

محاضرات في القانون البحري

من إعداد الأستاذ براشمي مفتاح

طلبة السنة الثالثة، تخصص القانون الخاص، السداسي الثاني

2022/2021

مقدمة:

يعد البحر الوسط الطبيعي الذي يمثل حوالي 71 بالمائة من الكرة الأرضية، خلقه الله سبحانه و تعالى و جعله نعم لا تحصى و لا تعد، فهو المكان الزاخر بكميات هائلة من الخيرات الحيوانية و النباتية... تلك التي تعد مصدر رزق لمجموعة من الناس (كالكسان على ضفاف البحر) و حتى بالنسبة للدول مثل موريتانا، كما أنه يحتوي على كنوز الدنيا من لآلئ و مرجان... و الأهم أيضا يعد هذا الوسط وسيلة لربط التواصل بين المجتمعات و الدول، فمنذ القدم استعمل الانسان في الحضارات القديمة المجال البحري كوسيلة لإيصال البضائع و كل المبادلات التجارية، و استعمله كوسيلة للتنقل أيضا، و في السنوات الحديثة يستعمل البحر أيضا لأغراض أخرى للنزهة و السياحة و حتى الثقافة...

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

لهذا تم التفكير في ضرورة وضع آليات قانونية تنظم العلاقات القانونية التي تنشأ بين الدول أو بين الأشخاص الخاصة بمناسبة استغلالهم البحر، بدءا من الأعراف و العادات حتى تحولت الى قوانين، على غرار المشرع الجزائري الذي أصدر مدونة القانون البحري¹. و بما أن البحر يربط غالبا بين الدول فإنه ظهرت الحاجة الى توحيد القانون الذي ينظم المنازعات البحرية. و منه أصبحت تلك القوانين محل اهتمام دارسي القانون و حتى ممارسيه في مادة أكاديمية و عملية تسمى بالقانون البحري.

فما هو القانون البحري؟ ما مصادره؟ ما محتواه؟

البرنامج:

- الفصل الأول: مفهوم القانون البحري و مصادره:
- المبحث الأول: مفهوم القانون البحري:
- المبحث الثاني: مصادر القانون البحري:
- الفصل الثاني: السفينة أداة الملاحة البحرية:
- المبحث الأول: الملاحة البحرية.
- المبحث الثاني: مفهوم السفينة
- المبحث الثالث: الحقوق العينية على السفينة:
- الفصل الثالث: الاستغلال التجاري للسفينة:
- المبحث الأول: رجال البحر
- المبحث الثاني: عقد استئجار السفينة
- المبحث الثالث: عقد النقل البحري.
- المبحث الرابع: التأمينات البحرية:
- الفصل الرابع: نظام الحوادث البحرية:
- المبحث الأول: التصادم البحري:
- المبحث الثاني: الإسعاف البحري:
- المبحث الثالث: نظام الخسائر المشتركة:

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

الفصل الأول: مفهوم القانون البحري و مصادره:

المبحث الأول: مفهوم القانون البحري:

يعد القانون البحري أهم مقاييس العلوم القانونية لما يتميز به من خصائص تفرده عن غيره من المقاييس، كون أن النشاط الإنساني لما استعمل البحر كوسيلة لتحقيق الأهداف الاقتصادية (دون ذكر الأهداف السياسية او الأمنية...) فإنه نتج عن ذلك علاقات قانونية تتميز نوعا ما عن العلاقات القانونية العادية، نظرا لخصوصية الوسيلة المستعملة التي هي البحر (أو الملاحة البحرية). لهذا كان لابد من التطرق إلى تعريف القانون البحري، أقسامه، نشأته كفرع قانوني، فروع، ذاتية القانون البحري، خصائصه.

المطلب الأول: تعريف القانون البحري

يغلب على معظم الدارسين للقانون البحري أن يعرفونه حسب المفهوم الواسع له أي هو " مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية² و هو أيضا مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة التي تتم في البحر" يترتب على التعريف أعلاه هو أن القانون البحري يضم كافة القواعد القانونية المتعلقة باستغلال البحر، مهما كان مصدرها، مهما كان أساسها، مهما كانت طبيعتها و مهما كان موضوعها. لهذا السبب يقسم الدارسون له الى قانون بحري عام و قانون بحري خاص. و هذا التقسيم ناجم عن التقسيم الروماني للقانون (عام و خاص)

المطلب الثاني: أقسام القانون البحري:

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

أولا: القانون البحري العام

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

01/ القانون الدولي البحري العام: ويشمل مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية الدولية في وقت السلم أو الحرب، وهو يتناول العديد من المواضيع منها: حرية الملاحة والبحار، البحر الإقليمي، مدى حق الدولة في أعماق البحار³ حماية البيئة البحرية من التلوث والغنائم البحرية وغيرها من المواضيع. بعبارة أخرى هو ما يعرف بالقانون الدولي للبحار.

02/ القانون الجنائي البحري: يهتم بدراسة الجرائم المرتبطة بالملاحة البحرية أو تلك التي ترتكب على ظهر السفينة و إجراءات متابعتها.

03/ القانون الإداري البحري: هو قانون داخلي (ضمن القانون الإداري) ينظم العلاقات البحرية التي تكون الدولة أو أحد الأشخاص العامة طرفا فيها. مثل دراسة القواعد القانونية المتعلقة بسلامة السفن ونظام الموانئ.

04/ القانون المالي البحري: يهتم بدراسة القواعد القانونية المتعلقة بالإتاوات و الرسوم و الضرائب على السفينة و على الملاحة البحرية.

ثانيا: القانون البحري الخاص

هو التعريف الضيق للقانون البحري، لكنه غير محبذ و غير مستعمل من طرف الفقه، و هو ذلك الذي ينظم العلاقات القانونية الخاضعة للقانون الخاص، أو ما يسمى بالضبط القانون التجاري البحري، و يضم كافة القواعد التي تحكم الملاحة البحرية⁴ والعلاقات المترتبة عنها (كالسفينة، عقود استغلال السفينة، النقل البحري، التأمين البحري، ...)

²- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 03، 1989، القاهرة، ص 05.

³- تحكمه العديد من الاتفاقيات أهمها: اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 دخلت حيز النفاذ سنة 1994 وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم

الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22/01/1996، ج.ر عدد 06.

⁴ تنص المادة 162 ق.بح.ج: " تتضمن الملاحة البحرية:

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين،

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

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

- ملاحة النزهة بقصد الترفيه.

لكن يضم أيضا بعض المواضيع التي لا تصنف ضمن القانون التجاري البحري مثل: (العلاقات بين عمال البحر و المجهز الذي يحكمها قانون العمل البحري، و حتى علاقة الناقل بالموانئ (القانون المينائي)

المطلب الثالث: نشأة القانون البحري:

هو قانون قديم ظهر لينظم العلاقات القانونية المرتبطة بالملاحة البحرية. ويمكن تقسيم ذلك إلى العصر القديم، الوسيط و الحديث.

أولاً: في العصر القديم

يمكن القول أن القانون البحري قديم، حيث عرف الفينيقيون الملاحة البحرية و نظموا قواعدها.⁵ لما كان لهم اتصال تبادلي بابل، فنشأ عقد القرض البحري و الخسائر المشتركة والذي معناه أن يشترك في الخسارة التي تنتج نتيجة إلقاء البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة كل من انتفع من هذا الإنقاذ.⁶ و كذلك عرف الإغريق نظام قرض المخاطر الجسيمة الذي اشتقت منه التشريعات الحديثة نظام التأمين...⁷ ثم الرومان أبقوا على البعض القواعد البحرية السابقة و نظموها مثل الخسائر المشتركة، التأمين البحري، و عرفوا أيضا نظام النيابة عن مالك السفينة أي الربان. و البيزنطيين أيضا.⁸

ثانياً: في العصر الوسيط

تأثرت أوروبا في العصر الوسيط بالحضارة الإسلامية و ذلك نتيجة التجارة البحرية التي ازدهرت بعد الحروب الصليبية على الأراضي الإسلامية، أين تفاجأ الأوروبيون ببعض القواعد القانونية لدى المسلمين مثل قواعد الاثبات بين الكتابة و الحرية، نظرية العقد، و التأمينات العينية كالرهون...، و تقريبا عرف المسلمون الأحكام الموضوعية للقانون البحري الحديث، لأنه وجد مخطوط للفقير أبي القاسم خلف بن ابي فراس الذي عاش في القرن السابع هجري تطرق إلى أهم النقاط الأساسية في القانون البحري.⁹ كما تولدت أعراف و عادات بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية: ¹⁰ مثل (-قواعد أوليرون: يرجع تاريخها إلى القرن 12)، (قنصلية البحر: ويعود سبب تسميتها بهذا الاسم نسبة إلى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة، القرن 14) (مرشد البحر: وهي مجموعة وضعت في روان بشمال فرنسا في القرن 16، وتضمنت قواعد تفصيلية عن التأمين البحري).

ثالثاً: في العصر الحديث

لما زاد تقبل رجال البحر الأعراف و العادات القانونية البحرية و رفضهم الخضوع للقوانين الشكلية المعقدة العادية، خاصة في أوروبا نادى هؤلاء التجار بضرورة تقنين الأعراف التي تنظمهم، لذا صدر أول تقنين بحري فرنسي في عهد لويس الرابع عشر سنة 1681 أطلق عليه اسم *Ordonnance de la marine*. و معه صدرت مدونة سافاري حول التجارة البرية (أي تم فصل قانون التجارة البحرية عن قانون التجارة البرية) ثم في فرنسا أيضا صدر التقنين التجاري سنة 1807 تضمن الكتاب الثاني منه قواعد التجارة البحرية في المواد من 190 إلى

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

⁵- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 13.

⁶- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 10.

⁷- وطبقا لهذا النظام يقوم الشخص بإفراض الربان لكي يتمكن من القيام بالرحلة البحرية، فإذا عادت السفينة سالمة من رحلتها التزم برد قيمة القرض فضلا عن نسبة من الأرباح. أما إذا هلكت السفينة فلا يكون للمفرض أن يسترد من الربان شيئا ويعد هذا العقد بمثابة الأصل التاريخي للتأمين البحري) عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، مصر، الطبعة الأولى، 2011، ص 19.

⁸ Un livre des *Basiliques*, consacré exclusivement au commerce maritime.

⁹ حسب المؤلف (د. زهدور محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990، ص. 297.) فإن المخطوط تعرض لأحكام السفينة و كل ما يتعلق باستغلالها مالكا او مجهزا، تعرض لمسؤولية مالك السفينة، نظام الخسائر المشتركة، العقود البحرية، و الحوادث البحرية.

¹⁰ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 11.

436. ولقد أثر التقنين البحري الفرنسي على الكثير من البلدان.¹¹ ورغم أن الدول الانجلوسكسونية عرفت أيضا القانون البحري أكثر من الدول اللاتينية و تميز بأنه عرفي أكثر إلا أنه توجد حاليا بعض المدونات مثلا في الولايات المتحدة¹². أما في إنجلترا فيغلب نظام السوابق القضائية خاصة فيما يخص النقل البحري و مسؤولية الناقل...

المطلب الرابع: استقلال القانون البحري و ذاتيته:

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

-**الأخطار البحرية:** أي أن التجارة البحرية تعد أكثر خطورة لخطورة أحوال البحر، و صعوبة التنبؤ بدقة عن ظروف الرحلة المسطرة، لذا نشأت قواعد قانونية خاصة مثل: الإنقاذ البحري (الجبري)، الخسائر البحرية المشتركة، قرض المغامرة، تحديد مسؤولية الناقل البحري، خصوصية الحجز على السفن، التأمينات البحرية و ترك السفينة...

-**الطابع الدولي أو عالمية القانون البحري:** إذ أن الملاحة البحرية تتميز بأنها تتم عبر عدة دول و على الأقل دولتين، و كل المؤسسات أو التجار ينتمون الى دول مختلفة، و لكل طرف مصالح يحققها من تلك التجارة البحرية لذا تفرض حمايتها على رعاياها و تحقق مصالحهم. لهذا السبب و نتيجة التنازع المحتمل للقوانين المختلفة و اختلاف المصالح ظهرت الحاجة الى توحيد القانون البحري و التجارة البحرية، فتم ابرام العديد من الاتفاقيات و المعاهدات، سواء في مجال القانون البحري العام مثل معاهدة لاهاي لقانون البحار¹³،... أو القانون البحري الخاص، مثلا اتفاقية بروكسل 1928 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن(المعدلة)، اتفاقية جنيف للحجز على السفن¹⁴، اتفاقية لندن للإنقاذ البحري 1989، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في هامبورغ عام 1978 (قواعد هامبورج) التي جاءت بأحكام جديدة خلافا لاتفاقية بروكسل لعام 1924. (لكنها غير سارية) ... مجمل الاتفاقيات تتضمن قواعد أمرة.

-**الطابع الفني و المهني للملاحة البحرية:** توجد بعض الخصوصيات المهنية التي تتم في البحر مما قد تحتم ضرورة استقلالية القانون البحري، مثل نظام عمل البحارة و المسؤولية المفترضة عنهم و الانضباط، طول الرحلة البحرية، شرط الكتابة في العلاقات التجارية البحرية (مثل: سند الشحن ...) مسألة جنسية السفينة و آثارها...

ونظرا لهذه الاعتبارات السابقة الذكر يفضل الفقه دراسة القانون البحري باعتباره مقياسا أو قانونا متميزا عن باقي فروع القانون الخاص.

و رغم ذلك فإنه يبقى القانون الخاص (المدني و التجاري) مصدران للقانون البحري في حال عدم وجود نص خاصة في العلاقات التجارية ذات الطابع الوطني.

المطلب الخامس: مضمون مدونة القانون البحري الجزائري

لما صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 76-80 كان يتكون من كتابين و 887 مادة، و صدر في ظروف تميزت فيها الجزائر بإتباع النظام الاقتصادي الاشتراكي، و تميز بخصائصه. ثم وبعد تعديله سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05 أضاف المشرع الكتاب الثالث وأصبح يتكون من 03 كتب، و ساير التغييرات التي تبنتها الجزائر في من الناحية النظام الاقتصادي المنتهج و هو النظام الليبرالي، مثل فتح نشاط النقل البحري على القطاع الخاص. و اجمالا اشتمل القانون البحري:

- الكتاب الأول: الملاحة البحرية ورجال البحر.

¹¹ - محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 13.

¹² Title 33 U.S.C.(United States Code) (-- NAVIGATION AND NAVIGABLE WATERS

Title 33 U.S.C. -- NAVIGATION AND NAVIGABLE WATERS./ Maritime Transportation Security Act of 2002.

¹³ اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 دخلت حيز النفاذ سنة 1994 و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 1996/01/22، ج.ر عدد 06.

¹⁴ مرسوم رئاسي 174/03 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس 1999، المؤرخ في 12 شوال 1424 الموافق 6 ديسمبر 2003، ج.ر. عدد 77، سنة 2003، ص.5.

- الكتاب الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة.
 - الكتاب الثالث: الاستغلال المينائي.
- و خضع مؤخرا القانون البحري الجزائري تعديلا آخر في موضوع الحجز التحفظي على السفينة وذلك بموجب القانون 04-10.

المبحث الثاني: مصادر القانون البحري:

لقد تم تنظيم العلاقات المتعلقة بالملاحة البحرية، و ذلك في قوانين داخلية و أيضا في معاهدات و اتفاقيات، لذا سوف نتطرق الى القوانين الداخلية ثم الدولية بما يسمى المصادر المباشرة، كما توجد مصادر غير مباشرة.

المطلب الأول: المصادر الاصلية:

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

أولا: التشريع:

كما هو معروف ينقسم التشريع الى تشريع اساسي و تشريع عادي و تشريع فرعي.
01/ التشريع العادي: نذكر أهمها هو مدونة القانون البحري الجزائري التي صدرت بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والذي عدل مرتين: الأولى سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998. أما التعديل الثاني فكان سنة 2010 بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

القانون رقم 01-11 المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 3 يوليو سنة 2001 والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات (المعدل والمتمّم)
 كما أنه و نظرا لأن التجارة البحرية تعد من الاعمال التجارية فإنه في حالة عدم وجود نص في القانون البحري يطبق القانون التجاري خاصة في المنازعات التجارية البحرية. ما لم تنص قواعد القانون البحري على تطبيق القاعدة العرفية أولا.

02/ التشريع الفرعي: هي تلك المراسيم و القرارات التنظيمية الصادرة عن السلطة الإدارية البحرية.

يمكن ذكر أهمها:

- المرسوم التنفيذي رقم 01-286 مؤرخ في 6 رجب عام 1422 الموافق 24 سبتمبر سنة 2001 يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري - ج ر رقم 56 - 2001
- مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 03 صفر عام 1423 الموافق 16 أبريل سنة 2002، يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها - ج ر رقم 29 - 2002
- مرسوم تنفيذي رقم 02-149 مؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق 09 مايو سنة 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن - ج ر رقم 33 - 2002.
- مرسوم تنفيذي رقم 02-261 مؤرخ في 08 جمادى الثانية عام 1423 الموافق 17 غشت سنة 2002 يعدل و يتم مرسوم رقم 2000-81 المؤرخ في 04 محرم عام 1421 الموافق 09 أبريل سنة 2000 الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته - ج ر رقم 56 - 2002.
- مرسوم تنفيذي رقم 06-08 مؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق 9 يناير سنة 2006، يحدّد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ - ج ر رقم 02 - 2006.
- مرسوم تنفيذي رقم 06-139 مؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006، يحدّد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ - ج ر رقم 24 - 2006.
- قرار مؤرخ في 21 ربيع الأول عام 1425 الموافق 11 مايو سنة 2004، يضبط تسليم رخص قياد سفن النزهة ذات محرك في البحر - ج ر رقم 61 - 2004.

ثالثا/ المعاهدات و الاتفاقيات المتعلقة بالقانون البحري:

لعب الفقه البحري دورا حاسما في انشاء المعاهدات الدولية البحرية، مثلا: اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime Internationale هي هيئة من الفقهاء و المهتمين بالاستغلال البحري، تأسست سنة 1797 بمدينة "أنفرس" البلجيكية سنة 1797، قامت باقتراح مشاريع قوانين حول الاستغلال البحري، و لقيت تشجيعا من الحكومة البلجيكية التي كانت تنادي الدول للمشاركة في اللقاءات و الدراسات التي تعدها، وقد كللت تلك المؤتمرات ما بين (1905 إلى 1967)، ما يقارب عشرين معاهدة.

بالتالي توجد العديد من الاتفاقيات و المعاهدات الدولية و تعد ملزمة للقاضي الوطني متى تم المصادقة عليها، وفيما يلي أمثلة عن المعاهدات الدولية:

- اتفاقية بروكسل 1924 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن(المعدلة بموجب بروتوكول 1968)¹⁵
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة ببروكسل بتاريخ: 23 سبتمبر 1910.¹⁶
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهون والامتيازات البحرية المبرمة ببروكسل بتاريخ 10 أبريل 1926.¹⁷
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ: 10 ماي 1952.
- الاتفاقية الدولية للإنقاذ المحررة بلندن في 28 أبريل سنة 1989. (مصادقة عليها الجزائر)
- معاهدة بروكسل 29 افريل 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر.
- معاهدة بروكسل 10 أكتوبر 1957 المتعلقة بالركاب المتسللين.
- معاهدة بروكسل 27 ماي 1967 الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا.
- معاهدة أثينا 13 ديسمبر 1973 المتعلقة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم.

المطلب الثاني: المصادر الاحتياطية:
معناه يلجأ إليها عند عدم وجود نص.

أولاً: العرف :

يقصد بالعرف البحري القاعدة البحرية التي تعارف رجال البحر إتباعها مع اعتقادهم بالزاميتها و احترامها. كما توجد العادات البحرية وهي تمثل الركن المادي للعرف وينصرف مدلولها بأنها قاعدة بحرية تواتر المشتغلون بالبحر على إتباعها بصفة منتظمة دون أن يعتقدوا بالزاميتها و واجب احترامها.¹⁸ مثلا يلعب العرف في تحديد القواعد الفنية الملاحية اعراف الميناء حول اجرة النقل، الزمن المعقول للتأخر...
ثانياً: قواعد القانون الخاص، كالقانون التجاري.

المطلب الثالث: المصادر التفسيرية

تتمثل المصادر التفسيرية في القضاء والفقه، يتم الاستعانة بها على سبيل الاستئناس، وهي لا تتميز بالطابع الإلزامي.

¹⁵ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 والتي انضمت إليها الجزائر وقد انضمت إليها الجزائر بمرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 8 جوان 1964، جريدة رسمية رقم 28 سنة 1964.

¹⁶ مرسوم رئاسي رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج.ر. عدد 64، صادر بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

¹⁷ اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أبريل 1926.

¹⁸ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 21.

أولاً: القضاء:

يعتبر القضاء من المصادر التفسيرية، (بخلاف النظام البريطاني)، و يقصد به مجموعة الأحكام الصادر عن الجهات القضائية الفاصلة في القضايا البحرية، و كذلك يشمل ما يصدر عن القضاء الأجنبي نظراً للصفة الدولية للقانون البحري.

ثانياً: الفقه القانوني البحري:

في السابق لعب الفقه القانوني البحري الدور الحاسم في اقتراح المعاهدات و بعض الاتفاقيات البحرية مثلاً اتفاقيات بروكسل التي اقترحتها (اللجنة البحرية الدولية) كما يقوم الفقه بدور كبير في تفسير وشرح أحكام القانون البحري، وقد يستعين القاضي بكتاباتهم على سبيل الاستئناس و الشرح، ومهما بلغت أهميته لا يختلف النظام اللاتيني عن النظام الأنجلوأمريكي فيما يتعلق دور الفقه.¹⁹ و قد يساهم الفقه في تطوير أحكام القانون البحري وذلك بالانتقادات التي يقدمونها والاقتراحات التي يقدمونها والتي تستدعي في الكثير من الأحيان ضرورة تعديل هذا القانون.

المبحث الأول: السفينة أداة للملاحة البحرية:

تعد السفينة الوسيلة الرئيسية للملاحة البحرية، لذلك لا بد من التطرق أولاً إلى معنى الملاحة البحرية ثم مفهوم السفينة عناصرها، ملكيتها، الحقوق العينية التي ترد عليها، الحجز عليها.

المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية و أنواعها:

الفرع الأول: تعريف الملاحة البحرية:

هي: كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية بواسطة منشآت عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر.²⁰ هناك من يعرف الملاحة البحرية بالوسيلة التي تتم بها، أي تعد ملاحاً بحرية إذا استعملت فيها السفينة، و بخلاف ذلك إذا لم تستعمل السفينة فلا تعد ملاحاً بحرية. لكن هذا المعيار منتقد. ويتفق الفقه أن المقصود بالملاحة البحرية هو المكان الذي تتم فيه مهما كانت الوسيلة. أي كل ما يتم في البحر يعد ملاحاً بحرية.²¹ بخلاف النشاط الذي يتم في الأنهار أو البحيرات لا يصنف ملاحاً بحرية. و لقد تبني المشرع الجزائري المعيار المكاني و كذلك معيار الوسيلة لتحديد الملاحة البحرية في نص المادة 161 أيضاً بنصه (الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة في القانون) المادة 13 من هذا القانون أي الملاحة البحرية هي تلك التي تتم في البحر بصفة عامة و حتى في المياه الداخلية إذا تمت باستعمال سفينة.

الفرع الثاني: أنواع الملاحة البحرية:

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

أولاً: حسب المكان:

تنقسم إلى ملاحاً في أعالي البحار و ملاحاً ساحلية. الأولى هي الأكثر خطراً، تتم في عرض البحر و قد تمر على المناطق البحرية التي تخرج عن سيادة الدولة، كذلك تتم بين موانئ دولتين مختلفتين. أما الثانية (الملاحاً الساحلية) فإنها أقل خطراً و تلك التي تتم بين موانئ الدولة الواحدة و عادة في المياه الداخلية الواقعة بين الساحل و البحر الإقليمي (الملاحاً الداخلية الساحلية). أو بين ميناءي دولتين مختلفتين عبر الشريط الساحلي (الملاحاً الساحلية الدولية).

كما يجب الذكر انه يجب التمييز بين الملاحة البحرية و الملاحة النهرية (هذه ليست موجودة في الجزائر بخلاف مصر و فرنسا، و لا تصنف كملاحاً بحرية إلا إذا خصصت السفينة للملاحاً في البحر بصفة رئيسية) و حسب

¹⁹ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 34.

²⁰ محمود شحات، ص. 36.

²¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 12.

المشروع الجزائري فإنه صنف الملاحة الى ملاحه ساحليه عبر الساحل و ملاحه مقيدة و ملاحه دون قيد (مادة 163)

ثانيا: حسب الغاية: و ذلك حسب الغاية الأساسية من استعمال السفينة. قد تكون ملاحه تجارية متعلقة بالنقل العمومي، ملاحه الصيد، ملاحه النزهة، ملاحه الارتفاق (تابعة للمرفق العام)،²²

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

المطلب الثاني: مفهوم السفينة:

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

الفرع الأول: تعريف السفينة و شروطها:

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

-شروط وصف السفينة:

من خلال القانون البحري الجزائري لا بد أن تتوفر شروط لإعطاء وصف السفينة:

- أن تكون عبارة عن عمارة بحرية أو آلية عائمة: أي لا بد أن يتم بناؤها بناء يسمح لها بالملاحه في البحر و تحمل مخاطره و يظهر ذلك من خلال حجمها، قوة هيكلها الخارجي، احترامها المعايير الأمنية...، سواء زودت بمحرك ذاتي الدفع أم لا.
- أن تخصص للقيام بالملاحه البحرية على وجه الاعتياد. أي صنعت من أجل أن تعوم في البحر عادة، بخلاف الطائرة الزورق، المحطات البحرية الثابتة الخاصة بالتنقيب، (...)
- القدرة على تحمل و مجابهة الأخطار البحرية.²³ فلا يطلق وصف السفينة إلا إذا كانت بحكم هيكلها و خصائصها قادرة على مواجهة مخاطر البحر، بخلاف ذلك فإن الزوارق و المراكب ليست قادرة بحكم طبيعتها على تحمل مخاطر البحر²⁴ و لا تصنف كسفينة طبقا للقانون البحري.
- و سواء خرجت تلك السفينة في رحلة بحرية أم لا أي مازالت في الميناء. كما يعد جزء من السفينة كافة لواحقها مثل قوارب النجاة، السلاسل، (...)

²² قسمها المشروع في المادة 162 من ق. ب. الى (... الملاحه التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين،

- الملاحه المساعدة الخاصة بالإرشاد و القطر و الإسعاف و الإنقاذ و الصندل البحري و الجرف و السبر و كذا البحث العلمي في البحر،
- الملاحه الخاصة بصيد الأسماك و تربية الحيوانات البحرية و استغلال الموارد المائية و كل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة،
- ملاحه النزهة بقصد الترفيه.

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

²³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 12. (Cass. req., 13 janv. 1919 : Sirey. 1920.1.340).

²⁴ - أما المراكب المخصصة للملاحه الداخلية لا يصبغ عليها وصف السفينة. أنظر: القاضي عدلي إسماعيل درويش، المبادئ القانونية لمحكمة النقض في شأن أحكام النقل البحري والجوي، نادي القضاة، مصر 2016، ص 25.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة:

هناك من يعتبرها مال و هناك من يعتبرها مثل الشخص القانوني (ق. انجليزي). أما المشرع الجزائري فحسم الجدل حول الطبيعة القانونية للسفينة بأن اعتبرها مال منقول حسب نص المادة 56 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري: " تعد السفن و العمارات البحرية أموالا منقولة".²⁵ لكن نظرا لذاتية القانون البحري و استقلاله فإنه أثر ذلك على النظام القانوني المتميز للسفينة:²⁵

- تتميز بضرورة تمتعها بالاسم، الموطن، الجنسية، التسجيل، الطاقم. لتقترب من الشخص المعنوي.
- السفينة لا تسري عليها قاعدة الحيابة في المنقول سند الملكية. كما لا تنتقل ملكيتها إلا بعقد رسمي.
- يجوز رهنها رهنا رسميا و تبقى في حيازة المدين رغم أن هذا الأخير لا يرد إلا على العقار.
- يجب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات في سجل خاص مثل شهر التصرفات العقارية.
- الحجز على السفينة له نظام قانوني خاص بها في القانون البحري.
- حقوق الامتياز البحرية على السفينة تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد كانت مثل حقوق الامتياز على العقار.

الفرع الثالث: عناصر شخصية السفينة:

هناك من يسميها الحالة المدنية للسفينة، تتألف من الاسم، الموطن، الحمولة، ميناء التسجيل والدرجة و العلامة المميزة و الأوراق.

أولاً: الاسم

اسم السفينة هو الذي يميزها عن باقي السفن الأخرى، و يخضع تحديده لضوابط نص عليها المشرع في المادتين 16 و 17 من ق.ب. و في المرسوم التنفيذي.²⁶ أهمها أن يكون من (الجال والمناجم و الوديان و المدن الجزائرية، الأسماك.) و تختلف تركيبة الاسم حسب حمولة السفينة، لأنه السفن أقل من 10 طن لا يستوجب فيها الاسم و يكفي رقم الهوية. و أي تغيير للاسم يخضع لتعديل التسجيل. كما أن اسم السفينة عادة ما يدرج في كافة الإجراءات و المعاملات القانونية المتعلقة بالاستغلال البحري.

ثانياً: الحمولة

يقصد بالحمولة السعة الداخلية للسفينة. أي حجم الفراغ القابل للتعبئة. و تقاس بالطن الحجمي le tonneau de jauge الذي يساوي 2.83 م³ أو 100 قدم مكعب.²⁷ و تثبت حمولة السفينة في شهادة الحمولة تسلم للمالك بعد اجراء المعايرة من طرف السلطة الادارية (المادة 23 من ق.ب.). كما توجد وحدات قياس طن حجمي خاصة بكل سفينة متخصصة بنوع من البضاعة، مثل سفن نقل الغاز، البترول...) و الحمولة نوعان:

- 1- **الحمولة الإجمالية للسفينة:** ويقصد بها السعة الداخلية للسفينة بأكملها وهي تشمل الأماكن المخصصة للآلات وللبحارة و قمرة الربان... تحسب على أساسها الرسوم و اتاوى الميناء أو رسوم عبور القنوات.
- 2- **الحمولة الصافية:** وهي مقدار الفراغ الذي يستغل تجاريا (أي في نقل البضائع والأشخاص). وتبدو أهمية تحديد حمولة السفينة في مايلي:²⁸

- لتقدير رسوم الإرشاد، إذ تقدر هذه الرسوم على أساس حمولة السفينة.
- تتخذ حمولة السفينة أساسا لتقدير التعويض المستحق عن التأخير في الشحن أو التفريغ.
- لتحديد أجرة السفينة.

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

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

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

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

27René Rodière, Droit maritime, DALLOZ, 7^{ème} édition, France, 1977, p34.

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

ثالثا: الموطن و تسجيل السفينة:

موطن السفينة هو ميناء تسجيلها إداريا، ويسمى أيضا ميناء الربط أو ميناء القيد. و في هذا المجال يجب التمييز بين ميناء التسجيل وميناء الاستغلال، كما يجب أن يكتب موطن السفينة في مقدمتها تحت الاسم. و يساعد موطن السفينة في الاطلاع ومعرفة التصرفات القانونية على السفينة وذلك بالرجوع إلى سجل السفينة في موطنها. و لقد نظم المشرع الجزائري تسجيل السفينة في المواد من 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري، وأوجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة قد تكون الإدارة المركزية أو على المستوى المحلي حسب حمولة السفن، و لهذا الاجراء أهمية بالغة كما أقر عقوبات جزائية في حالة عدم التسجيل.²⁹ و يجب شطب السفينة من السجل في حالات محددة قانونا مثل الهلاك، نهاية الصلاحية، الفقد، بيعها للخارج... و تجب الإشارة أن كافة الرسائل و الأوراق توجه للمالك في مكان موطن تسجيل السفينة.

رابعا: الدرجة

لكل سفينة درجة تمنح لها على أساس صفاتها من حيث القوة و جودة الصنع و مدى استيفائها شروط السلامة. وتتولى شركات التصنيف العالمية منح هذه الدرجة بشرط أن تكون معترف بها من طرف الدولة.³⁰ وطبقا للمرسوم رقم 72-196 المتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية³¹، فإنه يتم الاعتراف بشركات تصنيف السفن بموجب قرار من وزير الدولة المكلف بالنقل، بناء على اقتراح مدير البحرية التجارية، بعد وضع ملف لطلب الاعتماد من قبل هذه الشركات. إن درجة السفينة لها أهمية في حالة استئجارها أو التامين عليها ...

خامسا: العلامة المميزة للسفينة: يجب أن تحمل السفينة زيادة عن الاسم علامة مميزة لتمييزها عن غيرها (المادة 24 من ق. ب.) و ذلك بحملها علم يميزها عن غيرها.

سادسا: شهادة الملاحة و أوراق السفينة: تعد شهادات الملاحة الوثيقة الرسمية التي تمنحها الإدارة البحرية الى صاحب السفينة، تلك التي نصت عليها المادة 189 من ق. ب. و هي شهادة الجنسية، رخصة المرور، دفتر البحارة.

كما يجب أن تكون كل سفينة مرفقة بوثائقها الضرورية (شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة، شهادة الجنسية، شهادة الصلاحية للملاحة، شهادة الامن، الوثائق المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية، دفتر البحارة، شهادات التامين...)

سابعا: حمل الراية الوطنية:

ثامنا: جنسية السفينة

المعلوم أن الجنسية هي الرابطة القانونية بين الشخص و دولته، و نظرا لخصوصية القانون البحري و كذلك المكان الذي تستغل فيه السفينة عادة في أعالي البحار حيث لا سيادة لأي دولة فيه، الأمر الذي يتطلب أن تكون لها جنسية. كما أنه لا يشترط ان تكون الدولة مطلة على البحر لتمنح جنسيتها للسفن، فمن حق الدولة الحبيسة منح جنسيتها للسفن، (مثلا السفن التجارية الألمانية، البلجيكية...)

01 / أهميتها: تتمثل فيما يلي:³²

²⁹ - تنص المادة 503 من القانون البحري الجزائري: " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن".
³⁰ وتنص المادة 511 من القانون البحري الجزائري: " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل مالك أو مجهز غير مالك لسفينة يسهى بوجه خاص على ما يأتي:

- تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الأجل المنصوص عليها،
- تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم،

- إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في ملكية السفينة أو في استعمالها في الأجل المنصوص عليها."
³⁰ هي شركات خاصة عالمية مثل: شركة Lloyd's registre of shipping الانجليزية، و Bureau Veritas الفرنسية و هيئة البحرية الأمريكية .

³¹ - مرسوم رقم 72-196 مؤرخ في 05 أكتوبر 1972 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، ج. ر. عدد 86.

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

02/ شروط اكتساب السفينة لجنسية

تختلف باختلاف الدول و أهمها:

1- شرط البناء الوطني:

تمنح الدولة جنسيتها للسفينة التي تم بنائها فوق إقليمها الوطني.

2- شرط الملكية الوطنية:

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

3- شرط الطاقم الوطني:

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

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

* موقف المشرع الجزائري

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

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

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة الرئيس المدير العام واغلبه أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة واغلبه مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال.
- بالنسبة للجمعيات المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين.
- كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحار الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 .
- أي أخذ المشرع بشرط جنسية المالك و بصفة نسبية جنسية الطاقم الوطني.

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

1- ارتباط السفينة بدولة العلم

2- رقابة دولة العلم

تخضع السفن الوطنية للرقابة والإشراف الإداري للدولة العلم، بحيث يقوم نظام التسجيل إلى إحصاء السفن الوطنية والتحقق من توافر شروط السلامة والصلاحية للملاحة البحرية قبل استغلالها و دوريا طيلة مدة استغلالها من طرف لجان التفتيش. و أيضا التزام السفن الجزائرية بالتسجيل في أحد الموانئ الجزائرية. كما قد تتخذ هي الرقابة صورة الرقابة الاجتماعية أيضا حيث تراقب الدولة الحالة الصحية وظروف عمل البحارة.

3- تحديد القانون و الاختصاص في حالات التنازع:³³

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

4- إثبات جنسية السفينة:

يعتبر العلم وسيلة لإثبات جنسية السفينة وهي وسيلة غير قاطعة تقبل إثبات العكس، إذ قد ترفع السفينة علم دولة أخرى³⁴ ولهذا هناك وسيلة أخرى تثبت بها جنسية السفينة وهي الشهادة التي تمنحها السلطات المختصة بعد تسجيل السفينة.³⁵ و تجب الإشارة أنه من الناحية الدولية يمنع على السفينة حمل أكثر من علم دولة و كذلك يمنع عدم حمل أي علم دولة و إلا اعتبرت سفن قرصنة. (اتفاقية قانون البحار 1982)

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

تنقسم الحقوق العينية التي ترد على السفينة إلى حقوق عينية أصلية تتمثل في حق الملكية، أو قد تكون حقوق عينية تبعية كحق الرهن و حقوق الامتياز.

المطلب الأول: الحقوق العينية الأصلية (ملكية السفينة)

تتمثل في حق الملكية، و لقد نظم القانون البحري الجزائري أسباب ملكيتها المتمثلة في عقد بناء السفينة وكذا عقد شراءها و في كلتا الحالتين، يجب أن يكون ذلك موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة.³⁶ و الملاحظ ان المشرع لم ينظم مسألة اكتساب السفينة بالطرق الأخرى مثل الترك،...

الفرع الأول: بناء السفينة

يعتبر عقد بناء السفينة أحد الطرق التي يكتسب بها الأشخاص ملكية السفينة، و الذي يجب ان يصرح بها رسميا لدى إدارة البحرية، و يوجد طريقتين للبناء:

³³ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 102.

³⁴ - تنص المادة 504 من القانون البحري الجزائري : " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) و بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا."

³⁵ - تنص المادة 29 من القانون البحري الجزائري : " تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة ."

³⁶ - أنظر المادة 50 من القانون البحري الجزائري.

1- البناء المباشر (الاقتصادي):

في هذا النوع يقوم الشخص الذي يرغب ببناء السفينة باستخدام المختصين في البناء والتي تخضع لتوجيهاته بعد أن يوفر لهم الأدوات اللازمة للبناء. وهذه الطريقة من البناء لا تثير إشكالات إذ يكسب المجهز ملكية السفينة مباشرة لذا سمي هذا النوع بالبناء المباشر. كما يمكن تكليف مختص بالبناء (عقد استصناع) لكن هذه الطريقة حاليا نادرة لأنه من أجل بناء سفينة لا بد من الاستثمارات العملاقة، و كفاءة فنية و قانونية لصنع سفينة مجهزة بالقطع الميكانيكية، الالكترونية المعقدة...

2- البناء الجزافي أو غير المباشر:

هذه الطريقة هي الأكثر انتشارا، نظرا لوجود شركات عملاقة متخصصة في صناعة السفن. إذ تتم بموجب عقد يبرمه المجهز طالب البناء مع أحد المصانع المتخصصة في مجال بناء السفن وفقا للمواصفات التي يكون قد تقدم بها، ويلتزم المصنع بتسليم السفينة له بمجرد إتمام بنائها مقابل ثمن معين. كيف عقد بناء السفينة بأنه عقد بيع لشيء مستقبلي محله السفينة التي ستوجد في المستقبل، حيث نصت المادة 53 قانون بحري جزائري: " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك. وتتم عملية النقل بتسلم السفينة على اثر التجارب القانونية الايجابية".

الفرع الثاني: عقد شراء السفينة

هو عقد بيع و فقط غلب المشرع جانب المشتري الذي تنتقل إليه ملكية السفينة على البائع الذي يفقد ملكيتها. ويشترط عقد شراء السفينة ما يلي:

1- وجوب الحصول على التصريح و رخصة تملك السفينة أو بيعها:

نصت عليه المادة 50 من ق. ب.: "إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة. وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقة."

كما تشترط المادة 51 في حالة بيع السفينة الجزائرية لأجنبي، الحصول على ترخيص مسبق.

2- رسمية عقد شراء السفينة وتسجيله:

نصت المادة 49 من ق. ب.: " إن العقود المنشئة أو الناقلات أو المسقطات لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة.

ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة." وعليه فإن الكتابة تعد ركنا لا ينعقد العقد بدونه، ويترتب على تخلفها البطلان المطلق. و تساهم الرسمية في التحقق من مدى توافر الجنسية في السفينة.³⁷

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

قد يترتب على امتلاك سفينة أو تجهيزها أضرار على الغير أو على المصلحة العمومية، لذا فيعد المالك أو المجهز مسؤول مسؤولية تقصيرية طبقا للأحكام العامة سواء عن الفعل الشخصي أو المسؤولية عن أعمال تابعيهم. لكن نظرا لخصوصية القانون البحري و لا سيما السفينة فإنه من الناحية الدولية جرى العمل على تحديد مسؤولية مالك السفينة أو مجهزها و ذلك باشتراطه أن يكون مسؤولا عن التعويضات فقط في حدود معينة و ليس بصفة مطلقة مثل المسؤولية المدنية العادية.

*تحديد مسؤولية مالك السفينة:

يرجع هذا المفهوم الى خلفية تاريخية في المعاملات البحرية في القرون الوسطى و هو أنه في حالة ارتكاب السفينة اضرار للغير فإنه يتخلى عنها (الترك) و لهذه القاعدة تطبيقات مختلفة بين النظام الفرنسي القديم و النظام الإنجليزي³⁸، ففي الأول يسمى التحديد العيني (أي ان المالك مسؤول بحسب قيمة السفينة التي يمكنه تركها

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

38 مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 149.

للدائنين) أما في الثاني فيسمى التحديد الجزافي (الشخصي) (أي يمكن للمالك أن يحدد قيمة أو نسبة التعويض التي يسدها في حالة ارتكاب اضرار) و أثر هذا النظام و ذلك بإبرام معاهدة بروكسل سنة 1924، التي تبنت النظامين الفرنسي و الانجلوسكسوني، ثم معاهدة لندن 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية. و التي جاءت أكثر تنظيم و متبينة نظام التحديد الشخصي أو الجزافي. و استبدلت وحدة التعويض من الفرنك الفرنسي الى الذهب. ثم ابرمت العديد من المعاهدات الخاصة.

و لقد نص المشرع الجزائري على مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري و أجاز للمالك تحديدها في المادة 92 (يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة عن احد الأسباب المذكورة في المادة التالية، إلا إذا ثبت أن الخطأ المرتكب كان متعلقا به)

أي يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن أفعال تابعيه و كذا عن السفينة باعتبارها شيئا. فحددت المادة 93 الاضرار الممكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته منها و هي:

-الوفاة أو الاضرار الجسدية لكل شخص وجد فوق السفينة لنقله و الاضرار اللاحقة بالأموال على السفينة.
-الوفاة أو الاضرار الجسدية لكل شخص على الأرض أو في المياه و الاضرار اللاحقة بالأموال تلك التي تنتج بفعل الإهمال أو خطأ التابعين تحت مسؤولية مالك السفينة أو كل شخص آخر ليس على متن السفينة و يكون المالك مسؤولا عنه بسبب أخطاء ملاحية أو بإدارة السفينة أو الشحن أو التفريغ أو صعود و نزول المسافرين.
-كل التزام او مسؤولية عن اضرار سببتها السفينة بمنشآت الموانئ، و أحواض السفن و الخطوط الملاحية.
و يمكن تحديد مسؤولية الناقل عن تلويث البحر بسبب سفينة نقل مواد بترولية (المادة 121) لكن بشرط ان تكون الجزائر طرف في هذه الاتفاقية الخاصة بمثل هذه المسؤولية.

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

-الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة و ديون الدولة أو اية مؤسسة عمومية قامت في مكان المالك بتعويض أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجروح او تم التخلي عنها.
-ديون طاقم السفينة نتيجة عقد الاستخدام. و كل شخص عمل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل)
و تطبق القواعد الحسابية لتحديد الاضرار و وحدات التعويض بعد حساب نسبة التحديد طبقا لما نص عليه الاتفاقيات الدولية في هذا المجال.

-كذلك يمنع التحديد عن الأخطاء الشخصية للمالك بسبب تلويث البحر. (المادة 122)

المطلب الثاني: الحقوق العينية التبعية و الحجز على السفينة:

الفرع الأول: الحقوق العينية التبعية:

تتمثل في عقد الرهن الرسمي و حقوق الامتياز. ولقد تناول المشرع في القانون البحري الرهون البحرية في المواد من 55 إلى 71، و الامتيازات على السفينة في المواد من 72 إلى 91 من نفس القانون.

أولا: الرهن الرسمي (البحري)

نظمه المشرع و خصه عنوان: "الرهن البحرية" (المواد من 55 إلى 71 من ق. ب.)، وهي نصوص استمدها من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أفريل 1926.³⁹ و تتميز الرهون البحرية بخصوصية عدم نقل حيازة السفينة الى الدائن رغم كونها مالا منقولاً، وهو في حقيقة الأمر حكم استثنائي الغرض منه السماح للسفينة القيام بالدور الاقتصادي المنوط بها وعدم تعطيل دورها.

01/ ابرام عقد الرهن البحري:

يعتبر الرهن البحري تأميناً اتفاقياً يخول الدائن حقا عينياً على السفينة⁴⁰، وقد أوجب القانون البحري الجزائري أن يتم بموجب عقد رسمي تحت طائلة البطالان و صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الأداء.⁴¹ كما يجب قيد الرهن في سجل تسجيل السفن المسوك من طرف الإدارة البحرية.

³⁹ - انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964. ج ر عدد 27.

⁴⁰ - أنظر المادة 55 من القانون البحري الجزائري.

محل الرهن البحري:

يرد الرهن البحري على السفينة وفقا لتعريفها في المادة 13 من ق. ب. مع ملحقاتها الأساسية. ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك (المادة 58). لأنه يمكن رهن جزء من السفينة أو رهن الهيكل فقط دون اللواحق. و لا يدخل مع محل الرهن (السفينة) أجرة تأجيرها. كما أجاز المشرع رهن السفينة في طور البناء، ورهن السفينة المملوكة على الشبوع سواء من كل الشركاء أو ممكن لأي شريك ان يرهن حصته في ملكية السفينة (المواد من 58 إلى 60).

-الحقوق التي تحل محل محل الرهن البحري:

بسبب أن الرهن البحري لا يخول الدائن حيازة السفينة، و كذلك بما ان السفينة بعد رهنها فيسمح لها بالملاحة البحرية و مدام ان هذه الأخيرة فيها اخطار، فإنه قد تتعرض السفينة المرهونة الى حوادث، و يتزعزع حق الدائن المرتهن. ومن أجل ذلك أقر المشرع الجزائري حقوقا للدائن المرتهن تحل محل السفينة في حالة فقدانها أو إصابتها بخسائر قد تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية و نص عليها في المادة 62 من القانون البحري :

(تحل محل السفينة وتوابعها:

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

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

ج- التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة،

د- تعويضات التأمين على هيكل السفينة."

02/ آثار الرهن البحري:

أ-آثار الرهن البحري بين المتعاقدين:

1- بالنسبة للمدين الراهن: تبقى حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن، و يتمتع بالسلطات الثلاث: استعمالها واستغلالها والتصرف فيها. إلا أن المشرع الجزائري أورد قيدا يتمثل في منع المدين الراهن من بيع السفينة المرهونة لأجنبي حيث أبطل ذلك حسب المادة 71)

كما يتوجب على المدين الراهن المحافظة عليها مادامت في حيازته.

2- بالنسبة للدائن المرتهن: عند حلول أجل الدين و امتنع المدين عن الوفاء، فمن حق الدائن المرتهن الحجز على السفينة المرهونة و طلب بيعها قضائيا و الحصول على دينه من ثمن البيع.

ب-آثار الرهن البحري على الغير:

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

2- **حق التتبع:** هو حق تتبع السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة في أي يد كانت حتى و لو بيعت (باستثناء البيع الجبري). كما أنه يبطل بيع سفينة مرهونة لصاحب جنسية أجنبية.

3-حق الامتياز:

03/ انقضاء الرهن البحري: ينقضي الرهن بأحد الأسباب التالية:

-انقضاء الدين المضمون بالرهن، (دين الأصلي).

-بيع السفينة قضائيا، المادة 68 .

- تطهير السفينة من الرهن اختياريًا من طرف المشتري، بعد إبلاغ الدائنين المسجلة رهونهم في سجل السفينة أنه مستعد للوفاء بالدين.
- هلاك السفينة.
- إهمال تجديد الرهن بعد مضي عشر سنوات من تاريخ القيد. (المادة 66)

ثانياً: حقوق الامتياز على السفن

نظمها المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة تحت عنوان الامتيازات على السفن، والواردة ضمن القسم الثاني من الباب الأول للكتاب الأول للقانون البحري الجزائري في المواد من 72 إلى 91. ولقد عرف المشرع الجزائري الامتياز بموجب المادة 72 من القانون البحري بأنه تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه.

01/ الحقوق الممتازة:

- لقد نصت المادة 73 من القانون البحري الجزائري: تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة:
- أ - الأجر 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 الجسدية والحاصلة برا أو بحراً ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
 - د- الديون الجنية أو شبه الجنية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحراً وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
 - هـ- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.
 - و- ديون منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصلح السفينة
 - ز- الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة.
 - ح - الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب.

02/ ترتيب الحقوق الممتازة:

- نصت المادة 75 من ق. ب. " تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانوناً. غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز - ح من المادة المذكورة."
- يفهم من هذه المادة أن هناك مجموعتين من الامتيازات:
- أولاً: المجموعة التي تسبق فيها الامتيازات البحرية وتتقدم على الرهون البحرية، ويتعلق الأمر بالامتيازات الواردة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و من المادة 73.
- ثانياً: وهي تسمى بامتيازات المجموعة الثانية أين تسبقها الرهون البحرية ويتعلق الأمر فقط بالفقرتين ز، ح من المذكورة في المادة 73 سالف الذكر. ويضاف إلى ذلك ما أقرته المادة 76 من القانون البحري صراحة، إذ أجازت للدائنين أيضاً التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية.

03/ محل الامتيازات البحرية:

اعتبر المشرع السفينة وحدها ضامنة للوفاء بحقوق الدائنين.⁴² خلافا لاتفاقية بروكسل لسنة 1926 مدت الامتياز حتى على أجرة الرحلة.

04/ انقضاء الامتيازات البحرية:

بغض النظر عن الاحكام العامة فإنه حسب المادة 87 تنقضي الامتيازات ب:
- بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.
- بالبيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية.
- في حالة نقل اختياري لملكية السفينة، بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل.

الفرع الثاني: الحجز على السفينة:

تعد السفينة أهم عنصر في الذمة المالية للمالك، فإذا لم يوف هذا الأخير لدائنيه كان لهم الحق في مباشرة إجراءات التنفيذ على أمواله وأولى هذه الأموال هي السفينة.⁴³ وقد نظم المشرع الجزائري أحكام الحجز على السفينة في المواد من 150 إلى 160-8 من القانون البحري. بعد أن صادقت الجزائر على اتفاقية جنيف الدولية بشأن حجز السفن 1999،⁴⁴

أولاً: الحجز التحفظي على السفينة:

يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري⁴⁵

01/ شروط الحجز التحفظي على السفينة

ونميز في هذا الشأن بين الشروط الموضوعية والشروط الشكلية.

1-الشروط الموضوعية:

أ-الشروط المتعلقة بالدين:

قبل تعديل القانون البحري كان مضمون الدين واسع جدا⁴⁶، ولا يتماشى مع أحكام معاهدة 1952 التي جاءت بتعريف للدين على سبيل الحصر. ولكن بعد التعديل بالقانون رقم 10-04 حصر المشرع ذلك في المادة 151 بنصه: "ينشأ الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية:
(أ)-الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة،
(ب)- الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة،
(ج) عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة.
(د) الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، والتعويض عن هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه الفقرة الفرعية (د)،

42 - جقبوي حمزة، المرجع نفسه، ص 156.

43 - فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقا لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1990، الطبعة الثالثة، 1998، ص 171.

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

45 - أنظر المادة 150 من القانون رقم 10-04 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري.

46 يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها.

- ه) التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها،
- و) أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة سواء ورد ذلك في مشاركة إيجار أو غيرها،
- ز) أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها،
- ح) الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع،
- ط) العوارية العامة،
- ي) القطر،
- ك) الإرشاد،
- ل) البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها أو المحافظة عليها، أو صيانتها،
- م) تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة،
- ن) رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والمرافئ وغيرها من المجاري المائية،
- س) الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم،
- ع) المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها،
- ف) أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين التعاضدي، الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،
- ص) أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،
- ق) أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها،
- ر) أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها،
- ش) رهن أو رهن غير حيازي أو عبي ذو طبيعة مماثلة على السفينة،
- ت) أي نزاع ينشأ من عقد بيع السفينة."

ب- الشروط المتعلقة بالسفينة:

يجب أن يكون موضوع الحجز السفينة وفقا لتعريفها الوارد في المادة 13 من القانون البحري الجزائري، ووفقا للمادة 154 من القانون البحري الجزائري) فيجوز لكل مدع إما أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري، وإما أي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين وهو ما يعرف بالسفينة الأخت، حتى ولو كانت السفينة المحجوزة على وشك الإبحار. وإضافة الى ذلك فإنه في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية وعندما يضمن المستأجر وحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة، يجوز للمدعي حجز هذه السفينة أو أي سفينة أخرى يملكها المستأجر ولا يمكن حجز أي سفينة مملوكة للمالك بموجب هذا الدين البحري.⁴⁷

2- الشروط الشكلية

تأمر الجهة القضائية المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من الشخص الذي يطالب بدين بحري. وتستدعي السلطة المينائية فوراً للحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز، وذلك تحت طائلة عدم قبول الطلب. كما أنه عندما لا يكون للحاجز موطن بالجزائر، يلزم باختيار موطن بالجزائر لدى وكيل السفينة أو لدى محام ليتلقى فيه التبليغات، ويكون هذا التبليغ بمثابة التبليغ الشخصي. يمكن القاضي أن يأمر، عند الحاجة، بحضور السلطة الإدارية البحرية المحلية. يبلغ أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية المحلية وربان السفينة، وعند الاقتضاء، إلى الممثلة القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها.

47- المادة 155 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

إضافة الى ذلك يجب الزام طالب الحجز بتقديم ضمان لا يقل عن عشرة في المائة (10%) من قيمة الدين. و تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية البحرية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار.⁴⁸

يلتزم مجهز السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. وفي حالة غياب هذا الطاقم، تقوم الجهة القضائية المختصة، بطلب من السلطة المينائية المعنية، بتعيين حارس للسفينة المحجوزة على نفقة المحجوز عليه.

02/ رفع الحجز التحفظي

تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز، بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف. و إذا لم تتفق الأطراف على طبيعة ومقدار الضمان أو الكفالة، تحدد الجهة القضائية بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة.⁴⁹ كما تشير المادة 156 مكرر من القانون البحري الجزائري إلى أنه يمكن أن يقدم طلب رفع الحجز من السلطة المينائية المعنية أو السلطة الإدارية البحرية المحلية بناء على أسباب تتعلق بالأمن والنظام العام.

ثانيا: الحجز التنفيذي على السفينة

إذا لم يتم تسديد الدين في أجل عشرون 20 يوما من التكليف بالوفاء، يقوم الحاجز برفع دعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة. ويتم تسليم التبليغات والاستدعاءات إلى ربان السفينة في حالة ما إذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيما في دائرة اختصاص المحكمة المختصة، وفي غياب الربان إلى الشخص الذي يمثل المجهز وذلك في مهلة 03 أيام.

يقوم المحضر القضائي بتبليغ أمر الحجز إلى ممثل المجهز أو الربان وكذلك السلطة الإدارية المختصة، وإذا كانت السفينة تحمل علما أجنبيا تبلغ نسخة من قرار الحجز للممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع علمها.

و يجب أن يسجل أمر الحجز في دفتر تسجيل السفن بالنسبة للسفن الجزائرية، أما السفن الأجنبية فيسجل في دفتر خاص يحدد كيفية مسكه عن طريق التنظيم.

إن الثمن المرجعي وشروط بيع السفينة المحجوزة يحدد بموجب أمر استعجالي صادر عن رئيس المحكمة، على أن تخصم من ثمن البيع ديون مصاريف توقيف السفينة وحراستها وضمان أمنها.

الفصل الثالث: الاستغلال التجاري للسفينة:

يقصد بالاستغلال التجاري للسفينة استعمالها في النشاط التجاري كالصيد التجاري، النقل العمومي للبضائع و النقل العمومي للأشخاص، النزهة... و سوف نركز على استئجار السفينة و النقل العمومي، لكن كي يسهل دراسة ذلك لا بد أولا من التطرق الى أشخاص البحر أولا.

المبحث الأول: رجال البحر.

المبحث الثاني: عقد استئجار السفينة.

المبحث الثالث: عقد النقل البحري.

المبحث الرابع: التأمينات البحرية:

المبحث الأول: رجال البحر: les gens de mer.

يوجد رجال البحر الأساسيين ثم المساعدين.

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

الفرع الأول: مجهز السفينة: L'armateur

أولا: المقصود بمجهز السفينة:

⁴⁸- المادة 152 مكرر 1 من القانون البحري الجزائري.

⁴⁹- أنظر المادة من القانون البحري الجزائري.

عرفته المادة 572 من ق. ب.: (يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة، وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة). وكذلك المادة 384 تقريبا نفس التعريف.

فهو كل شخص يتولى إعدادها للقيام الفعلي بالملاحة البحرية، عن طريق تجهيزها تقنيا أو قانونيا، فتقنيا أي بالمعدات والآلات، الوقود، المون، تنصيب كل طاقم السفينة من بحارة و ربان...، أما تجهيزها قانونيا أو إداريا فهو تحضير و ترتيب كل الوثائق الإدارية و الالتزامات القانونية التي تستلزمها السفينة و البحارة و النشاط المستغل⁵⁰. و قد يكون المجهز هو المالك الحقيقي للسفينة او مستأجرها (مثل مستأجر سفينة عارية) و سواء تم الاستغلال التجاري للسفينة في النقل أو الصيد أو النزهة.

ثانيا: التزامات مجهز السفينة:

يتعين على المجهز أن يضمن تحقق قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين، حسب نصوص القانون البحري و الأعراف البحرية. فحدد المشرع الالتزامات التي تقع على عاتقه في القسم الثاني من الفصل الثاني من الباب الثاني من التقنين البحري في المواد من 428 إلى 449، أهمها (تجهيز السفينة المواد من 428 إلى 432، تموين البحارة المواد من 433 إلى 448، التزامات المجهز تجاه البحارة اجتماعيا بتأمينهم، الالتزامات في حالة الوفاة...)

ثالثا: مسؤولية مجهز السفينة

نص عليها المشرع في المادة 577 (يكون المجهز مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن وفقا لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر).

أي كقاعدة عامة يكون المجهز مسؤولا عن استغلال السفينة طبقا للقواعد العامة سواء مسؤولية تقصيرية عن الفعل الشخصي او عن فعل المتبوع أو مسؤولية تعاقدية حسب نوع الالتزام. لكن ما يميز القانون البحري سواء الوطني أو حتى على المستوى الدولي فإنه قد تتحدد مسؤولية المجهز عن الأضرار المادية و الجسمانية و ذلك بحكم القانون أو بموجب الاتفاق (المادة 92) و هذا خروجا عن القواعد العامة. و تطبق احكام تحديد مسؤولية مالك السفينة التي سبق التطرق اليها سابقا على المجهز. كما تجب الإشارة أنه يعفى المجهز من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية المحضة التي يرتكبها الربان، حتى لو أنه هو الذي عينه لقيادة السفينة.

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

أولا: الربان:

01/ المقصود به:

هو أحد افراد الطاقم، هو القائد الذي يتولى قيادة السفينة، و المسؤول الأول فيها نيابة عن المجهز، و نظرا للدور الهام الذي يقوم به فإن المشرع خصص له الفصل الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري في المواد من 580 إلى 608. يتم تعيينه من طرف مجهز السفينة بموجب عقد على أن يكون من بين الأشخاص المؤهلين الحائزين على الشهادة، و يسجل لدى الإدارة البحرية، كما يجوز عزله من طرف المجهز. اختلف الفقه حول تكييف عقده مع المجهز و الغالب هو ان الربان يربطه بالمجهز عقد وكالة من نوع خاص، يستمد خصوصيته من احكام القانون البحري.

فما يميز العقد أنه لا يمكن للربان انهاء العقد بإرادته المنفردة أثناء تنفيذ رحلة ما، إلا في حالة العجز البدني أو الوفاة، فهنا يعوض بالربان المساعد له، إن وجد أو من الضابط الأعلى رتبة فوق السفينة الى غاية تعيين ربان جديد.

02/ وظائفه: لا يمكن تعداد كل مهام الربان، لكن يمكن تصنيفها الى أنواع و تجد تلك المهام مصدرها من القانون البحري (المواد 581 الى 608) و الاتفاقيات الدولية و حتى الأعراف البحرية و العادات. و هي:

01- المهام الملاحية:

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

⁵⁰ الخاصة بالسفينة مثل شهادة الملاحة، تصريح المرور دفتر الطاقم، ... و الخاصة بالنشاط كالترخيص باستغلال نشاط النقل أو الصيد... و ايضا كافة وثائق و بوليصات التامينات على السفينة و المسؤولية...)

قبل الرحلة التأكد من تجهيز السفينة، تنصيب الطاقم، التأكد من وثائق الرحلة،
- طيلة الرحلة الحفاظ على سلامة و امن السفينة و أمن و صحة الطاقم و البضاعة من سلامة تحميلها و رسها...
أو المسافرين،
- القيام بالالتزامات البحرية مثل الإسعاف البحري، تفادي أي خطر يهدد الرحلة مثل رمي البضائع الخطيرة أو
اللازمة لإنقاذ السفينة، حبس الخطيرين، ...)

02- المهام القانونية:

1- بصفته وكيل المجهز: يجب ان نميز بين نوعين:
أ/ بصفته الرئيس على الطاقم: فهو الممثل القانوني الأول للمجهز تجاه جميع طاقم السفينة من البحارة و الضباط،
عمال الخدمات، عمال الصحة... فهو الرئيس السلمي على جميع العمال، يمارس صلاحيات ابرام عقود التشغيل،
إعطاء التعليمات و الاوامر... حتى السلطة التأديبية عليهم.

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

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

أ- الصلاحيات الإدارية: فيجوز أو يجب عليه اتخاذ كافة التدابير من أجل حفظ النظام العام في السفينة، سواء من
الناحية الأمنية او الصحية ... و لأجل هذا الغرض خوله المشرع صلاحية حجز الأشخاص الخطيرين، حق تفتيش
البحارة و حجر نومهم، صلاحية إعطاء التعليمات لسلامة الرحلة...، حق حجز الأشياء الخطيرة و حتى رميها...
ب- من الناحية القضائية، اعتبر المشرع الربان مثل المأمور القضائي (المادة 557 من ق.ب.) و ذلك بمنحه
صلاحية تحرير محاضر التحقيق الاولي عن الجرائم التي ترتكب في السفينة، سلطة المعاينة و الاستجواب
والمواجهة، و حتى صلاحية حبس المشتبه فيهم احتياطياً، و تقديمهم الى السلطة القضائية المختصة عند الرسو أو
تسليمهم لسفينة الضبطية القضائية المختصة في البحر.
ج- سلطة التوثيق: خول المشرع للربان سلطة توثيق وقائع الميلاد و الوفاة التي تحدث فوق السفينة بعد انطلاقها،
كما خوله سلطة توثيق سندات الوكالة و الموافقة و الاذن (المادة 596).

03/ المسؤولية: تخضع للأحكام العامة، مع استثناء جواز تحديد مسؤوليته مثل مالك السفينة (المادة 111 ق.ب.)
إضافة الى ان المشرع نص على هذا الاستثناء حتى لو ارتكب الربان خطأ شخصي. (المادة 113)

ثانياً: البحارة **les marins**: هم الأشخاص العاملون في السفينة، يربطهم بالمجهز عقد عمل بحري⁵¹، نص
عليهم المشرع في المادة 384/أ (يعني رجل البحر أو البحار، كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل
رجال البحر). كما خصص لهم المشرع الباب الثاني (رجال البحر) و نص على تعريفهم و شروط تعيينهم و
التزاماتهم و حقوقهم، النظام التأديبي عليهم، المخالفات البحرية التي يرتكبونها، و إجراءات متابعتها.
صنفهم المشرع في المادة 411 الى ثلاثة أصناف: مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين
للخدمة العامة. و يدخل ضمن مصطلح البحار ضباط الملاحة، المهندسون البحريون، أطباء، ضباط اللاسلكي،
الإداريون، و الأعوان الذين يتولون الخدمة العامة كالملاحين و الطهاة و خدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن
يعملون على السفينة بعقد عمل بحري.

ما يميز نظام عمل البحارة هو استيفائهم شروط التأهيل و التسجيل لدى الإدارة البحرية، و التزام مسكهم كراس
الملاحة المؤشر عليه (عبارة عن كراس مهني للبحار) ، الصرامة في التزاماتهم تجاه المجهز أو الربان(المواد
من 415 إلى 425)، النظام التأديبي ذا الطابع العقابي غالباً الممارس عليهم، و كل اخلال بالتزاماتهم يشكل

⁵¹ مرسوم تنفيذي رقم 102-05 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، السابق الذكر.

غالبا جريمة معاقب عليها مثل (رفض القيام بالعمل،) و يجب الذكر أن المشرع اشترط الطاقم الوطني (أي الجنسية الجزائرية) لكن مع استثناءات. و بالمقابل للبحار حقوق إضافية نص عليها القانون البحري تجاه المجهز و هي: الحماية من تعسف الربان، الرعاية الصحية، المؤونة أو التغذية السليمة، اللباس النظامي، أماكن النوم و الفراش، الحماية الاجتماعية (التأمين) حق رد جثمانه الى اهله عند الوفاة...)

ثالثا: ارشاد السفينة le pilotage : المرشد هو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول في الميناء او التحرك فيه او الخروج منه⁵² و نظم المشرع عملية الارشاد في القانون البحري و جعله من اختصاص المؤسسة المينائية كما يوجد نصوص تنظيمية لذلك⁵³.

المطلب الثاني: رجال البحر المساعدون: ما يميز هذه المهن أنها مهن منظمة أي تحتاج الى الاعتماد و لها نظام قانوني⁵⁴.

الفرع الأول: وكيل السفينة: le consignataire de la navire نظمه المشرع في المواد من 609-620 من ق. ب. و عرفه في المادة 609 (كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقبل اجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء) "غالبا ما يحتاج المجهز وكيلا له في مختلف الموانئ الأجنبية، ليقوم بالأعمال القانونية على السفينة نيابة عنه، و يتم تحديد مهامه فيعقد الوكالة.

الفرع الثاني: وكيل الحمولة le consignataire de la cargaison : هو كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة ، باستلام البضائع باسم ولحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين مستحقيها من المرسله إليهم. (المادة 621) أي يتعاقد وكيل الحمولة مع الشاحن غالبا لينوب عنه في العمليات المتعلقة بالبضاعة. هي مهنة مقننة.

الفرع الثالث: السمسار البحري le courtier maritime : هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة، بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها و عقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية. ويمكن للسمسار البحري ان يجمع بين نشاطاته ونشاطات وكيل السفينة والحمولة وفي هذه الحالة تسري عليه المواد التي تحكم هاتين المهنتين والسابق الإشارة إليها.

الفرع الرابع: المناولة المينائية la manutention portuaire : هي القيام بأعمال مادية نيابة عن الشاحن أو المجهز أو المرسل اليه او من يمثلهم. و تعد من النشاطات المينائية تمارسها مقاولات مهمتها شحن البضائع، رصها، فكها، انزالها، و وضع البضاعة على الرصيف و المخازن و أخذها. (المادة 912) كذلك تعد مهنة منظمة أي تحتاج شروط و الاعتماد و تمارس من طرف مؤسسة التي يتم اختيارها من العروض عن طريق المنافسة⁵⁵. يختلف أطراف ابرام العقد مع مؤسسة المناولة باختلاف أنواع نماذج البيوع البحرية.

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

المبحث الثاني: عقد استئجار السفينة.

المبحث الثالث: عقد النقل البحري.

المبحث الرابع: التأمينات البحرية:

⁵² محمد فريد العريبي، القانون التجاري و البحري، منشورات حلبي الحقوقية، 2010، لبنان، ص. 269.
⁵³ قرار مؤرخ في 5 محرم عام 1428 الموافق 24 يناير سنة 2007، يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء و يضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين و بوسائل العمل - ج ر رقم 18 - 2007.

⁵⁴ مرسوم تنفيذي رقم 01-286 يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري، ج ر رقم 56 .

مرسوم تنفيذي رقم 09-183 يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، السابق الذكر.

⁵⁵ مرسوم تنفيذي رقم 06-139، يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ، السابق الذكر.