملاح المستخدم بالرحلة تزداد على قدر الإطالة. أما إذا حدثت الإطالة بقوة قاهرة فلا محل بطبيعة الحال لزيادة الأجرة، وإذا اختصر السفر لأي سبب من الأسباب، أي سواء أكان ذلك اختياريا أم بقوة قاهرة فلا يترتب على ذلك انقاص أجر الملاح المستخدم بالرحلة.<sup>1</sup>

و يعتبر أجر البحار من الديون الممتازة على السفينة ويعتمد البحار مثله مثل أي عامل على أجرته لتأمين حاجاته وحاجات أسرته ،لذا أولى المشرع لهذه المسألة أهمية قصوى، فأعطاه ضمانات تكفل حمايتها ، وتتمثل في ميزة الامتياز وعدم الحجز على راتب الملاح إلا في حالات محدودة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -وهيب الأسير، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس لبنان، 2008، ص115.

<sup>2</sup> -دناي نور الدين، المرجع السابق، ص43.

**-الالتزام بإيواء الملاح وإطعامه:**

قد جرى العرف البحري على إلزام المجهز بإيواء الملاح وإطعامه طيلة مدة السفر وهذا الالتزام تمليه طبيعة العمل البحري الذي يؤدي في الغالب في عرض البحر<sup>1</sup>.

**-الالتزام بعلاج الملاح في حالة المرض أو الجرح:**

يلتزم المجهز بعلاج الملاح في حالة مرضه أو إصابته بجرح. كما يلتزم بتعويض الملاح إذا نجم عن الإصابة عاهة مستديمة.

ويشترط لاستحقاق العلاج في حالة المرض أن يصاب الملاح بالمرض أثناء السفر بعد قيام السفينة مهما كان نوع المرض أو مصدره. أما الجرح فيجب أن يصاب بها الملاح وهو في خدمة السفينة. وبمعنى آخر يجب ان تتوافر ربطة السببية بين الجرح وخدمة السفينة، وسواء في ذلك أصيب الملاح على البر أثناء السفر أو على ظهر السفينة<sup>2</sup>.

**-الالتزام بالترحيل:**

لا يقصد بالترحيل rapatriement إعادة الملاح إلى وطنه، وإنما إعادته إلى الميناء الذي استخدم فيه وأبرم فيه عقد العمل البحري.

والالتزام بالترحيل لا تمليه اعتبارات انسانية فحسب مردها حماية الملاح وإنقاذه من الغربة والبطالة في البلاد الأجنبية، بل يقصد به أيضا غلى تحقيق مصلحة عامة؛ غذ تحتاج الدولة اثناء الحروب إلى رجال البحرية التجربة لتستعين بهم في الأسطول الحربي، ولذا تحرض على إعادتهم ليكونوا تحت تصرفها وقت الحاجة، ومن هنا كان الالتزام بالترحيل متعلقا بالنظام العام لا يجوز للملاح أن يتنازل عنه في عقد العمل وإلا كان التنازل باطلا لا أثر له<sup>3</sup>.

**ثانيا- أشخاص الملاحة المساعدة**

يضم أشخاص الملاحة المساعدة المرشد ومجهز القطر، وسوف نتولى بالدراسة مهام كلا منهما على النحو الآتي:

<sup>1</sup> -رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 48.

<sup>2</sup> -محمد بهجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 2004، ص 115.

<sup>3</sup> -مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص 223.

I - المرشد

عرفه المشرع الجزائري الإرشاد في المادة 171 من القانون البحري بأنه المساعدة التي تقدم الى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول الى الموانئ والفرض والموانئ الداخلية والخروج منها.

وبالتالي فان المرشد هو ذلك الشخص الذي يدل ريان السفينة على خط السير الواجب الإلتباع لدى الدخول الميناء أو الخروج منه. وترجع العلة في تقرير نظام الإرشاد إلى أن الموانئ تزخر بالصخور والشعاب أو بحطام السفن الغارقة أو بالمنشآت الفنية المتعددة التي تعرقل سير السفينة وتعرضها للخطر فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق، فضلا عما يترتب على ذلك من شل حركة الملاحة في الميناء لزمّن غير قصير، مما يتطلب أن يستعين الريان بالمرشد لإمامه بالميناء وعوائقه ومسالكه.

والإرشاد في الموانئ إما أن يكون:

1- اختياريًا متروكا لمشيئة الريان وتقديره.<sup>1</sup>

2- أو إجباريًا بأن يلتزم الريان بالاستعانة بالمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه.<sup>2</sup>

وبالرجوع الى المشرع الجزائري، نجد انه قد نص على الزامية الارشاد من خلال المادة 172 ق.ب.

ج، مع استثناء السفن البحرية الواردة في المادة 178 من نفس القانون، وهي:

- السفن الشراعية بحمولة اقل من 100 طن.

- السفن ذات الدفع الالي بحمولة صافية تقل عن 100 طن.

- السفن ذات الدفع الالي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومدخلها كالمقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية.

- سفن المنارات والعلامات.

وبذلك نلاحظ ان المشرع قد اعتمد على معيارين لاستبعاد الزامية الارشاد، وهما معيار الحمولة،

ومعيار العمل الذي وجدت لأجله السفن.

وحتى يقوم المرشد بهذا العمل لا بد أن يكون بمقتضى عقد إرشاد ينعقد بين المرشد وريان السفينة

وهو عقد ذو مدة قصيرة، يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها في الميناء أو خروجها

<sup>1</sup> -إيمان الجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الكتب والوثائق القومية، ط 1، 2014، ص95.

<sup>2</sup> -محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص270.

منه نظير مقابل الارشاد او رسم الارشاد المحدد قانونا على أساس الحمولة الصافية للسفينة، كما يلتزم بتعويض المرشد عند اضطراره للسفر مع السفينة بسبب سوء الاحوال الجوية أو بناء على طلب الريان.<sup>1</sup>

## II- مجهر القطر

عقد القطر البحري هو علاقة قانونية تربط بين سفينتين (قاطرة ومقطورة) مملوكتين لشخصين مختلفين مفادها أن تقوم أولهما بجر الثانية لقاء أجر تقدمه هذه الأخيرة، او هو عقد بين مجهر السفينة القاطرة و مجهر السفينة المقطورة، يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها و بتنفيذ هذه العملية و يتعهد الثاني بدفع اجرة القطر.<sup>2</sup>

و قد عرف القانون الجزائري عقد القطر البحري في المادة 860 من القانون البحري، التي جاء فيها: "يلتزم المجهر بموجب عقد القطر وبمقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة"<sup>3</sup>.

ثم جاءت المادة 861 من نفس القانون لتعطي بعض صور القطر، حيث جاء نصها كالاتي  
تدخل في عداد خدمات القطر:

أ-العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة

ب- مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

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

وتبرز أهمية تحديد متى تبدأ عملية القطر ومتى تنتهي، ليس فقط من اجل تحديد نطاق المسؤوليات الناشئة عن العملية، وإنما لتحديد مدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري في حالة التصادم الواقع بين سفينة القطر والسفينة المقطورة. فإن كان التصادم قد وقع خارج نطاق عملية القطر وجب تطبيق أحكام التصادم البحري. أما إذا وقع التصادم داخل هذا النطاق لا تنطبق الاحكام المشار إليها إنما يجب تطبيق الأحكام الخاصة بعقد القطر.<sup>4</sup>

1 - عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة جامعة كربلاء، جامعة البصرة، العدد 1، 2009، ص 75.

2 - ايمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 94.

3 - يقصد بالقطر بوجه عام الاستعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له، أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتيا.

رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 50.

4 - المرجع نفسه.

الفرع الثاني: الأشخاص البريون

يطلق وصف الأشخاص البريون على أمين السفينة (الوكيل البحري)، أمين الحمولة، مقاول الشحن والتفريغ، والسمسار البحري، وقد وردت أحكامهم في الفصل الثالث من باب التجهيز تحت عنوان "مساعدو التجهيز"، وندرسهم تباعا وفق الترتيب المتقدم.

أولا- أمين السفينة أو الوكيل البحري (المواد 609-620 من ق.ب.ج)

يرتبط ظهور أمين السفينة عندما بدأت الحاجة ملحة إلى الإسراع من دورة الرحلات البحرية التي تقوم بها السفينة. فالاستغلال البحري يتطلب استمارات ضخمة لا يتعاطم معها الريح إلا مع كثرة الرحلات البحرية التي تقوم بها السفينة. ولا يتأتى ذلك إلا إذا تم اختصار الوقت الذي تظل السفينة خلاله راسية في الميناء، لذلك بدت الحاجة إلى البحث في كل ميناء ترسو عليه السفينة عن شخص يقوم لحساب المجهز بتسلم البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة، وقد يكلف بواجبات أخرى مما يدخل في اختصاص الريان كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن وتذاكر النقل. وهذا الشخص هو أمين السفينة أو الوكيل البحري.

فيقوم المجهز أو الريان باختيار أمين السفينة، ويرتبطان مع بعض بمقتضى عقد يسمى "عقد أمانة السفينة"، حيث يلتزم أمين السفينة بما يلي:

1- تسلم البضائع من الريان والمحافظة عليها حتى يتقدم المرسل إليه لتسلمها.

2- إذا تقدم المرسل إليه لتسلم البضاعة، قام أمين السفينة في حضوره بفحصها ومراجعة عددها ووزنها والتحقق من الأرقام والعلامات التي تميزها. ومعاينة البضاعة التي تتم بحضور أمين السفينة يحتج بنتيجتها على المجهز.

3- تحصيل أجرة نقل البضاعة من المرسل إليه.

ثانيا- أمين الحمولة (المواد 621-630 ق.ب.ج)

يقابل أمين السفينة بالنسبة إلى المجهز، أمين الحمولة بالنسبة إلى أصحاب البضائع. فقد يعهد صاحب البضاعة المنقولة إلى شخص بتسلم البضاعة من الريان أو من أمين السفينة ودفع أجرة نقلها، وبالمحافظة عليها حتى يتقدم هو لتسلمها منه. ويسمى هذا الشخص بأمين الحمولة.

وباعتبار أمين الحمولة وكيلا عن المرسل إليه تقع عليه الالتزامات التالية:

1- تسلم البضاعة لحساب المرسل إليه بعد تفريغها من السفينة ودفع أجره نقلها.

2-التثبت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها وعدد الطرود او الكمية أو الوزن ومطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن.

3-المحافظة على البضاعة بعد تفريغها وحراستها واستيفاء الإجراءات الجمركية عنها حتى تدخل في حيازة المرسل إليه.

### ثالثا - السمسار البحري (المواد 631-639 ق.ب.ج)

هو شخص تتمثل مهمته في التوسط للتقريب والتوفيق بين وجهات أطراف العقود البحرية. وذلك نظير أجرة تكون في العادة نسبة مئوية من أجرة النقل (عقد نقل) أو من الثمن (عقد بيع) أو من قسط التأمين (عقد تأمين) ...على حسب الأحوال.

والسمسار لا يعتبر طرفا في العقد الذي يبرم بواسطته، ولا يكون مسؤولا عن تنفيذه. كما أنه يستحق الأجر بمجرد الحاجة في التوفيق بين الطرفين وإبرام العقد سواء نفذ العقد ذلك أم لم ينفذ.

### رابعا-مقاول الشحن والتفريغ

وهو مقاول يقوم بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها ويستعين في ذلك بعمال متخصصين وبأدوات خاصة كالروافع والبراطيم والصنادل أو ما يماثلها. ويرتبط مقاول الشحن والتفريغ مع المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد مقاوله يتعهد بمقتضاه بأن يقوم بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر.

وعمل مقاول الشحن والتفريغ قاصر على العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع في السفينة وتفريغها منها ، فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة أو تسليمها للمرسل إليه.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> -محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 75 .

## الفصل الثاني: النظام القانوني للسفينة واستغلالها التجاري

تعد السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، وحولها يدور القسم الأكبر، من مواد القانون البحري، لذلك خصها المشرع الجزائري بالفصل الثاني من الأمر رقم 80 لعام 1976 وأحاطها بنظام قانوني أصيل تتميز به عن غيرها من الاموال والمنقولات.

ومن خلال هذا الفصل سنقوم بدراسة النظام القانوني للسفينة في المبحث الأول، واستغلالها التجاري في المبحث الثاني.

### **المبحث الأول: النظام القانوني للسفينة**

إن دراسة النظام القانوني للسفينة تقتضي منا تحديد تعريفها وطبيعتها القانونية كمرحلة أولى، تحديد عناصر حالتها المدنية كمرحلة ثانية، ثم تحديد أسباب كسب ملكيتها كمرحلة ثالثة، وأخيرا تحديد الحقوق العينية الواردة عليها، وذلك على النحو الآتي:

### **المطلب الأول: تعريف السفينة وطبيعتها القانونية**

سنقوم بتقسيم هذا المبحث المطلب الى ثلاثة فروع، نبحث في الفرع الأول تعريف السفينة، وفي الفرع الثاني الطبيعة القانونية للسفينة، اما الفرع الثالث فندرس من خلاله الحالة المدنية للسفينة.

### **الفرع الأول: تعريف السفينة**

عرف المشرع الجزائر السفينة في المادة 13 من القانون البحري على "أنها تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"

و تبرز أهمية تعريف السفينة من جهتين، فمن ناحية أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من الأدوات و المنشآت البحرية بأبعاد صغيرة تستخدم للهو والتسلية كالقوارب الهوائية والدراجات البخارية و الألواح الشراعية، كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد كبيرة، كمنصات التنقيب أو الحفر، والمحطات والمصانع العائمة، مما يثير التساؤل حول ما إذا كانت سفينة أم لا، من جهة أخرى فإن إضفاء وصف السفينة على المنشأة يتوقف عليه تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي تخص السفن فقط دون غيرها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، ص 32.

كما عرف الفقه السفينة بانها" المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"<sup>1</sup>

و عليه و من خلال ما سبق يمكن تعريف السفينة كما يلي: هي كل منشأة مخصصة للملاحة البحرية على سبيل الاعتياد.<sup>2</sup>

### أولاً-الشروط الواجب توافرها لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية

من خلال التعاريف السابقة يتضح لنا الشروط الواجب توافرها في المنشأة كي توصف بوصف السفينة وهي:

1-الصلاحية للملاحة البحرية

2- التخصيص للملاحة البحرية

3- التخصيص للملاحة على سبيل الاعتياد.

وفيما يلي تفصيل ما سبق.

#### 1- الصلاحية للملاحة البحرية

السفينة أداة من صنع الإنسان يتم بناؤها بقصد استخدامها في الملاحة البحرية بصفة معتادة ولا أهمية لطريقة البناء أو أوصاف السفينة من حيث الشكل ومادة صنعها وحمولتها، وأيا كانت أدواتها المسيرة (شراعية أو بخارية أو ذرية)، كذلك لا عبء للحمولة<sup>3</sup>.

و نلاحظ على تعريف المشرع الجزائري للسفينة أنه ، و على عكس موقف المشرع المصري المعبر عنه في المادة الأولى من القانون رقم 8/1990 المتضمن قانون التجارة البحرية ، اشترط أن تكون المنشأة عائمة ، أي أن تتحقق الملاحة بواسطة مياه البحر مما يجعل من القدرة على التعويم شرطا أساسيا للقدرة على الملاحة<sup>4</sup>

و تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد أن تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة تبدأ

1 - إبراهيم عنان، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1975، ص 78.

2 - ما تجدر ملاحظته هو ان المشرع الجزائري قد ركز في تعريفه للسفينة على ضابط التخصيص للملاحة البحرية، فضلا على اشتراط ان تكون المنشأة عائمة، وأغفل ضابط الاعتياد. مما يطرح إشكالية حول وصف المنشأة التي تقوم تارة بالملاحة النهرية وتارة بالملاحة البحرية، وبالتالي القوانين الواجبة التطبيق.

3 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 17.

4 - علي بوججيلة، المرجع السابق، ص 31.

حياتها في حين تنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة ، و عليه لا يصدق وصف السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ و لا تبرحها عادة، كالأحواض العائمة و الرافعات العائمة و الأرصفة العائمة و الزوارق و جواريف الرمال... لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة.<sup>1</sup> ولنا فيما يلي ابداء الملاحظات التالية:

#### أ- المنشأة قيد البناء (متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي)

تكتسب المنشأة البحرية صفة السفينة بمجرد أن تصبح صالحة للملاحة البحرية ومخصصة لها، وإن تأخر نزولها الفعلي للبحر، وتفقد وصف السفينة في اللحظة التي لا تعود صالحة للملاحة البحرية أو عدلت نهائياً عن الملاحة البحرية، وعلى هذا فإن المنشأة في طور البناء لا تكتسب صفة السفينة حتى وإن اتجهت نية طالب البناء إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها، ومع ذلك فإن المشرع الجزائري خرج على هذا الحكم فيما يتعلق بأحكام الرهن البحري والتأمين البحري، فقد نص على إمكانية إخضاع المنشأة قيد البناء لأحكام الرهن البحري، كما نصت المادة 2/58 من التشريع البحري الجزائري على انطباق أحكام الرهن المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي قيد الإنشاء .

#### ب- ملحقات السفينة

تتوفر السفينة على ملحقات تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها، فهي تعد جزءاً منها، كون الوصف القانوني لها يمتد إلى مجموع هذه الملحقات، وعليه فإن وصف السفينة يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه، كالألات والصواري والقوارب والسلاسل... وهذا ما أكدته المادة 52 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها " :تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والاثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكاً للمشتري."

من هنا يمكن القول أنه لما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع ملحقاتها لذلك تشملها التصرفات التي ترد على هذه الأخيرة كالبيع ، الرهن ، و التأمين دون حاجة إلى نص خاص، ما لم

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) ، المرجع السابق، ص33.

يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملحقات عن الاصل، ومن هذه الناحية تعتبر السفينة و ملحقاتها وحدة قانونية تشبه المحل التجاري لحد كبير.<sup>1</sup>

## 2- التخصيص للملاحة البحرية

إن قيام أو تخصيص المنشأة للملاحة البحرية هو الضابط لوصف هذه الأخيرة بالسفينة، وبذلك لا تعد سفينة المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للملاحة النهرية أو الداخلية وإنما تسمى بالمركب، وبطبيعة الحال فإن المقصود بالتخصيص هو التخصيص الفعلي، باستثناء بعض الحالات التي تطبق فيها أحكام القانون البحري قبل التخصيص الفعلي للمنشأة، وهي صور البناء بشرط توفر نية إعدادها للملاحة البحرية.<sup>2</sup>

إن عنصر تخصيص المنشأة للملاحة البحرية يسمح باستبعاد العديد من المنشآت من مفهوم السفينة مثل:<sup>3</sup>

أ- تظل المنشأة التي تقوم بالملاحة البحرية على سبيل الاعتياد محافظة على وصف السفينة حتى ولو قامت بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدة مرات غير متصلة، وفي المقابل لا يكتسب المركب النهري وصف السفينة ولو كان يقوم بملاحة بحرية عرضية بين الحين والآخر.

ب- تستبعد كل منشأة طافية على سطح البحر من مفهوم السفينة كالأرصفة العائمة والجسور العائمة والمدارس العائمة والفنادق العائمة، وكذلك تستبعد العوامات المتخصصة للإقامة من مفهوم السفينة، ولو أمكن لها القيام بالملاحة، طالما أن الملاحة تتم بصفة عرضية ولا تعد النشاط المعتادة والمخصص له تلك العوامات.

ج- نستبعد كذلك من مفهوم السفينة المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبتترول ولو لم تكن ثابتة بقاع البحر أو المحيط وذلك بالرغم مما تتعرض له من مخاطر بحرية. وذلك لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة.

د- كذلك لا تعد الطائرات المائية Hydravions من السفن لأنها لا تستخدم سطح البحر إلا في عمليات الإقلاع والهبوط، أما الرحلة ذاتها فتتم في الجو.

1 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص 33، 34.

2 - روايح فريد، المرجع السابق، ص 33، 34.

3 - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 21، 22.

### 3- التخصيص للملاحة على سبيل الاعتياد

يجب أن تخصص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد وعلى ذلك ما دامت السفينة تزاول الملاحة البحرية على وجه الاستمرار، فإن هذا الوصف يظل قائماً ولو قامت السفينة بالملاحة النهرية بصفة عرضية أو بين الحين والآخر دون اتصال بين هذه المرات، وعلى خلاف ذلك، إذا قام مركب مخصص للملاحة النهرية أو للملاحة الداخلية بملاحة بحرية بصفة استثنائية، فلا ينطبق عليه وصف السفينة.

#### الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

تعد السفينة من أهم عناصر الثروة البحرية، ولذلك فإن تحديد طبيعتها القانونية يعد ضرورياً لتحديد الأحكام الواجبة التطبيق عليها.

#### أولاً- السفينة مال

السفينة تعد مالا وباعتبارها كذلك فإن تكون محلاً للحقوق المالية، والأموال نوعان أموال منقولة وأموال عقارية.

والسفينة مال منقول<sup>1</sup> حيث نصت المادة 56 من التقنين البحري الجزائري على أن: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة". وعلى ذلك فإنه لو أوصى شخص بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل ماله من سفن.

#### ثانياً- السفينة منقول من نوع خاص

تعتبر السفينة مالا منقولاً تسري عليها الأحكام المقررة للمنقولات بوجه عام، حيث نصت المادة 56 من القانون البحري الجزائري على: تعد السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة" غير أن كون السفن وخاصة تلك المخصصة للملاحة التجارية، ذات قيمة مالية معتبرة تقوم بدور أساسي في التجارة والاقتصاد الوطني جعل بعض الفقهاء يطلقون عليها تسمية العقار البحري، كما خصها المشرع بأحكام خاصة تميزها عن غيرها من الأموال المنقولة وتقريبها من العقار، ومن هذه الأحكام:

1- إن السفينة بالرغم أنها منقولة إلا أنها لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية، فالحيازة ولو استوفت كامل شروطها واقتترنت بالسبب الصحيح، وحسن النية لا تكسب ملكية السفينة،

<sup>1</sup> لأن السفينة معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر دون تلف وهو ما يتفق مع التعريف العام للمنقول.

بل لا بد الرسمية، حيث نصت المادة 1/49 من ق ب ج على: "أن العقود المنشئة أو الناقله أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب ان تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفينة و سعتها و مداخلها و مخرجها و أسماء مالكيها السابقين ،و بقدر الإمكان طابع و تاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة " .

2- ولم يتصدى المشرعين الجزائري والمصري إلى مدى إمكانية اكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل، ولذلك ثار خلاف في الفقه حول هذه المسألة وانقسموا إلى رأيين، رأي يجيز ذلك ورأي آخر و هو الراجح يستبعد كل إمكانية لاكتساب السفينة بالحيازة سواء إعمالاً لقاعدة الحيازة في المنقول أو تطبيقاً لأحكام التقادم المكسب وذلك حفاظاً على الثروة القومية البحرية.<sup>1</sup>

3-يجوز رهن السفينة رهناً رسمياً مع أن هذا الرهن لا يرد إلا على العقار، وما يرد على السفينة من تصرفات يجب شهره في سجل خاص كما هو الشأن في شهر التصرفات العقارية. وبهذا قضت المادة 5/56 من التقنين البحري الجزائري على أن يقيد هذا الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن. كما أوجبت المادة 63 من ذات التقنين تقييد الرهون المنشأة في سجل السفينة المعينة والممسوك في دفتر تسجيل السفن.

4-إن حقوق الامتياز على السفينة تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد تكون كحقوق الامتياز على العقار.<sup>2</sup>

والواقع فإن السفينة وإن كانت مالا إلا أنها تتفرد عن غيرها من الأموال في وجوه عدة، فلها اسم، وموطن وجنسية وحمولة ودرجة، وكل هذه الخصائص تؤلف الحالة المدنية للسفينة وتميزها عن غيرها من السفن. وبهذا تشبه السفينة الأشخاص دون أن تكون هي شخصاً قانونياً.

<sup>1</sup> -رقية عواشيرية، المرجع السابق، ص 18.

<sup>2</sup> -روايح فريد، المرجع السابق، ص 34.

### الفرع الثالث: الحالة المدنية للسفينة

تتألف الحالة المدنية للسفينة من العناصر التالية: الاسم، الحمولة، الدرجة، الموطن والجنسية، وقد نصت المادة 14 من القانون البحر الجزائري على: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية"، وفيما يلي سنقوم بدراسة هذه العناصر.

#### أولاً: اسم السفينة

تم تنظيم الاسم في المادتين 16<sup>1</sup> و 17 من ق ب ج حيث اهتم المشرع الجزائري بتنظيم شروط منح الاسم للسفينة وإجراءات استصدار هذا الاسم بشكل لا يترك أي مجال للبس وخصه بشيء من التوضيح في القرار المؤرخ في 15/4/1989 الذي يحدد شروط منح أسماء السفينة وتغييرها<sup>2</sup>. واستناداً إلى المواد السابقة يجب أن تحمل كل سفينة اسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، وإن كان يظهر من نص المواد حرية المالك في اختيار اسم السفينة إلا أنه بالرجوع إلى القرار المحدد لشروط منح أسماء السفن وتغييرها يتضح أن هذه الحرية ليست مطلقة.

وإلى جانب خضوع المالك لموافقة السلطة المختصة فإنه لا بد أن يكون الاسم المختار لم يتم استعماله قبلاً من طرف سفينة أخرى.

و الغاية من ربط منح اسم السفينة و تغييره بموافقة السلطات المختصة هو تفادي تكرار الأسماء التي تحملها السفن مما قد يؤدي إلى تشابه في أسمائها ، هذا ما قد يسبب مشاكل في العمل خاصة في حالة وقوع حوادث بحرية<sup>3</sup>.

ويتعين أن يوضع اسم السفينة على مقدمتها وعلى كل طرف منها، ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعاً تحت اسمها الوارد في مقدمتها (المادة 17 بحري جزائري).

<sup>1</sup> تنص المادة 16 من التقنين البحري الجزائري على أنه: " يجب أن تحمل كل سفينة اسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى.

ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، ويخضع منح اسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة. كما ان شروط منح الاسم للسفينة وتغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية"

<sup>2</sup> -صادر في الجريدة الرسمية رقم 20 سنة 1989.

<sup>3</sup> -أربوط وسيلة، " النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، 2018، ص 362.

## ثانيا: حمولة السفينة

لطل سفينة حمولة معينة تتوقف عليها طاقتها الداخلية و سعتها، و يجري تقديرها بوحدة القياس الإنجليزية المعروفة بطريقة "مورسوم Moorsom"، و هي تقاس بالبرميل ن و يصطلح عليها في معظم التشريعات البحرية لا سيما التجارية منها بالطن الحجمي Tonneau، و هو يختلف عن الطن الوزني المعروف "Tonne"، لان الأول عبارة عن حجم مساحي او سعة تعادل 2.83 مترا مكعبا او 100 قدم مكعب، اما الثاني فهو مقدار ما تستطيع السفينة حمله من بضائع و وقود و مؤن و وحدته هي الطن الوزني (الف كلغ).<sup>1</sup>

والحمولة ثلاث انواع<sup>2</sup>:

1- الحمولة الإجمالية (كلية)، وتشمل مجموع فراغ السفينة وجميع سعتها بما في ذلك المنشآت القائمة على سطحها، فهي تعبر عن الأبعاد الحقيقية للسفينة.

2- الحمولة الاجمالية: هي الحمولة التي تقترض خصم المساحة التي تحتلها الآلات والمنشآت سالفة الذكر.

3- الحمولة الصافية: وهي مقدار الفراغ الذي يستغل فعلا في إيواء الركاب أو حفظ الامتعة والبضائع فهي تعبر بذلك عن أهمية الاستغلال التجاري.

وتعتبر الحمولة من عناصر هوية السفينة، وهو ما نصت عله المادة 18 من ق ب ج بقولها: "إن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها".

و تظهر أهمية الحمولة في اتخاذها معيارا في تحديد الكثير من المسائل منها<sup>3</sup> :

1- منح اسم للسفينة الذي يكون إلزاميا متى كانت حمولة السفينة تفوق أو مساوية 10 طن (المادة 19 ق ب ج).

2- حساب الرسوم المختلفة التي تفرض على السفينة كرسوم الارشاد والقطر ودخولها للموانئ والخروج منها إلى ما ذلك من الرسوم.

<sup>1</sup> -لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 1، كلية الحقوق، 2009، ص 121.

<sup>2</sup> - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، منشورات زين الحقوقية، الجزء 5، طبعة 1، 2012، ص 44.

<sup>3</sup> - وناسة بوخميس، " النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 1، 2012، ص 76.

3-تقدير التعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ وتقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة، وعلى ضوءها أيضا تحدد مسؤولية مالك السفينة.

وقد أسند المشرع الجزائري مهمة معايرة السفن وتحديد حمولتها بموجب قراراتين وزاريتين مؤرخين في 1977/9/16 و 1977/10/22 إلى كل من مؤسستي التصنيف

" American Bureau Of shipping" و " Lloyd's Register Of shipping" على التوالي ، وذلك لإجراء عمليات المعايرة وإصدار شهادات الحمولة للسفن ذات الراية الجزائرية التي تودع نسخة رسمية منها لدى مكتب تسجيل السفن<sup>1</sup>.

### ثالثا: درجة السفينة

تتباين السفن فيما بينها من حيث قوتها وطريقة بنائها ومدى استيفائها لشروط السلامة في البحار، وينبغي على هذا الاختلاف أن تكون لكل سفينة مرتبة أو درجة تعبر عن قيمتها الاقتصادية.

حيث تقوم هيئات خاصة تسمى شركات الاشراف البحري أو شركات تصنيف السفن بوضع درجات أو مراتب السفن بعدما تقوم هيئات الفحص و الاشراف بالفحص بواسطة خبراءها، و من أهم هذه الشركات شركة اللويدز "الانجليزية Lloyd's Register Of shipping المؤسسة في 1764، شركة فيريتاس "الفرنسية Bureau de Veritas المؤسسة في 1828 و المكتب الأمريكي للسفن American bureau if shipping المؤسسة عام 1860.<sup>2</sup>

و قد اكتسبت هذه الشركات- رغم أنها شركات خاصة- سمعة مميزة و ثقة في مجال تقدير مرتبة السفن، مما أضفى على هذه الشهادات التي تمنحها قيمة دولية معترفا بها، فحصول السفينة على درجة معينة من إحدى هذه الهيئات يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة و إن كانت قابلة لإثبات العكس<sup>3</sup>.

و تبدو أهمية درجة السفينة كأحد العناصر الهامة في تعيينها و تحديد ذاتيتها، فضلا عما لها من اعتبار للتصرفات و العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع كما يتم تحديد قيمة قسط التأمين بناء على هذه الدرجة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> -وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص 77.

<sup>2</sup> - RODIERE(R), DU PONTAVICE(E), droit maritime, Dalloz, 2<sup>ème</sup> édition ,1986, p62.

<sup>3</sup> - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة ماجستير ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015 ، ص 20.

<sup>4</sup> - محمد نعيم علوة، المرجع السابق، صفحة 48

### رابعا: موطن السفينة

هو الميناء الذي يتم فيه تسجيلها Port d'immatriculation أو Port d'attache، وهو غير ميناء الاستغلال أو التجهيز Port d'armement الذي تباشر فيه السفينة استغلالها، إذ لا يشترط أن يجري استغلال السفينة في ميناء تسجيلها<sup>1</sup>.

كما يجب التفرقة بين موطن السفينة او ميناء تسجيلها و بين جنسيتها ، اذ لا يعني موطن السفينة ان هذه الأخيرة تحمل جنسية الدولة صاحبة ذلك الموطن، كما ان الدول الحبيسة في معظمها تتخذ لها سفنا تحمل علمها و جنسيتها و هي مسجلة في موانئ دول أخرى كما هو حال سويسرا مثلا<sup>2</sup>. ولتحديد موطن السفينة أهمية كبرى، فالى جانب تعيينها وتمييزها عن غيرها من السفن، فهو المكان الذي تجري فيه التبليغات القضائية، كما يتم تحديد المحكمة التي يعود الاختصاص لها للفصل في المنازعات. ولذلك لا يجوز للسفينة أن تتخذ أكثر من موطن واحد، وهذا ما قضت به المادتان 46، 47 من القانون البحري الجزائري "بعدم إمكان قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه". وعلى أنه "لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلى بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن". هذا ونصت المادة 17 من التقنيين البحري الجزائري بأن يوضع اسم ميناء تسجيل السفينة تحت اسمها الوارد على مقدمتها.

### خامسا: جنسية السفينة

من المعروف أن الجنسية هي رابطة قانونية وسياسية بين الشخص والدولة، بمقتضاها تتولى هذه الأخيرة حماية ورعاية هذا الشخص ويلتزم هذا الأخير لها بالولاء والطاعة والإخلاص. فهل من الممكن أن تتمتع السفن وهي من الأموال بالجنسية؟ تجمع التشريعات على أن يكون لكل سفينة جنسية خاصة بها وتهتم بتنظيمها وشروط اكتسابها، ولعل السبب في ذلك يرجع إلى ما للسفينة من أهمية كبرى في مجالات عدة من ضمنها<sup>3</sup>:

<sup>1</sup> -أريوط وسيلة، المرجع السابق، ص 362.

<sup>2</sup> -لخضر زازة، المرجع السابق، ص118.

<sup>3</sup> -محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص27.

1- أهمية السفينة في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية. فبقض النظر عن ملكية السفن سواء كانت للدولة أو للأفراد أو للشركات فهي بلا جدال تعتبر عنصرا هاما من عناصر قوتها وأسطولها التجاري سواء في وقت السلم أو الحرب.

فبواسطة السفن تحمل الدولة صادراتها ووردها عبر البحار وكذا تخصيصها في خدمة تموينها ودفاعها وسائر أغراضها في زمن الحرب إلى غير ذلك من المزايا المتعددة.

2- جنسية السفينة هي العامل الأول في تحديد حقوقها وواجباتها زمن السلم والحرب أضف إلى ذلك أن السفينة معدة للسير في أعالي البحار وهي مياه لا تخضع لأي سلطة ذات سيادة مما يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية ضمانا للنظام القانوني على ظهرها. وتتفق السفينة في ذلك مع الطائرات التي تتمتع هي الأخرى بجنسية دولة معينة.

### I- اكتساب الجنسية

إن الحديث عن اكتساب الجنسية يقودنا إلى تحديد شروط اكتساب الجنسية في التشريعات المختلفة، ثم تبين كيفية إثبات الجنسية.

#### 1- شروط اكتساب الجنسية في التشريعات المختلفة:

إذا كان من المقرر أن لكل دولة الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، إلا أن هذه الشروط تتغير وتختلف باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها المادية والفنية، وعموما فإن التشريعات البحرية تتطلب عادة واحد أو أكثر من الشروط الآتية:

أ- شرط البناء الوطني: لم يشترط التقنين الحري الجزائري أن تكون السفينة مبنية الجزائر حتى تكتسب الجنسية الجزائرية، بدليل المادة 46 منه التي لا تقبل تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه.

مفاد هذا الشرط أن الدولة تقصر في منح جنسيتها على السفن التي تولد في ترسانتها البحرية، هذا ما جعل العديد من الدول ومن بينها الجزائر تقلع عنه كشرط من شروط منح السفينة الجنسية، ومرد ذلك إلى تلك الظروف والإمكانيات التي تتوفر لدى الدولة، لأننا نجد هذا الشرط تتطلبه تلك الدول التي وصلت لحد كبير من التطور والتقدم في صناعة السفن مما يمكنها من تلبية احتياجاتها منها دون اللجوء إلى الصناعات الأجنبية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> -أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 367.

ب- شرط الملكية الوطنية: ويقصد بهذا الشرط أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها للوطنيين قصد استبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك، وقصر حماية الدولة على السفن التي تتمثل في المصالح الوطنية، على أن الدول التي تحتاج إلى رأس المال الاجنبي لا تتطلب عادة قدرا كبيرا من الملكية الوطنية.

و نجد أن المشرع الجزائري قد نص في المادة 28 من القانون البحري المعدل على انه للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة يجب ان تكون مملوكة كليا من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية.<sup>1</sup>

لكن قد تتجاوز بعض الدول هذا الشرط بسبب نقص ثرواتها القومية وتجزير منح جنسيتها ورفع علمها على سفن مملوكة للأجانب، بيد أنه يجب عليها في هذه الحالة إحكام الرقابة على تلك السفن للحيلولة دون استغلالها على نحو لا يتفق و مصالحها الوطنية.<sup>2</sup>

ج- شرط الطاقم الوطني: يعد هذا الشرط أكثر الشروط ذيوعا. ويقصد بهذا الشرط أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من المواطنين (كربانها وضباطها ونسبة كبيرة من بحارتها من الذين يحملون جنسية السفينة).

ويجد هذا الشرط سنده في التشريع الجزائري من خلال المادة 28 السابقة الذكر وبالتحديد في فقرتها السادسة التي جاء فيها " :كما ينبغي أن تشتمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر"

وبالرجوع الى المادة 413 نجدها تنص على وجوب ان يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين غير أنه يجوز حسب نفس المادة للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص للبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية.

والهدف الذي يبتغيه المشرع في الدول التي تأخذ بهذا الشرط هو ضمان سلطة الدولة على السفينة باعتبار أن رجال الطاقم هم اللذين تركز في يدهم قيادة السفينة وإدارتها، خصوصا أن الرحلة البحرية تتم في مجموعها بعيدا عن نفوذ الدولة وسيادتها، كما أن شرط الطاقم الوطني كأساس لمنح

<sup>1</sup> - أنظر المادة 28 من التقنين البحري الجزائري، قبل تعديل سنة 1998 كان المشرع يشترط ان تكون السفينة ذات ملكية جزائرية بنسبة 51%.

<sup>2</sup> - محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، المرجع السابق، صفحة 78 .

السفينة جنسية الدولة، يوفر لرعاياها فرص عمل كثيرة قد ينافسهم عليها البحارة الأجانب لو لم يفرض هذا الشرط.<sup>1</sup>

## 2- إثبات الجنسية

تثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه، لأن السفن مجبرة على رفع علمها وإلا اعتبرت قرصنة يحل مطاردتها والقبض عليها، غير أن هذا الإثبات غير كاف إذ قد ترفع السفينة علما لا تكون لها الحق رفعه، لذلك يكون إثبات الجنسية بالسند الذي تصدره السلطات المختصة في الدولة التابعة لها بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية.

لهذا نرى أن المشرع الجزائري يجبر السفن الجزائرية برفع الراية الوطنية (المادة 25 بحري جزائري) وأن الحق في رفع العلم الوطني مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية (المادة 27 بحري جزائري).

وتقرر المادة 29 من ذات القانون على أن منح شهادة الجنسية يكون من قبل السلطة الإدارية المختصة بمكان تسجيل السفينة.

وإذا رجعنا إلى المادة 510 نجدها تعاقب كل شخص يرفع الراية الجزائرية فوق سفينة غير مقيدة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن بالحبس من 3 أشهر إلى سنتين وغرامة من 500 إلى 20.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

كما تعاقب المادة 511 بحري جزائري كل ربان سفينة جزائرية لم يرفع على السفينة في البحر الراية الوطنية أو رفع فوق هذه السفينة راية أجنبية بالحبس بذات العقوبة.

## II - آثار التمتع بالجنسية

يترتب على اكتساب السفينة جنسية معينة آثار من وجوه متعددة، فإلى جانب المزايا السياسية والاقتصادية تخضع السفينة الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها خاصة فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وتنظيم العمل على ظهرها، أضف إلى ذلك أن جنسية السفينة تساعد في كثير من الأحيان على تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين:

وبناء على ما تقدم فإننا سنبين آثار الجنسية في ثلاثة نقاط رئيسية هي:

<sup>1</sup> -رقية عواشيرة، المرجع السابق، ص 22.

## 1-المزايا الممنوحة للسفن الوطنية: يترتب على اكتساب السفينة جنسية معينة آثار من وجوه

عدة، سواء من الناحية السياسية أو من الناحية الاقتصادية:<sup>1</sup>

أ-من الناحية السياسية: تستفيد السفينة التي تكتسب جنسية دولتها من عدد من المزايا منها تمتعها بحماية السلطات الوطنية في الداخل ونقصد هنا مياهها الإقليمية، وفي الخارج من طرف السلطات الدبلوماسية والقنصلية، كما تستفيد السفينة المحايدة في زمن الحرب من خلال رفعها علم دولتها من الحماية من خطر الاستيلاء عليها كغنيمة حربية أثناء تواجدها في أعالي البحار، ولهذا السبب ألزم المشرع الجزائري السفن الجزائرية برفع الراية الوطنية، لأن السفن التي لا ترفع علمها في عرض البحر، تعامل على أنها سفن قرصنة.

ب-من الناحية الاقتصادية: تعتنى الدول عامة بحماية أسطولها البحري في مباشرة نشاطه التجاري، نظرا لأهمية هذا النشاط في الاقتصاد القومي، لذا نرى أن التشريعات الدول عامة تقتصر الملاحة الساحلية بين موانئها وملاحة الصيد في مياهها الإقليمية على السفن التي ترفع علمها، وذلك حماية لها من خطر المنافسة الأجنبية لها. وهذا ما قضى به المشرع الجزائري في هذا الخصوص في المادتين (166-167 بحري جزائري).

كما أجازت المادة 168 بحري جزائري تخصيص الملاحة البحرية بين الموانئ الجزائرية وموانئ البلاد الأخرى للسفن التي تحمل الراية الجزائرية، ما عدا في حالة الحصول على رخصة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للاتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص بالسفن الأجنبية.

## 2-رقابة الدولة على السفن الوطنية: تخضع السفن الجزائرية لرقابة الدولة وإشرافها سواء فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة أو سلامتها وتنظيم العمل على ظهرها<sup>2</sup>. وتمنع المادة 223 بحري جزائري استخدام السفينة للملاحة إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة في بنائها والتجهيزات الموجودة على متنها، وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحرائق والطفو والثبات، وعدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية، والشروط الأخرى المطلوبة لسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار.

<sup>1</sup> -محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 79.

<sup>2</sup> -علي بوجحيلة، المرجع السابق، ص 57.

وإن كانت رقابة الدولة تقتصر على سفنها الوطنية فقط، فإنها تمتد أيضا إلى السفن الأجنبية التي توجد في موانئها للثبوت من أنها في حالة سلامة طبقا لمعاهدة سلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن.<sup>1</sup>

**3-جنسية السفينة وحل تنازع القوانين:** لقد أسلفنا القول أن لتحديد جنسية السفينة أهمية كبرى في حل تنازع القوانين الذي ينشأ بسبب استغلالها وملاحقتها، غير أنه يجب التفريق هنا بين المواد الجنائية والمواد المدنية.

**أ-المواد الجنائية:** يفرق في هذا الشأن أيضا بين السفن الحربية أو العامة والسفن الخاصة وتأخذ حكم السفن الخاصة السفن التجارية المملوكة للدولة، فإذا تعلق الأمر بسفينة حربية أو عامة فإن ما يقع عليها جرائم يخضع لقانون الدولة التابعة لها ولاختصاص محاكمها الجنائية سواء كانت السفينة في عرض البحر أو في المياه الإقليمية لدولة أخرى، وذلك لأن السفينة الحربية أو العامة تمثل سيادة الدولة التي تتبعها.

أما إذا تعلق الأمر بسفينة خاصة فيجب التمييز بين إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في الموانئ أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو ارتكبت في عرض البحر.

فإذا وقعت الجريمة على ظهر سفينة خاصة راسية في ميناء أجنبي أو مارة بالمياه الإقليمية الأجنبية، فهنا يطبق قانون دولة الميناء، استنادا لقاعدة المعاملة المثل لان المشرع الجزائري يأخذ بتطبيق القانون الجزائري على الجرائم المرتكبة على متن السفينة الأجنبية إذا كانت راسية في ميناء جزائري (م 590 من قانون الإجراءات الجزائية) ولم يبين موقفه بخصوص باقي الحالات.<sup>2</sup>

أما بخصوص بعض الدول الأجنبية فنجد:<sup>3</sup>

-في إنجلترا يقضي قانون الاختصاص القضائي في البحر الإقليمي (1878) باختصاص المحاكم الإنجليزية بجميع الجرائم التي ترتكب في المياه الإقليمية الإنجليزية.

-أما في فرنسا فإنه طبقا لفتوى مجلس الدولة في 20 نوفمبر 1806 وهي فتوى لها قوة القانون، فإن الاختصاص يثبت في الأصل لقانون علم السفينة، وأنه ليس للسلطات المحلية للإقليم الذي تتواجد فيه السفينة أن تتدخل إلا في حالات معينة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أنظر في ذلك المواد 223، 224، 233 من التقنين البحري الجزائري.

<sup>2</sup> -روايج فريد، المرجع السابق، ص 40.

<sup>3</sup> -رقية عواشيرة، المرجع السابق، ص 26.

1- إذا طلب ريان السفينة تدخل السلطات المحلية.

2- إذا امتدت آثار الجريمة خارج حدود السفينة أي امتدت الى رصيف الميناء ومست مصالح أحد الوطنيين او تسببت في الاخلال بالنظام العام للميناء.

3- إذا تضمنت الجريمة إخلالا بأمن الدولة.

أما إذا وقعت الجريمة في عرض البحر فإنه لا مفر من تطبيق قانون علم السفينة واختصاص محاكمها، ومن ثم فإن الجرائم التي تقع من الريان أو الطاقم البحري أو غيرهم في عرض البحر ينطبق عليها قانون علم السفينة، وتأخذ معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الاختصاص الجنائي المبرمة في 10 مايو 1952 بهذا الحكم في مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى.<sup>2</sup>

ب- **المواد المدنية:** إذا كانت السفينة في عرض البحر فإن قانون علم السفينة هو المختص بكل الوقائع والتصرفات التي تقع على ظهر السفينة، أما إذا كانت السفينة في ميناء أجنبي أو في المياه الإقليمية لدولة أجنبية فيثور التنازع هنا بين قانون علم السفينة والقانون الإقليمي.

غير ان حل هذا التنازع يتوقف في الواقع على فحص كل حالة على حدة، وتحديد صفة القانون الواجب التطبيق. ومع ذلك يمكن القول بوجه عام بوجود تطبيق قانون العلم على عقد العمل البحري الذي يبرم في ميناء أجنبي بغض النظر عن جنسية الملاح، وعلى الرهن البحري المترتب على السفينة وعلى المنازعات المتعلقة بمباشرة حقوق الامتياز البحرية وانقضائها.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: أوراق السفينة

يشترط في كل سفينة أن تحمل عددا من الوثائق تثبت هويتها والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحري، وبناء على ذلك لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بهذه الوثائق الرسمية والمسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية، وتحفظ هذه الأوراق لدى ريان السفينة يقدمها كلما طلب إليه ذلك، لأن السفن على اختلاف أنواعها وجنسياتها تتجول من ميناء إلى ميناء وتستخدم المياه الإقليمية وتحمل علم الدولة التي تنتمي إليها، هذا بالإضافة إلى عوامل أخرى تتعلق بالصحة العامة والأمن العام والأموال المالية والاقتصادية والجمركية.

<sup>1</sup> أخذت المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بذات الحكم الذي سار عليه القضاء الفرنسي.

<sup>2</sup> هذا الاتجاه أقره المشرع الجزائري في المادتين 294، 295 من التقنين البحري الجزائري.

<sup>3</sup> -مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 47.

وحسب المشرع الجزائري فإن الأوراق التي يجب أن تحملها السفينة على متنها طبقا للمادتين 189 و200 هي كالاتي:

### الفرع الأول: أوراق إثبات هوية السفينة

تنص المادة 189 من التقنين البحري على أن كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية وهذه الشهادات المخصصة للسفينة هي:

**1-شهادة الجنسية :** و تتضمن بيانات ومعلومات تتعلق بالسفينة ابتداء بعقد الجنسية الجزائرية ثم باسم الشعب ثم السلطة المكلفة بالملاحة البحرية الذي يصرح بان الباخرة جزائرية ويذكر اسم الباخرة كما تتم الإشارة إلى المميزات التي تحملها مثل اسم ونوع ومواصفات السفينة الرئيسية من حمولة ودرجة واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها وكل هذه البيانات تكتب على خلف أو ظهر شهادة الجنسية، وكذلك جميع البيانات التي يتضمنها سجل السفينة، كالتأمينات العينية والأعباء التي تتحملها السفينة.

**2-دفتر البحارة :** ويتحدد بموجب القرار المؤرخ في 02ديسمبر 1989الذي يبين البيانات والميزات العامة لدفتر طاقم السفينة وهو يحتوي على اسم السفينة ونوعها وتاريخ بنائها وقوتها ومالكها ومجهزها وتاريخ مدة صلاحية هذا الدفتر، هذا علاوة على أسماء البحارة الذين يشتغلون على متن السفينة ومهام كل واحد من البحارة وتاريخ ومكان الولادة وجنسية البحار ' وكذلك الفحوص الطبية التي أجراها البحار على نفسه ورقم كراس الملاحة Fascicule de Navigation maritime الخاص بكل بحار ومكان إصداره وتاريخه.

**3-رخصة مغادرة الميناء :** باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية، و تتضمن هذه الشهادة بيانات تتعلق بالطلب المقدم من طرف السفينة و تاريخه و كذا مالكها أو مجهزها و تحديد الطلب بدقة أي النص صراحة على طلب السماح بالمغادرة و حجم السفينة و ذكر المواد القانونية التي تنظم منح هذه الشهادة و ذكر أنه تم منحها بناء على عمليات التفتيش التي قامت بها اللجان المحلية للتفتيش، مع ذكر مدة صلاحيتها و نوع الملاحة.

## الفرع الثاني: أوراق إثبات التصرفات والوقائع التي تحدث على متن السفينة

كل سفينة تتجاوز حمولتها الإجمالية 30 طناً تلتزم بأن تمسك على متنها إلى جانب أوراق إثبات هويتها دفاتر يومية يمكها ريان السفينة، والهدف منها تسجيل كل الوثائق المتعلقة بالملاحة أو الطاقم وتتألف على الخصوص من:

**1- دفتر السفينة :** و يجب أن يتضمن دفتر السفينة سردا لجميع الحوادث المتعلقة بالملاحة والحوادث الطارئة على متنها والمقررات المتخذة خلال الرحلة وبيان حالة البحر والملاحظات اليومية الخاصة بالطرق التي سلكتها السفينة وسرعتها وكشفا لجميع العمليات التجارية التي أجراها الريان في حدود سلطته. وكذلك تدون فيه كل المخالفات التي يرتكبها طاقم السفينة والعقوبات التأديبية المحكوم بها على هؤلاء من طرف ريان السفينة ويعتبر هذا الدفتر بمثابة سجل للحالة المدنية حيث تسجل فيه جميع الولادات والوفيات التي تحدث في عرض البحر هذا ويحق للسلطة الإدارية البحرية أو أي عون من أعوان مصلحة حراس الشواطئ الاطلاع عليها.

## 2-يومية الماكنة :

تمسك من طرف رئيس الميكانيكا، ويجب أن تتضمن هذه اليومية كمية الوقود المأخوذة عند الذهاب والاستهلاك اليومي لجهاز الدفع وكذلك كل ما يخص سير الماكينة حيث يخصص جزء من الدفتر للمحرك الرئيسي وتذكر فيه كل التغييرات التي تطرأ على المحرك كحالة استهلاك الزيت أو كمية الوقود ومتابعة ارتفاع وانخفاض حرارة المحرك...الخ، كما يخصص جزء من دفتر الماكنة لحالة مولدات الكهرباء.

**3-يومية الراديو:** تمسك من طرف ضابط البرق اللاسلكي وترقم ويؤشر عليها كما سبق الإشارة إليه من طرف السلطة الإدارية البحرية و يجب أن تتضمن يومية الراديو حسب المادة 207 من القانون البحري الجزائري ذكر التبليغات اللاسلكية والبرقية الصادرة أو الواردة وكل ما يخص مصلحة الراديو كالتعطيلات التي طرأت عليه والإجراءات المتخذة لإصلاحه. إن لدفتر السفينة ويوميات الماكنة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس وهذا ما ذهبت إليه المادة 208 من نفس القانون إذ تلعب دورا هاما في تحديد المسؤوليات في حال ما إذا وقعت حوادث مهما كانت درجة خطورتها.

### الفرع الثالث: وثائق أخرى

تجدر الإشارة إلى أن هناك وثائق أخرى مثل:

- 01- شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية المختصة.
- 02- شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 18 مسافرا.
- 03- شهادة الحمولة وشهادة رتبة السفينة أو شهادة صلاحية الملاحة.
- 04- الشهادات النظامية للمعاينة المفروضة.

### المطلب الثالث: تسجيل السفن

كما سبق وأن ذكرنا فإن السفينة وإن كانت منقول، إلا أن المشرع أضفي عليها كثيرا من الأحكام الخاصة بالعقارات، ومن ذلك وجوب تسجيل السفينة في سجلات خاصة، لتعيينها تعيينا كافيا بتدوين جميع البيانات الخاصة بها في السجلات وتحقيق شهر ما يرد عليها من التصرفات.

### الفرع الأول: تعريف التسجيل وأهميته

سندرس في هذا الفرع كلا من تعريف التسجيل وأهميته.

#### أولاً- تعريف التسجيل

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

إذ يفهم من نص هذه المادة أن التسجيل إجراء إلزامي لا بد من اتخاذه قبل إبحار السفينة تحت راية العلم الجزائري مهما كانت نوع الملاحة الممارسة، كما ان التسجيل يقتصر على السفن الجزائرية دون السفن الأجنبية، وتقرر كل من المادتين 503 و 511 من القانون البحري الجزائري عقوبة لكل من يرفع في البحر علما جزائريا فوق سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري للترقيم، وينبغي أن يتم هذا التسجيل طبقا لإجراءات معينة.

#### ثانيا: أهمية التسجيل

إن تسجيل السفن يلعب دورا هاما في حياة الدول المعاصرة، فبفضله تستطيع الدولة أن تحدد على وجه اليقين إمكانيات أسطولها البحري، والمدى الذي يجب تطويره لكي يلبي حاجيات البلاد في مجال الاستيراد والتصدير و كذا قدرة الدولة في حالة الحرب، فضلا عن ذلك فإنه عن طريقها يمكن للأفراد

أن يعرفوا بشكل مؤكد أعباء السفينة المالية، كما أن سجل السفن تدرج فيه بيانات متعلقة بكل سفينة على نحو يحدد ذاتيتها و يؤشر على كل ما يرد من تصرفات.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: إجراءات التسجيل والسفن الواجب تسجيلها

اخضع المشرع تسجيل السفن لجملة من الإجراءات كما حدد السفن الواجب اخضاعها لهذا التسجيل.

#### أولاً- إجراءات التسجيل

توجب المادة 44 من القانون البحري الجزائري على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيلها أن يقدم طلباً إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة مشتملاً على مجموعة من البيانات حددتها المادة 35 من القانون البحري وهي:

-رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.

-عناصر شخصية السفينة.

-تاريخ ومكان إنشاء السفينة و اسم المنشئ.

-اسم مالك السفينة و محل إقامته أو مقره و كذلك شركاء، أدرجت أسماؤهم و محل إقامتهم أو

مقرهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.

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

آخر غير مالك لها.

-التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها ، و حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي

بالسفينة.

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

-سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.

يرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق، وعلى وجه الخصوص تلك التي تثبت ملكية السفينة

والجنسية الجزائرية، بما في ذلك شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبي الذي كانت

تابعة له و تحتفظ السلطة الإدارية البحرية المختصة بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها

الرسمية، و في هذا الصدد يتم تخصيص صفحة أو أكثر لكل سفينة لتدوين البيانات المقدمة للجهة

<sup>1</sup> -مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 30.

الإدارية البحرية المختصة، ما معناه أن نظام تسجيل السفن نظاما عينيا مناطه السفينة ذاتها محل التسجيل بحيث يمكن التعرف على كل ما يتعلق بها بمجرد الاطلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة، وكذا ذاتيتها و التصرفات التي ترد عليها.

و تعد شهادة تسجيل السفينة لدى الجهة الإدارية البحرية المختصة الوثيقة الأساسية التي تثبت جنسية السفينة، بل تتعدى ذلك لتكون سنداً رسمياً على ملكية السفينة و سجلاً يثبت حالتها، كما لا يعد تسجيل السفن إجراء إدارياً محضاً يهدف لمراقبة السفن و إنما هو وسيلة لإشهار التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية إلى ما ذلك من الحقوق العينية التي ترد على السفينة ، حتى تكون نافذة بالنسبة للغير بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة المحفوظ في مكتب التسجيل المختص، كما أن مرتبة التسجيل تكون حسب أسبقية القيد في هذا السجل ما معناه أن ذلك التصرف يكون صحيحاً بين أطرافه و يرتب آثاره القانونية حتى و لو لم يتم تسجيله إلا أنه لا ينفذ في مواجهة الغير إلا بتسجيله كالرهن والحجز مثلاً.<sup>1</sup>

### ثانياً - السفن الواجب تسجيلها

أوجب التقنيين البحري الجزائري قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن الممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة.<sup>2</sup> ومن الواضح أن التسجيل يقتصر على السفن الجزائرية دون الأجنبية ولو كانت هذه الأخيرة تباشر ملاحظتها في المياه الجزائرية. وتخضع السفن الجزائرية للتسجيل أياً كان نوعها، بمعنى سواء أكانت مخصصة للملاحة الساحلية أو ملاحة أعالي البحار، وأياً كان غرض الملاحة لأن المادة 34 جاءت مطلقة.<sup>3</sup> ولا يمكن تسجيل سفينة أجنبية انتقلت ملكيتها إلى جزائري إلا بعد أن يبرز بياناً بشطب السفينة من سجلات الدولة التي كانت تملكها.

هذا وقد نصت المادة 35 على ان يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه المعلومات الآتية:

1- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.

<sup>1</sup> -محمود شحماط، المرجع السابق، ص35.

<sup>2</sup> -تنص المادة 34 بحري جزائري على أنه: "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة".

<sup>3</sup> - وبهذا يختلف التشريع البحري الجزائري عن التشريع البحري المصري الذي يعفي سفن الصيد والنزهة التي تقل حمولتها الكلية عن 10 أطنان من التسجيل.

- 2- عناصر شخصية السفينة.
- 3- تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشيء.
- 4- اسم مالك السفينة ومحل إقامته، وكذلك مجهز السفينة.
- 5- سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر.

- 6- التأمينات العينية التي تتحملها وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.
  - 7- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو جزء منها.
  - 8- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.
- وإن تسجيل السفينة ليس إجراء اختياريًا لمالكها أن يقوم به أو لا يقوم به حسب ما يتراءى له، بل هو إجراء إجباري يتعين اتخاذه قبل سير السفينة تحت العلم الجزائري.
- وعليه فقد نصت المادة 510 بحري الجزائري على أن كل شخص يرفع الراية الجزائرية فوق سفينة غير مقيدة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 20.00 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

### الفرع الثالث: آثار التسجيل وشطبه

لا شك أن للتسجيل آثارًا ولشطبه حالات يتعين علينا ذكرها في هذا المقام.

#### أولاً- آثار التسجيل

يترتب على تسجيل السفينة الآثار التالية:

- 1- إن شهادة التسجيل هي الوثيقة الأساسية التي تثبت بها جنسية السفينة<sup>1</sup>، لأن الدول لا تعطي هذه الشهادة إلا بعد التحقيق من أن السفينة قد استوفت فعلاً جميع الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية الجزائرية.
- 2- تعيين السفينة تعييناً كافياً.
- 3- تبين لنا التصرفات التي وردت على السفينة، والتي من شأنها إنشاء حق الملكية أو حق من الحقوق العينية الأخرى، حيث تنص المادة 45 من القانون البحري على: "أن كل بيان خاضع للقيود في دفتر تسجيل السفن له قوة ثبوت اتجاه الغير إن تم تسجيله".

<sup>1</sup> - المادة 34 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا- شطب تسجيل السفينة

تشطب السفينة وفقا للمادة 37 بحري جزائري في الأحوال التالية:

1-إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.

2-إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.<sup>1</sup>

3-إذا كانت غير قابلة للتصليح.<sup>2</sup>

4-إذا بيعت لأجنبي.

5-لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.

المطلب الرابع: الحقوق العينية الواردة على السفينة

إضافة الى القواعد العامة تتميز السفينة باعتبارها مالا بنظام خاص فيما يتعلق بالحقوق المدنية العينية الواردة عليها، سواء في الملكية كحق أصلي، او في الرهن والامتياز كحقوق عينية تبعية.

الفرع الأول: الحقوق العينية الاصلية الواردة على السفينة (ملكية السفينة)

السفينة ليس فيها حق الارتفاق وحق الانتفاع وحق السكنى ولذلك لا يبقى فيها من أنواع الحقوق الاصلية الا حق الملكية.

وأسباب كسب ملكية السفينة كثيرة، فبعضها يخضع للقواعد العامة وهي لا تختلف عن سائر الأموال الأخرى، كالتملك عن طريق الإرث أو الهبة أو الوصية، وبعضها يكون موضع دراستها في الفروع الأخرى من القانون البحري كالاستيلاء على السفينة كغنيمة فمكانه في القانون الدولي العام البحري، لذلك فإن دراستنا سنقتصر على الأسباب التي تختص فيها السفينة بقواعد خاصة، وهي شراء السفينة (عقد البيع) وبناء السفينة، ونوضحها في المطلبين التاليين.

أولا-الشراء (عقد بيع السفينة)

إن الشراء أهم أسباب ملكية السفن، وهو يحصل بناء على عقد يسمى عقد شراء بالنسبة للمشتري وعقد بيع بالنسبة للبائع، ومن ثمة فهو، كقاعدة عامة، كغيره من عقود البيع المنصبة على سائر الأموال، لكن خصه المشرع البحري بأحكام تجعله متميزا، وسوف نبين شروط بيع السفينة، طبيعته القانونية وآثاره.

<sup>1</sup> تعتبر السفينة مفقودة وفقا للمادة 39 بحري جزائري بمرور ثلاثة أشهر من تاريخ وصل آخر خبر.

<sup>2</sup> تصبح السفينة غير قابلة للتصليح وفقا للمادة 41 من بحري جزائري إذا كانت كلفة الإصلاح أكبر بكثير من قيمة السفينة عند البدء برحلتها.

## 1- شروط البيع

حتى يقع عقد بيع السفينة صحيحا منتجا لآثاره القانونية يتعين أن يستوفي الشروط الموضوعية والشكلية التالية:

### أ- الشروط الموضوعية

حسب نصوص التقنين البحري يتعين أن يكون محل العقد بالمعنى الذي سبق أن حددناه عند دراستنا لمفهوم السفينة. ويشمل بيع السفينة ملحقاتها اللازمة لاستغلالها دون حاجة لذكرها صراحة في العقد، ولا عبء بنوع الملاحة التي تقوم بها هذه السفن فكلها تخضع لنفس القواعد، كما يتعين أن تكون السفينة محل البيع صالحة للملاحة، لأن السفينة تفقد هذا الوصف متى أصبحت غير صالحة للملاحة، ومع ذلك فقد يتم بيع السفينة وفقا لشروط كما هو؛ أي أن المشتري يقبل شراء السفينة أيا كانت حالتها بالنسبة لطرفي العقد<sup>1</sup>.

للإشارة فإنه يجب أن يكون البائع مالكا للسفينة أو مفوضا لبيعها؛ ولذلك ليس للريان أن يبيع السفينة دون إذن خاص من مالكيها وإلا وقع البيع باطلا لمصلحة المشتري باعتباره يبيعا لملك الغير.<sup>2</sup> أما بالنسبة للمشتري فليس ثمة ما يمنع أن يكون المشتري جزائريا أو أجنبيا، إلا أنه في الحالة الأخيرة لا يتم نقل ملكية السفينة الجزائرية أو جزء منها إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية، وذلك حفاظا على الأسطول البحري للدولة.<sup>3</sup>

### ب- الشروط الشكلية

بالرغم من الطابع الرضائي لعقد بيع السفن إلا أنه يتطلب الشكلية كركن أساسي في العقد بإفراغه في قالب رسمي نظرا لأهميتها حسبما تقتضيه المادة 49 من ق.ب، حيث يشترط إفراغ عقد شراء السفينة في محرر رسمي، كما اشترطت ذات المادة ضرورة تقييد البيع في سجل السفن أين لا يؤدي تسجيل السفينة وظيفته إلا للإثبات فقط مما يميزها عن سائر المنقولات والعقارات<sup>4</sup>، الأمر الذي يترتب

<sup>1</sup> - بورطال امينة، "العقود الناقلة لملكية السفن البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 5، العدد 2، 2018. ص.117.

<sup>2</sup> نصت المادة 585 على منع ريان السفينة من أن يقوم بأية التزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز.

<sup>3</sup> أنظر في ذلك: المادة 51 من التقنين البحري الجزائري.

<sup>4</sup> -طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، الأردن، 200 ط1، 2004، ص 43.

على تخلف الكتابة البطلان المطلق، مما يجوز لكل ذي مصلحة أن يتمسك به، كما يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها.<sup>1</sup>

## 2- طبيعة عقد بيع السفينة:

يتمتع عقد شراء السفن بطابع تجاري مما يجعله عقدا تجاريا حين استغلال السفينة بهدف القيام بنشاط تجاري أو إعادة البيع، مما يعنى عدم امكانية اعتبار العمل تجاريا، إذا استغلت السفينة خارج النطاق التجاري، وهذا على خلاف ما هو عليه الحال بخصوص شراء سفينة لأجل النزهة. وعليه يعد عقد شراء السفن عملا تجاريا بالنسبة للبائع والمشتري حسب ما نص عليه المشرع التجاري الجزائري في المادة 02 حيث أنه يعتبر عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاوله لصنع أو شراء أو بيع أو إعادة بيع السفن للملاحة البحرية، بما أنه تستغل تجاريا لأجل نقل البضائع من ميناء لآخر وجلب الأرباح من وراء ذلك بشراء سفن كوسيلة لاكتساب ملكيتها والتي تنفذ على متنها عملية نقل البضائع.

## 3- آثار عقد بيع السفينة

يترتب على عقد بيع السفينة الآثار التالية:<sup>2</sup>

- 1- نقل الملكية: يترتب على بيع السفينة نقل ملكيتها إلى المشتري، وهذا الأثر كما رأينا يترتب على تحرير العقد الرسمي وقيده في السجل السفينة.
  - 2- التسليم والضمان: يلزم البائع بتسليم السفينة للمشتري في المعاد المتفق عليه وبالحالة التي كانت عليها وقت البيع.
- ولبائع السفينة الحق في حبسها حتى يستوفي ما يستحقه،<sup>3</sup> وله الحق في طلب فسخ البيع واسترداد السفينة.

في المقابل فإن المشتري ملزم بأداء الثمن المتفق عليه ويستحق الثمن المتفق عليه في العقد وقت تسليم السفينة طبقا للقواعد العامة، إذ نصت المادة 338 مدني جزائري على أن ثمن المبيع يكون مستحقا في الوقت الذي يقع فيه تسليم المبيع ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضي بخلاف ذلك.

<sup>1</sup> - بوكعيان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار العرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص 78-80.

<sup>2</sup> - رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 30.

<sup>3</sup> راجع المادة 78 من التقنين البحري الجزائري

## ثانيا-البناء

يعد بناء السفينة إحدى الطرق الخاصة لاكتساب ملكية السفينة، وهذا ما يفهم من نص المادة 50 من القانون البحري الجزائري، وفيما يلي سندرس صور البناء، الطبيعة القانونية له، واثاره القانونية.

**1- صور بناء السفينة:** عند تناول بناء السفينة كسبب من أسباب ملكية السفينة، يميز عادة شراح القانون البحري بين ثلاثة صور لبنائها: صورة البناء المباشر أو البناء الاقتصادي، صورة عقد الاستصناع، وصورة البناء بثمن جزاف.

### أ-صورة البناء المباشر:

وفي هذه الصورة يتولى طالب البناء بنفسه عملية بناء السفينة فيقوم بشراء المواد اللازمة ويتعاقد باسمه مع العمال والفنيين الذين يقومون بتنفيذ عملية البناء تحت إدارته وإشرافه، أو يتعاقد مع مقاول يقوم بشراء الأدوات والمواد لحسابه ويتعاقد مع العمال والفنيين باسم المجهز وتحت إشرافه. ولا يثير هذا الأسلوب في بناء السفن أية صعوبات قانونية، لأن الباني والمالك هو نفس الشخص، وعليه تكون الملكية لشخص واحد من بداية البناء الى الإنتهاء منه.

الا ان هذا الأسلوب اصبح نادرا في الوقت الحاضر الا بالنسبة للسفن الصغيرة غير المعقدة كسفن الصيد ، حيث أصبحت الشركات المتخصصة ببناء السفن تقوم ببناء السفن المتطورة والتي يعجز أسلوب البناء المباشر على القيام بها.<sup>1</sup>

**ب-صورة عقد الاستصناع:** واستنادا لأحكام القواعد العامة من المواد 549 إلى 563 من القانون المدني الجزائري يعتبر هذا العقد عقد مقاوله محض ، أين يتمتع متعهد البناء سواء كان مقاولا أو شركة لبناء السفن باستقلال تام دون إشراف عليه من قبل طالب البناء، حيث يقدم هذا الأخير الأدوات و المواد اللازمة للبناء، في حين يقتصر دور الباني على تقديم خبرته الفنية والعمل اللازم مقابل أجرة متفق عليها حيث تظل الملكية من بدايتها إلى غاية انتهائها لطالب البناء الذي يستحوذ على أدوات البناء ، مع أنه لا يغير عمل المقاول من صفة مالك السفينة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> -محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص61.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص92 .

ج-صورة البناء بثمن جزافي:

و هي الصورة الغالبة في الوقت المعاصر ،ويعهد فيها طالب البناء إلى شركة متخصصة في بناء السفن مهمة بناء سفينة له بمواصفات محددة و في مدة معينة متفق عليهما ، و ذلك مقابل ثمن يتم الاتفاق عليه ايضاً سلفاً ، فيقوم الباني بشراء المواد و التجهيزات اللازمة ، و يبرم عقود استخدام العمال، لهذا فإن عقد بناء السفينة وفقاً لهذه الصورة لا يعد عقد مقاوله لأن هذا الأخير يفترض اقتصار المقاول على تقديم عنصر العمل تحت إشراف رب العمل، بينما يتولى رب العمل تقديم مواد البناء، بل التكيف المرجح من طرف الفقه هو أن عقد بناء السفينة ما هو الا عقد بيع شيء مستقبل ، ويبدو أنه تكيف سليم من وجهة نظر القانون الجزائري لكونه ينسجم مع مضمون نص المادة 92 من القانون المدني الجزائري الذي يجيز أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً و محققاً.<sup>1</sup>

2-الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة:

ويذهب الاتجاه الراجح السائد الى اعتبار هذا العقد عقد بيع المنقول في الحالة المستقبلية أين يبيع شيئاً غير موجود، والذي يتمثل محله في السفينة المجهزة الصالحة للملاحة، التي توجد مستقبلاً دون الأدوات المستعملة في عملية البناء، التي لا تسلم الا بعد ابرام عقد البيع أو ما يسمى بالبيع تحت التسليم، حيث يقوم البائع بإنشاء سفينة عن طري فنيين وعمال يخضعون لإشرافه، ويتعهد بتسليمها بعد الانتهاء من عملية بنائها،

بمعنى لا تقتصر عملية البناء على المواد المستخدمة في البناء بل السفينة بعد الانتهاء من بنائها، حيث تظل السفينة مملوكة للجهة البانية طوال فترة البناء، ولا يتمتع المشتري بصفة مالك السفينة الا بعد فراغ المقاول من انهاء عملية البناء حتى ولو دفع ثمن البناء بأقساط متتابعة أثناء انشاء السفينة، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري بموجب المادة 53 من ق. ب.<sup>2</sup>

ويقوم عقد بناء السفن البحرية بصرف النظر على طريقة البناء على معيار المشروع التجاري ومعيار المضاربة والحرفة التجارية، مما يجعله يتميز بطابع تجاري، أين تتوقف تجارته على الصفة

<sup>1</sup> -بوجيلة علي، المرجع السابق، ص 63.

<sup>2</sup> -بن حمو فتح الدين، "ملكية السفن في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 6، العدد 1، أكتوبر 2019، 165.

والغرض منه، بحيث يعتبر العقد عملاً تجارياً بالتبعية إذا كان تاجراً، ويعتبر عملاً تجارياً بحسب موضوعه إذا أبرم بين طالب البناء ومتعهد البناء طبقاً للمادة 15/2 من القانون التجاري الجزائري.<sup>1</sup> و إذا كان عقد بناء السفن البحرية تجارياً بالنسبة لمتعهد البناء، الذي يشتري الوسائل اللازمة ويستخدم العمال لأجل بيعها بعد الانتهاء من بناءها، فلا يتسم بطابع تجاري بالنسبة لطالب البناء (المجهز) إلا إذا كان الغرض من وراء بناء السفينة لاستغلالها التجاري، ويجرد من صفته التجارية إذا كانت السفينة معدة للصيد أو النزهة ليندرج ضمن الأعمال المدنية إذا كان الغرض من وراء إبرامه مدنياً.<sup>2</sup>

### 3- الآثار المترتبة عن بناء السفينة:

يخضع هذا العقد لأحكام عقد البيع، فيرتب التزامات على كل من الباني (البائع) و طالب البناء (المشتري)، فيقع على المشتري التزام دفع الثمن وفقاً للاتفاق المبرم بين الطرفين وفي العادة يدفع جزء من الثمن مقدماً، والباقي على دفعات لحين التسليم، ويقع على البائع الالتزام بتسليم السفينة صالحة للملاحة وفقاً للمواصفات التي تم الاتفاق عليها، كما أن الباني يضمن العيوب الخفية التي تظهر في السفينة، كما أنه يجوز للغير أن يرجع على الباني مطالباً بالتعويض عن الضرر الذي أصابه من وجود العيب الخفي في السفينة، وذلك لا على أساس المسؤولية العقدية، بل على أساس القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية.<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة (التأمينات البحرية)

يستلزم الاستغلال البحري في الوقت الحالي أموالاً طائلة من أجل تجهيز السفينة و تمويل الرحلة البحرية، فغالبا ما يكون المجهز مضطراً لاقتراض الأموال، و لهذا كان الائتمان ضرورياً بالنسبة للاستغلال البحري، حيث لا يمكن الحصول على القروض المالية ما لم يوفر لأصحابها ضمانات تطمئنهم على استرداد ديونهم، بسبب ما يحف النشاط الملاحي التجاري من مخاطر الملاحة البحرية،<sup>4</sup> و من بين هذه الضمانات التي حرص المشرع الجزائري على تنظيمها، نجد الحقوق العينية

1- تنص المادة على: "يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه: كل مقابلة لصنع أو شراء أو بيع وإعادة بيع السفن للملاحة البحرية".

2- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص، 62.

3- علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص 46.

4- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطوعات الجامعية، الجزائر، ط2، 2005، ص 14.

التبعية (التأمينات)، و التي قد تكون تأمينات اتفاقية هي الرهن البحرية(المواد 55 -71 ق.ب.ج)، او تأمينات قانونية هي الامتيازات البحرية(المواد72-91).

### أولا-الرهن البحري

عرفت المادة 55 ق.ب.ج الرهن البحري بأنه "يكون الرهن البحري تامينا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة"، فالرهن الحري هو تامين عيني يكرسه عقد بين المدين الراهن وهو مالك السفينة او مجهزها والدائن المرتهن، يرتب لهذا الأخير ضمانا لدينه يكون محله السفينة، يخوله حق التتبع للعين المرهونة إذا انتقلت الى مالك جديد قبل انتهاء اجل الرهن، فهي تنتقل محملة و مثقلة بالرهن، و تخوله حق الأفضلية على الدائنين العاديين عند حلول اجل الدين، من ثمن بيعها الجبري ان عجز مالكاها عن تسديد الديون.

### I-اركان عقد الرهن

يترتب الرهن البحري بمقتضى عقد بين الراهن والدائن المرتهن .ويشترط لانعقاد هذا العقد توافر أركان موضوعية من جهة، وأن يفرغ العقد في ورقة رسمية من جهة أخرى.

### 1-الأركان الموضوعية

يشترط في عقد الرهن توافر الأركان الموضوعية التي تتطلبها القواعد العامة في جميع العقود كالرضا والمحل والسبب ولما كان الرهن البحري يتميز بأحكام خاصة بسبب طبيعة محل الرهن وهو السفينة، فإننا سنركز عليه.

حيث لا يجوز، طبقا للمادة 55 من القانون البحري، أن يرّد الرهن إلا على سفينة، وبالتالي تستبعد المنشآت العائمة الأخرى التي لا ينطبق عليها الوصف القانوني للسفينة من نطاق الرهن البحري. ويجوز رهن السفينة أيا كان موضوع الملاحة المخصصة له، أي سواء كانت مخصصة للملاحة التجارية أو للصيد أو للنزهة... الخ .كما يرد الرهن على السفينة أيا كانت حمولتها، فلا تمييز في ذلك بين السفن الضخمة والسفن الصغيرة، بل يمكن رهنها حتى وهي قيد الإنشاء.

ففي هذا السياق، تنص المادة 58 على أن الرهن المرتب على السفينة يشمل " على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها ... وفيما يخص السفينة التي هي قيد الإنشاء، يشمل الرهن البحري المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي قيد الإنشاء" .

والرهن يشمل هيكل السفينة وتوابعها دون حاجة إلى النص على ذلك في العقد، غير أنه يجوز استبعاد توابع السفينة بإدراج بند خاص في عقد الرهن، وهذا ما قرره المشرع البحري صراحة في المادة 58.

ووفقا للمادة 62 من القانون البحري فإنه ان تعرضت السفينة للمخاطر البحرية يضعف الضمان لدى الدائن، ولذلك قرر المشرع الحفاظ للدائن على هذا الضمان، بتحديد عناصر تقوم مقام السفينة بعد فقدان والهالك والتضرر، كما يلي:

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 المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة.

د- تعويضات التامين على هيكل السفينة.

## 2-الأركان الشكلية

عقد الرهن البحري عقد رسمي، وهذا على عكس القاعدة العامة التي تقضي بأنه لا يجوز أن يرد الرهن الرسمي إلا على عقار، فيتعين أن يصب في قالب شكلي محدد، وفي هذا الاتجاه تنص المادة 57 من القانون البحري على أنه " يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يتمتع بأهلية الرهن وإلا عد باطلا".

وتتطلب رسمية عقد الرهن البحري وجوب تخصيص السفينة عن طريق تعيين عناصر حالتها المدنية، وهذا التخصيص قد تضمنه المقطع الثاني من المادة 57 الذي ورد فيه بأنه يجب أن يحتوي عقد إنشاء الرهن على البيانات الضرورية لتمييز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة.

والى جانب ما سبق فقد أوجب المشرع قيد الرهن البحري، أي شهره في دفتر تسجيل السفن، ويحفظ قيد الرهن البحري لمدة عشر سنوات من تاريخ تسجيله، وعند انتهاء هذه المدة دون تجديده يعد الرهن لاغيا.

## II- اثار عقد الرهن

للرهن البحري اثار بالنسبة لطرفي عقد الرهن، وكذا في مواجهة الغير كما يلي:

### 1- الاثار بين طرفي العقد: ونقصد بذلك المدين الراهن والدائن المرتهن

#### أ- بالنسبة للمدين الراهن

تستمر حيازة المدين الراهن للسفينة، ويستطيع ان يستغلها استغلالا عاديا دون تقصير في حفظها وصيانتها وحماية لحق الدائن المرتهن، غير انه لا يجوز له بيعها لأجنبي لأنها ستفقد جنسيتها فتخرج من نطاق القانون والقضاء الجزائريين، فيصعب على الدائن تتبع حقه فيها (المادة 71 ق ب.ج).

#### ب- الاثار بالنسبة للدائن المرتهن

للدائن المرتهن أن يحمي حقه المستمد من عقد الرهن استناداً للقواعد العامة ، فله أن يتخذ الوسائل التحفظية ، وأن يعترض على كل عمل أو تقصير من جانب المدين الراهن في صيانة السفينة أو إصلاح ما يصيبها من تلف<sup>1</sup>.

### 2- الاثار في مواجهة الغير

بعد قيد الرهن في سجل كما سبق بيانه فانه يصبح سارياً بحق الغير، فيمنح ذلك للدائن المرتهن

ميزتي التتبع والافضلية في مواجهة الغير:

#### أ- حق التتبع: وفقا للمادة 67 ق.ب.ج فالدائن المرتهن يباشر حق التتبع حتى إذا انتقلت السفينة

الى حائز جديد، ومن ثم مهما تعاقبت البيوع على السفينة فإن حق الدائن المرتهن يبقى يتقل السفينة، وللحائز وتبعاً للقواعد العامة ان يختار بين دفع دين الدائن المرتهن والحلول محله، وبين تطهير السفينة (التخلي عنها أو تحمل إجراءات الحجز).

#### ب- حق الأفضلية: للدائن المرتهن أن يتقدم على الدائنين العاديين، وعلى الدائنين له في نفس

المرتبة، ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن السفينة بحسب تاريخ قيدها، فالأسبق في القيد يتقدم على المتأخر فيه، وإذا وجد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة فيها، كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد وفقا للمادة 65 ق ب.ج.

<sup>1</sup> - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1975، ص 313.

### III-انقضاء الرهن

ينقضي الرهن في عدة حالات:

- الرهن البحري حق عيني لذا فهو ينقضي بانقضاء الدين المضمون بالرهن، وبالوفاء، أو بما يقوم مقام الوفاء أو بالتقادم.
- تطهير المشتري للسفينة من الرهن أو بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة (المادة 68 ق.ب.ج).
- التنازل عنه من قبل الدائن المرتهن.
- عدم تجديد قيد الرهن قبل 10 سنوات من تاريخ تسجيله وفقا للمادة 66 ق.ب.ج.

### ثانيا- الامتياز البحري

نظرا لأهمية الديون البحرية فان كل التشريعات في العالم قررت حقوق امتياز على السفينة لعدد من الدائنين.

### I-تعريف حق الامتياز

تنص المادة 72 من التقنين البحري على: " الامتياز تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه" ، ولا يختلف هذا التعريف عن ذلك الذي تضمنته القواعد العامة، إذ تنص المادة 982 من التقنين المدني على: " الامتياز أولوية يقرها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته .ولا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص القانون" .

### II-تعداد حقوق الامتياز

حصرت المادة 73 من التقنين البحري الديون المضمونة بامتياز بحري في ثمانية أنواع، وقسمتها المادة 75 من نفس القانون الى صنفين، الصنف الأول له أولوية على الرهن البحري ويشمل الفقرات من (أ) الى (و)، من المادة 73، والصنف الثاني يلي الرهن البحري في الترتيب ويشمل الفقرتين (ز) و (ح).

### 1-الصنف الأول: الديون الممتازة التي تتقدم الرهن البحري: وتشمل:

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 البحرية المشتركة، وكذلك 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 أو تصليح السفينة.

**2-الصنف الثاني: الديون الممتازة التي تتقدم الرهن البحري: وتشمل:**

ز-الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الريان 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.

### III-محل الامتياز

المحل الرئيسي للامتياز البحري هو السفينة بمفهومها المحدد في المادة 13 من القانون البحري، كما أنه لا يقع على هيكل السفينة فقط، بل يمتد أيضا إلى توابعها أو ملحقاتها الزوارق والأدوات وعدة السفينة وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة أو التي تساعد على ممارسة نشاطها، لكون توابع السفينة تعد طبقا للمادة 52 من القانون البحري جزءا من السفينة. كما أنه طبقا لنص المادة 91 من القانون البحري، تقوم الامتيازات البحرية على جميع السفن المستغلة إما من قبل المالك وإما من قبل المجهز غير المالك وإما من قبل المستأجر.

### IV-انقضاء حق الامتياز

تنقضي الامتيازات البحرية، حسب المادة 87 بسبب:

-مصادرة السفينة من طرف السلطة المختصة.

- البيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية.

- النقل الاختياري لمليتها بعد مضي مدة ثلاثة أشهر عن تاريخ تسجيل عقد نقل ملكيتها.

-كما تنقضي الامتيازات البحرية عن طريق التقادم بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشأة الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء مهلة السنة وبيعت جبرا، ومع ذلك ينقضي لامتياز البحري المقرر لديون منشئ أو مصلح السفن الناتجة عن إنشاء وتصليح السفينة عندما تنتهي حياة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة، وهذا ما قرره المشرع في المادة 84 من القانون البحري.

والقاعدة العامة أن احتساب مهلة سنة تقادم الديون البحرية الممتازة يبدأ من وقت نشأة الدين البحري الممتاز، غير أن المادة 81 من القانون البحري حددت بدقة التاريخ الذي تنشئ فيه بعض الديون البحرية الممتازة حينما نصت على أنه يعد كتاريخ لنشوء الديون المضمونة بامتياز بحري ما يلي:

- أ - الإصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرره يوم حصوله.
- ب- المساهمة بالخسائر البحرية المشتركة يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر.
- ج- الإسعاف أو الإنقاذ أو رفع حطام السفن يوم انتهاء هذه العمليات.
- د- فقدان البضائع أو الحقائب أو ضررها يوم التسليم أو اليوم الواجب للتسليم.
- هـ- الحالات الأخرى يوم استحقاق الدين.

#### المبحث الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة

حسب المادة 568 من القانون البحري يتخذ الاستغلال البحري للسفينة عدة صور هي:

- النقل البحري للأشخاص والأموال.
- تقديم المساعدة لسفن أخرى لأداء اغراضها الأساسية القطر والإسعاف والارشاد البحري.
- الصيد البحري واستغلال الثروات البحرية.
- نشاطات اقتصادية بحرية أخرى.

وقد خصص المشرع الجزائري الكتاب الثاني من القانون البحري لهذا الموضوع تحت عنوان

"الاستغلال التجاري للسفينة"، نظم فيه صور هذا الاستغلال في المواد 738-885، وهي:

- النقل البحري للبضائع والأشخاص.

- القطر البحري.

-الارشاد البحري.

وتقتصر هذه الدراسة على النوع الأول من صور الاستغلال والمتمثل في النقل البحري للبضائع - باعتباراه اهم أنواع النقل البحري- وذلك في المطلب الأول، حيث يتم هذا النقل بطريقتين هما:

-الاستغلال غير المباشر من مالكةا بعقد استئجار السفينة (الفرع الاول)

-الاستغلال المباشر من طرف مالك السفينة بعقد النقل البحري (الفرع الثاني)

ويرتبط الاستغلال التجاري للسفينة بالبيوع البحرية من ناحية نقل البضائع بحرا (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: العقود البحرية (نقل البضائع)

سندرس من خلال هذا المطلب العقود البحرية لنقل البضائع، والتي تتم بطريقتين:

عقد استئجار السفينة (الفرع الاول).

عقد النقل البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: عقد استئجار السفينة

مما لا شك فيه أن الاستغلال البحري هو الهدف الأساسي من استخدام السفينة بوصفها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، وهناك طرق مختلفة لهذا الاستغلال فقد يقوم مالك السفينة باستعمالها في نقل بضائع مملوكة له، أو قد يقوم بتأجيرها للغير، ومما لا شك فيه ان لاستئجار السفن أهمية بالغة، فهي تؤمن لشخص معين وهو المستأجر استغلال منقول باهظ التكلفة لا يستطيع هذا الأخير تحمل نفقات بنائه أو شرائه أو أن الخدمة التي يبتغيها لا تتطلب ذلك مقابل أجره يدفعها لمالك هذه السفينة<sup>2</sup>، و لهذا الإيجار عدة أشكال قانونية مختلفة تبعاً لما إذا كان قد أبرم لوقت محدد أو لرحلة محددة أو عدة رحلات.<sup>1</sup>

وقد أقر المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة ونظم في الفصل الأول من الباب الثاني من القانون البحري الأحكام العامة له في المواد من 640 إلى 649 ، وفي الفصل الثاني استئجار لسفينة مجهزة على أساس الرحلة في المواد من 550 إلى 694 ، وفي الفصل الثالث استئجار لسفينة مجهزة لرحلة معينة في المواد من 695 إلى 722، وفي الفصل الرابع استئجار السفينة بهيكلها في المواد من 723 إلى 737.

<sup>1</sup> - أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانون الفرنسي والانجليزي ومشرع القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية مصر. 1985، ص 7.

### أولاً- تعريف عقد استئجار السفينة وخصائصه

سندرس من خلال هذا العنصر تعريف السفينة لنستخرج من خلاله خصائصها

**1- تعريف عقد استئجار السفينة:** عرف المشرع الجزائري في أحكام المادة 640 من ق.ب عقد

إيجار السفينة بأنه "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر .ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها"

من خلال هذا التعريف يتبين أن استئجار السفينة هو من قبيل إيجار الأشياء بحيث ينصب على السفينة باعتبارها شيئاً، غير أنه في بعض أنواع إيجار السفن فإن المؤجر لا يضع سفينته في خدمة المستأجر فحسب بل يضع تحت تصرفه أيضاً خدمات الريان والبحارة، وفي هذه الحالة لا يمكن وصف إيجار السفينة بأنه إيجار لشيء وإنما هو تقديم خدمة أو إيجار عمل أيضاً.<sup>1</sup>

### 3-خصائص عقد استئجار السفينة

برزت أهمية عقد استئجار السفينة واتسع انتشاره في العصر الحديث بسبب ما يتطلبه

الاستغلال المباشر من أموال طائلة لا يقدر المالك على توفيرها، فمن خلال تعريف عقد إيجار

السفينة يتبين أنه يمتاز بمجموعة من الخصائص، كما يلي:<sup>2</sup>

#### أ-عقد رضائي

عقد إيجار السفينة عقد رضائي يعقد بتطابق إرادتي المجهز من جهة والمستأجر من جهة أخرى

دون ثمة حاجة لإجراء لاحق .ولا ينتقص من رضائية العقد أنه يجب أن يكون مكتوباً، إذ أن الكتابة

مشرطة للإثبات فحسب لا للانعقاد.<sup>3</sup>

1 -اكي ليندة، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2021، ص23.

2 - بالإضافة إلى هذه الخصائص لعقد إيجار السفينة، فهناك خصائص شاملة لعقد الإيجار والمذكورة في القانون المدني نذكر منها:

-عقد الإيجار عقد مؤقت، وهو عقد زمني، لأن المدة في عقد إيجار هي عنصر زمني.

-هناك ارتباط وثيق بين الأجرة والمدة، فالمدة هو مقياس الانتفاع لشيء المؤجر، والأجرة تقابل الانتفاع.

-عقد الإيجار لا ينشئ إلا التزامات شخصية، في جانب كل من المؤجر والمستأجر، فهو عقد ملزم للجانبين كما سبق القول، ولا يرتب

الإيجار للمستأجر حقاً عينياً في الشيء المؤجر .ولما كان لعقد الإيجار لا ينشئ إلا التزامات شخصية فهو من عقود الإدارة لا من عقود التصرف، والإيجار أهم عقود الإدارة، كما أن البيع أهم عقود التصرف.

اكي ليندة، المرجع السابق، ص 29.

3 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) ، المرجع السابق، ص190 .

ب- عقد معاوضة وملزم للجانبين

المقصود بعقد المعاوضة هو العقد الذي يحصل فيه كل المتعاقدين على مقابل ما يقدمه، أي عقد الإيجار يرد على منفعة الشيء دون ملكيته، فيأخذ كل من المؤجر والمستأجر مقابلاً لما يعطيه، وتظل ملكية العين المؤجرة دون أن تنتقل بهذا العقد إلى المستأجر، وعليه فعقد إيجار السفينة يعتبر من عقود المعاوضة، إذ أن المؤجر لا يستأجر سفينته للمستأجر مجاناً بل يكون ذلك بمقابل أجر.<sup>1</sup> أما العقد الملزم للجانبين فيرتب في ذمة كلا من الطرفين (المؤجر والمستأجر) التزامات متقابلة، فيلتزم مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة وصالحة للملاحة البحرية، بينما يتمثل التزام المستأجر دفع الأجرة، فهذان الالتزامان متقابلان في العقد ومرتبطان فيما بينهما، و عليه فعقد إيجار السفينة إذن من العقود المعاوضة والملزم للجانبين و الوقت عنصر جوهري فيه باعتباره هو الذي يحدد مقدار المنفعة المعقودة عليها.<sup>2</sup>

ج- عقد تجاري

عقد إيجار السفينة هو عقد تجاري وهو ما جاء في نص المادة الثانية فقرة 18 من القانون التجاري الجزائري، فتتص على أنه: "يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه: - كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية "

فهو إذن عقد تجاري بالنسبة لمؤجر السفينة وهو ما جاء في نص المادة 3 فقرة 5 من ق.ت.ج التي تنص على "يعد عملاً تجارياً بحسب شكله - كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية الجوية" خلافاً للمستأجر الذي لا يعد تجارياً بالنسبة له، إلا إذا قصد إيجار السفينة من أجل الاستغلال التجاري.

د- عقد إيجار السفينة عقد إيجار أشياء

إن عقد إيجار السفينة أقرب ما يكون لتأجير منقول يخضع أساساً لأحكام القانون المدني في عقد إيجار الأشياء، مع أن هناك أري يرى أن تأجير السفينة هو نوع من إجارة العمل باعتبار أن جوهر عملية النقل هو تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر دون النظر إلى وسيلة النقل، فمعظم التشريعات تذكر في قوانينها البحرية أن إجارة السفن كعمل من أعمال التجارة البحرية، وأن

1 - اكلي ليندة، المرجع السابق، ص 28.

2 - شحماط محمود، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 126.

كامل السفينة أو بعضها تُؤجر برحلة أو لعدة رحلات معينة، مما يشير إلى اتجاه المشرعين إلى اعتبار تأجير السفن هو تأجير لشيء وليس نوعاً من إجارة العمل.<sup>1</sup>

فإيجار السفينة يعتبر ضمن إجارة الأشياء فمجالها يكمن في الانتفاع بالسفينة، لأنه يقع على السفينة وهذه الأخيرة عبارة عن شيء ولا تعبر عن عمل رغم وجود أنواع أخرى من إيجار السفينة، وهي مزيج من إيجار الشيء وإيجار العمل لأن المؤجر لا يضع تحت تصرف مستأجر السفينة فحسب، بل يضع أيضاً تحت تصرفه خدمات الريان والبحارة.<sup>2</sup>

### ثانياً- أركان عقد استئجار السفينة

ليقوم عقد الاستئجار التجاري لا بد أن يتوفر على الأركان التالية:

**1- الرضا:** ويشترط فيه طبقاً للقواعد العامة أن يكون صحيحاً خالياً من العيوب، كما يجب أن يكون للالتزام كل من الطرفين سبباً مشروعاً، وأن يتمتع كلاهما بالأهلية اللازمة لإنشاء العقد وبالنسبة لأطراف عقد إيجار السفينة فالأصل أن يكون مؤجر السفينة هو مالكها ولكن هذا لا يمنع من أن يكون هو الآخر مستأجراً لها ويقوم بإعادة تأجيرها.

كما أن مالك السفينة المرهونة (المدين الراهن) يمكنه تأجيرها، وفي هذا الصدد إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن الأغلبية في الملكية الشائعة له حق إدارة الشيوع، ويندرج في هذا الإدارة تأجير السفينة، ولا يجوز للمدير المعين لإدارة الشيوع تأجير السفينة لمدة تتجاوز سنة إلا بشرط الحصول على إذن من المالكين بمقدار  $\frac{3}{4}$  الحصص.<sup>3</sup>

**2- المحل:** موضوع العقد هو أن تتجه إرادة الأطراف إلى تأجير التسيير الملاحي أو التجاري للسفينة.<sup>4</sup>

**3- السبب:** يجب أن يكون عقد الاستئجار بقصد النقل و أن ينصب النقل على مواد مشروعة غير مخالفة للنظام العام- كالمخدرات مثلاً- في دولة القيام أو دولة الوصول.<sup>5</sup>

1 - العطير عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة-، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 234 .

2 - الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 68 .

3 - مجاجي سعاد، "مشارطات إيجار السفن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4، العدد 2، 2017، ص 51.

4 - روايح فريد، المرجع السابق، ص 51.

5 - المرجع نفسه.

4- الكتابة: يجب أن يكون عقد إيجار السفينة ثابتا بالكتابة تجنباً للمنازعات في المستقبل بدليل نص المادة 642 لنفس القانون التي نصت على: "يجب ان يثبت عقد الاستئجار بالكتابة"، ويبدو بحسب ما ورد بها أن الكتابة المطلوبة هي شرط للإثبات وليس للانقضاء، ويستثنى من قاعدة الإثبات هذه، السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان.

### ثالثاً- صور استئجار السفينة

تتخذ عملية إيجار السفن وفقاً للقانون البحري الجزائري 3 صور تماشياً مع رغبة أطراف العلاقة العقدية:

1- كما يمكن كذلك أن تؤجر مجهزة بكل ما هو ضروري للملاحة البحرية لمدة معينة فيفقد المؤجر التسيير التجاري مع احتفاظه بالتسيير الملاحي.

2- أو تؤجر مجهزة لرحلة أو لرحلات معينة إذ يحتفظ المؤجر بالتسييرين الملاحي والتجاري للسفينة.

3- فيمكن أن تؤجر غير مجهزة فيتولى في هذه الحالة المستأجر تجهيزها بنفسه، فهو الذي يتولى إبرام عقود العمل مع الطاقم وكذلك تزويدها بالمعدات الضرورية للملاحة البحرية، وحينئذ يفقد المؤجر كلا من التسيير (الإدارة) الملاحي والتجاري للسفينة. وفيما يلي شرح كل صورة.

### 1- استئجار السفينة على أساس الرحلة: (المواد 650-694ق ب ج)

أورد القانون البحري الجزائري تعريفاً لاستئجار السفينة على أساس الرحلة في المادة 650 منه على أنه: "يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة"

و بالتالي فإن عقد إيجار السفينة بالرحلة أو بالرحلات معينة يعرف بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يقدم للمستأجر مقابل أجرة سفينة مجهزة صالحة للملاحة لرحلة أو لعدد من الرحلات،

ويمكنه من نقل بضاعته على السفينة كلها أو على جزء منها، ويحتفظ المؤجر بسيطرته الكاملة على السفينة ويكون له عن طريق تابعيه تسييرها ملاحيا وتجاريا.<sup>1</sup>

## 2- استئجار السفينة مجهزة على أساس مدة معينة: (المواد 695-722 ق ب ج)

عرف المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة لمدة معينة في المادة 695 من ق.ب.ج بقوله: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة".

فالمستأجر في هذا العقد له صفة الناقل وليس المالك، وذلك إعمالا بأحكام المادة 701 من ق.ب.ج التي تنص على أنه "يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ويكون الريان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة".

وبالتالي فإن عقد إيجار السفينة لمدة معينة هو عقد يلتزم المؤجر بموجبه بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة كاملة التجهيز لمدة معينة، بطاقمها وريانها ومؤونتها ووقودها وتكون تحت تصرف المستأجر، فيتنازل المالك للمستأجر عن التسيير التجاري فقط دون التسيير الملاحي، ويدفع المستأجر مقابل ذلك أجرة الحمولة. ومقتضى ذلك أن ريان السفينة في التأجير بالمدة يتلقى التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة، ويتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالشؤون التجارية.<sup>2</sup>

## 3- الإيجار على أساس الهيكل (السفينة غير مجهزة أو عارية): (المواد 723-737 ق ب ج)

أشارت إلى هذا النوع من الإيجار المادة 724 من القانون البحري بنصها على أنه "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بان يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار".

فوفقا لهذه المادة يعرف إيجار السفينة عارية بأنه العقد الذي بمقتضاه يضع المالك سفينة بهيكلها غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالمؤونة ولا بالوقود، تحت تصرف شخص آخر وذلك قصد الانتفاع بها لمدة معينة لقاء أجر معلوم، وان صاحب السفينة سواء كان المؤجر أو المالك يتخلى لمستأجرها عن

<sup>1</sup> - شقلب ملك، عقود النقل البحري (بين وثيقة التأمين العائمة وعقد إيجار السفينة) ، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019، ص 267 .

<sup>2</sup> - اكلي ليندة، المرجع السابق، ص 71.

إذا رتها التجارية والملاحية معا، فيقوم المستأجر بالتعاقد مع الريان والطاقم وتموين السفينة بالوقود والغذاء، ويتولى استغلال السفينة لحسابه بالتعاقد مع الشاحنين، فالعقد هنا يعد من عقود الأشياء ويسري عليه أحكام القانون المدني، فالمستأجر في هذه الحالة يعتبر مجه ا ز للسفينة دون المالك فهو بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين،<sup>1</sup> وعادة ما يستخدم هذه السفن الشركات التي قد تحتاج إلى سفن لمواجهة طلبات طارئة وعاجلة دون الرغبة في شراء سفن جديدة.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: عقد النقل البحري

يشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر رافداً هاماً ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية، هذه العملية هي وسيلة مادية ترتبط بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع، الذي يعد من أهم العقود التي يتم إبرامها في مجال التجارة، نظرا لأهمية الوسيلة المستخدمة لنقل البضائع بحرا، فلا يكون النقل البحري بدون التجارة الخارجية ولا مجال للتجارة الدولية بدون النقل البحري .

وقد عرفت المادة 738 من القانون البحري الجزائري عقد النقل البحري للبضائع كما يلي: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"

كما أوضحت المادة 739 على انه " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل اليه او الى ممثله القانوني."

وعليه سوف نتطرق إلى تكوين عقد النقل البحري من حيث الخصائص والأطراف، طبيعته القانونية، إثباته واثاره.

### أولاً- تكوين عقد النقل البحري من حيث الخصائص والأطراف

ان عقد النقل البحري عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضاعة من مكان الى مكان اخر عن طريق البحر والأصل ان يقوم بين طرفين.

<sup>1</sup> -الغنيمي حمدي، المرجع السابق، ص 70.

<sup>2</sup> -مجاجي سعاد، المرجع السابق، ص 58.

## 1- تكوين عقد النقل البحري من حيث الأطراف

عقد النقل البحري اليوم يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة والشاحن من جهة أخرى<sup>1</sup>:  
**فالناقل** هو الذي يلتزم بنقل البضاعة بحرا. والغالب أن يكون مالكا للسفينة التي تنقل عليها البضاعة. على أن الناقل قد يكون مستأجرا للسفينة.  
 أما **الشاحن** فهو الذي يقدم بضاعته للنقل. وقد يرسل الشاحن بضاعته لنفسه، كما لو أرسل محل تجاري منتجاته إلى أحد فروعها في الخارج. غير أنه الغالب أن يحصل النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بالمرسل إليه وهنا يكون هذا الأخير أحد أطراف العقد.

## 2- تكوين عقد النقل البحري من حيث الخصائص

يتميز عقد النقل البحري بجملة من الخصائص، أهمها:

- أ- **عقد النقل عقد رضائي**: عقد النقل البحري عقد رضائي يكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين الناقل و الشاحن دون حاجة لاتباع شكل خاص، ولا يمنع العقد من أن يكون رضائيا اشتراط اثباته بالكتابة، فهذه الأخيرة مشترطة فقط للإثبات وليس للانعقاد.<sup>2</sup>
- إلا أن التطورات الاقتصادية الحاصلة في الحياة العملية جعلت من عقد النقل البحري للبضائع من عقود الإذعان الذي نتج عن مبدأ الحرية التعاقدية إذ لا يستطيع الشاحن مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل و يحدد مضمونها الاتفاقي فهو مضطر إلى التعاقد نظرا لما يتمتع به من احتكار فعلي<sup>3</sup>، وهذا ما يجري عادة في النقل البحري ذي الخطوط المنتظمة.<sup>4</sup>
- ب- **عقد النقل عقد ملزم لجانبين**: يعتبر عقد النقل البحري عقدا ملزما للجانبين ينشئ التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين، و يظهر عنصر الإلزامية في التزام الناقل بنقل البضاعة الى مكان

<sup>1</sup> - محمد بن عمار، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة الماستر، تخصص القانون البحري والنقل، الجزء الأول، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019، ص 3، 4.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 311.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 287.

<sup>4</sup> - تعد ملاحه الخطوط المنتظمة نوع مميز من تنظيم الشحن، ظهرت في منتصف القرن 19 عندما أصبحت السفن البخارية أقدم خدمات الشحن التجاري في ظل خدمات منتظمة وسريعة داخل الموانئ مما أدى الى جذب الشاحنين ذوي البضائع عالية القيمة الذين لهم استعداد لدفع مبالغ أكبر لتحقيق السرعة والتسليم في تواريخ يمكن التنبؤ بها، كما ازداد تطور ملاح الخطوط المنتظمة مع ظهور سفن الحاويات.

بورطال امينة، " الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، 2015، العدد 3، ص 223.

الوصول ، مع التزام الشاحن بدفع اجر الحمولة، و اذا اشترط في العقد دفع الأجرة عند وصول البضاعة الى المرسل اليه، يكون المرسل و المرسل اليه ملزمين بدفع الأجرة بالتضامن بينهما. و من هنا يلاحظ ان عنصرى البضاعة و الأجرة عنصران هامان في العقد.<sup>1</sup>

### ج- عقد النقل عقد تجاري:

تنص المادة 02 في فقرتها الثامنة من القانون التجاري الجزائري على: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه :كل مقاوله لاستغلال النقل والانتقال"

كما أكد المشرع الجزائري في نص المادة 03 " من القانون التجاري على أنه يعد عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية ."

يربط عقد النقل البحري للبضائع بين طرفين اثنين الناقل البحري والشاحن، ويعد العقد تجاريا دائما بالنسبة الى الناقل، أما بالنسبة للشاحن يذهب الفقه الى التمييز بين فرضين<sup>2</sup>:

1- ان يكون الشاحن تاجرا و يكون ابرام عقد النقل متصلا بنشاطه التجاري ففي هذه الحالة يعتبر

العقد تجاريا بالنسبة اليه تطبيقا لنظرية الاعمال التجارية بالتبعية.

2- الا يكون الشاحن تاجرا و يبرم عقد النقل البحري لنقل اغراض خاصة به الى البلد الذي سوف

ينتقل اليه و يستقر فيه ، في هذه الحالة لا يعد العقد عملا تجاريا بالنسبة اليه ، وهنا يأخذ بوصف العمل المختلط في العلاقة بين المتعاقدين.

### ثانيا- طبيعة عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر التقنين البحري عقد النقل البحري للبضائع من قبيل إجارة الأشياء. وأن مجهز السفينة يؤجر سفينته للغير، كما يفعل مالك العقار أو المنقول حين يمكن المستأجر من الانتفاع به مدة معينة لقاء أجر معلوم. والواقع أنه لا يمكن اعتبار عقد النقل البحري للبضائع من قبيل إجارة الأشياء، و ذلك للاعتبارات التالية<sup>3</sup>:

1- الإيجار يجب أن يرد على شيء معين في العقد، واليوم قد لا تعين السفينة في العقد بأن يتفق

على أن ترسل البضاعة على السفينة معينة أو على سفينة تعين فيما بعد، كما أن المجهز كثيرا ما يحتفظ بحق تغيير السفينة أثناء الطريق.

1 - محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 5.

2 - هاني دويدار، الوجيز القانون البحري، المرجع السابق، ص 158.

3 -رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 54.

2- المؤجر يلتزم بأن يسلم المستأجر العين المؤجرة في حين أن المجهز يحتفظ بحيازة السفينة وإدارتها، ويبقى مسؤولاً عن خدمات تابعيه الذين يظنون خاضعين لأوامره وسلطانه، وهو الذي يزود السفينة بالوقود والمؤونة وكل ما يلزم لملاحتها.

فمحل العقد ليس الانتفاع بالسفينة بل القيام بنقل البضاعة، وما السفينة إلا أداة تنفيذ هذا العقد. ولهذا انعقد الإجماع اليوم على أن عقد النقل البحري ليس من قبيل إجارة الأشياء، وإنما هو ضرب من عقد المقاوله (مقاوله نقل).

### ثالثاً: إثبات العقد

عقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي، ينعقد بموجب تطابق الإيجاب والقبول فلا يشترط لانعقاده شكل خاص، وأما من حيث إثباته فهو عقد تجاري يجوز إثباته بكافة الطرق، لكن المتعاملون في هذا المجال اعتمدوا على تحرير وثيقة تثبت عملية النقل تسمى وثيقة الشحن إلى جانب وثائق نقل أخرى، أقل أهمية عنه مثل مشاركة الإيجار.

فإذا تعلق الأمر بنقل توضع فيه سفينة معينة تحت تصرف الشاحن حررت مشاركة إيجار لإثبات العقد وسند شحن لإثبات الشحن. أما إذا تعلق الأمر بنقل لا توضع فيه سفينة معينة تحت تصرف الشاحن، فلا تحرر مشاركة إيجار وإنما يحرر سند شحن مثبت بعقد والشحن معاً، وذلك كما يلي<sup>1</sup>:

1- **سند الشحن:** هو الإيصال الذي يوقع عليه الريان بتسلمه البضاعة على ظهر السفينة، ويجب تحرير سند الشحن في جميع الأحوال حتى ولو لم يتم تحرير سند مشاركة الإيجار. فإذا تعلق الأمر بنقل بسند الشحن فقد حل سند الشحن عملاً محل مشاركة الإيجار، وأصبح بذلك مثبتاً لعقد النقل والشحن معاً. ويلاحظ في هذا الصدد أنه توجد سندات شحن نموذجية كما هو الشأن في مشارطات الإيجار، وقد أبرمت معاهدة دولية خاصة بسندات الشحن.

2- **مشاركة الإيجار:** هي السند المثبت للنقل الذي توضع فيه سفينة معينة تحت تصرف الشاحن. ويجوز تحرير المشاركة في أي شكل كان بيد أن العمل جرى على استعمال مشارطات نموذجية charets-types تضعها دوائر المجهزين لمختلف أنواع الحمولة تتضمن تفضيلاً لكل الشروط التي تحكم العقد.

<sup>1</sup> -رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 55.

## رابعا- اثار عقد النقل البحري

سبق وأن عرفنا أن عقد النقل البحري للبضائع يعتبر من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق طرفيه: الناقل البحري والشاحن.

### 1- التزامات الشاحن

ينشأ على عاتق الشاحن التزام رئيسيان: يتمثل الأول في القيام بشحن البضائع على متن السفينة وتفريغها منها بينما يتمثل الثاني في الوفاء بأجرة النقل حتى يتحقق للناقل الربح المنشود.

#### أ- الالتزام بالشحن والتفريغ:

الشحن هو مجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة، وهو بذلك يتميز عن الرص الذي يقوم به الربان، ويحصر في ترتيب البضاعة وتنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على ظهر السفينة، أما التفريغ فهو انزال البضاعة من السفينة.<sup>1</sup>

وتفرض المادة 772 من القانون البحري على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في المكان والوقت المحدد بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل.

وبناء على نفس المادة فقد وضع القانون البحري مسؤولية على عاتق الشاحن في حالة التأخير عن تسلم البضاعة، لما تترتب عنها آثار سلبية منها تعطيل الرحلة البحرية، بالنظر إلى أهمية الشحن وتأجيل شحنها إلى وقت لاحق، فإذا تأخر الشاحن عن تنفيذ هذا الالتزام أو لم يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، فإنه يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، وألا تتعدى هذه التعويضات مبلغ أجرة الحمولة المنفق عليها.

كما نصت المادة 773 من القانون البحري على أنه إذا اقتضت البضاعة عناية خاصة يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن.

ويجب على الشاحن (أو المرسل إليه) أن يقوم بالشحن والتفريغ سريعا حتى لا تتعطل السفينة عن الاستغلال، وينفق عادة في عقد النقل على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه الشحن والتفريغ، وإذا لم يتفق المتعاقدان على ميعاد معين وجب اتباع حكم العادة في الميناء، ويبدأ ميعاد الشحن والتفريغ من وقت إخبار الربان بأنه مستعد للشحن أو التفريغ. وبحسب ميعاد الشحن والتفريغ بالأيام لا بالساعات، ومن ثم لا يحسب اليوم الاول لأنه غير كامل، ولا تدخل أيام الأعياد الرسمية في حساب

<sup>1</sup> - رقية عواشيرية، المرجع السابق ، ص56.

الميعاد، ويقف سربان الميعاد إذا حالت قوة القاهرة دون القيام بالشحن أو التفريغ كعطول الأمطار أو أمر السلطة العامة، أو إضراب عمال الموانئ.<sup>1</sup>

### ب- الالتزام بدفع أجره النقل

الأجرة هي عبارة عن المبلغ النقدي، الذي يلتزم فيه الشاحن أو المرسل إليه بأن يدفعها للناقل، وذلك مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول المتفق عليه وفقاً لما نصت عليه المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

و تحديد الأجرة أصلاً، يخضع للاتفاق الجاري بين الناقل والشاحن في عقد النقل، كما أن للأطراف مطلق الحرية في تحديد هذه الأجرة، فعدم تحديدها لا يؤدي إلى إعفاء الشاحن منها، إنما في هذه الحالة يتم الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن، وفي عقد النقل البحري للبضائع جرت العادة على تحديد أجره النقل إما بمبلغ شامل عن البضاعة المنقولة أو على أساس وزن البضاعة أو مقدارها أو حجمها.<sup>2</sup>

و قد تدفع الأجرة مقدماً عند شحن البضاعة، إلا أنه لا مانع أن يتم الإتفاق على طريقة أخرى للدفع، ومثال ذلك كأن يدفع جزء منها عند الشحن والباقي عند الوصول والإنتهاء من تفريغ البضاعة أو يتفقا (الشاحن والناقل) على أن تستحق الأجرة عند التفريغ.<sup>3</sup>

### 2- التزامات الناقل

يلتزم الناقل بمقتضى عقد النقل البحري بوضع السفينة تحت تصرف الشاحن، ويرص البضاعة ونقلها، وتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه في نهاية النقل.

#### أ- الالتزام بوضع السفينة تحت تصرف الشاحن م 770 ق.ب.ج:

يرتب عقد النقل البحري على عاتق الناقل، تهيئة سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية، والمقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية، خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وكذلك تشمل وجوب تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤونة والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، فهذه السفينة لا يكفي لها أن تكون صالحة ملاحياً، إنما يجب أن تكون مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة البحرية أي إعداد العنابر والغرف

<sup>1</sup> -رقية عواشيرة، المرجع السابق، ص 56.

<sup>2</sup> -عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 113.

<sup>3</sup> -المرجع نفسه، ص 114.

المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها وكذلك وضع السفينة في المكان والزمان المتفق عليه في العقد، حيث لا يكفي إحضار سفينة صالحة للملاحة، ليوفي الناقل التزامه في إحضار السفينة و إنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن أي أنه إذا حضر الشاحن البضائع ووضعها على رصيف الميناء في الموعد المتفق عليه، فيقتضي أن تكون السفينة مهيأة لاستقبال البضائع، أما إذا لم تكن السفينة موجودة، أو أنها موجودة لكنها غير مهيأة لاستقبال البضائع، فيكون الناقل قد أخل بالتزامه في تهيئة السفينة الصالحة للملاحة.<sup>1</sup>

### ب- الالتزام برص البضاعة (التحريم) المادة 773 ق.ب.ج

الرص هو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر. ويندرج في عداد الرص عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميكة (مشمع) عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر، كما يجب عند الرص الحفاظ على توازن السفينة.<sup>2</sup>

و عملية الرص تدخل في التزامات الناقل بموجب عقد النقل البحري، كما تدخل في وظائف الربان لأجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة، فهي وظيفة لا تنتهي في ميناء الشحن، بل تستمر أثناء الرحلة البحرية، إذ أن رص البضاعة قد يختل بسبب اهتزازات السفينة الناجمة عن أمواج البحر.<sup>3</sup>

### ج- الالتزام بالنقل

النقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري، ومن ثم يلتزم الناقل بتوصيل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أي إلى الجهة المقصودة، و هو التزام بتحقيق نتيجة إذ يجب عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة حسب الميعاد، وعليه يجب أن تنتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده بالطريق العادي،<sup>4</sup> و لا يعد

1- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 117.

2- الغنيمي حمدي، المرجع السابق، ص 90.

3- عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 9، 1999، ص 344.

4- المادة 1/775 ق.ب.ج، غير أن الصحيح هو الطريق المعتاد وليس العادي.

مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، فالناقل لا يعد مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك.<sup>1</sup>

كما يقع على الناقل البحري الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية فيكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعاً لسبب أجنبي،<sup>2</sup> وهذا يعني أن الناقل ملزم بالمحافظة على البضاعة، والتي تتم بعدة أساليب حسب طبيعة البضاعة، إذ قد تتطلب هذه الأخيرة تبريدها والمحافظة على درجة حرارة معينة لها طيلة فترة النقل البحري، كما قد تتطلب تهوية من حين لآخر كالفواكه والحيوانات الحية، أو تكون عرضة للتلف إذا تعرضت للشمس، مما يتطلب تغطيتها أو تخزينها في عابرة بعيدة عن حرارة آلات السفينة، والناقل البحري لا يلتزم بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها الفني، إنما يبدأ هذا الالتزام من لحظة استلامه البضائع من الشاحن، ويمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول.<sup>3</sup>

#### د-الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها

يتوجب على الناقل ان يقوم بعد وصوله بتسليم البضاعة الى المرسل اليه، و لكن هناك عملية تمهيدية تسبق عملية التسليم الا و هي عملية تفريغ البضاعة، و تجدر الإشارة الى ان هناك فرقا جوهريا بين العمليتين، فالتسليم عملية قانونية بينما التفريغ عملية مادية.<sup>4</sup>

#### -التفريغ

نصت المادة 780 من القانون البحري الجزائري على ما يلي : "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المنفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 من القانون البحري الجزائري، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".  
بناء على هذه المادة، يبدأ الناقل بعد وصول السفينة، بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في بداية الشحن والرص.

1 -المادة 2/775 ق.ب.ج.

2 -هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الطلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص232.

3 -هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 220.

4 -محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 64.

والمقصود بالتفريغ هو العملية المادية التي تتضمن إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء الوصول أو في الصنادل التي تنتقل إلى الرصيف، إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه، بسبب من الأسباب ويعتبر التفريغ جزءاً من عقد النقل البحري.<sup>1</sup>

و من الواضح أن الالتزام بعمليات فك وتفريغ البضائع تقع على الناقل حسب المادة 780 من القانون البحري الجزائري المذكورة اعلاه إلا أنه يجوز الاتفاق على قيام الشاحن والمرسل إليه بهذه العملية، لأن التزام الناقل بالتفريغ لا يتعارض مع تحمل أصحاب الحق في البضاعة التكاليف المادية له، إضافة إلى كل هذا فإن سند الشحن يمكن أن يتضمن شرطاً، يدعى بشرط التفريغ التلقائي، الذي بمقتضاه يقوم الناقل بتفريغ تلك البضاعة من تلقاء نفسه وعلى نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، ففي حالة ما إذا لم يتقدم المرسل إليه لتفريغ البضاعة وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة، هنا الناقل يودع البضاعة بعد تفريغها مخزناً عمومياً أو لدى أمين لحساب المرسل إليه، وأن التزامه بالمحافظة على البضاعة يظل قائماً حتى تسليمها إلى المرسل إليه.<sup>2</sup>

#### -التسليم

عرف المشرع الجزائري الالتزام بالتسليم في المادة 2/937 من التقنين البحري الجزائري بأنه " تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن"

و يعتبر تسليم البضاعة للمرسل إليه هو الهدف الأساسي والجوهري للنقل فهو سبب وجود هذا الأخير أصلاً، يقول الأستاذ روديير بأن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري، المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى نائبه ويفترض ذلك تلاقي إرادتي الناقل والمرسل إليه، فإن الناقل يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانوناً تحت تصرف المرسل إليه، وهذا الأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة واستلامها.<sup>3</sup>

و تثبت عملية التسليم إما بإعطاء إيصال إلى الريان يتضمن اعترافاً من الشاحن أو المرسل إليه باستلام البضاعة، أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل، لذا يتوجب على الريان أن

1 - عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 358.

2 - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط2، 1987، ص 28.

3 - RODIERE(R), traité général de droit maritime et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, Dalloz, Paris, 1968, P 183.

يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، فإن سلم البضاعة لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من التزام التسليم.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: البيوع البحرية

البيوع البحرية هي بيع يرد على بضائع يتم نقلها عن طريق البحر، ويكون هذا النقل ضروريا لتنفيذ عقد البيع، حتى يتسلم المشتري البضاعة، ويكون عقد البيع البحري مرتبطا بعقد النقل البحري، ومرتبطا بعقود أخرى كعقد التأمين، فهي التي تتم بين البائع (الشاحن) والمشتري (المرسل إليه)، وموضوعها يكون بيع بضائع يتم شحنها على السفينة لنقلها بحرا.

وسميت البيوع البحرية بهذا الاسم لأنها تنصب على البضائع التي يتم بيعها وتسليمها ونقلها بحرا. فلا يعتبر بيعا بحريا البيع الذي يبرم كاملا و ينفذ في بلد الوصول، و يكون موضوعه بضاعة قام البائع أولا بإحضارها، ولا يعتبر بيعا بحريا البيع الذي يبرم كاملا و ينفذ في بلد القيام، و يكون موضوعه بضاعة يقوم المشتري بنقلها لاحقا نقلا بحريا، و عليه فالبيع البحري، هو بيع يختص بإتصاله إتصالا لازما بنقل البضائع بحرا، الذي يتوسط إبرام عقد البيع و تنفيذه، و الذي يتم بوسيلة نقل و هي السفينة، إذ يجب نقل البضائع محل التعاقد على متنها.<sup>2</sup>

المعاملات التي تتم عن طريق هذا العقد لا تنحصر داخل دولة واحدة بل تتجاوز ذلك الى عدة دول، و هذا ما يعطيه الطابع الدولي.<sup>3</sup>

وتجدر الإشارة الى ان عقد النقل البحري وعقد البيع البحري عقدان منفصلان، فالمشتري الذي يتلقى بضائع غير مطابقة للمواصفات المتفق عليها، بينه وبين البائع، ويرفض هذه البضائع، لا يمكننا الرد عليه أن ادعاءاته بعدم تنفيذ البائع لالتزامه باطل، بسبب أن الناقل أو ربان السفينة قد تلقى هذه البضائع دون تحفظات ونقلها إلى ميناء الوصول، ذلك أن عقد النقل عقد مستقل، وعقد البيع عقد آخر فإذا كان عقد النقل صحيحا، فهذا لا يعني أن عقد البيع صحيح .

<sup>1</sup> -نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، 2012-2013، ص35.

<sup>2</sup> -خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2010-1011، ص13.

<sup>3</sup> - دريال سهام، "الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، السنة 2017، ص 216.

بالإضافة إلى أن أطراف العقد مختلفة تماما بالنسبة لعقد البيع ، البائع ابرم عقد النقل لأجل نقل بضائعه إلى المشتري المرسل إليه ، لكن بالنسبة للناقل ، الشاحن ليس بائعا ، لان هذه الصفة الأخيرة لا تهمة و لا تعنيه بل تهمة صفة الشاحن ، و عقد البيع بالنسبة إليه شيء يبقى خارج العقد.<sup>1</sup>

وتعتبر البيوع البحرية من العقود التجارية، والتي اعتبرها المشرع الجزائري أعمالا تجارية بحسب الموضوع من خلال المادة 18/2 من القانون التجاري، واعتبرتها المادة 3/5 من نفس القانون أعمالا تجارية بحسب الشكل.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري كيف عقود التجارة البحرية تارة أعمال تجارية بحسب الموضوع، وتارة أخرى أعمال تجارية بحسب الشكل.

ويرى جانب من الفقه انه يتعين على المشرع تعديل النصوص القانونية لتجنب هذا الخلط واقترح إدراج المادة 2 - فقرة 18 في المادة 3 فقرة 5 لتصبح العقود المتعلقة بالتجارة البحرية أعمالا تجارية بحسب الشكل.<sup>2</sup>

ويلعب عقد البيع البحري دورا مهما في خدمة حركة التجارة العالمية ، اذ قامت غرفة التجارة الدولية سنة 1936 بإصدار مجموعة من القواعد التي تحدد فحوي البيوع البحرية عرفت باسم Incoterms و هي اختصار لـ International commercial terms و التي تعني الاصطلاحات الدولية التجارية، و قد عدلت هذه القواعد بضعة مرات اخرها سنة 1990 و اعتمدها لجنة الأمم المتحدة قانون التجارة الدولية في ماي 1992 دون ان ننسى الاتفاقية الخاصة بعقود البيع الدولي للبضائع في 11 أبريل 1980 والتي دخلت حيز التنفيذ في 1 جانفي 1988 و التي تم وضعها من طرف لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية ،وسميت اتفاقية فيينا ،و الجدير بالذكر أن البيوع البحرية لم تكن محل تنظيم تشريعي في اغلب الدول على غرار التشريع الجزائري، حيث ترك تنظيمها لاتفاق الطرفين و العادات و الأعراف و الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - RODIERE(R), Droit maritime, 12eme éd, 1997, Dalloz delta, p 417

<sup>2</sup> - فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري: الأعمال التجارية، التاجر، الحرفي الأنشطة التجارية المنظمة، السجل التجاري، ابن خلدون للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 96، 97.

<sup>3</sup> - دريال سهام، المرجع السابق، ص 215.

إذا فالبيع البحري هو عقد تحكمه القواعد العامة للعقود من جهة ، و القواعد الخاصة للبيوع من جهة ثانية ، وشروط دولية العلاقة من جهة ثالثة ، و يميزه اقتران تسليم المبيع فيه عن طريق نقله بحرا ، شرط أن يتم هذا النقل بعد إبرام عقد البيع و قبل تسليم المبيع.<sup>1</sup>

وعلى العموم تنقسم البيوع البحرية الى قسمين:

- البيوع عند القيام وهي الأكثر انتشارا وأهمية في العمل.

- البيوع عند الوصول وهي الأسبق في الظهور غير انها لم تلق انتشارا في الحياة العملية.

وفيما يلي سندرس هذه البيوع.

### الفرع الأول: البيوع البحرية عند القيام

البيوع البحرية عند القيام هي تلك البيوع التي يتفق فيها على ان تسليم البضائع المبيعة يكون عند ميناء القيام، ومؤدي التسليم في ميناء القيام ان تكون تبعة هلاك البضائع اثناء النقل البحري على عاتق المشتري، ولا يعني ذلك ان المشتري هو الذي يتولى إبرام عقد النقل البحري في كل الفروض اذ تنتوع البيوع عند القيام وأهمها على الاطلاق البيع فوب والبيع سيف.

#### أولاً- البيع سيف

لدراسة هذا النوع من أنواع البيوع، سنتطرق لتعريفه، خصائصه وآثاره.

#### 1-تعريف البيع سيف وخصائصه

سنوضح مفهوم البيع البحري سيف من خلال بيان تعريفه وخصائصه.

#### أ-تعريف البيع سيف

يطلق اسم " CIF " على البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة عند ميناء القيام، وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل البحري ، فالبيع سيف هو بيع البضائع مع الالتزام بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري نظير ثمن إجمالي شامل لقيمة المبيع وأجرة النقل وقسط التأمين، و يقصد به كذلك ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع علاوة على تسليم البضائع على ظهر السفينة في ميناء القيام بإبرام عقد نقلها والتأمين عليها وذلك في مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضاعة Cost وقيمة التأمين Insurance وأجرة

<sup>1</sup> - خديجة يعقوبي، المرجع السابق، ص17.

النقل Freight،، ومن هذه العناصر الثلاثة نشأت تسمية هذا البيع سيف (C.I.F) ، أما البيع (C.F) : Cout et Fret فيقتصر فيه التزام البائع على إبرام عقد النقل دون عقد التأمين في مقابل التزام المشتري بدفع ثمن البضاعة وأجرة النقل، وتسري على هذا البيع ذات القواعد المطبقة على البيع سيف.<sup>1</sup>

### ب- خصائص البيع سيف

لعقد البيع سيف خصائص تميزه عن غيره من العقود تتمثل في<sup>2</sup>:

- التزام البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها.
- انتقال ملكية البضاعة الي المشتري من وقت الشحن.
- ان مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري

### 2- آثار البيع سيف

هذا العقد كغيره من العقود يرتب التزامات متبادلة على طرفيه:

#### أ-التزامات البائع

يلتزم البائع بتسليم البضائع المتفق عليها، وما جرى العرف عليه ان يقوم البائع باستصدار شهادة النوعية لإثبات مطابقتها للمواصفات المدونة في سند الشحن، كما يلتزم كذلك بشحن البضاعة على متن السفينة وفق الشروط المنصوص عليها في الاتفاق بالإضافة الى التزامه بدفع الاجرة للناقل ودفع أقساط التأمين على البضاعة، بالإضافة الى تسليم المستندات الممثلة للبضاعة و ذلك بأرسالها الى المشتري لممارسة حق استلامها او الرجوع على شركة الأمين عند الهلاك وهذه المستندات تتمثل في شهادة النوعية وسند الشحن وشهادة التأمين<sup>3</sup>.

#### ب-التزامات المشتري

يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه الذي يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين، ويتم الوفاء بقيمة الثمن عن طريق فتح اعتماد مستندي لدى البائع لفائدة البائع عن طريق رهن البضاعة بضمان سند الشحن ليتمكن البنك من استرجاع ما دفعه للمشتري بعد عملية التسليم حتى يتسنى للبائع دفع ثمن البضاعة من البنك الذي يتعامل معه المشتري الموجود في بلده.

<sup>1</sup> -محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 374.

<sup>2</sup> -دريال سهام، المرجع السابق، ص 223.

<sup>3</sup> -أكلي ليندة، "البيع البحري سيف"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، السنة 2018، ص 305، 306.

كما يقع على المشتري الالتزام باستلام المستندات، فملكية البضاعة تنتقل بتخصيصها، ولكن نقل حيازتها أي تسليمها لا يتم إلا بنقل المستندات التي تمثلها إلى المشتري، فيترتب على قبول المشتري المستندات أثرين هامين: أن تنتقل إلى المشتري حيازة البضاعة بصفة نهائية، والثانية أن ذلك يعتبر قبولا منه للأخطاء التي ارتكبها البائع في تنفيذ التزامه والتي تكشفها هذه المستندات.<sup>1</sup>

كما يلتزم المشتري استلام البضائع عند وصولها إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وذلك بعد فحصها والتحقق من مدى مطابقتها للمستندات التي استلمها.<sup>2</sup>

### ثانيا- البيع فوب

يندرج عقد البيع البحري فوب ضمن البيوع البحرية عند القيام، ويعتبر هذا النوع من البيع أكثر شيوعا في المعاملات التجارية الدولية لما له من خصوصيات تميزه عن غيره من البيوع عند القيام، وفيما يلي سندرس تعريفه وخصائصه، أهميته، آثاره وفي الأخير تمييزه عن عقد البيع سيف.

#### 1-تعريف البيع فوب وخصائصه

يعتبر عقد البيع البحري فوب من البيوع التي يتعامل بها التجار في حياتهم اليومية، وفيما يلي سندرسه من خلال بيان تعريفه وخصائصه.

#### أ-تعريف البيع فوب

هو نوع من أنواع البيوع البحرية و هو اتفاق بين البائع و المشتري ، يجبر فيه البائع على تسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يحددها المشتري في مرفأ الشحن و التاريخ الذي يحدده المشتري و في المهلة المتفق عليها، و يلتزم المشتري بإبرام عقد النقل و دفع أجرة النقل و التامين على البضاعة و إبلاغ البائع بالمعلومات الكافية عن السفينة المؤجرة و عن تاريخ رسوها في ميناء الشحن، و دفع ثمن البضاعة إلى البائع، و المصطلح فوب هو اختصار للمصطلح الإنجليزي (Free on bord)، و يقصد به التسليم على ظهر السفينة.<sup>3</sup>

1 - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 331 .

2 - دريسي امينة، "أنواع البيوع البحرية"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد 3، السنة 2018، ص 420.

3 - أحمد أسامة طرابلسي، عقد البيع فوب Free on Bord، مذكرة الماجستير، جامعة الجزائر 1 ، كلية الحقوق بن عكنون، 2014، ص 6.

## ب- خصائص البيع فوب

يتميز عقد البيع البحري فوب بعدة خصائص، أهمها<sup>1</sup>:

- انتقال ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت شحنها : إن نقل ملكية البضاعة إلى المشتري يتم عندما توضع البضاعة محل العقد على ظهر السفينة التي تم تعيينها من قبل المشتري.
- انتقال تبعة المخاطر إلى المشتري في البيع البحري فوب منذ تسليم البائع للبضاعة إلى الناقل : إن وضع البضاعة الخاصة بالمشتري في عقد البيع البحري فوب على ظهر السفينة واستلام الناقل لها هو الذي يحدد الوقت الذي تنتقل فيه المخاطر إلى المشتري.
- يقع على المشتري واجب إبرام عقد النقل البحري للبضاعة : يكون إبرام عقد النقل البحري كالتزام أساسي، حيث أننا لا نكون بصدد عقد بيع بحري فوب إذا تعاقد البائع مع الناقل بصفته وكيلًا عن المشتري، لذلك يجب أن يتضمن عقد النقل البحري للبضائع الشروط المتفق عليها من ناحية الوقت الذي يجب أن تكون فيه السفينة مهيئة لاستقبال البضائع وتوفير الوسائل والأماكن التي تتفق مع طبيعة شحن ونقل البضاعة.

- تسليم البضاعة في عقد البيع البحري فوب يتم عند وضعها على ظهر السفينة، أي عندما يضع البائع البضاعة محل العقد على ظهر السفينة، فإنه من هذا الوقت يتخلى عن حيازتها المادية لربان السفينة الذي يتولى حيازتها ووضعها في عهدة الناقل فإن البائع يأخذ من الناقل سند شحن البضاعة ويحتفظ به لحين استيفاء ثمن البضاعة من المشتري، و في حال استلام البائع البضاعة يجب عليه إرسال المستندات إلى مشتري البضاعة.

## 2- أهمية البيع فوب

تكمن أهمية عقد البيع فوب فيما يلي<sup>2</sup>:

أ- له دور فعال في الاقتصاد، وتنمية المبادلات التجارية الدولية لما يقدمه من تسهيلات لطرفي العقد.

ب- يناسب رجال الأعمال الذين يتميز نشاطهم التجاري بكثرة الأعمال، واختلافها.

<sup>1</sup> - اعراب كميلية، "البيع البحري فوب"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، السنة 2017، ص 136.

<sup>2</sup> - حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، "عقد البيع فوب دراسة فقهية"، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد 36، أكتوبر

2021، ص 1320.

ج-يحقق مصالح ومزايا لكل من البائع والمشتري، مثل إعفاء البائع من ضمان مخاطر البضاعة حتى وصولها، وعدم تحميله أجور نقل البضاعة، والتأمين عليها، وفي جانب المشتري حريته في تحديد السفينة الناقلة للبضاعة، وانتقال ملكية البضاعة له مباشرة منذ استلامها من ظهر السفينة.

### 3-آثار البيع فوب

يرتب عقد البيع البحري فوب شأنه شأن العقود الأخرى التزامات على كلا الطرفين، وفيما يلي نوضح ذلك.

#### أ-التزامات البائع

يلتزم البائع في عقد البيع البحري فوب القيام بعدة التزامات لإتمام عقد البيع، فيلتزم بتجهيز البضاعة، والفاتورة التجارية وفقاً لشروط عقد البيع، أو أي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد من حيث الكمية، والنوع، والوزن، والحجم، كما يلتزم البائع بتسليم البضاعة محل العقد على ظهر السفينة التي يحددها المشتري في الموعد المتفق عليه، إضافة إلى التزامه بتسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة كرخصة التصدير، وشهادة المنشأة، وشهادة فحص البضاعة؛ لأنها تعد ضرورية إذا رغب المشتري في بيع البضاعة إلى غيره، كما يتحمل البائع تكاليف فحص البضاعة، وتغليفها، وتعبئتها، ووضع العلامات اللازمة عليها.<sup>1</sup>

#### ب-التزامات المشتري

تقع على المشتري عدة التزامات، فيلتزم باستلام البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام، كما يلتزم بإعلان قبول البضاعة أو ردها بعد وصولها إليه في ميناء الوصول خلال المدة المحددة لذلك، كما يلتزم المشتري بدفع الثمن و هو الالتزام الرئيسي على البائع، ويكون الثمن مستحقاً على المشتري من وقت تسليم البضاعة إليه من البائع في ميناء الشحن على ظهر السفينة، زيادة على ما سبق، يلتزم المشتري باستلام المستندات التي يرسلها البائع له كشهادة المنشأة، وشهادة الخبرة، وغيرها من الوثائق، ويتأكد من مطابقتها للبضائع، كما يلتزم المشتري على نفقته بإبرام عقد النقل و التأمين البحريين من ميناء الشحن المتفق عليه، إلا أنه قد يتفق الطرفين في عقد وكالة مستقلة عن عقد البيع، على أن يقوم البائع بإبرام العقدين، لحساب المشتري، وفي حالة ما لم يقم البائع بتنفيذ الوكالة

<sup>1</sup> - حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، المرجع السابق، ص 1334.

فلا يمكن للمشتري طلب فسخ البيع بل له فقط طلب التعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء عدم تنفيذ الوكالة.<sup>1</sup>

#### 4- المقارنة بين عقد البيع سيف (CIF) عن عقد البيع فوب (FOB)

نوضح فيما يلي أهم أوجه التشابه و الاختلاف بين البيعين و ذلك كما يلي:<sup>2</sup>

##### أ- أوجه التشابه

يتفق البيع البحري سيف مع البيع البحري فوب في كونهما من البيوع البحرية عند القيام، فالبايع في كلا النوعين من البيوع يلتزم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام، ومن ثم تنتقل الملكية بمجرد الشحن إلى المشتري والذي يتحمل منذ ذلك الوقت مخاطر الطريق.

##### ب- أوجه الاختلاف:

يبدو الاختلاف واضحا بين البيع البحري سيف والبيع البحري فوب سواء من جهة الشخص الذي يختار السفينة التي تشحن عليها البضاعة أو من جهة الملتزم بإبرام عقد النقل وعقد التأمين على البضاعة المنقولة. أما بالنسبة لمن يختار السفينة فهو المشتري في البيع البحري فوب بينما هو البائع في البيع البحري سيف، وأما بالنسبة للالتزام بإبرام عقدي النقل والتأمين على البضاعة المباعة فيقع في البيع البحري فوب على عاتق المشتري وليس البائع كما هو الحال في البيع البحري سيف.

#### الفرع الثاني: البيوع البحرية عند الوصول

يقصد ببيوع الوصول تلك البيوع التي يتفق فيها على عدم تسليم البضاعة المباعة إلا في ميناء الوصول، ويكون نتيجة هلاك البضاعة أثناء النقل على عاتق البائع. أو هي التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الوصول، فتسليم البضاعة ونقل ملكيتها إلى المشتري يحدثان في ميناء الوصول، وتكون تبعة هلاك البضاعة أثناء الرحلة البحرية على عاتق البائع، بغض النظر عن مدى انتقال ملكية البضائع إلى المشتري عند القيام أي ميناء الشحن.<sup>3</sup>

و يرى جانب من الفقه ان هذا النوع من البيوع كان شائعا في الماضي حيث كان النقل البحري يعتمد على الملاحة الشراعية التي كتنت تتميز بزيادة المخاطر التي كانت تتعرض لها البضائع أثناء

1- اعراب كميلا، المرجع السابق، ص 140.

2- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 380.

3- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011 - 2012، ص 34.

الطريق، غير انه و مع تطور الملاحة البحرية و انتشار التامين فقد تراجع العمل بهذا النوع من البيوع.<sup>1</sup>

وفيما يلي ندرس أنواع بيوع الوصول واثارها.

## أولاً-أنواع بيوع الوصول

تنقسم هذه البيوع الى قسمين :البيع بسفينة معينة، والبيع بسفينة غير معينة.

### 1- البيع بسفينة معينة

هو بيع لبضاعة معينة بنوعها يلتزم البائع بنقلها علي سفينة معينة في عقد البيع ذاته الى ميناء الوصول حيث تسلم الي المشتري و تنتقل ملكيتها اليه ، و قد تعين السفينة في وقت لاحق، ويقال في هذه الصورة ان البيع بسفينة تعين فيما بعد ، و تعيين السفينة نهائي لا رجعة فيه ويمتنع تعديله لأنه عنصر من عناصر العقد.<sup>2</sup>

ولهذا النوع من البيوع أهميته البالغة في وقت كان المشتري يعتد بالسفينة و مواصفاتها ليضمن سلامة وصول البضائع، لكن مع تطور بناء السفن لم يعد للسفينة اعتبار جوهري في مجال النقل البحري ، الا اذا تعلق الامر باستئجار السفينة، حيث تظهر أهمية تعيين المشتري للسفينة متى كان المشتري حريصا على موعد ايجار سفينة معينة ، و يكون ذلك غالبا اذا كان موعد النقل البحري مرحلة من مراحل نقل البضائع التي يتسلمها المشتري في ميناء الوصول ليعيد ارسالها الى مكان اخر و من ثمة يكون تعيين السفينة سبيلا للتنسيق بين مختلف مراحل النقل.<sup>3</sup>

لما كان البائع يظل مالكا للبضاعة حتى الوصول ولا تنتقل ملكيتها الي المشتري إلا عند الوصول، فان البائع يلتزم بإبرام عقد النقل البحري مع جهاز السفينة المعينة، كما ان هلاك البضاعة بقوة قاهرة خلال الطريق يكون على البائع.<sup>4</sup>

### 2-البيع بسفينة غير معينة

هو ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع بنقل ملكية بضاعة معينة بنوعها خلال مدة معينة على سفينة يختارها البائع دون أن تتحدد في عقد البيع، فيلاحظ هنا أن المشتري لا شأن له بإبرام عقد النقل

1 - دريسي امينة، المرجع السابق، ص 425.

2 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص308.

3 -المرجع نفسه، ص208، 209.

4 -دريال سهام، المرجع السابق، ص 224.

البحري كما لا شأن له بتعيين السفينة التي سيتم بواسطتها نقل البضائع المبيعة ، فالبيع هنا هو بيع لبضاعة معينة بنوعها فقط ولم تفرز، حيث أن السفينة التي سوف تشحن عليها البضاعة غير محددة وغير معروفة للمشتري، ووفقا لذلك فالبضاعة لا يتم إفرازها إلا عند تسليمها في ميناء الوصول.<sup>1</sup> وتجدر الإشارة أخيرا الى ان الاختلاف بين البيع بسفينة معينة و البيع بسفينة غير معينة يكمن في حالة هلاك البضائع اثناء النقل البحري ، ففي الفرض الثاني يلتزم البائع ارسال بضائع اخرى من ذات اوصاف البضائع الهالكة ، تطبيقا لمبدأ عدم هلاك المثليات ؛اما في الفرض الأول وحيث تكون البضائع قد افرزت ابتداء فلا التزام على البائع بإرسال بضائع اخرى.<sup>2</sup>

### ثانيا-اثار بيوع الوصول

يرتب عقد النقل البحري عند الوصول مجموعة من الالتزامات في ذمة طرفيه وذلك كما سيلبي بيانه.

#### 1-التزامات البائع

من اهم التزامات البائع ما يلي<sup>3</sup>:

أ-الالتزام بدفع اجرة السفينة الناقلة.

ب-احترام المواعيد المتفق عليها للشحن والتفريغ.

ج-الالتزام بشحن البضاعة على السفينة.

د-الالتزام بدفع قسط التامين على البضاعة.

هـ-الالتزام بتسليم البضاعة للمشتري في ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه.

#### 2-التزامات المشتري

يرتب عقد البيع عند الوصول الالتزامات التالية على المشتري<sup>4</sup>:

أ-الالتزام باستلام البضائع.

ب-دفع ثمن البضاعة المتفق عليه.

1 -بسعيد مراد، المرجع السابق، ص34.

2 - دريال سهام، المرجع السابق، ص 225.

3 -دريسي امينة، المرجع السابق، ص428.

4 -المرجع نفسه، ص428، 429.

ج- دفع المصروفات المتفق عليها كمصاريف ارسال الشهادات والمستندات (كالشهادة الصحية للبضاعة، .....).

د- تحمل مخاطر البضائع منذ تسليمها في ميناء القيام.

### الفصل الثالث: الحوادث البحرية

يعتبر النقل البحري هو عماد التجارة الدولية إذ كان ولازال الوسيلة الأهم المستعملة في نقل البضائع من مكان إلى آخر، غير أن هذه الوسيلة تعتمد على عدة عناصر لا بد أن تجتمع حتى تحقق الغرض المطلوب منها وهو الإبحار في سلام. ولإيصال البضائع أو الركاب إلى الأماكن المطلوبة فلا بد من أن تكون وسيلة النقل المتاحة سليمة وصالحة للإبحار وأن يكون الطاقم القائم على ذلك يتمتع بالكفاءة المطلوبة لذلك، غير أن كل ذلك لا ينفى بقاء السفن مهددة بالأخطار في معظم الأحيان وهي ما يتمثل في الحوادث البحرية بالرغم من الوسائل المتعددة والتي تم التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان ومنع وقوع هذه الحوادث. وأهم هذه الحوادث التي نظمها المشرع بقواعد خاصة هي:

- التصادم البحري (المواد 273-298 من القانون البحري الجزائري)

- الخسائر البحرية (المواد 299-331 من القانون البحري الجزائري)

-الإسعاف البحري (المواد 332-357 من القانون البحري الجزائري)

-انقاذ حطام السفن (المواد 358-383 من القانون البحري الجزائري)

أما على المستوى الدولي والعالمي، فقد تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية وتوقيع البروتوكولات وإصدار المواثيق، والتي تتضمن في طيات نصوصها أحكام الحوادث البحرية بشكل عام، أو معالجة أحكام أحد هذه الحوادث بشكل خاص، من حيث نطاقه وأحكام الآثار القانونية المترتبة على حدوثه، وقد أبرمت في هذا الصدد العديد من الاتفاقيات الدولية، من أهمها<sup>1</sup>:

- اتفاقية Bruxelles لسنة 1910 حول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ.

- مؤتمر Londres لسنة 1960 حول سلامة الأرواح البشرية.

- مؤتمرات قواعد يورك وأنفوس المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة،

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

<sup>1</sup> -حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين) ، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2018/2019، ص 6، 7.

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام Bruxelles 1952.

- الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنفاذ الحياة البشرية في البحر وبروتوكول سنة 1978 .

### المبحث الأول: التصادم البحري

لم يكن التصادم من الحوادث البحرية المهمة عندما كانت السفن شرعية، حيث إنه من النادر وقوع التصادم بين هذه السفن ولكن بعد التطور الذي شهدته صناعة السفن وزيادة عددها وتضاعف سرعتها وكبر أحجامها ر، أصبح خطر التصادم البحري يهدد السفن واحتمال وقوعه كبير جدا مما يؤدي الى حدوث اضرار جسيمة للسفن والأشخاص والأموال التي عليها.

وقد تناول المشرع الجزائري أحكام التصادم البحري في القسم الأول من الفصل الرابع من القانون البحري الجزائري والمتضمن الحوادث البحرية تحت عنوان "تصادم السفن في البحار" ابتداء من المادة 273 الى المادة 298، وفيما يلي ندرس تعريف التصادم البحري وشروطه.

### المطلب الأول: تعريف التصادم البحري

كانت اتفاقية Bruxelles والموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية التصادم البحري، بمثابة الاتفاقية التي فتحت الطريق لتنظيم أحكام التصادمات البحرية ثم تتابعت الاتفاقيات، بحيث نصت المادة الأولى منها على أن التصادم البحري هو "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفن بحرية ومركب ملاحه داخلية، أيا كانت نوعية المياه التي حدث فيها التصادم"<sup>1</sup>

انطلاقا من تعريف الاتفاقية للتصادم نستنتج أنه لا يشترط أن يقع التصادم في أجزاء محددة من البحر<sup>2</sup>، فمعيار المياه التي يقع فيها التصادم لا يغير من وصفه، كما أن الاتفاقية اعتبرت وجود

1 - محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 72 .

2 - مفهوم البحر في القانون ينصرف إلى المسطحات الواسعة من المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا، وهو يتفرع إلى أ- المياه الداخلية أو كما يطلق عليها بالبحار الوطنية، ولا يوجد تعريف دقيق للمياه الداخلية، فاتفاقية Genève سنة 1958 لأعلى البحار لم تعرفها بل حددتها فقط في نص م 5 على أنها "تعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة"، كما حددتها أيضا م 8 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنها "تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه للدولة"... وهي تشمل الموانئ والخجان والمضائق والأرخبيلات والبحيرات والبحار المغلقة والقنوات البحرية والأنهار والكثير من التشريعات تسوي بين أحكام التصادم البحري والتصادم النهري وتخضعهما لأحكام متماثلة، من ذلك التشريع الألماني والبلجيكي والإيطالي.

سفينة واحدة في التصادم كافي لاعتباره تصادما بحريا، فيكفي أن يتعلق الأمر بسفينة حتى تنجذب المسألة نحو القانون البحري، وبالتالي أحكام التصادم البحري، و عليه فان الاتفاقية اعتدت في اعتبارها بصفة المنشأة طرف التصادم أكثر من اهتمامها بالمياه التي حدث فيها التصادم، سواء كانت جزءا من أعالي البحار أو من عدمه فهي ساوت ما بين التصادم الواقع في البحر أو في المياه الداخلية، خلافا لما كان سائدا في القديم بضرورة حدوث التصادم في البحر حتى يعتبر تصادما بحريا، وكان شرطها الوحيد والهام أن تكون إحدى المنشآت البحرية على الأقل سفينة حتى يعد الحادث تصادما بحريا، تاركة مسألة المكان مسألة مطلقة.<sup>1</sup>

اما بالنسبة للمشرع الجزائري فتقضي المادة 273 ق ب ج على أنه: "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"

يتبين من خلال استقراء المادة، أن المشرع الجزائري وإن كان يبدو للوهلة الأولى قد اعتنق ما جاءت به اتفاقية Bruxelles في مادتها الأولى، بحيث نظر إلى التصادم كحادث بحري وفقا لصفة المنشآت المعنية بالتصادم دون إعطاء أي أهمية للمياه التي يقع فيها هذا التصادم، سواء كانت مياه البحر أو مياه داخلية، إلا أنه حسم الجدل حول مفهوم التصادم ومكانه، ووسع في توضيح المقصود منه بأنه ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، ما يدل على أن عبارتي الارتطام والاصطدام لي لهما نفس المعنى، وأن قصد المشرع الجزائري مختلف

- 
- ب- البحر الإقليمي: هو مساحة من البحر تجاور سواحل الدولة وتمتد على مسافة لا تتجاوز 12 ميلا من المياه الداخلية، أي فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية باتجاه البحر، وهو يخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية فهو جزء من إقليم الدولة الساحلية.
- ج- المنطقة المتاخمة أو المنطقة المجاورة: وهي منطقة ملاصقة (متاخمة) للبحر الإقليمي، ولا يجوز أن تتعدى 24 ميل بحري من البحر الإقليمي، وتمارس الدولة فيها سيادتها، وهذا وفقا لنص م 24 من اتفاقية Genève سنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- د- المنطقة الاقتصادية الخالصة: وهي منطقة استحدثت بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ، وهي منطقة ملاصقة للبحر الإقليمي ولا تمتد لأكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وهي ليست جزءا منه ولا من أعالي البحار بل منطقة ذات طبيعة خاصة.
- هـ- أعالي البحار: وهي جميع أجزاء البحر والتي لا تشملها التقسيمات السابقة، وهي مياه لا تخضع لسيادة أي دولة، أي انعدام السيادة الإقليمية للدول بهذه المنطقة، كما أنها تخضع للعديد من الحريات كحرية الملاحة والطيران والصيد وغيرها.
- حسان سعاد، المرجع السابق، ص 18.

<sup>1</sup> - GHANEM MOHAMED(Y), REZZEG(T), les compétences juridiques en matière d'abordage, mémoire de fin d'étude pour l'obtenir de diplôme de poste graduation spécialisé filière administration maritime, Ecole nationale supérieure maritime BOU ISMAIL, 2004/2005, p7.

في العبارتين، فالاصطدام هو تصادم بين سفينتين، أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية يكونان في حالة حركة أي أثناء قيامهما بالملاحة البحرية سواء كانت ملاحية الداخلية أو في أعالي البحار لأن المشرع الجزائري لا يعتد بمياه التصادم ، أما الارتطام ويسمى بالفرنسية Collision هو ذلك الاحتكاك والتلامس المادي بين سفينة ومنشأة بحرية ثابتة أو شيء ثابت.<sup>1</sup>

و بالرجوع للمادة 2/274، 3 نجد ان المشرع الجزائري قد توسع في مفهوم التصادم البحري ليشمل حالات أخرى لم يقع فيها تصادم أو ارتطام مادي، وهو ما تلحقه سفينة من خسائر إما لسفينة أخرى أو لأشخاص موجودين على متنها نتيجة تنفيذ أو إهمال مناورة حتى وإن لم يحصل تصادم أو ارتطام مادي بينهما وبصفة مباشرة، ويتضح أن المشرع الجزائري قد أحسن في إضافة هذه الصورة الجديدة للتصادم البحري، مواكبا للظروف الجديدة في تطور صناعة السفن، فالتطور التقني لها وقوتها الحركية اثناء المناورات داخل الموانئ قد يؤدي السفن الصغيرة ومراكب الملاحية الداخلية .

غير أنه إذا دققنا في الصياغة التي جاءت بها م 273 ق بح ج، نجد تناقضا في موقف المشرع الجزائري، بحيث لا تطبق أحكام التصادم البحري إلا إذا وقع هذا التصادم أو الارتطام المادي في البحر، إذ ورد بنص المادة " يعد تصادم سفن في البحار" ..، كما وردت عبارة ( في البحار ) تقريبا في معظم النصوص القانونية التي تناولت التصادم البحري، أي أنه يقضي بضرورة أن يقع هذا التصادم في البحر، مما يفهم أن أحكام التصادم البحري لا تطبق إذا وقع هذا التصادم في المياه الداخلية حتى ولو كانت إحدى المنشأتين البحريتين سفينة، فيعد تصادما نهريا حتى وإن وقع بين سفن بحرية في حين أنه من خلال عبارة " دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"، نرى أنه لا يعطي أي اهتمام للمياه التي يقع فيها التصادم أي أن العبرة ليست بمياه وقوع التصادم، فيمكن أن يحدث التصادم في المياه الداخلية أو الأنهار، لذلك يجب تدارك هذا التناقض الموجود بالمادة وتوضيح موقف المشرع الجزائري، خاصة وأن مراكب الملاحية الداخلية لا تتعدى ملاحتها إلى أعالي البحار.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - DJERIDI(M), Les accidents maritimes cas navire à passagers (costa concordia), mémoire de magister pour l'obtenir de diplôme de post graduation spécialisé filière administration maritime, Ecole nationale supérieure maritime BOU ISMAIL, 2011/2012, p33.

<sup>2</sup> -GHANEM MOHAMED(Y), REZZEG(T), op.cit, p14.

المطلب الثاني: شروط التصادم البحري

يتضح من خلال ما سبق انه لا اعتبار الحادث تصادما بحريا يجب توافر الشرطين التاليين:

**أولا- وقوع الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداهما على الأقل سفينة.**

التصادم البحري يعتبر قائما طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل في الحادث، فيجب أن تكون هناك سفينة متورطة على الأقل سواء كانت صادمة أو مصدومة، وإما بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية أو كان جسما ثابتا أو شيئا حسبا جاءت به الفقرة 2 من المادة 274 ق ب ج، حيث نصت على: "يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل كل ارتطام حاصل بين سفينة و منشئة ثابتة او شيء ثابت في نقطة معينة و واقعة في الأملاك العمومية البحرية".

**ثانيا- حصول فعل الاصطدام أو الارتطام أو ضرر بإحدى المنشآت البحرية.**

يشترط في التصادم البحري ضرورة حصول اصطدام أو ارتطام مادي أي التضارب والالتحام الفعلي بين السفن أو بين السفينة والمنشآت البحرية أو الأشياء، مما يتسبب في أضرار نتيجة فعل الاصطدام أو الارتطام وهذا هو الأصل، فلا يعد تصادما أن تصاب السفينة من دوامة عنيفة من الماء مهما كانت درجة سرعتها واقترابها، وهو ما قضى به المشرع الجزائري في نص المادة 273 ق ب ج، إلا أنه لم يشترط أن يكون هذا الاصطدام أو الارتطام على درجة معينة من القوة، وبالتالي يستوي في ذلك أن يكون فعل الاصطدام أو الارتطام قويا أو مجرد احتكاك بسيط.<sup>1</sup>

ونلاحظ ان المشرع الجزائري قد طبق احكام التصادم حتى ولو لم يقع ارتطام مادي حيث نصت المادة 3/274 على أنه: "تشبه تصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو اهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عد حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة".

غير أنه ورغم توافر الشرطين السابقين إلا أن أحكام التصادم البحري لا تطبق وذلك في الحالات التي حددتها المادة 286 ق.ب.ج التي تنص على: "لا تعد السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ مسؤولة اتجاه السفن الأخرى عن الأضرار التي تحدث إثر وقوع تصادم ن خلال الخدمات

<sup>1</sup> - بن ددوش سيد احمد، " أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و 1952، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 8 العدد 1 ماي 2021، ص 836.

او التمارين العسكرية في مدى المياه البحرية المصرح بانها مخطرة للملاحة ولا يعفي هذا المقتضى قواد هذه السفن من الزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة".

### المبحث الثاني: الخسائر البحرية

تعتبر السفينة الوسيلة الأساسية والأداة المثلى في النقل البحري والملاحة البحرية، وقد تطورت صناعتها عبر الزمن من أجل التصدي لمخاطر البحر، والذي يعتبر مصدرا للمخاطر التي تكتنفها، وتترجم هذه المخاطر إلى خسائر مادية وأضرار تصيب السفينة والحمولة على السواء، لهذا فإن العلاقة بين نجاة السفينة والبضاعة علاقة طردية فإما الهلاك أو النجاة معاً. وقد يكون لدرء خطر الهلاك قيام الريان بالتضحية بجزء من السفينة أو البضاعة بل وتمتد إلى إنفاق مبالغ مالية تنفق بصورة طارئة وبصفة استثنائية لقاء ذلك، مما يلحق أضرارا وخسارة بأصحاب المصالح في الرحلة البحرية، لهذا كان لابد من تعويض أصحاب المصالح المتضررة من جراء التضحية الاختيارية التي قام بها الريان، عن طريق توزيع الخسائر البحرية بينهم.

وقد نظم المشرع الجزائري احكام الخسائر المشتركة في المواد من 299 الى 331 من القانون البحري، وفيما يلي سنوضح تعريفها، شروطها وأنواعها.

### المطلب الأول: تعريف الخسائر المشتركة وشروطها

سندرس من خلال هذا المطلب تعريف الخسائر المشتركة في الفرع الأول وشروطها في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: تعريف الخسائر المشتركة

لقد تناول التقنين البحري الجزائري تعريف الخسائر البحرية المشتركة في المادة 300 منه بقوله "تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الريان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها".

الفرع الثاني: شروط الخسائر المشتركة

لم يتمكن الفقهاء ولا التشريعات من ضبط وحسم الشروط الواجب توافرها لتحقيق الخسارة المشتركة فاختلقت القوانين في ذلك، إلا أن الغالبية كانت متفقة على حصرها في أربعة شروط، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادتين 300 و 301 ق ب ج.

أولاً- الخطر المشترك

الخطر باعتباره شرط لقيام الخسائر البحرية المشتركة يقصد به كل ما يعترض السفينة أثناء إبحارها و يكون من شأنه أن يهدد سلامتها أو سلامة البضائع المشحونة عليها بصفة حالية أو وشيكة أو محتملة أو بصورة حقيقية أي جدية و معقولة كافية لتبرير ما يقوم به الريان من تضحية لتجاوز حالة الخطر هذه، و يشترط أيضا للعمل بهذا الشرط "الخطر" وادراجه ضمن شروط الخسائر البحرية المشتركة أن يكون الخطر فجائيا وغير متوقع فإذا أمكن توقع الخطر بسبب ظروف معينة ورغم ذلك لم يتم القيام بأية إجراءات أو تدابير لمنع الخطر رغم القدرة على ذلك ، لعد ذلك مما ينقض تحقق شرط الخطر، كأن تكون هناك عاصفة في فصل الشتاء فرداءة الطقس تعتبر حالة عادية بالنسبة للملاحين.<sup>1</sup>

ويشمل الخطر هنا كل صور المخاطر لبحرية التي تتعرض لها السفينة من حريق، تصادم، قرصنة، إرهاب...إلخ، على أن تكون ناجمة عن قوة قاهرة لا خطأ الريان أو عيب في السفينة أو البضاعة، إلا أن نص المادة 305 ق ب ج تقضي بتطبيق أحكام الخسارة المشتركة حتى لو كان الحادث بسبب خطأ الغير أو ذوي الشأن في الرحلة البحرية مع حق الرجوع بالتعويض على مرتكب الخطأ.

ثانيا-التضحية الاختيارية والمعقولة

بداية نلاحظ ان المشرع الجزائري لم يشترط ان تحصل التضحية الاختيارية من طرف الريان فحسب بل يمكن لشخص آخر يقوم مقامه أن يقوم بها وهذا حسب المادة 300 ،أي أن المشرع الجزائري مثل العديد من المشرعين اشترط لاعتبار الخسائر البحرية المشتركة أن يقوم الريان أو من يقوم مقامه بتضحية اختيارية معقولة في صورة رمي لبعض البضائع ، أو إتلافها أو استعمالها كوقود

<sup>1</sup> - بختي حفيفة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عنكون، 2012-2013، ص 44.

لإتمام الرحلة ، و اللجوء الاضطراري إلى الرسو في ميناء غير منصوص عليه ، درءا للخطر أو طلبا للإسعاف ، و القيام بإصلاح العطب و الأمثلة كلها على سبيل المثال من شأنها أن تترتب عنها مصروفات و نفقات.<sup>1</sup>

و عليه فان التضحية هي كل عمل إرادي يقدم عليه الريان طواعية بإلقاء بعض الأشياء أو صرف نفقات استثنائية من اجل انقاذ السفينة وسائر الحمولة، وبالتالي فعنصر القصد هنا ضروري بعزم الريان أو ممثله عن فعل التضحية،<sup>2</sup> و تضيف المادة 300 ق ب ج أن تكون هذه التضحيات بصفة معقولة في حجمها أو تنفق بقدر معقول من دون إفراط.

كما يلاحظ انه لو كانت الخسارة نتيجة لفعل لا يد للريان فيه كالقوة القاهرة مثلا، كما لو قذفت الرياح بالبضائع الى البحر او بسبب خطأ الغير كما في حالة التصادم، فان ذلك لا يعد خسارة مشتركة و انما خسارة خاصة يتحملها المسؤول عنه.<sup>3</sup>

**ثالثا-المصلحة المشتركة (المنفعة او السلامة العامة):** وقد نص المشرع الجزائري على شرط السلامة العامة أو المنفعة العامة في المادة 300 منه حيث نصت على "تعد بمثابة خسارة مشتركة كل تضحية أو... لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها" من خلال نص المادة نستنتج أن السلامة العامة يقصد بها سلامة الرحلة البحرية بأكملها أي سلامة السفينة، الحمولة وأجرة النقل، أما الأشخاص الذين أنقذوا بفضل التضحية الاختيارية لا يشتركون في تحمل الخسارة المشتركة لان الأرواح البشرية لا تقبل التقويم بالنقود كما أن الأشياء التي توجد على ظهر السفينة ولا تعد من البضائع لا تساهم في الخسارة كالرسائل البريدية وأمتعة البحارة والركاب وحقائبهم التي تنقل بدون سند شحن، وهو ما نصت عليه المادة 1/317 من ق.ب.ج

<sup>1</sup> - بختي حفيظة، المرجع السابق، ص 33.

<sup>2</sup> -حسان سعاد، "نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، السنة 2016، ص 252.

<sup>3</sup> -محمد عظيم عبد الرحمن، نظرية الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، جامعة النيلين السودان، قسم القانون، 2016، ص 30.

## المطلب الثاني: أنواع الخسائر المشتركة

لم يرد في القانون الجزائري نص خاص يعدد أنواع الخسارة البحرية المشتركة، إلا أنه باستقراء نص المادة 300 ق ب ج نجد انها تنقسم إلى قسمين:

- خسائر مادية: وهي تلك الأضرار التي تلحق بالحمولة أو بالسفينة.
- خسائر نقدية؛ وتتمثل في النفقات والمصروفات الاستثنائية التي ينفقها الربان من أجل المصلحة المشتركة.

### الفرع الأول: الخسائر المادية (العينية)

يقصد بالخسائر المادية الأضرار المادية التي تصيب البضاعة أو السفينة بسبب فعل الخسارة المشتركة، وبناء على المادة 302 فقد استبعد المشرع الجزائري بصيغة صريحة الأضرار والخسائر غير المباشرة مهما كانت وخاصة تلك التي نتجت عن تأخر السفينة أو الفرق في شحن البضاعة أو خسارة النفقة وقد ورد هذا الاستبعاد على سبيل المثال لا الحصر.

وتنقسم الخسائر المادية إلى خسائر تلحق بالسفينة وخسائر تلحق بالحمولة (البضائع).

### أولاً- الأضرار اللاحقة بالبضائع

تتمثل في الهلاك الذي يترتب عن التضحية بالبضائع أو بجزء منها والمنقولة في السفينة، وتوجد لها أنواع مختلفة:

#### 1- الرمي في البحر

وهو المثال التقليدي للخسائر المشتركة ، حيث كان رمي البضائع في البحر شائعاً في الزمن القديم للتخفيف من حمولة السفينة لزيادة سرعتها للتخلص من عاصفة او من مطاردة العدو ، و قد أصبح الرمي في البحر في الوقت الحاضر نادر الوقوع لأن السفن حالياً لها حمولات معينة لا يمكن تجاوزها، وكذلك استحالة الرمي في معظم الأحيان بسبب رص البضائع في عنابر السفينة ونقل اوزانها.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - محمد عظيم عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 38.

## 2- استعمال البضاعة كوقود

قد يضطر الربان في حالة نفاذ وقود السفينة لدفع خطر الهلاك المحقق بالرحلة، إلى استعمال البضائع كوقود لإتمام الرحلة<sup>1</sup>.

## 3- إطفاء الحريق

قد يؤدي إطفاء الحريق الذي شب في السفينة أثناء سيرها أو خلال رسوها طالما لم يتم تفريغ شحناتها إلى إتلاف وهلاك الحمولة بسبب المياه أو المواد المستعملة لإخماد الحريق، أو حتى استعمالها بذاتها لإطفائه، أما البضائع التي أتلقت بسبب الحريق الذي نشب في السفينة مما أدى إلى هلاكها، فهي خسارة بحرية خاصة ولا يمكن اعتبارها خسارة مشتركة لأنها ليست عمل اختياري من قبل الربان<sup>2</sup>.

## 4- تفريغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة بعد جنوحها

قد يلجأ الربان من أجل تخفيف حمولة السفينة أو من أجل تعويمها إلى تفريغ البضاعة على صندل فتتضرر نتيجة التفريغ أو بقائها على الصندل أو إعادة شحنها في السفينة مرة أخرى، فهذه الأضرار التي لحقت بالبضاعة سواء أدت إلى هلاكها أو تلفها فإنها تعتبر من الخسائر المشتركة<sup>3</sup>.

## ثانيا- الأضرار اللاحقة بالسفينة

يقصد بها هلاك بعض معدات السفينة أو تعطيلها من جراء التضحية بها في سبيل نجات الرحلة البحرية، والجدير بالذكر ان المشرع الجزائري لم يورد حالات للأضرار اللاحقة بالسفينة إنما أشار في المادة 301 ق ب ج إلى انه " لا تقبل كخسارة مشتركة إلا الأضرار والخسائر التي تصيب مادي الأموال المرتبطة بها في الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها...".

1 - حسان سعاد، "نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 254.

2 - يزن محمود رفاعي، الخسائر البحرية المشتركة، بحث علمي قانوني لنيل لقب محامي أستاذ، نقابة المحامين، سوريا، 2020، ص 36.

3 - محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 334.

و من صور الاضرار اللاحقة بالسفينة<sup>1</sup>:

1- رمي ملحقات السفينة في البحر: من أجل تخفيف حمولة السفينة يجد الريان نفسه مضطرا لإلقاء بعض أجزاء السفينة كالصواري، الأشرعة والحبال إذا تعرضت للخطر وكانت تعيق السفينة عن الملاحة.

2- التجنيح العمدي للسفينة: أي اضطراب الريان إلى تجنيح السفينة قصدا واختيارا بهدف تفادي خطر أكثر جسامة من خطر الجنوح، أو تفادي اصطدامها بالصخور.

3- إنقاذ حمولة السفينة : وتتمثل في تعطيل وإحداث ضرر في السفينة من قبل الريان متعمدا ذلك، من أجل السلامة العامة وإنقاذ الحمولة.

4- زيادة سرعة السفينة: من أجل تفادي حدوث حادث مع سفينة أخرى أو الابتعاد عن مناطق صخرية، يقوم الريان بزيادة سرعة السفينة مما يؤدي بالسفينة إلى الهلاك.

#### الفرع الثاني: الخسائر النقدية

وهي النفقات الاستثنائية التي ينفقها الريان لسلامة الرحلة البحرية، وتعتبر هذه النفقات هي الصورة الشائعة التي تتخذها الخسائر المشتركة في الوقت الحالي، فلم يعد الريان يلجأ الى رمي البضائع أو تفرعات السفينة في البحر أو استعمالها كوقود ، حيث إن الريان يستطيع أن يحصل على المساعدة في حاله وجود خطر يهدد السفينة بالاتصال بشكل مباشر أو عن طريق الأقمار الصناعية لطلب المساعدة العاجلة ، فالمصروفات التي يصرفها الريان في هذه الحالة هي التي تعتبر من قبيل الخسائر المشتركة ، ولكن الصعوبة تثور هنا لضرورة التمييز ما بين تلك النفقات ، فلا تعتبر جميعها من قبيل الخسائر المشتركة ، فهناك نفقات ينفقها الريان خلال الرحلة البحرية بمسيرتها العادية والتي تقع على عاتق المجهز ، فالنفقات التي تدخل في الخسائر المشتركة يجب أن تكون نفقات استثنائية تدفع من أجل سلامه الرحلة البحرية<sup>2</sup>.

وقد أشار المشرع الجزائري الى هذه المصاريف في المادة 300 ق ب ج، وكذا المادة 301 من القانون البحري الجزائري التي تنص على انه" لا تقبل كخسارة مشتركة إلا الأضرار و الخسائر التي

1 - محمد نصر محمد، المرجع السابق ، ص335.

2 -يزن محمود رفاعي، المرجع السابق، ص 37.

تصيب ماديا الأموال المرتبطة بها في الرحلة و كذلك المصاريف المدفوعة عنها و ذلك عندما تكون هذه الاضرار و الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة ".  
ويمكن في هذا الصدد تقسيم الخسائر النقدية الى نوعين:

أولاً- الخسائر النقدية الناتجة عن تفادي الخطر: وهي مصروفات تتفق من أجل تجنب وقوع الخطر، و تشمل<sup>1</sup>:

1- النفقات الاستثنائية: هي نفقات بطبيعتها استثنائية، ينفقها الريان لمجابهة خطر الهلاك الداهم للرحلة البحرية، ولها عدة صور :مصروفات إعادة التعويم بعد جنوح السفينة، النفقات المبذولة من أجل المساعدة البحرية أو الإسعاف البحري، مصاريف تسوية الخسارة البحرية المشتركة مثل مكافآت خبراء التسوية ومصاريف التحكيم.

2- النفقات الناتجة بسبب ظروف غير متوقعة: هي في الأصل نفقات عادية إلا أنها تدخل ضمن الخسارة المشتركة، إذا انفقت بصدد حادث فجائي اثناء الرحلة البحرية، وهي بعدة صور :نفقات القطر، نفقات الرسو الإجباري، مصاريف أجور الريان والبحارة ومؤونتهم وغيرها من المصاريف الطارئة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة سابقة .

ثانياً- النفقات النقدية بعد زوال الخطر: يقصد بها مصروفات يبذلها الريان طوعاً، تجنباً لنفقات ومصاريف أخرى تتجاوزها في القيمة وتندرج تحت وصف الخسائر البحرية المشتركة، وتتفق بعد زوال الخطر وليس قبله مثل مصاريف الإصلاح، يؤدي انفاقها إلى تخفيض النفقات الواجب بذلها كخسائر بحرية مشتركة شرط أن لا تفوقها في القيمة، وهي خاضعة لتقدير الريان، و قد نص المشرع الجزائري على هذه النفقات في المادة 303 ق ب ج معبرا عنها بالمصاريف الإضافية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -محمد عظيم عبد الرحمن، المرجع السابق، ص48، 49.

<sup>2</sup> -تنص المادة 303 ق.ب.ج. على: إن كل المصاريف الإضافية التي نتجت طوعاً قصد اجتناب مصاريف أو خسائر تكون قد أدرجت ضمن الخسائر المشتركة، يتم التخفيض في ثمنها تبعاً لحالتها بمقدار قيمة المصاريف المدخرة أو الخسائر المتجنبة."

المبحث الثالث: الإسعاف والإنقاذ البحريين

نظرا لثبوت تقاعس ربانة السفن عن القيام بإنقاذ السفن التي تتعرض للخطر مما أدى إلى كثرة الخسائر في السفن البحرية بما تحمله من أموال وأشخاص) لأن الإنقاذ البحري كان مجرد التزام أدبي لا يتعرض من يخل به إلى جزاء قانوني، الأمر الذي دعا الدول إلى التفكير في تحويل الالتزام بالإنقاذ من مجرد التزام أدبي إلى التزام قانوني تفرضه التشريعات و المعاهدات الدولية، وكانت اتفاقية بروكسل للتصادم البحري لسنة 1910 من أول الاتفاقيات التي فرضت الالتزام بالإنقاذ على رجال البحر في حالة التصادم بين السفن ثم تلتها اتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ البحري المبرمة سنة<sup>1</sup> 1910 كما وضعت الاتفاقية الدولية لإنقاذ البحري لعام 1989،<sup>2</sup> والتي دخلت حيز التنفيذ في 14/7/1996 تعديلا لاتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة عام 1910. اما النسبة للمشرع الجزائري فقد نظم مسألة الإسعاف والإنقاذ البحريين في القانون البحري ضمن الفصل الرابع المتضمن للحوادث البحرية من الباب الأول، وذلك بتخصيص القسم الثالث للإسعاف البحري من المواد من 332 إلى 357، والقسم الرابع لإنقاذ حطام السفن من المواد 358 إلى 383.

المطلب الأول: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحريين وشروطهما

إن السفينة أثناء ممارستها لنشاطها الملاحي قد تتعرض للعديد من الحوادث أخطرها التصادم البحري، فتأثيرات الطقس وطبيعة الممرات المائية والأخطاء البشرية، جعلت من السفن وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في معظم الأحيان، ما ينجم عن ذلك خسائر وأضرار بالإضافة إلى أنها قد تشكل عائقا أمام حركة الملاحة في البحار، مما يؤثر سلبا على الاستغلال البحري. نتيجة لذلك، وجد نظام المساعدة والإنقاذ البحريين لتلافي أو تقليل من حدة هذه المخاطر، قد خصصنا هذا المطلب لتعريف هذا النظام وبيان شروط تطبيقه.

<sup>1</sup> - انضمام الجزائر إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1910 كان بمقتضى المرسوم رقم 64/ 70 المؤرخ في 2/3/1964، الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 7/4/1964.

<sup>2</sup> - انضمت الجزائر الى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 385-11 المؤرخ في 23/11/2011، الجريدة الرسمية رقم 64 المؤرخة في 27/11/2011.

## الفرع الأول: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحريين

تقضي المادة 332 ق بح ج على أنه: "يعتبر كإسعاف بحري، كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة." وما يلاحظ على هذا التعريف ما يلي:

- 1- استعمال المشرع الجزائري مصطلح "إسعاف بحري" كمرادف لمصطلح المساعدة أو الإنقاذ وهو مصطلح غير شائع لدى أغلبية التشريعات.<sup>1</sup>
- 2- نظر المشرع إلى الإسعاف كحادث بحري وفقا لصفة المنشآت المعنية بالحادث دون إعطاء أي أهمية للمياه التي يتم فيها تقديم الخدمات، سواء كانت مياه البحر أو مياه داخلية.<sup>2</sup>
- 3- لعل المشرع في استعماله لمصطلح الإسعاف وحذف الإنقاذ، يشير بوضوح إلى أن المشرع ينظم المساعدة البحرية بحصر المعنى، وبذلك فانه ميز بين المساعدة والإنقاذ، مستعملا عبارة الإسعاف للدلالة على عمليات المساعدة من أجل تجنب تفاقم الحادث وتحاشي الخطر، بينما نص على مصطلح الإنقاذ فيما تعلق بالحطام البحري، أي بعدما وقعت الكارثة تحت عنوان "إنقاذ حطام السفن"، و بالتالي فالمساعدة البحرية والإنقاذ البحري حسب القانون البحري الجزائري، نظامان مختلفان<sup>3</sup>، فالإنقاذ البحري مخصص فقط للحطام البحري والأموال أي البضائع، اما الإسعاف فهي مخصصة للأشخاص.

و المنتبغ للصياغة التي جاءت بها م 332 ق بح ج و نصوص المواد 338-352 ق بح ج والمتعلقة بمكافأة الإسعاف والواردة في الفقرة الثانية من القسم الثالث، يجد تناقضا مثيرا للحيرة في موقف المشرع الجزائري بحيث استعمل عبارة الإنقاذ بدل الإسعاف أو المساعدة، غير ان اللبس يزول اذا رجعنا إلى نص م 370 ق بح ج، والمتعلقة بمكافأة إنقاذ الحطام البحري والتي أحالت لنفس

<sup>1</sup> -عدنان محمود العساف، الإنقاذ البحري: مفهومه، ومشروعيته، وتكييفه، وأحكامه-دراسة تأصيلية مقارنة في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 والمصري لسنة 1990، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 41، ملحق 1، 2014، ص 593.

<sup>2</sup> -بسعيد مراد، "الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، 2014، ص 19.

<sup>3</sup> -RAHALI(H), L'Assistance maritime, mémoire de fin d'étude de magistrats spécialité en droit maritime, Ecole nationale supérieure maritime BOU ISMAIL, Institut national de magistrature, ELBIAR, 2002, p8.

الإجراءات المتعلقة بمكافأة الإسعاف البحري، وبالتالي فورود مصطلح الإنقاذ في الفقرة الخاصة بمكافأة الإسعاف، يقصد من خلاله المشرع الجزائري الإسعاف وإنقاذ الحطام معا<sup>1</sup>.

أما بخصوص انقاذ حطام السفن أو ما يسمى بالحطام البحري فإن المشرع الجزائري لم يعطى للحطام البحري تعريفا دقيقا، لكن في المقابل حدد في نص م 358 ق بح ج المواضيع التي تكون محل تكييف كحطام بحري، حيث نصت المادة على:

" تعد حطاما بموجب هذا القانون:

أ - السفن والأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية، وكذا حمولتها ومؤونتها.

ب- قد تصبح السفينة وما عليها من بضاعة حطاما بحريا نتيجة لحادث بحري، مما يستدعي انتشاله وإزالته كونه يشكل خطرا على البيئة البحرية الآلات وعتاد الرسو والسلاسل، وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات.

ج- الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه، لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدتها المالك أو تخلى عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر، أو عثر عليها طافية فوق الماء، أو مستخرجة من أعماق مياه البحر، التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني، أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحر وأعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ ولا تعد حطاما، الآليات والمواد المذكورة أعلاه، في المادة السالفة الذكر والتي أهملت طوعا أو ألقيت في البحر، أو على الشاطئ، بما يخالف التشريع المعمول به".

وباستثناء ما أشارت إليه المادة المذكورة أعلاه، في القانون البحري الجزائري، فإن القوانين الجزائرية الأخرى لم تتضمن أي تعريف لحطام السفن، سواء القانون التجاري أو المدني أو القوانين الخاصة الأخرى.<sup>2</sup>

وعليه قد تصبح السفينة وما عليها من بضاعة حطاما بحريا نتيجة لحادث بحري، مما يستدعي انتشاله وإزالته كونه يشكل خطرا على البيئة البحرية، وبذلك تشملها الفقرة (أ) من المادة 358.

<sup>1</sup> -حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والانقاذ البحريين) ، المرجع السابق، ص 277.

<sup>2</sup> -لريبي مكي، "دور دولة الميناء في إزالة الحطام البحر في القانون الجزائري"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، العدد 10، جوان 2018، ص 825.

و من خلال ما سبق يتبين وجه الخلاف بين المساعدة البحرية وإنقاذ الحطام، فالسفينة التي تعرضت للخطر ولم تبلغ الهلاك الكلي تعتبر المساعدة المقدمة لها إسعافاً، أما السفينة التي هلكت كلياً أي فقدت صفتها في الطفو والملاحة وهجرها ملاكها تعتبر المساعدة المقدمة لها إنقاذاً بحرياً، وبالتالي فانتشال الحطام لا يتم تحت مظلة الخطر ولا يتضمن عنصر الاستعجال وضرورة التدخل السريع اللذان يميزان عمليات المساعدة البحرية للسفينة التي تواجه مأزقاً، وعليه فإن نظام المساعدة البحرية والإنقاذ البحري نظامان مختلفان بقواعد مختلفة، لأن طبيعة كل منهما أوجدت بينهما فروقاً عميقة جداً، والشيء الوحيد الذي يتشابهان فيه هو الحصول على المكافأة.

### الفرع الثاني: شروط الإسعاف والإنقاذ البحريين

وضع المشرع الجزائري جملة من الشروط لإمكانية تحقق الإسعاف وأيضاً الإنقاذ البحريين، وهو ما سنوضحه فيما يلي.

#### أولاً- شروط الإسعاف البحري

لكي يتحقق الإسعاف البحري لا بد من توافر شرطين، وذلك كما يلي:

**الشرط الأول:** أن تتم خدمة الإنقاذ من سفينة إلى أخرى أو من سفينة إلى إحدى مراكب الملاحة الداخلية: فالأصل أن تتم المساعدة والإنقاذ بين منشأتين عائمتين، أي أن تتم بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة ومركب ملاحة داخلية، مع الإشارة إلى أنه من النادر قيام مراكب الملاحة الداخلية بتقديم المساعدة للسفن البحرية، نظراً لضعف وبطء قيامه بالمناورات المطلوبة للقيام بهذا النوع من الخدمات<sup>1</sup>، كما لا يعد إسعافاً بحرياً الإسعاف الذي يتم بين سفينتين من سفن الملاحة الداخلية حتى ولو تم في البحر، و عليه يكفي أن تكون إحدى المنشآت البحرية المشاركة في عمليات المساعدة والإنقاذ سفينة بحرية حتى يتم تطبيق أحكامها، وذلك بالمعنى القانوني الوارد في نص م 13 ق بح ج.<sup>2</sup>

ويلاحظ أن، الإسعاف البحري لا ينصرف فقط لمساعدة السفن البحرية أو بواخر الملاحة الداخلية، وإنما يمتد ليشمل نجدة الأموال الموجودة على متنها، وكل الأموال الأخرى الموجودة في المياه الملاحية والمعرضة للخطر.

<sup>1</sup> - حسين محمد فتحي عثمان، المساعدة البحرية-دراسة مقارنة -رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1986، ص 295.

<sup>2</sup> -وقد سبقت دراسة النظام القانوني للسفينة بالتفصيل في الفصل الأول من هذه الدراسة، وعليه فإننا نكتفي بالإحالة إليه.

اما بالنسبة للسفن الشقيقة أي التابعة لنفس المالك فقد نص المشرع الجزائري في المادة 341 من ق.ب.ج على عدم استحقاق المكافأة لو حصلت المساعدة بين السفن الشقيقة، حيث نصت المادة على: "لا تستحق أية مكافأة حتى ولو حصل الإسعاف بين سفن تابعة لنفس المالك"

غير أن كلمة "لا" في بداية المادة لم يكن سوى خطأ عند ترجمة النص التشريعي إلى اللغة العربية، و الاصح هو أن مكافأة الإنقاذ تستحق حتى ولو حصل الإسعاف بين سفن تابعة لنفس المالك و هو ما يستخلص من استقراء المادة 341 في صياغتها باللغة الفرنسية.<sup>1</sup>

### الشرط الثاني: أن يكون هناك خطر يهدد السفينة بالهلاك

إن تعرض السفينة للخطر هو الذي يؤدي الى المساعدة البحرية، فإذا لم يكن هناك خطر تتعرض له السفينة فلا مجال لتطبيق أحكام المساعدة البحرية، والخطر المقصود عند الكلام عن المساعدة البحرية هو خطر الهلاك، كأن تكون السفينة مشرفة على الغرق أو شب حريق فيها أو فقد الريان سيطرته عليها بسبب الأح وال الجوية ، لذلك لا يعتبر من قبيل المساعدة البحرية تقديم العلاج لبعض الأشخاص المصابين بأمراض أو جروح لا تهدد حياتهم أو من أجل تفادي التلف الذي قد يلحق بالبضاعة.<sup>2</sup>

ولا يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة ان يكون حالاً بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع ، فإذا تعطلت محركات السفينة في عرض البحر ، فليس هناك خطر حال يحق بالسفينة ولكن هذا الخطر محتمل الوقوع ، إذ قد تهب عاصفة تؤدي الى هياج البحر فتتعرض السفينة الى الهلاك ، فقطر السفينة في هذه الحالة الى ميناء لإصلاحها يعتبر من قبيل المساعدة البحرية ، ولكن إذا تعطلت محركات السفينة على مقربة من الميناء وكان من الممكن الاتصال بسلطات الميناء من أجل قطرها ، فإن تدخل سفينة أخرى لقطرها لا يعتبر مساعدة بحرية، فوجود الخطر هو المعيار الجوهرى الذي يميز خدمة الإنقاذ عن خدمات القطر والإرشاد<sup>3</sup>، والتميز هنا بين القطر والإنقاذ مهم لأن القطر يتم وفقاً لعقد إيجار الخدمات ويحدد فيه المقابل بالساعة وذلك على عكس الإنقاذ الذي هو اتفاق ذو طبيعة خاصة يخول السفينة التي تقوم بالمساعدة مكافأة تزيد كثيراً عن أجر القطر-لأنها مكافأة عن جهود استثنائية<sup>4</sup> -و قد نص المشرع الجزائري في المادة 339 من القانون البحري على أنه "ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها او لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر"

<sup>1</sup> -Art. 341 c.m. dispose que : « une rémunération est due même si l'assistance a eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire ».

<sup>2</sup> -محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 312.

<sup>3</sup> -بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 20.

وفي كل الأحوال يبقى لقاضي الموضوع السلطة في تقدير جدية الخطر، وعلاوة على ذلك، يشترط أن لا يكون الخطر مفترضا.<sup>1</sup>

اما عن المكان الذي يتم فيه الإنقاذ فان المشرع الجزائري لم يولي أهمية كبرى للمياه التي يتم فيها الإنقاذ، اذ نص في المادة 332 السابق دراستها على ان الإسعاف البحري هو كل نجدة تقدم للسفن البحرية، كما يعتبر إنفاذا الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة.

وفي الأخير يمكن القول انه متى توافرت في عملية المساعدة التي بادر إليها الريان الشروط التي سبق الإشارة إليها يتحقق الإنقاذ البحري ويكون الريان قد نفذ بذلك الالتزام المفروض عليه قانونا كلما بادر لتقديم يد المساعدة للأشخاص الموجودين في البحر والمعرضين لخطر الهلاك وهذا دون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي، ولا يكون مالك السفينة مسؤولا إذا تقاعس الريان عن تنفيذ هذا الالتزام، أما إنقاذ الأموال فيبقى مسألة اختيارية غير انه يتعين على الريان في كل الأحوال مراعاة عدم تعريض سفينته لأي خطر عند مباشرة عملية الإنقاذ.

### ثانيا-شروط انقاذ حطام السفن (الحطام البحري)

بناء على المادة 358 من القانون البحري الجزائري، يمكن استخلاص الش روط التي يجب توافرها في المال أو الأشياء لكي يمكن أن نصلها ضمن الحطام البحري، ويعتمد ذلك أساسا على طبيعة المال أو الأشياء التي تم العثور عليها، متروكة في عرض البحر، دون مراقبة أو حراسة، بالإضافة إلى العنصر الهام وهو مكان العثور على هذه الأشياء.

#### 1-طبيعة المال

تنص المادة 358 على "... الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه..."

يظهر من ذلك، أن كل الأشياء مهما كانت طبيعتها ومهما كان مصيرها، تعتبر حطاما، وذلك بالنظر إلى مكان اكتشافها وهو البحر، و يقصد بهذا الاخير المياه التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني، وأعماقها ، والأشياء التي تم العثور عليها في أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية ، أو إلى الشواطئ الوطنية، وتشمل هذه الأشياء:

أ - السفن والأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية، وكذا حمولتها ومؤونتها.

<sup>1</sup> -دريسي امينة، "شروط الإنقاذ البحري على ضوء احكام القانون البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، السنة 2016، ص71.

ب- قد تصبح السفينة وما عليها من بضاعة حطاما بحريا نتيجة لحادث بحري، مما يستدعي انتشاله وإزالته كونه يشكل خطرا على البيئة البحرية الآلات وعتاد الرسو والسلاسل، وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات.

ج- الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه، لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها المالك أو تخلى عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر، أو عثر عليها طافية فوق الماء، أو مستخرجة من أعماق مياه البحر، التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني، أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحر وأعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ وقد ركز المشرع اهتمامه على بعض أنواع الحطام، والتي تتمتع بخصائص قانونية مختلفة، ويتعلق الأمر بالحطام الذي تعود ملكيته للدولة أو الذي له فائدة علمية أثرية أو تاريخية.

غير ان المشرع و في الفقرة الأخيرة من نفس المادة قد وضع استثناء من القاعة السابقة، ومفاده أن لا تكون الأشياء أو الممتلكات المشار إليها في المادة 358، قد أهملت طوعا أو أقيت في البحر، أو على الشاطئ، بما يخالف التشريع المعمول له، فقد يقوم الريان أو طاقم السفينة، بالتخلي عن السفينة أو عن البضاعة المشحونة على ظهرها، تهريا من مصالح حراس الشواطئ أو مصالح الجمارك، ويعتبرون لذلك مخالفين للتشريعات المعمول بها، والهيف من ذلك هو التخلص من هذه الأشياء أو هذه البضاعة هروبا من المسائلة الجزائية<sup>1</sup>.

## 2- موقع الاكتشاف

والمقصود بهذا المعيار هو الاعتماد على المكان الذي اكتشف فيه الحطام، وأثره على تحديد طبيعة القواعد التي يمكن تطبيقها على الحطام المكتشف. ويعتمد هذا المعيار على ثلاث عناصر وهي<sup>2</sup>:

أ- مال، مكتشف لا يمكن اعتباره حطاما، بحريا، الا إذا اكتشف في البحر.

ب- لا يمكن تطبيق قواعد القانون الجزائري، إلا إذا تم اكتشافه في دائرة اختصاص القانون الوطني. ومعنى ذلك، أن يتم اكتشافه، إما في المياه التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني،

<sup>1</sup> - لريبي مكي، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2012-2013، ص 19.

<sup>2</sup> - لريبي مكي، "دور دولة الميناء في إزالة الحطام البحر في القانون الجزائري"، المرجع السابق، ص 829.

وأعماقها، أو تم العثور عليها في أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية، أو إلى الشواطئ الوطنية.

ج- تختلف مكافأة الإنقاذ، وتحدد تبعا للوضع التي اكتشف فيها الحطام، فيما إذا اكتشف عائما، أو جانحا على الشاطئ، أو تم جلبه من أعماق البحر.

### المطلب الثاني: مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

أهم ما يميز القيام بخدمات الإسعاف والإنقاذ البحريين للأموال المعرضة للخطر في البحر، أنها لا تتم بصورة مجانية بل تعطي الحق في الحصول على مكافأة لصالح السفينة التي قامت بها، ولا بد من توافر شروط معينة حتى يحق له الحصول عليها، وفيما يلي سنوضح المقصود بالمكافأة وشروط الحصول عليها.

### الفرع الأول: تعريف مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

يترتب على تقديم خدمات الإنقاذ قيام التزام على عاتق المستفيد منها بتعويض المنقذين مقابل الخدمات التي قاموا بها، وهذا التعويض يدفع لهم على سبيل المكافأة، من أجل تشجيع المنقذين وتقوية روح المبادرة فيهم لتقديم يد العون لكل سفينة معرضة للخطر أو أصبحت حطاما، مما يقضي على أي تردد في الإقدام على تقديم الإنقاذ من قبل من يكون قادرا عليه، و قد نص المشرع الجزائري على المكافأة في المادة 336 ق بح ج التي تنص على: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة... بالنسبة للإسعاف، و المادة 370 ق.ب.ج التي تنص على: "كل شخص يجد او يرفع حطاما عائما في البحر و مملوكا للغير او يساهم في انقاذ هذا الحطام، يستحق مكافأة... بالنسبة لإنقاذ الحطام البحري، والمستقرئ للنصوص يجد أنها لم تضع تعريفا للمكافأة واكتفت بالنص عليها فقط، تاركة مهمة التعريف للفقهاء، هذا الأخير الذي تعددت تعريفاته للمكافأة، فقد عرفها مثلا بانها " المبالغ المستحقة لمن قام بمساعدة السفينة وإنقاذها من خطر الهلاك الذي يتهدها"، وعرفت أيضا بأنها المال أو البضائع التي تدفع لمن ينقذون السفن أو حمولاتها التي تتعرض للخطر في البحار أو المحيطات أو المياه الإقليمية"<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - نهى خالد عيسى المعموري، المساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة-، مذكرة ماجستير، كلية القانون، جامعة بابل، العراق، 2010، ص 140، 141.

كما انه يمكن من جانبنا تعريف المكافأة بانها تلك التعويضات التي تدفع للمنقذين لقاء قيامهم بإنقاذ حمولة السفينة التي تتعرض لخطر الهلاك نتيجة تعرضها لحادث بحري او عملية انقاذ الحطام البحري، وبالتالي فهي ليست اجرا يتقاضاه المنقذ عن خدماته التي قام بها لأنها تمنح بشكل مقابل أو منحة تشمل جميع المصاريف التي تم إنفاقها من أجل القيام بعملية الإنقاذ، والأضرار التي وقعت للمنقذ أثناء قيامه بالإنقاذ "

### الفرع الثاني: شروط الحصول على مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين وتقديرها

ندرس فيما يلي شروط الحصول على مكافأة الإنقاذ البحري وكذا كيفية تقديرها

#### أولاً- شروط الحصول على مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

ينشئ إنقاذ السفن وحمولتها حقا في المكافأة لصالح السفينة التي قامت به، ولا يكفي القيام بأعمال الإنقاذ للحصول على المكافأة، بل لابد من نجاح المنقذ في، مهمته حتى يحصل على هذه المكافأة، فشروط الحصول على المكافأة هي:

#### 1- تحقق النتيجة المفيدة

و هو ما نصت عليه المادة 336 ق.ب.ج: " يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة"، بمعنى أن التزام السفينة المنقذة هو التزام بتحقيق نتيجة والتي يجب أن تكون مفيدة بحيث تؤدي لنجاح عملية الإنقاذ، وبمفهوم المخالفة فإن لم تأت خدمة الإنقاذ بهذه النتيجة، فلا تستحق عنها أي مكافأة وهو يعتبر ترجمة لعرف انجليزي قديم في الإنقاذ وهو القاعدة الشهيرة No cure no pay أو عبارة ( لا دفع دون نفع)<sup>1</sup>، ومعنى ذلك أن الإنقاذ البحري عملية احتمالية تقوم بها السفينة المنقذة على مسؤوليتها، فإذا نجحت حصلت على مكافأة ضخمة وإذا فشلت فلا تحصل على شيء.<sup>2</sup> ولكن تحقيق النتيجة المفيدة لا يستلزم أن يكون الإنقاذ كاملا بل يمكن أن يكون جزئيا و مع ذلك يستحق المكافأة كإنقاذ البضائع أو الملحقات دون إنقاذ السفينة.<sup>3</sup>

وفي هذا الإطار، اتجه الفقه والقضاء الفرنسيين إلى أنه ليس من الضروري أن تقوم السفينة المنقذة

<sup>1</sup> - ZEGHBIB(H), L'assistance maritime face à la convention de Londres de 1989, revue Algérienne des science juridiques, économiques et politiques, N°3,1993 p461.

<sup>2</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري-القطر البحري-الارشاد البحري)، المرجع السابق، ص 44.

<sup>3</sup> - احمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم و الانقاذ) ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص147.

بتحقيق السلامة المطلقة للسفينة المعرضة للخطر، بل تكفي السلامة النسبية والنتيجة المفيدة تتحقق إذا قامت السفينة المنقذة بأعمال أدت إلى تحسين وضع السفينة المعرضة للخطر، أو وفرت لها الأمان الذي تحتاج إليه، وعلى ذلك يتطلب أن تكون هناك علاقة سببية بين النتيجة المفيدة كلياً أو جزئياً وبين الأعمال التي قام بها المنقذ، لأن هذه العلاقة هي التي ستفسر أنه في حالة تعدد المنقذين، فإن كلا منهم سيحصل على نصيب من المكافأة<sup>1</sup>.

## 2- قبول السفينة المعرضة للخطر لأعمال الإنقاذ:

من بين الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة رفض السفينة المغاثة رفضاً صريحاً ومعقولاً للمساعدة المعروضة عليها، إذ قد تسعى لدرء الخطر عنها بوسائلها الخاصة، أو لقبولها المساعدة من سفينة أخرى، لذلك إذا قدمت المساعدة ورفضتها السفينة المغاثة فلا تستحق السفينة التي قدمت المساعدة أية مكافأة، ولكن يجب أن يكون الرفض صريحاً ومعقولاً، وبالتالي إذا كانت السفينة تشرف على الغرق ورفض ربانها المساعدة المعروضة عليه تقادياً لدفع المكافأة، فإن رفضه هذا لا يمكن قبوله، وتستحق المكافأة على المساعدة التي تقدم رغم وجود المعارضة في هذه الحالة<sup>2</sup>، ويكون لقاضي الموضوع عند الخلاف الفصل حول صعوبة المأزق الذي كانت تعاني منه السفينة الراضية لإنقاذ أو حول تقدير قيمة المكافأة المستحقة و له أن يستعين في ذلك برأي الخبراء<sup>3</sup>.

## 3- ألا تكون خدمة الإنقاذ تم تقديمها تنفيذاً لالتزام عقدي

بمعنى عدم وجود علاقة عقدية سابقة بين السفينة التي تم إنقاذها وسفينة الإنقاذ فلا تستحق المكافأة إذا تحمل شخص بمقتضى عقد إبرم قبل حلول الخطر الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة في حالة الخطر، وعلى هذا لا يستحق أفراد الطاقم أية مكافأة إذا ساهموا في إنقاذ السفينة التي يعملون عليها، لأن هذا واجب عليهم بمقتضى عقد العمل الذي يربطهم بمجهز السفينة، كما لا يستحق المرشد مكافأة عن المساعدة التي يقدمها للسفينة التي يرشدها، لأنه ملزم بذلك بمقتضى عقد الإرشاد<sup>4</sup>.

1 -حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 392.

2 -محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 317.

3 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 427 .

4 -بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 23.

ولا يكون للقاطرة الحق في أي مكافأة عن مساعدة السفينة التي تقطرها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذا لعقد القطر، كقيام القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة.<sup>1</sup>

#### 4- ألا يكون خطأ السفينة المنقذة هو السبب في لزوم الإنقاذ

بناء على المادة 346 ق.ب.ج<sup>2</sup> لا تستحق المكافأة :

أ- إذا تسببت السفينة المساعدة بخطئها في وضع السفينة المساعدة في حالة خطر، كما في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ فان المساعدة التي تقدم في هذه الحالة لا تستحق عنها أي مكافأة لأن السفينة المساعدة لم تفعل في هذه الحالة أكثر من إصلاح الضرر الناشئ عن خطئها أو التخفيف من آثاره.

ب- يجوز للقضاء أن يقضي بإلغاء المكافأة أو تخفيضها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد قاموا بارتكاب بعض الأفعال المشينة أثناء الإنقاذ كالسرقة أو إخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش.

#### 4- ألا ينصب الإنقاذ على رسائل البريد أيا كان نوعها: حيث قضت المادة 340 من القانون

البحري بأنه لا تترتب أية مكافأة إسعاف عن الرسائل البريدية مهما كان نوعها.

#### ثانيا- تقدير مكافأة الاسعاف والإنقاذ البحريين

في حالة توافر الشروط السابقة تصبح المكافأة مستحقة، و تتم عمليات تحديد مقدار مكافأة الإنقاذ المستحقة في أغلب الأحوال باتفاق يبرم بين مالك أو ريان السفينة المنكوبة وبين نظيره في السفينة المنقذة، إن كان هناك متسع من الوقت قبل بدء عملية الإنقاذ، أو ما يعرف بالتحديد الاتفاقي حيث يتم تحديد مقدار المكافأة بين طرفي الاتفاق وتخضع لقواعد الاتفاق ذاته، ويستند هذا الاتفاق إلى قاعدة لا نتيجة لا دفع مما يوضح الرقم المرتفع لمكافأة الإنقاذ، وقد ورد النص على طريقة تحديد مكافأة الإنقاذ اتفاقا في الفقرة 1 من المادة 343 ق ب ج والتي نصت على: "تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف و في حالة عدم وجودها من طرف المحكمة..."، كما قد يحصل وأن يتفقا على أن مبلغ المكافأة يتم تحديده بعد انتهاء عملية الإنقاذ، لأنه من الناحية

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 211.

<sup>2</sup> - تنص المادة 346 ق.ب.ج. على: "تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح لها أن القائمين بالإنقاذ قد جعلوا الإسعاف البحري ضروريا بخطئهم أو أصبحوا مذنبين بالسرقة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال التدليسية الأخرى".

العملية يتم الإنقاذ في ظروف خطرة ومن غير المعقول إضاعة الوقت في تفاصيل المكافأة، حتى الأطراف لا يكون في استطاعتهم في تلك الظروف تحديد عادل للمكافأة، لهذا خشيت التشريعات البحرية تعسف واستغلال أحد الطرفين للظروف التي يوجد فيها الطرف الآخر ويفرض عليه شروط مجحفة أو يتم الخطأ في تقدير قيمة المكافأة، فلم تترك للطرفين الحرية المطلقة وفرضت رقابة القاضي بأنه يستطيع تعديل الاتفاق أو بطلانه بناء على من له مصلحة في ذلك<sup>1</sup>، وعليه هناك حالات يمكن لأحد الطرفين فيها أن يطلب من القاضي تعديل أو إبطال الاتفاق، وهي<sup>2</sup>:

- إذا ابرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره.

- إذا كان رضاء أحد الطرفين قد شابه تدليس أو كتمان.

- إذا كانت قيمة المكافأة مبالغاً فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة.

وقد حددت المادة 345 من القانون البحري الأسس التي يقوم عليها تقدير المحكمة لمكافأة الإنقاذ

في حالة عدم اتفاق الطرفين على تحديدها، وهي:

- الفائدة التي حصلت.

- المجهودات التي بذلت.

- الخطر الذي كان يحيط بالسفينة التي تم إنقاذها.

- المدة المستغرقة لعملية الإنقاذ.

- المصروفات وأجور الطاقم الإضافية بسبب جهودهم في الإنقاذ.

- الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة المساعدة والأضرار البدنية التي لحقت بالطاقم.

- أخطار المسؤولية التي تعرض لها المنقذون قبل الغير أو قبل الشاحنين بسبب عملية الإنقاذ.

- قيمة الأدوات التي استعملها المنقذون.

- نوع الخدمة المخصصة لها السفينة (إذا كانت سفينة تجارية أم سفينة مخصصة للقيام بعمليات

الإنقاذ والمساعدة).

- قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة.

<sup>1</sup> - حساك نعيمة، النظام القانوني للإنقاذ البحري على ضوء اتفاقية لندن للإنقاذ 28 أبريل 1989، مذكرة ماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، 2016، ص 116.

<sup>2</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 27.

أما بالنسبة للمكافأة الخاصة بعمليات إنقاذ الحطام البحري، فإنه يحق لمنقذ الحطام الحصول على مكافأة مالية تعتمد على مكان اكتشاف هذا الحطام ومالكه، فتحسب بشكل مشابه لمكافأة الإنقاذ في نظام الإسعاف البحري إذا كان عائما في البحر وكان المالك معروفا<sup>1</sup>، ويستحق مكافأة لا تتعدى 30% من قيمة الحطام إذا كان على الساحل وكان المالك غير معروف<sup>2</sup>، فالمشرع الجزائري قد فرق بين الحالتين تبعا لمكان اكتشاف الحطام.

كما نصت المادة 374 ق بح ج على ألا تتعدى المكافأة والمصاريف التي يجب دفعها في إطار عملية إنقاذ الحطام البحري أو رفعه أو حفظه، قيمة الأموال التي تم إنقاذها.

<sup>1</sup> -تنص المادة 370 ق.ب.ج.ع على: "كل شخص يجد أو يرفع حطاما عائما في البحر ومملوكا للغير أو يساهم في إنقاذ هذا الحطام، يستحق مكافأة تحسب بشكل مشابه للشكل المنصوص عليه بالنسبة للإسعاف البحري والمذكور في القسم الثالث من هذا الباب".

<sup>2</sup> -تنص المادة 371 ق.ب.ج.ع على: "كل شخص يجد ويحفظ حطاما بحريا يلقي به في البحر على الساحل يستحق مكافأة لا تتعدى 30 % من قيمة هذا الحطام".

من خلال اعدادنا لهذه المحاضرات وجدنا ان القانون البحري يختص بتنظيم العلاقات القانونية الناشئة في إطار الاستغلال البحري المتعلق بالملاحة البحرية الذي يكون بواسطة السفينة التي تعتبر الاداة الاساسية للمبادلات التجارية، والتي تكون دائمة الحاجة الى الحماية القانونية على أساس أنها تعتمد على التنقل المستمر لا سيما في المناطق التي لا تخضع لقوانينها، هذا بالإضافة الى أنها تكون في أغلب الاوقات عرضة للمخاطر البحرية وما يترتب عنها من مسؤولية.

كما تتميز أحكام القانون البحري بذاتيتها واستقلالها فهي تختلف عن فروع القانون الاخرى، وذلك لتفرده بأنظمة خاصة موضوعها الملاحة البحرية كنظام الخسائر المشتركة، نظام الرمي في البحر، التأمين البحري وغيرها من الأنظمة.

ونتيجة للتغيرات التي وقعت في تنظيم الاقتصاد الوطني وانفتاح التجارة الخارجية الى المنافسة، ونزع احتكار الدولة للنشاطات التجارية المينائية، نتيجة لما سبق تمت إعادة النظر في الامر 76-80 المتضمن القانون البحري بموجب القانون رقم 05-98 للمرة الأولى وبالقانون رقم 10-04 للمرة الثانية، وكل ذلك بهدف التلائم مع المحيطين الوطني والدولي ورفع الاحتكار وفتح النشاطات التجارية للمنافسة عن طريق إعادة تنظيم القطاع.

و في الأخير فانه على المشرع الجزائري العمل على تطوير قواعد القانون البحري لاسيما منها ما تعلق بالنقل البحري و ذلك في ظل تحرير الاقتصاد الوطني، لاتصاله اتصالا وثيقا بمجال الاستيراد او التصدير و المجال الضريبي او الجمارك و بصفة عامة الاستثمار التجاري الدولي و التجارة الدولية.

تم بعون الله وحمده

قائمة المصادر والمراجع

أولاً-المصادر

1. الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة تاريخ 10/4/1977.
2. الامر رقم 75-59 مؤرخ في 26/9/1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 101 المؤرخة في 9/12/1975.
3. الامر رقم 75-58 المؤرخ في 6/9/1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 78 المؤرخة في 30/9/1975.

ثانياً-المراجع

I-المراجع باللغة العربية

أ-الكتب

1. إبراهيم عنان، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1975.
2. احمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والانقاذ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
3. أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانون الفرنسي والانجليزي ومشروع القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985.
4. ايمان الجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الكتب والوثائق القومية، ط 1، 2014.
5. إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط7، 2014.
6. ايمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
7. بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار العرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002.
8. سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1969.
9. شقلم ملك، عقود النقل البحري (بين وثيقة التأمين العائمة وعقد إيجار السفينة) ، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019.

10. صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة، دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1983.
11. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، الأردن، 200 ط1، 2004.
12. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
13. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط2، 1987.
14. عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة-، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999 .
15. عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة) ، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 9، 1999.
16. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، الاسكندرية، 1988.
17. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1975 .
18. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط2، 2005.
19. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
20. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، مطبعة الحمامي، القاهرة، (د.ت).
21. الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988 .
22. فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري :الأعمال التجارية، التاجر، الحرفي الأنشطة التجارية المنظمة، السجل التجاري، ابن خلدون للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
23. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
24. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
25. محمد بهجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 2004.
26. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة، دار الحدائق للطباعة والنشر، لبنان، 1990.
27. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002.
28. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
29. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، الرياض ط1، 2012.

30. محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، منشورات زين الحقوقية، الجزء 5، طبعة 1، 2012.
31. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
32. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
33. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
34. مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط2، 2012.
35. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012.
36. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1983.
37. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
38. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.
39. وهيب الأسير، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008.

#### ب-المقالات العلمية

1. اربوط وسيلة، " النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، 2018.
2. اعراب كميلة، "البيع البحري فوب"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، السنة 2017.
3. أكلي ليندة، "البيع البحري سيف"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، السنة 2018.
4. بسعيد مراد، "الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، 2014.
5. بن حمو فتح الدين، "ملكية السفن في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 6، العدد 1، أكتوبر 2019.
6. بن ددوش سيد احمد، " أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و1952، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 8 العدد 1 ماي 2021.
7. بورطال امينة، " الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، 2015.

8. بورطال امينة، "العقود الناقلة لملكية السفن البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 5، العدد 2، 2018.
9. حسان سعاد، "نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، السنة 2016.
10. حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، "عقد البيع فوب دراسة فقهية"، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد 36، أكتوبر 2021.
11. دربال سهام، "الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، السنة 2017.
12. دريسي امينة، "أنواع البيوع البحرية"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد 3، السنة 2018.
13. دريسي امينة، "شروط الإنقاذ البحري على ضوء احكام القانون البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، السنة 2016.
14. دناي نور الدين، "عقد العمل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4، العدد 2، 2017.
15. عدنان محمود العساف، الإنقاذ البحري: مفهومه، ومشروعيته، وتكييفه، وأحكامه-دراسة تأصيلية مقارنة في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 والمصري لسنة 1990، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 41، ملحق 1، 2014.
16. عقيل فاضل حمد الدهان، "المركز القانوني للمرشد البحري"، مجلة جامعة كربلاء، جامعة البصرة، العدد 1، 2009.
17. لربي مكي، "دور دولة الميناء في إزالة الحطام البحر في القانون الجزائري"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، العدد 10، جوان 2018.
18. مجاجي سعاد، "مشارطات ايجار السفن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4، العدد 2، 2017.
19. محمد بن عمار، تحديد مسؤولية مالك السفينة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 32، العدد 4، 1995.
20. وناسة بوخميس، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 1، 2012.
21. يزن محمود رفاعي، الخسائر البحرية المشتركة، بحث علمي قانوني لنيل لقب محامي أستاذ، نقابة المحامين، سوريا، 2020.

ج-الرسائل الجامعية

1. أحمد أسامة طرابلسي، عقد البيع فوب Free on Bord، مذكرة الماجستير، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عكنون، 2014.
2. اكلي ليندة، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2021.
3. أماني أحمد قاسم الرفاعي، المسؤولية المحدودة لمالك السفينة (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، جامعة النيلين بالخرطوم، السودان، كلية القانون، 2019.
4. بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عكنون، 2012-2013.
5. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011 - 2012.
6. حساك نعيمة، النظام القانوني للإنقاذ البحري على ضوء اتفاقية لندن للإنقاذ 28 أبريل 1989، مذكرة ماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، 2016.
7. حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية) التصادم والمساعدة والانقاذ البحريين) ، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2018/2019.
8. حسين محمد فتحي عثمان، المساعدة البحرية-دراسة مقارنة -رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1986.
9. خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2010-2011.
10. لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 1، كلية الحقوق، 2009.
11. لربي مكي، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2012-2013.

12. محمد عظيم عبد الرحمن، نظرية الخسارات البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، جامعة النيلين السودان، قسم القانون، 2016.
13. مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.
14. نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، 2012-2013.
15. نهى خالد عيسى المعموري، المساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة-، مذكرة ماجستير، كلية القانون، جامعة بابل، العراق، 2010.

د-المطبوعات الجامعية

1. جميلة بلعيد، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة حقوق ل.م.د، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2017-2018.
2. خديجة زروقي، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة حقوق تخصص قانون خاص، جامعة احمد زبانه غليزان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2020-2021.
3. رقية عواشيرية، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة، تخصص قانون خاص، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2019-2020.
4. روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، جامعة سطيف 2 محمد الأمين دباغين، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2013-2014.
5. علي بوحجيبة، موجز محاضرات القانون البحري، محاضرات القيت على طلبة السنة الرابعة (النظام الكلاسيكي)، جامعة قسنطينة 1، كلية الحقوق، 2012-2013.
6. عماروش سميرة، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة حقوق، قانون خاص، جامعة سطيف 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2020-2021.
7. فيساح جلول، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة حقوق، قانون خاص، جامعة جيلالي بونعامة بخميس مليانة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2020.
8. محمد بن عمار، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة الماستر، تخصص القانون البحري والنقل، الجزء الأول، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019.
9. ملزي عبد الرحمن، محاضرات في القانون البحري، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2006.

### A-Ouvrages

1. RODIERE(R), Droit maritime, 12eme éd, Dalloz delta,1997.
2. RODIERE(R), DU PONTAVICE(E), droit maritime, Dalloz, 2<sup>ème</sup> édition ,1986.
3. RODIERE(R), traité général de droit maritime et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, Dalloz, Paris, 1968.

### B-Mémoires

1. BERNARD (B), Le droit maritime et l'épreuve de ses sources, thèse pour obtenir le titre de DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE BRETAGNE OCCIDENTALE, l'Université européenne de Bretagne, École Doctorale des Sciences de la Mer, Mention : Droit Privé,2012.
2. DJERIDI(M), Les accidents maritimes cas navire à passagers (costa concordia), mémoire de magister pour l'obtenir de diplôme de post graduation spécialisé filière administration maritime, Ecole nationale supérieure maritime BOU ISMAIL,2011/2012.
3. GHANEM MOHAMED(Y), REZZEG(T), les compétences juridiques en matière d'abordage, mémoire de fin d'étude pour l'obtenir de diplôme de poste graduation spécialisé filière administration maritime, Ecole nationale supérieure maritime BOU ISMAIL, 2004/2005.
4. RAHALI(H), L'Assistance maritime, mémoire de fin d'étude de magistrats spécialité en droit maritime, Ecole national supérieure maritime BOU ISMAIL, Institut national de magistrature, ELBIAR, 2002.

### C-Articles

1. MANIATIS(A), « Le Droit Maritime », Neptunus, e.revue, vol. 24, 2018/2, Université de Nantes.
2. ZEGHBIB(H), L'assistance maritime face à la convention de Londres de 1989, revue Algérienne des science juridiques, économiques et politiques, N°3,1993.

## فهرس المحتويات

01 ..... مقدمة

**الفصل الأول: مفهوم القانون البحري ونطاق تطبيقه**

**04 ..... المبحث الأول: مفهوم القانون البحري**

04 ..... المطلب الأول: تعريف القانون البحري وخصائصه

04 ..... الفرع الأول: تعريف القانون البحري

06 ..... الفرع الثاني: خصائص القانون البحري

10 ..... المطلب الثاني: فروع القانون البحري

10 ..... الفرع الأول: القانون البحري العام

11 ..... الفرع الثاني: القانون البحري الخاص

12 ..... المطلب الثالث: مصادر القانون البحري

12 ..... الفرع الأول: المصادر الرسمية

13 ..... الفرع الثاني: المصادر التفسيرية

**14 ..... المبحث الثاني: نطاق تطبيق القانون البحري**

14 ..... المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية

15 ..... المطلب الثاني: أقسام الملاحة البحرية

15 ..... الفرع الأول: من حيث المسافة التي تقطعها الرحلة

16 ..... الفرع الثاني: من حيث أهمية الملاحة

17 ..... الفرع الثالث: من حيث الغرض من الملاحة

19 ..... المطلب الثالث: أشخاص الملاحة البحرية

19 ..... الفرع الأول: الأشخاص البحريون

35 ..... الفرع الثاني: الأشخاص البريون للملاحة البحرية

**الفصل الثاني: النظام القانوني للسفينة واستغلالها التجاري**

**37 ..... المبحث الأول: النظام القانوني للسفينة**

37	المطلب الأول: تعريف السفينة وطبيعتها القانونية.....
37	الفرع الأول: تعريف السفينة.....
41	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.....
43	الفرع الثالث: الحالة المدنية للسفينة.....
52	المطلب الثاني: أوراق السفينة.....
53	الفرع الأول: أوراق إثبات هوية السفينة.....
54	الفرع الثاني: أوراق إثبات التصرفات والوقائع التي تحدث على متن السفينة.....
55	الفرع الثالث: وثائق أخرى.....
55	المطلب الثالث: تسجيل السفن.....
55	الفرع الأول: تعريف التسجيل وأهميته.....
56	الفرع الثاني: إجراءات التسجيل والسفن الواجب تسجيلها.....
58	الفرع الثالث: اثار التسجيل وشطبه.....
59	المطلب الرابع: الحقوق العينية الواردة على السفينة.....
59	الفرع الأول: الحقوق العينية الاصلية الواردة على السفينة (ملكية السفينة).....
64	الفرع الثاني: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة (التأمينات البحرية).....
70	<b>المبحث الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة.....</b>
71	المطلب الأول: العقود البحرية (نقل البضائع).....
71	الفرع الأول: عقد استئجار السفينة.....
77	الفرع الثاني: عقد النقل البحري.....
86	المطلب الثاني: البيوع البحرية.....
88	الفرع الأول: البيوع البحرية عند القيام.....
93	الفرع الثاني: البيوع البحرية عند الوصول.....
<b><u>الفصل الثالث: الحوادث البحرية</u></b>	
97	<b>المبحث الأول: التصادم البحري.....</b>
97	المطلب الأول: تعريف التصادم البحري.....

100	المطلب الثاني: شروط التصادم البحري.....
<b>101</b>	<b>المبحث الثاني: الخسائر البحرية.....</b>
101	المطلب الأول: تعريف الخسائر المشتركة وشروطها.....
101	الفرع الأول: تعريف الخسائر المشتركة.....
102	الفرع الثاني: شروط الخسائر المشتركة.....
104	المطلب الثاني: أنواع الخسائر المشتركة.....
104	الفرع الأول: الخسائر المادية (العينية).....
106	الفرع الثاني: الخسائر النقدية.....
<b>108</b>	<b>المبحث الثالث: الإسعاف والإنقاذ البحريين.....</b>
108	المطلب الأول: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحريين وشروطهما.....
109	الفرع الأول: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحريين.....
111	الفرع الثاني: شروط الإسعاف والإنقاذ البحريين.....
115	المطلب الثاني: مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين.....
115	الفرع الأول: تعريف مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين.....
116	الفرع الثاني: شروط الحصول على مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين وتقديرها.....
121	الخاتمة.....
122	قائمة المصادر والمراجع.....
129	فهرس المحتويات.....