

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 1-
كلية الحقوق

قسم القانون الخاص

سنة ثالثة ليسانس

المجموعة "ب"

محاضرات القانون البحري

إعداد الأستاذة : بن حبيلس آمنة

السنة الجامعية 2023-2024

محاور المقياس

الفصل التمهيدي : ماهية القانون البحري

- مفهوم القانون البحري وأهميته، علاقته بالقوانين الأخرى
- مدى استقلالية القانون البحري
- تطور القانون البحري
- مصادر القانون البحري

الفصل الأول : الملاحة البحرية و أداة الملاحة البحرية

- المبحث الاول: ماهية الملاحة البحرية (كنطاق لتطبيق القانون البحري)
- مفهوم الملاحة البحرية وأنواعه
- أشخاص الملاحة البحرية
- المبحث الثاني: السفينة -أداة الملاحة البحرية
- ماهية السفينة
- النظام القانوني للسفينة
- الحقوق العينية الواردة على السفينة
-
- الفصل الثاني :اهم عقود الملاحة البحرية
- عقود : الارشاد البحري ، القطر البحري
- عقد النقل البحري للبضائع يجار السفينة

مقدمة

تكتسي النشاطات البحرية أهمية كبيرة في الحياة الاقتصادية ، مما جعل العديد من الدول تسعى لتنظيم الملاحة البحرية في مظاهرها المختلفة بقواعد قانونية ذات طبيعة خاصة تتماشى وخصوصية هذا النشاط والمكان الذي يمارس فيه المتمثل في البحر ، ان هذه القواعد مستمدة من البيئة البحرية فرضت قواعد متميزة تفرضها خصوصية النشاط البحري خاصة مع طول مدة الرحلة وماتتعرض له السفينة أثناءها من أخطار في عرض البحر .

تكتسي دراسة القانون البحري أهمية بالغة بالنسبة للدول التي لها شريط ساحلي كالجزائر التي يبلغ طول شريطها الساحلي 1200 كم ، حيث تقاس أهمية القانون البحري بما تملكه الدولة من بحرية تجارية ومدى استفادتها من البحر ومدى حركية موانئها وتجاريتها الخارجية ، وعلى اعتبار الجزائر من الدول التي تعتمد على التجارة الخارجية لموقعها الجغرافي الممتاز وتعدد موانئها التي تشهد نشاطا كبيراً حيث تجري فيها عمليات شحن وتفريغ البضائع المصدرة والمستوردة مما استوجب تنظيم هذا المجال بإصدار القانون البحري .

نظم المشرع الجزائري أحكام القانون البحري بمقتضى الأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل و المتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 1998/01/25.

الفصل التمهيدي

ماهية القانون البحري

نبين في هذا الصدد مفهوم القانون البحري (أولاً) ثم استقلالية القانون البحري وذاتيته (ثانياً)، وأخيراً مصادره (ثالثاً).

أولاً/ مفهوم القانون البحري¹ وعلاقته بالقوانين الأخرى :

1/ المفهوم:

القانون البحري بمفهومه الواسع هو مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم نشاط الملاحة البحرية في مظاهره المختلفة وتحكم وتنظم العلاقات القانونية المترتبة عليها والأخطار الناجمة عنها .

كما يمكن تعريف القانون البحري بأنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بتنظيم نشاط الملاحة البحرية وأشخاصها وأداتها والأخطار الناجمة عنها. وذلك باعتبار الملاحة لبحرية نشاط ذو طبيعة خاصة مرتبطة بخصوصية هذا النشاط والمكان المباشر فيه وهو البحر² .

¹ - المفهوم الواسع للقانون البحري، فهو الذي يعرف القانون البحري بأن مجموع القواعد التي تنظم كافة العلاقات القانونية الناشئة عن الاستعمالات المختلفة للبحر، سواء كانت علاقات عامة تكون الدولة أو السلطة العامة طرفاً فيها، أو علاقات خاصة، تقتصر على الأفراد وأشخاص القانون الخاص. انظر: عبد الله ليندة :

محاضرات مقياس رجال البحر ، سنة أولى ماستر قانون بحري ومينائي ، جامعة جيجل، ص 2
- المفهوم الضيق : هو مجموعة من الأحكام والنصوص التنظيمية التي تحكم نزاعات الملاحة البحرية بصفة خاصة .

انظر محمود شحماط : القانون البحري الجزائري ، طبعة جديدة منقحة ، دار الهدى ، 2010

القانون البحري بمفهومه الضيق هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم وتحكم نشاط الملاحة البحرية³.

12 علاقة القانون البحري بالقوانين الأخرى:

تتصل قواعد القانون البحري بأكثر من فرع من فروع القانون العام والقانون الخاص ، *حيث ترتبط قواعده بالقانون الدولي العام حيث تحكم العلاقات البحرية وقت السلم ووقت الحرب بين الدول وتبسط سلطة الدول على مياهها الإقليمية وكذا حقها على أعماق البحار المحيطة بها مما يسمح لها باستغلال ما بها من ثروات .

*ويرتبط كذلك بالقانون الإداري في العلاقات التي تكون الدولة او احد مؤسساتها طرف فيها وهو ما يتجلى فيما تقرضه الدولة من قواعد تنظيم الملاحة البحرية .

*كما يرتبط بالقانون الجنائي على نحو يتولى معالجة الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن وسلامة السفن، والجرائم البحرية بصفة عامة كالهجرة السرية والابحار بسفينة غير صالحة للملاحة ...

*هذا ويمتد الارتباط الى القانون المالي بالنظر للرسوم والعوائد التي تقررها الدولة على السفن وطرق تحصيلها.

كذلك يرتبط القانون البحري بالقانون التجاري حيث صنف القانون التجاري عددا من الأعمال والنشاطات المتعلقة بالملاحة البحرية على أنها أعمال تجارية بحسب موضوعها كالرحلات البحرية، كل شراء وبيع أو مؤونة للسفن، كل بيع أو مقولة لصنع السفن...

غير أن هذا الارتباط للقانون البحري بفروع القانون الأخرى لا يعني تصنيف القانون البحري الى تصنيفات القانون المختلفة .

ثانيا :مدى استقلالية وذاتية القانون البحري

اختلف الفقه حول مسألة مدى استقلالية القانون البحري عن غيره من فروع القانون الأخرى وظهر في هذا الصدد عدة اتجاهات :

الاتجاه الأول: القانون البحري جزء من القانون التجاري.

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن القانون البحري جزء من القانون التجاري و ينكر خصوصيته وذاتيته، فهو لا يعدو ان يكون فرعا فيه يحكم النشاط التجاري البحري ، واستند أنصار هذا الاتجاه على المسلك الذي اتبعه المشرع الفرنسي عندما أصدر القانون التجاري بأمر البحرية الذي أصدر لويس 14 سنة 1685 ، ثم قانون 1807 الذي جمع فيه قواعد التجارة البرية والبحرية على حد سواء⁴.

²- وكوالك الشريف : القانون البحري ، محاضرات موجهة للسنة الثالثة ليسانس ل م د كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الوادي 2021-2022، ص 2 .

³- العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومة ، 2020 ، ص 13 .

⁴ لتفصيل أكثر :

- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف ، الاسكندرية، 1997، ص6.

- علي البارودي ، القانون البحري، الدار الجامعية، مصر، 1988، 15 .

الاتجاه الثاني : القانون البحري له ذاتية مستقلة

يرى ان القانون البحري متميز بذاتية مستقلة عن باقي فروع القانون وله قواعد تعد كافية بذاتها لحكم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية دون الحاجة لغيرها من فروع القانون الأخرى لتكملة ما يشوبها من نقص على اعتبار طبيعتها الخاصة . وذلك استنادا للاعتبارات التالية⁵ :

- ان القانون البحري ينفرد بطبيعة خاصة مستمدة من النشاط الذي ينظمه وهو نشاط يتسم بالعالمية.
- القانون البحري له طبيعة مغايرة تماما عن القانون المدني وباقي فروع القانون. ، حيث ينفرد القانون البحري بنظم خاصة ، على غرار المركز القانوني الخاص يتمتع به الربان ، ونظرية الخسائر البحرية المشتركة ، نظام المساعدة البحرية ، مسؤولية مالك السفينة المحدودة ، نظام التخلي ...
- تتصف القواعد التي تحكم هذا المجال بالوحدة والثبات لأنها وليدة العرف السائد منذ القدم بين المشتغلين بالملاحة ومعبرة عن طبيعة وظروف هذه الملاحة .

الاتجاه الثالث : القانون البحري ذو طبيعة خاصة.

يرى ان القانون البحري ذو طبيعة خاصة تتمثل في ذاتيته، أكيد ان للقانون البحري ذاتية خاصة لكنها لا تؤدي الى استقلالته بشكل مطلق عن باقي فروع القانون ، حيث يتعين التمييز بين استقلالية القانون البحري وذاتية⁶ ، لكن مهما بلغت درجة كفاية قواعده لمواجهة تنظيم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية فان هذا لا يغني عن الاستعانة بالفروع الأخرى لتكملة ما قد يشوبه من نقص ، بشرط ألا يتعارض ما يؤخذ به من أحكامها مع التقنين البحري وطبيعة العلاقات البحرية والظروف التي تنشأ فيها⁷ .

للقانون البحري ذاتية خاصة من حيث القواعد التي يحتويها اذ تعتبر في معظمها خروجاً عن القواعد العامة المطبقة على النشاط البري لأن طول مدة الرحلة البحرية وماتتعرض له السفينة أثناءها من أخطار في عرض البحر أدت الى وجود عدة نظم قانونية انفرد بها القانون البحري كنظام الخسائر المشتركة ونظام الخسائر الجسيمة ونظام مسؤولية مالك السفينة المحدودة عن أخطاء تابعيه فكرة الانقاذ البحري...⁸

واستند هذا الاتجاه على حجتين قائمتين على نقد حجج الاتجاهين السابقين وتعتبر من مظاهر الذاتية:

-ان القول بتبعية القانون البحري للقانون التجاري يتجاهل اتساع نطاق القانون البحري وامتداد احكامه الى ملاحة الصيد وملاحة النزهة وكلاهما لا يعد عملا تجاريا، فهو لا يقتصر على الملاحة التجارية حتى يعدّ فرعاً من القانون التجاري. ومن جانب آخر فان الاثبات في القانون البحري يقوم على الكتابة كقاعدة عامة وليس حراً كما في القانون التجاري⁹ .

⁵ العربي بوكعبان، القانون البحري، مرجع سابق، ص 10.

⁶ - الاستقلالية : يقصد بها انه يتمتع بمبادئه ونظمه الخاصة وطرق تفسيره المستقلة .

الذاتية : يقصد بها ما يتمتع به هذا القانون من صفات فنية تجعل نصوصه ملائمة للظروف الخاصة التي تحيط بالظاهرة التي ينظمها

⁷ - العربي بوكعبان، القانون البحري، مرجع سابق، ص10.

⁸ - وكواك الشريف، مرجع سابق، ص1.

⁹ - روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، جامعة سطيف 2، 2013-2014، ص9.

- ان افراد القانون البحري بنظم معينة تجعله متميزا بطبيعة خاصة لا يكفي للقول باستقلاليتة المطلقة لأنه لايمكنه الاستغناء عن باقي فروع القانون.

ويعتبر الرأي الثالث هو الرأي الراجح ، حيث يتميز القانون البحري بذاتية

- ثالثا: مصادر القانون البحري :

يس تمد القانون البحري قواعده من مصادر رسمية ملزمة وهي التشريع والعرف والعادات البحرية ومصادر تفسيرية على سبيل الاستئناس تتمثل في القضاء والفقه يضاف الى هذه المصادر ، العقود النموذجية التي ينفرد بها القانون البحري.

1 - المصادر الرسمية (الملزمة)

1-1 التشريع :

يعد التشريع المصدر الأول للقانون البحري بالنسبة للدول التي قامت بتقنين قواعد القانون البحري، يطبقه القاضي قبل غيره من المصادر ، وقد اعتمدت الجزائر في تسيير أمورها البحرية على التقنين البحري الفرنسي إلى غاية إلغاء العمل به وأصدر التقنين البحري الجزائري الذي عرف تأخرا بموجب الأمر 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 والذي تأخر نشره في الجريدة الرسمية الى غاية 10 افريل 1977 . ولا يقصد بالتشريع نصوص القانون البحري فحسب التي نظمها المشرع بموجب الأمر 80/76 المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 بل كذلك النصوص التشريعية والتنظيمية البحرية اللاحقة لهذا التشريع ، هذا وتعتبر الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت اليها الجزائر جزء من التشريع يلتزم القاضي بتطبيقها، حيث ان الجزائر وقبل صدور التقنين البحري بادرت بالانضمام الى الكثير من المعاهدات الدولية المتعلقة بشؤون الملاحة البحرية من ابرز تلك المعاهدات :

1-المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين ، مبرمة في بروكسل 1910/09/10 ، انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم 70/64 المؤرخ في 1964/06/08

2-المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والمبرمة في بروكسل بتاريخ 25 اوت 1924 والتي انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم 71/64 المؤرخ في 1964/06/08

3-المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن (بروكسل 1926/04/10)انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم 64-72 المؤرخ في 1964/06/08

4 - المعاهدة الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص في التصادم البحري(بروكسل 1952/05/10 والتي انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم 171/64 المؤرخ في 1964/06/08...الخ.

فان خلا القانون البحري من حكم في مسألة معينة فانه يمكن الرجوع إلى التشريعات البحرية المقارنة بغية الاستئناس بها ، فان لم يوجد استوجب الأمر الرجوع إلى العرف البحري ، وعند غياب حكم يكون الرجوع إما للقانون التجاري او القانون المدني شرط أن تكون أحكام هذا الأخير متطابقة مع مبادئ القانون البحري وقواعده الخاصة.

2-1-العرف والعادات البحرية .

إن أول نشأة للقانون البحري، كانت نشأة عرفية بحتة لذلك إحتل العرف البحري مكانته كمصدر أساسي يعود إليه قاضي الموضوع متى غاب النص التشريعي في حكم ما، إضافة إلى العادات البحرية التي تحتل مرتبة تلي مرتبة العرف ، فالعرف مصدر رسمي بينما العادة البحرية تعتبر مسألة واقع يستقل قاضي الموضوع بأمر التثبيت من قيامها ، وتكمن التفرقة بين العرف البحري والعادات البحرية في نقاط جوهرية تتمثل في كون العرف له قوة إلزامية عكس العادة البحرية، إضافة إلى أن القاضي يلجأ العرف مباشرة في غياب النص(أي تلقائياً)، إلا أن العادة البحرية لا يلجأ إليها القاضي إلا إذا تمسك بها الأطراف وزيادة على كل ذلك فإن الاختلاف بينها يظهر حليا في مسألة قانونية جوهرية ألا وهي **الإثبات** حيث لا حاجة للأطراف المتنازعة في أن يثبتوا العرف البحري في حين أنه ،من يدعي عادة بحرية ما، فعليه أن يثبت وجودها. وتجدر الملاحظة إلى أن أشهر عرف بحري أخذ به المشرع الجزائري وحوله إلى نص قانون ما جاء في المادة 772 من القانون البحري أنه(يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب **العرف في ميناء التحميل** كما انه يوجد نوعان من الأعراف والعادات البحرية، فمنها ما هو محلي ومنها ما هو دولي، فإن قام النزاع عليها فإن القاضي ملزم بتطبيق العادة المحلية على الدولية¹⁰.

2 - المصادر التفسيرية (الاحتياطية):

2-1-القضاء:

تعتبر الأحكام القضائية التي تصدرها المحاكم الفاصلة في المسائل البحرية من المصادر التفسيرية للقانون البحري ، وهي بالغة الأهمية بالنظر لما يبذله القضاء من جهد في سبيل سد النقص الذي قد يعتري النصوص القانونية مواكبة للتطور الذي تعرفه الملاحة البحرية .

2-2-الفقه :

يتولى الفقه دور الناقد للنصوص القانونية القائمة وإبراز ما قد يعتريها من نقص أو يشوبها عيوب واقتراح ما يراه ضروريا من تعديل فيها وما يرى لزوم إصداره من تشريع من أجل سد النقص التشريعي الى جانب ما يقدمه من شرح وتفسير لأحكام القانون ، وهو بالتالي مصدر تفسيري يعود إليه القاضي على سبيل الاستئناس.

2-3-العقود النموذجية :

هي عقود يتم التعامل بها في مجال الملاحة البحرية من طرف شركات الإشراف ، شركات التأمين ، شركات الملاحة ، شركات بناء السفن ، شركات الشحن والتفريغ .

هذه العقود تتضمن قواعد متميزة تقترب من دفتر الشروط باعتبارها تتعلق بتنظيم مسؤولية الشركات التي تحرر هذه العقود وعادات محلية تواتر العمل على إتباعها ، إلا ان الشروط التي تتضمنها العقود النموذجية يجب ألا تخالف قاعدة قانونية أمره حتى تكون صحيحة وملزمة للمتعاقدين .

¹⁰فنتازي خير الدين : مطبوعة بيداغوجية : محاضرات في مقياس القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس ل م د ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة 8 ماي 1945 قالمة ، 2021-2020 ، ص 10- 11

الفصل الأول : الملاحة البحرية (الماهية -الأداة -الأشخاص)

- المبحث الأول: ماهية الملاحة البحرية (كنطاق لتطبيق القانون البحري)

تمثل الملاحة البحرية نطاق تطبيق القانون البحري باعتباره القانون الذي ينظم العلاقات الناشئة عنها ، وقد تناول المشرع الجزائري أحكام الملاحة البحرية ضمن القانون البحري في الكتاب الاول في بابين، الباب الاول تضمن الملاحة البحرية من حيث التنظيم الاداري والاقليمي لها (م1-12) ، ثم أداة الملاحة البحرية المتمثلة في السفينة (م13-160) ثم نظام وأمن الملاحة البحرية (م161-272) ثم الحوادث البحرية الناجمة على الملاحة البحرية (م273-383). والباب الثاني يتناول اشخاص الملاحة البحرية (م384-567).

المطلب الاول : مفهوم الملاحة البحرية

اختلف الفقهاء في تحديد ماهية الملاحة البحرية ، فمنهم من لجأ إلى تعريفها عن طريق أدواتها المتمثلة في السفينة ، ومنهم من عرفها بالمكان الذي تتم فيه "البحر" وليس بأداتها، بينما عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية بأداتها والمكان الذي تتم فيه وذلك في المادة 161 من القانون البحري "هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون".

غير ان هذا التعريف يثير عدة ملاحظات أهمها : أنه يدور في حلقة مفرغة يعرف الملاحة البحرية بالسفينة ويعرف السفينة بالملاحة البحرية . الفقه الفرنسي اعتنق معيارين لتحديد الملاحة البحرية و هما يختلفان عن المعيار القضائي الذي تبنته محكمة النقض الفرنسية.

حيث يرى فريق من الفقهاء أن الملاحة البحرية هي التي تتم بواسطة السفن في البحار دون التي تقوم بها المراكب ،بينما يرى فريق آخر من الفقهاء أن الملاحة البحرية هي التي تتم في البحار ،فمعيار الملاحة عند الفريق الأول هو السفينة و معيار الملاحة البحرية لدى الفريق الثاني هو مكانها أي البحر ،في حين ذهب القضاء الفرنسي إلى اعتناق معيار آخر هو الخطر الخاص،فكلما تعرضت السفينة في رحلتها لأخطار خاصة تكون الملاحة التي تقوم بها ملاحة بحرية.

و يعيب هذه التعاريف جميعا محاولتها لوضع معيار غير محدد لتعريف الملاحة البحرية، فتعريف الملاحة البحرية بأداتها كما فعل المشرع الجزائري و فريق من الفقه الفرنسي لا يخلو من الغرابة، إذ أن السفينة ذاتها و هي أداة الملاحة تحتاج إلى معيار يميزها عن غيرها من العائمات النهرية و لذلك حاول أنصار هذا التعريف تمييز السفينة ،عن المراكب النهرية على أساس تكوينها المادي ،فسفن الملاحة البحرية تمتاز عند هؤلاء الفقهاء بطريقة صنعها وكبر حجمها و قوة احتمالها للأخطار البحرية على انه يعاب على هذا المعيار عدم دقته حيث توجد في الواقع عائمات نهريّة(مراكب) لا تختلف عن السفن من حيث الحجم و القوة وقد تفوق أحيانا و قد تضطر بعض المراكب النهريّة إلى القيام بملاحة بحرية في بعض الظروف.

وتعريف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه وهو البحر كما فعل الفريق الثاني لا يخلو من النقد هو الآخر،حيث يقودنا إلى البحث عن تحديد المقصود بالبحر قانونا و خاصة في الحالات التي يختلط فيها البحر بالنهر ،إذ قد تمت التفرقة بينهما ،و رغم بعض المحاولات التي بذلها أنصار هذا التعريف لتحديد معنى البحر قانونا،كالقول بان البحر ينتهي عن آخر مبنى للجمارك أو عند أول جسر يقابل السفينة في النهر ،فان هذه المحاولات لا تضع معيار ثابتا للملاحة البحرية يمكن الاعتماد عليه في جميع الأحوال ،لان تحديد البحر وفقا

لوقائع مادية قد توجد و قد لا توجد (كوجود جسر ثابت على النهر) لا يعطي التعريف القانوني المتميز بالثبات و العمومية.

كما أن معيار الأخطار الخاصة الذي اعتنقه القضاء الفرنسي لا يصلح لتمييز الملاحة البحرية عن الملاحة النهرية، لأنه ليس صحيحا كما لاحظ الأستاذ " ريبير" أن الملاحة البحرية تعتبر دائما أكثر أخطار عن الملاحة النهرية ، كما أن أخطار الملاحة تعتبر مسالة واقع تخضع لسلطان قاضي الموضوع ، في حين أن تطبيق قواعد القانون البحري و عدم تطبيقها مسالة تخضع لرقابة محكمة النقض ومن البديهي أن الأخذ بمعيار الأخطار الخاصة سيجعل أمر تطبيق قواعد القانون البحري يتوقف على الظروف الموضوعية التي ستتم فيها الملاحة البحرية، وهذا أمر يتنافى مع مبدأ ضمان حسن سير العدالة وننهي من هذا إلى أن القانون البحري هو قانون الملاحة البحرية التي تتم في البحر بمفهومه العلمي، حيث نرجع لبيان مقصوده إلى أوصافه الجغرافية و الجيولوجية التي استقر عليها العلم .

المطلب الثاني : الثاني: تصنيفات الملاحة البحرية

تتعدد تقسيمات الملاحة البحرية بحسب المعيار المعتمد في التصنيف ، فقد تكون المسافة هي المعيار (طول الرحلة) ، وقد يكون موضوع النشاط الملاحي معيار ، أو معيار الأهمية.

الفرع الاول / تقسيم الملاحة البحرية حسب معيار الأهمية :

استنادا لنص المادة 162 من القانون البحري نجد أن المشرع الجزائري قد قسم الملاحة البحرية حسب أهميتها إلى ملاحة بحرية رئيسية وملاحة بحرية مساعدة.

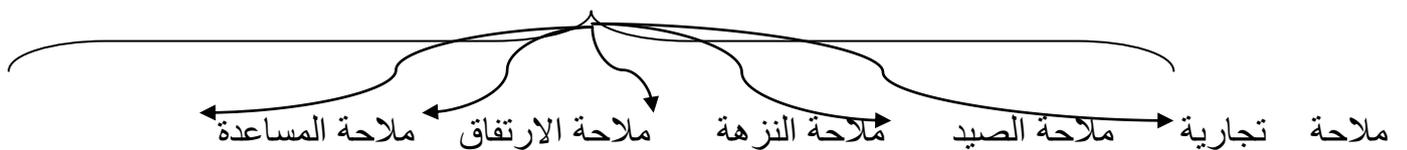
***1- الملاحة البحرية الرئيسية :** تقوم بها سفن نقل المسافرين والبضائع (ملاحة تجارية) أو للصيد (ملاحة الصيد) أو النزهة أو ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ بمعنى آخر تضم الملاحة الرئيسية جميع صور وأنواع الملاحة حسب موضوعها.

***2- الملاحة البحرية المساعدة (التابعة) :** وهي الملاحة التي تقوم بها سفن معينة ويكون غرضها مساعدة السفينة الممارسة لنشاط ملاحي رئيسي ومثال ذلك سفن الإنقاذ والإسعاف وسفن الإرشاد، أي أن الغرض منها ليس استغلال البيئة البحرية.

الفرع الثاني/تقسيم الملاحة البحرية حسب معيار موضوع النشاط الملاحي :

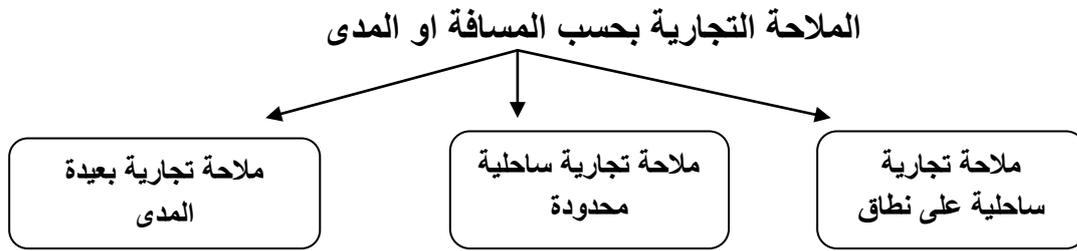
حسب المادة 162 -الملاحة البحرية استنادا لمعيار موضوع النشاط إلى ملاحة تجارية، ملاحة الصيد، ملاحة النزهة، ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض.

الملاحة البحرية(بحسب موضوع النشاط الملاحي)

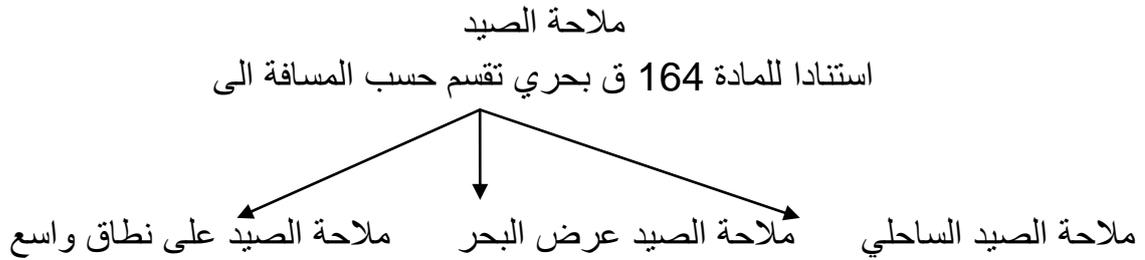


***1- الملاحة التجارية :** وهي الملاحة البحرية التي يكون هدفها تحقيق الربح، وتقوم بها عادة السفن المخصصة لنقل المسافرين والبضائع .وهي من أهم أنواع الملاحة البحرية ولا يوجد خلاف فقهي بشأن خضوع هذا النوع من الملاحة البحرية لأحكام القانون البحري بل إن القانون البحري وضع أصلا لهذا النوع من الملاحة البحرية. وقد كان هذا النوع من الملاحة البحرية محتكرا من طرف الدولة (الشركة الجزائرية للنقل البحري) بموجب

المادة 578 من القانون ، ثم جاء تعديل سنة 1998 الذي سمح للخواص بأن يكونوا مالكيين أو مجهزين وأن يقوموا بنشاط الملاحة البحرية.



***2- ملاحة الصيد:** وهي الملاحة الخاصة بصيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية قصد تحقيق الربح، وقد أجمع الفقه على خضوع نشاط الصيد البحري لقواعد وأحكام القانون البحري لأنها تتعرض لنفس الأخطار البحرية التي تحيط بالملاحة التجارية ولو أن الصيد لا يعد عملاً تجارياً بذاته باعتباره من الأعمال الاستخراجية .



***3- ملاحة النزهة:** هي الملاحة التي تقوم بها الزوارق الصغيرة التي يطلق عليها عادة تسمية (اليخت) ويكون الغرض منها النزهة والترفيه والترويح عن النفس، وقد أجمع الفقه على خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام القانون البحري لأنها تتعرض لنفس مخاطر الملاحة التجارية.

***4- ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض (المرسى أو المراسي):** وهي الملاحة التي تمارس في البحر والموانئ والفرص سفن تخصصها الدولة أو الأشخاص الاعتبارية العامة لخدمة عامة وغير تجارية مثل سفن الإطفاء والمستشفيات والتعليم ... وتخضع كقاعدة عامة لأحكام القانون البحري بالرغم من أنها ملاحة تمارس قصد أداء خدمة عامة مع مراعاة الاستثناء الوارد في نص المادة 162 من القانون البحري والمتعلق بالسفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ.

***5- ملاحة المساعدة:** وهي الملاحة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ... والصنديل البحري والجرف والسبر وكذا البحث العلمي في البحر، وهي ملاحة تقوم بها بعض السفن لمساعدة السفن الرئيسية قصد تحقيق أغراضها التجارية أو غير التجارية

الفرع الثالث /تقسيم الملاحة البحرية حسب معيار طول المسافة (المدى) قسم المشرع الجزائري الملاحة التجارية-

وملاحة الصيد بناء على معيار المسافة أو المدى، وذلك على النحو التالي:

***1-أقسام الملاحة التجارية:** حسب المادة 166 من ق ب تقسم إلى ملاحة ساحلية على نطاق ضيق، ملاحة بالمساحة، وملاحة بعيدة المدى.

الملاحة التجارية الساحلية على نطاق ضيق: وقد جرى العمل على حصر ممارسة نشاط الملاحة التجارية- على نطاق ضيق في نشاطات النقل بين مينائين وطنيين، وتخصص للسفن التي تحمل الراية الوطنية إلا في الحالات الاستثنائية المقررة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة وهذا طبقا لنص المادة 166 من القانون البحري.

الملاحة التجارية الساحلية المحدودة: وتمارس في نطاق بحري أوسع من الملاحة التجارية الساحلية على- نطاق ضيق، وعادة ما تكون بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية الواقعة في البحر الأبيض المتوسط. **الملاحة التجارية البعيدة المدى (غير المحدودة):** وتسمى بملاحة أعالي البحار وهي أكثر أنواع الملاحة- التجارية خطرا، وتعرف بأنها الملاحة التي تتم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية باستثناء الموانئ الواقعة في البحر الأبيض المتوسط. ويجوز تخصيص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية وموانئ البلاد الأجنبية للراية الجزائرية أو لراية هذه البلاد وذلك بموجب اتفاقية حكومية مشتركة، وهذا استنادا لنص المادة 168 من القانون البحري.

2-أقسام ملاحه الصيد: على غرار الملاحة التجارية قسم المشرع الجزائري ملاحه الصيد طبقا لنص المادة 164 من القانون البحري إلى ثلاثة أقسام هي ملاحه الصيد الساحلي، ملاحه الصيد عرض البحر، ملاحه الصيد على نطاق واسع.

ملاحه الصيد الساحلي: وهي الملاحة التي تتم قرب السواحل الوطنية، أي داخل المياه البحرية الداخلية- والإقليمية، وقد نصت المادة 169 من القانون البحري بأن ممارسة الصيد في هذه المنطقة مخصص لرجال البحر والسفن الجزائرية ما عدا في حالة الحصول على رخصة من الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للاتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص والخاصة بالسفن الأجنبية.

ملاحه الصيد عرض البحر: وهي ملاحه الصيد التي تمارس خارج المياه الإقليمية لكن داخل المياه البحرية- التي تخضع لولاية القضاء الجزائري، أي داخل حدود منطقة الصيد الخاصة أو المحفوظة للجزائر التي تمتد على مدى 32 ميل بحري من خط الأساس غربا من الحدود البحرية الغربية إلى راس تنس و 52 ميل بحري من خط الأساس من راس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية.

ملاحه الصيد على نطاق واسع: وهي تشمل كل نشاط خاص بالصيد خارج حدود المنطقتين البحريتين- المخصصتين لملاحه الصيد الساحلي وملاحه الصيد عرض البحر السابق ذكرهما

المبحث الثاني: أداة الملاحة البحرية

- **المطلب الاول : ماهية السفينة**

- **الفرع الاول : مفهوم السفينة :**

السفينة بالمفهوم الكلاسيكي وفق ما يتبادر للذهان هي تلك المنشأة التي تجوب البحر بغرض نقل أشخاص او بضائع او هما معا ، و قد قدم الفقه والقضاء تعاريف كثيرة للسفينة تشترك جميعها في ان " السفينة هي كل منشأة عائمة تقوم او تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد وتكون صالحة لتحمل مخاطر البحر "

وقد جاء تعريفها في المادة 13 من القانون البحري "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية او لية عائمة تقوم بالملاحة البحرية اما بوسيلتها الخاصة واما عن طريق قطرها بسفينة أخرى او مخصصة لمثل هذه الملاحة".

ولان السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحري كالألات ، الصواري ، الدفة ، قوارب النجاة..، فان هذه الملحقات تعد جزء منها حسب الراي الراجح. وحتى تعتبر المنشأة او العائمة سفينة لابد :

- تهيئ من حيث البناء والتجهيز بشكل يجعلها قادرة على مجابهة مخاطر الرحلة البحرية " شرط صلاحية السفينة للملاحة البحرية " أي ضرورة توفر المواصفات التي تضمن قدرة المنشأة على القيام بالرحلة البحرية .
- أن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتخصص سواء كانت ملاحه رئيسية او ملاحه مساعدة، أي ان تظل صفة السفينة لصيقة بالمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ، ولا تفقد هذه الصفة ولو قامت بملاحة نهريه .

الفرع الثاني :الطبيعة القانونية للسفينة :

تعد السفينة بطبيعتها مال منقول ، تنتقل من مكان لأخر دون تلف ، اذ ينطبق عليها تعريف المال المنقول حسب المادة 683 /ف 1 ق م ج¹¹ ، وتعد كذلك من الناحية القانونية بصريح المادة 56 /ف 1 من ق البحري التي تنص "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموال منقولة." و عليه فان السفينة تخضع للقواعد العامة الخاصة بالمنقولات في القانون المدني كأصل عام ، لكن النظام القانوني للمنقول لا يتناسب مع طبيعة السفينة بالنظر لقيمتها الاقتصادية التي أحيانا تفوق قيمة العقار بكثير لدرجة أنها سميت "بالعقارات البحرية" . لذا تم اعتبارها مال منقول ذو طبيعة خاصة حسب اغلب التشريعات حيث تخضع لبعض أحكام العقار منها مثلا :

- لنقل ملكية السفينة يتعين تحرير سند رسمي¹²
- وجوب شهر التصرفات الواردة عليها في سجلها المقيد بمكتب التسجيل
- إخضاع السفينة لإجراءات الحجز الشبيهة بالحجز العقاري
- لا تخضع لقاعدة " الحيازة في المنقول سند الملكية " ، ترهن رهنا رسميا كما ترهن العقارات (المادة 57 من ق البحري).

المطلب الثاني: عناصر السفينة والحقوق العينية الواردة عليها

الفرع الاول: عناصر شخصية للسفينة :

جعل المشرع السفينة تتحلى بصفات الأشخاص لا الأموال من جانب تمتعها ببعض الصفات كالاسم والموطن والجنسية، فاقتربت بذلك من الأشخاص ولكنها لا تعد شخص من الناحية القانونية حسب المادة 49 من القانون

¹¹تنص المادة 683 /ف 1 ق م ج : " كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا يكن نقله منه دون تلف فهو عقار ، وما عدا ذلك من شيء فهو منقول."
¹² - المادة 49 من القانون البحري " ان العقود المنشئة او الناقله او المسقطه لحق الملكية او الحقوق العينية الاخرى المترتبة على السفن او حصصها يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق ..."

المدني ، وقد أشارت المادة 14 من القانون البحري الى العناصر المتعلقة بشخصية السفينة بنصها " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية " .

• أولا/ الاسم :

يجب ان تحمل كل سفينة بمجرد انتهاء بنائها اسم يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ، يعينها تعيينا ذاتيا ، لان كل التصرفات القانونية الواردة عليها تكون دائما مرتبطة بهذا الاسم . يتولى مالك السفينة اختياره ، ويشترط الا يكون مستعملا من قبل وألا يكون مخالف للنظام العام والآداب العامة ، يخضع منح اسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة . وليس لمالك السفينة حق ملكية على الاسم الذي تم تسجيلها به إذا انتهى التسجيل بغرق السفينة او تحطمها . يكتب الاسم في مقدمة السفينة حسب المادة 17 من ق ب ج وعلى الجانبين باللغة العربية واللاتينية بلون مغاير للون السفينة مع وجوب الإشارة الى ميناء تسجيلها تحت الاسم الوارد في مقدمة السفينة .

• ثانيا/ موطن السفينة / ميناء التسجيل :

إن موطن السفينة هو عادة الميناء الذي تم تسجيلها فيه، فيعد موطنها لها وهو من عناصر الشخصية القانونية للسفينة، ومكون أساسي من مكونات الحالة المدنية لكل سفينة. وتحديد الموطن مرهون بإرادة المالك ولكل سفينة موطن واحد، فلا يجوز أن يتخذ للسفينة الواحدة موطنين أو أكثر وينبغي أن نفرق بين ميناء التسجيل الذي يعتبر موطن السفينة، وبين ميناء الاستغلال الذي يعد المكان الذي إعتادت السفينة ممارسة نشاطها فيه بشكل معتاد، لذلك جاز للسفينة أن تتخذ ميناء للاستغلال غير الميناء الذي تم تسجيلها فيه. وعليه فحسب نص المادتين (46 و 47) ق.ب، فإنه لا يمكن تسجيل السفينة في ميناء أجنبي إلا إذا تم شطبها من ميناء التسجيل الوطني، والعكس صحيح أي أنه لا يمكن تسجيل سفينة أجنبية في ميناء جزائري إلا بعدما يتم شطبها من ميناء تسجيلها الأجنبي، وكل ذلك حتى يتقادم المشرع احتمال الوقوع في حالة تعدد المواطن للسفينة الواحدة وتكمن الأهمية في ضبط مسألة الموطن في : تحديد المكان الذي تشهر فيه التصرفات القانونية المتعلقة بالسفينة من بيع أورهن، أو حجز... إلخ
ففي هذا الموطن توجه الإعلانات للسفينة ويوقع عليها الحجز وتشهر فيه التصرفات والحقوق العينية المترتبة عليها..ضف الى ذلك يرتبط تحديد الموطن بتحديد الاختصاص الإقليمي للمحكمة المعروضة عليها النزاع.

• ثالثا/ حمولة السفينة

يقصد بالحمولة سعة السفينة المعدة للاستعمال، وهي إحدى أهم العناصر المكونة لشخصية السفينة، وتتميز كل سفينة عن غيرها من السفن بحمولتها وحجمها لذلك نجد أن الحمولة تقاس بوحدة قياس تعرف بالطن الحجمي وهو ما يعادل (2.83) متر مكعب، أي 100 قدم مكعب، وهو قياس انجليزي¹³ يتم تحديد أي قياس الحمولة من قبل السلطات الإدارية البحرية المختصة حسب المادة 20 من ق ب ج بهدف تحديد مختلف الرسوم والمصاريف التي تفرض على السفينة أثناء عبورها، بحيث ينبغي أن يتناسب الرسم مع الحمولة، إضافة إلى أن قياس الحمولة يساعد في تقدير أجرة النقل والشحن والتفريغ... إلخ. وتعد شهادة الحمولة على أساس نتائج

¹³ - هناك معاهدة دولية لقياس الحمولة سنة 1969 دخلت حيز التنفيذ الدولي عام 1982 هناك 3 انواع من الحمولة :

- الحمولة الإجمالية الكلية : وتشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما فيها المنشآت القائمة على سطحها
- الحمولة الاجمالية : وتخصم منها الفراغات التي تشغلها الالات والمنشآت السابق ذكرها الاماكن المخصصة لإقامة طاقم السفينة وتلك المشغولة بالالات المسيرة والمرجل والمخصصة للوقود و

- الحمولة الصافية : تعني مقدار الفراغ الذي يخصص فعلا لنقل البضائع او الاشخاص

المعايرة، وتسلم لمالك السفينة مع وجوب إيداع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة.

● رابعا/درجة السفينة :

مرتبة السفن تختلف من حيث المتانة وطريقة البناء ومدى استيفائها لشروط السلامة البحرية بمقتضى تصنيفها ، فقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية ... أو المعيار في تقدير الدرجة يكون بمقدار قدرتها على مواجهة أخطار البحر ، يقوم بتقييم السفينة وتحديد درجتها شركات عالمية شهيرة تسمى بشركات الإشراف ، تقوم هذه الشركات بتقدير درجة السفينة بواسطة خبراءها ويستمر التقييم أثناء حياة السفينة .. وتمنحها الدرجة .

● خامسا/ جنسية السفينة :

جنسية السفينة هي رابطة ولاء للدولة التي تحمل جنسيتها ، تحتاج السفينة لحمل جنسية دولة معينة للحصول على حماية الدولة التي تنتمي إليها لأنها تعد امتداد لسيادة الدولة على إقليمها ، وكذا من أجل تحديد الاختصاص القضائي ، والقانون الذي يطبق على ما قد يصدر عنها من تصرفات أو وقائع قانونية خاصة وإنها قد تكون في أعالي البحار وهي مياه دولية لا تخضع لسيادة أي دولة . ولا يصح أن يكون للسفينة أكثر من جنسية .

وقد اشترط المشرع الجزائري لحصول السفينة على الجنسية الجزائرية استنادا للمادة 28 من ق ب ج :

- ان تكون ملكا كامل لشخص طبيعي من جنسية جزائرية

- او لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري

ينبغي ان يكون طاقم السفينة متكون من البحارة الجزائريين بنسبة تحددها السلطات الإدارية البحرية المختصة ، وجوب ان تكون السفينة مسجلة في إحدى الموانئ الجزائرية بناء على طلب مالك السفينة فلا تكسب السفينة المسجلة في ميناء أجنبي الجنسية الجزائرية ولو كان مالكا جزائري .

تتولى السلطة الإدارية البحرية لمكان تسجيل السفينة منح شهادة الجنسية ، وتعتبر شهادة الجنسية من بين العناصر المكونة لشهادة الملاحة البحرية ومن بين الوثائق الواجب حملها على متن السفينة الى جانب دفتر البحارة و رخصة اوبطاقة المرور¹⁴ ، شهادة الصلاحية للملاحة وشهادة الامن ، الشهادات النظامية ، دفتر السفينة ... الخ¹⁵.

يترتب على اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية وجوب رفع الراية الوطنية " العلم الجزائري " ، حتى تحظى السفينة بالحماية القانونية للدولة ويسري عليها القانون الجزائري ، ذلك ان جميع التصرفات التي تحدث على ظهر السفينة تخضع لقانون العلم ، فلا يجوز لها رفع علم دولة أخرى إلا في الحالات التي يجري فيها العرف على ذلك .

الفرع الثاني: الحقوق العينية التي ترد على السفينة :

على اعتبار ان السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة يخضع لمقتضيات استثنائية لا يخضع لها المنقول في القانون المدني ، فالسفينة تخضع لإشراف إداري دقيق ومستمر ، حيث يتم متابعة انتقال الملكية على نحو لا يسمح بتملكها بالحيازة وبالتالي ترد عليها حقوق ، حقوق عينية أصلية " الملكية " وحقوق عينية تبعية " الامتياز " مثلا ، وقد ورد في القسم الثالث من القانون البحري الحقوق المترتبة على السفينة .

¹⁴- بطاقة المرور : تختص بالسفن التي تقوم بملاحة الارتفاق او السفن تقوم بملاحة النزهة والتي ليس لها طاقم مأجور

¹⁵- انظر المواد 189 وما بعدها ق ب ج متعلقة بشهادة الملاحة ووثائق السفينة المحمولة على متنها

- أولا /الحقوق العينية الأصلية : حق الملكية

ورد بالقانون البحري أحكام تتعلق بكسب الملكية (المواد 49، 50، 51..)، فجعل امتلاك السفينة اما عن طريق الشراء او عن طريق البناء ، هذا الامتلاك مشروط بتصريح مقدم للسلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل .

حيث اعرض المشرع عن تنظيم اسباب كسب الملكية التي عددها القانون المدني .

-ثانيا/ الحقوق العينية التبعية : الرهن البحري ، حقوق الامتياز البحرية

يمكن ان ترد على السفينة رهون بحرية¹⁶ او حقوق امتياز بحرية ، حيث ترهن السفينة رهن رسمي كالعقار ويسجل هذا الرهن كما يسجل في العقار . كما قد ترد على السفينة حقوق امتياز مراعاة للالتزام البحري ، هذه الحقوق تخول للدائن حق تتبع السفينة في أي يد تكون .

المبحث الثالث: أشخاص الملاحة البحرية

حتى تقوم السفينة بالملاحة البحرية، ينبغي أن تتظافر جهود عدة أطراف، وذلك بغرض تجهيزها وإدارتها وقيادتها، وقد كانت هذه الأطراف في القديم محصورة في مالك السفينة أو مجهزها والربان والبحارة الذين يعملون على ظهر السفينة، وقد جرت العادة على تسميتهم برجال الطاقم البحري للسفينة أو أشخاص الملاحة البحريون، غير أن التطور الحاصل على وسائل الملاحة البحرية، ناهيك عن ظروف الاستثمار البحري الجديدة، أوجبت تدخل عدة أطراف أخرى في مجال الملاحة البحرية، على غرار أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ والسمسار البحري، وهؤلاء هم رجال الطاقم البري للسفينة.... فهم لا يعملون على ظهر السفينة.

ونعني برجال البحر حسب المادة (384) ق.ب معدلة بالقانون 98-05 هم كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر. وينقسم رجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية إلى فئتين من الأشخاص هما: الأشخاص الرئيسيون والأشخاص المساعدون، وذلك حسب دور كل فئة منهم وأهميتها في الملاحة البحرية للسفينة.

المطلب الاول – الأشخاص الرئيسيون في الملاحة البحرية

حتى تقوم السفينة بالملاحة البحرية، ينبغي أن تتظافر جهود عدة أطراف، وذلك بغرض تجهيزها وإدارتها وقيادتها، وقد كانت هذه الأطراف في القديم محصورة في مالك السفينة أو مجهزها والربان والبحارة الذين يعملون على ظهر السفينة، وقد جرت العادة على تسميتهم برجال الطاقم البحري للسفينة أو أشخاص الملاحة البحريون.

غير أن التطور الحاصل على وسائل الملاحة البحرية، ناهيك عن ظروف الاستثمار البحري الجديدة، أوجبت تدخل عدة أطراف أخرى في مجال الملاحة البحرية، على غرار أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ والسمسار البحري، وهؤلاء هم رجال الطاقم البري للسفينة.... فهم لا يعملون على ظهر السفينة.

¹⁶- الرهن البحري من الحقوق العينية التبعية يرد على السفينة وهو تامين اتفاقي يخول للدائن حق عيني على السفينة

ونعني برجال البحر حسب المادة (384) ق.ب معدلة بالقانون 05-98 هم كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر. وينقسم رجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية إلى فئتين من الأشخاص هما: الأشخاص الرئيسيون والأشخاص المساعدون، وذلك حسب دور كل فئة منهم وأهميتها في الملاحة البحرية للسفينة.

الفرع الاول - الأشخاص الرئيسيون في الملاحة البحرية

أولاً-مجهز السفينة : L'Armateur (المواد من 571 – 577 ق ب ج)

- 1- **تعريفه:** ورد تعريفه في كل من المادة 384 والمادة 572 من ق ب ج ، ووردت التزاماته في مواد اخرى 428 وما بعدها ، المجهز هو كل شخص طبيعي او معنوي عام او خاص يقوم بتهيئة السفينة وإعدادها الكافي من حيث المعدات والطاقم من اجل استغلالها البحري ، قد يكون المجهز هو نفسه مالك السفينة او مستأجرها بالهيكل او شخص آخر مكلف من قبل المالك .
 - 2- **صلاحياته:** من صلاحيات المجهز أن يبرم عقود النقل ، التأمين ، الإرشاد وسائر عقود الملاحة البحرية ، ويعتبر تاجر في الاستغلال التجاري للسفينة .
 - 3- **التزاماته:** حسب المادة 574 من ق ب ج والمواد 428 وما بعدها يلتزم المجهز ب :
 - بتأمين صلاحية السفينة وسلامتها عن طريق تجهيزها بالمنشآت الملائمة ،
 - تزويدها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها
 - توفير طاقم كافي و كفى من البحارة لتنفيذ الرحلة البحرية مع ضمان شروط العمل القانوني.
 - توفير المؤونة الكافية للرحلة و ضمان الشروط الصحية للطاقم.
 - دفع مستحقات البحارة بشكل دوري.
 - توفير سكن للبحارة ملائماً بما يضمن صحة وراحة الطاقم وكرامته.
 - توفير بدلات الشغل والوقاية موحدا ووفق الأوصاف المحددة قانوناً، كل سنة.
 - ضمان عودة الطاقم إلى الوطن بسلامة، مع ضمان المكافآت المستحقة للطاقم عن الرحلة.
 - 4- **مسؤوليته:** بالنسبة لمسؤولية المجهز فانه على خلاف القواعد العامة في القانون المدني التي تقضي بالمسؤولية المطلقة عن الأخطاء الشخصية وأخطاء التابع أين تكون جميع الذمة المالية للشخص ضامنة للوفاء بالديون ، في مجال القانون البحري في المادة 92 من ق ب ج وذلك في مسائل معينة حددتها المواد 93 ، 96، 97 ، كالوفاة ، الإصابات البدنية ، هلاك البضاعة ، او السفينة او المنشآت ، يطبق نظام تحديد المسؤولية بموجب المادة 111 ق ب ج على كل من مالك السفينة ومستأجرها ، المجهز ، الريان وأعضاء الطاقم وكل من ينوب عن المالك ، ويبرر تحديد المسؤولية بتشجيع استثمار رؤوس الأموال في مجال الاستغلال البحري .
- ### ربان السفينة Le Capitaine du Navire (المواد580-608)
- هو قائد السفينة ورئيس طاقمها الذي يسند إليه مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجرها أمر قيادتها ويكون صاحب الأمر والنهي فيها ، يتم تعيينه من قبل المجهز حسب المادة 575 وفق الشروط والمؤهلات القانونية المطلوبة بموجب عقد شكلي لا مجال لتعديله ليكون ممثلاً قانونياً للمجهز وفي هذا نصت المادة 583 ق ب ج " يمثل الريان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية او الفرعية وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة " وتشير المادة 585 بأنه لا يمكن للربان ان يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز.

بالنظر لاتساع التزامات وصلاحيات الربان ، فانه تقع على عاتقه مسؤولية واسعة ، فمن الناحية المدنية هو مسؤول تجاه المجهز مسؤولية عقدية وتجاه الغير مسؤولية تقصيرية .

يتولى الربان أثناء إبحار السفينة اختصاصات عامة واختصاصات أخرى خاصة .

في إطار مزاولته للاختصاصات العامة يتمتع الربان بصلاحيات السلطة العمومية بصفته ممثلاً للدولة في

السفينة التي تعتبر امتداد للإقليم حيث يمارس فيها سلطة التأديب والتوثيق والتحقيق

سلطة التأديب أي تأديب البحارة بسبب أي عمل يسيء للسير العادي للخدمات وذلك بتسليط العقوبات التأديبية باعتباره الرئيس السلمي لكل أفراد الطاقم (المادة 460).

سلطة الضبط والتحقيق وما تخوله من اختصاص التحري عن الجرائم المرتكبة على متن السفينة وتحرير

محاضر عنها والقبض على المتهم وحبسه لحين تسليمه للسلطات المينائية (المادة 562 ق ب ج)

فيما تخوله سلطة التوثيق بعض اختصاصات الموظف العمومي (المادة 596) اذ يعتبر ضابط للحالة المدنية ،

يسجل المواليد والوفيات ويسجل عقود الزواج ويقوم بتوثيق العقود ويثبت كل ذلك في دفتر يوميات السفينة أثناء

إبحار السفينة او حال وجودها في ميناء أجنبي لا يوجد فيه قنصل جزائري .

فيما تبدو الاختصاصات الخاصة للربان اهم بكثير تظهر من خلال وظيفته الفنية ، واختصاصاته الادارية الى

جانب الاختصاصات التجارية

الوظيفة الفنية الرئيسة التي يتولاها الربان هي قيادة السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة البحرية حسب

الحدود المقررة لها .وبالتالي عليه أن يدير السفينة على الوجه الذي يضمن سلامة السفينة وإتمام الرحلة .

وتتطلب هذه الاختصاصات الفنية من الربان أن يكون دراية تامة بالأمر الملاحية بما فيها استعمال الوسائل

الملاحية الحديثة المساعدة من أجل حسن إدارة السفينة .

ويمارس الربان هذه الاختصاصات الفنية بشكل مستقل عن المجهز، لأن ذلك يدخل في صميم اختصاصاته فهو

عميد السفينة.

تلقي الاختصاصات الفنية على الربان أعباء كثيرة نص عليها القانون، منها:

- عليه أن يخضع سفينته قبل السفر للمعاينة لبيان مدى صلاحيتها للملاحة ويتأكد من كفاية المؤن واللوازم

خلال الرحلة البحرية :المادة 589 من القانون البحري.

- عليه القيام بقيادة السفينة حسب مبادئ فن الملاحة والقواعد والاعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل

وحسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعمقة بالمياه الإقليمية المطبقة من الدول :المادة 592 من القانون البحري .

فيقود السفينة وفقاً للأصول الفنية، وذلك بمراعاة سرعة واتجاه الرياح و التيارات البحرية، واحترام خطوط

الملاحة البحرية المتعارف عليها دولياً، ناهيك اتخاذ كافة الاحتياطات التي تجنب حدوث الكوارث المحتملة.

-على الربان أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة خلال الرحلة البحرية فيبذل العناية الضرورية لضمان

سلامة جسم السفينة وآلاتها، والابتعاد عن المناطق التي يمكن أن تعرض السفينة للعطب :المادة 591 من

القانون البحري.

في حين بالنسبة للاختصاصات التجارية للربان بالرغم انه لا يعد تاجر ، بل يقوم بالأعمال التجارية لحساب

المجهز وعليه ان يخضع لتعليماته في هذا الشأن حيث يتولى:

- إبرام العقود والاتفاقات المتعلقة بالبضائع.

-استلام البضائع، ورسها في المكان الملائم بالسفينة بهدف نقلها.

-الالتزام بتسليم البضائع للمرسل إليه.

-شراء الأغذية والأدوات الضرورية والتي يحتاجها لإصلاح السفينة...

هذا كما يتولى الربان مهام أخرى ذات طبيعة إدارية حيث يتعين عليه ان يحتفظ على متن السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالبحارة والمسافرين والبضائع (المادة 594 ، المادة 595)

البحارة Les Marins المواد 384- 567

أ-البحار في اللغة:-

البحار، وجمعها بحارة، من الناحية اللغوية هو الملاح .وهو كثير السفر بالبحر، كثير ركوب البحر... وأما الملاح، فهو من يوجه السفينة أو يعمل عليها.... وبحارة السفينة هم طاقمها ومجموع العاملين فيها...فالبحار في القاموس القانوني هو الذي يعمل في سفينة مقابل أجر ويعاون الربان أو الضابط في أعمال الملاحة البحرية..

ب-البحار كمصطلح في القانون البحري:

التعريف في القانون البحري وفق المادة 384 ق ب ج و يعني " رجال البحر "أو البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر.

استعمل المشرع الجزائري مصطلحين اثنين للتعبير عن الشخص الذي يعمل على متن السفينة بمقتضى عقد عمل بحري، وهما البحار والملاح، لذلك فالمقصود واحد.

يتبع البحارة في عملهم للمجهز بموجب عقد العمل البحري ويخضعون أثناء الإبحار للربان حيث يكونون تحت تصرفه 24 ساعة قبل موعد إبحار السفينة .

تتلخص مهمة البحارة في تنفيذ الرحلة البحرية على أفضل وجه بأداء عمله المتفق عليه بعناية وفي ذلك يتعين عليه الحفاظ على السفينة ومحتوياتها والامتثال لتعليمات الربان ، القيام بواجب الانقاذ عند الحادث البحري ... للبحارة حقوق يلتزم المجهز بتمكينهم منها كالحق في الأجرة والغذاء واللباس ، والسكن الملائم والعلاج ، وان يرجع الى بلده سالما ، حق التامين على حياته وامتعته الشخصية...المادة 428 وما بعدها ق ب ج

الأشخاص المساعدون Les auxiliaires de l'armement

يعرفهم بعض فقهاء القانون برجال البر أو الطاقم البري للسفينة، كونهم يعملون في البر ولكن لصالح النشاط البحري، فهم تربطهم علاقة بالمجهز أو الشاحن وردت أحكامهم بالفصل الثالث من باب التجهيز تحت عنوان مساعداو التجهيز المواد من 609- 638 ق ب ج ، وهم ثلاث أصناف :وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري .

وكيل السفينة Le Consignataire du Navire المواد (609 إلى 620) ق.ب ج

عرفت المادة 609 وكيل السفينة بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة. ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء.

إذن فوكيل السفينة يعتبر وكيل عن المجهز، يضطلع بمهام كثيرة كإستيلاء البضائع بإسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء، وتمويل الربان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء ، وله القيام بكل مهمة تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة .

وكيل الحمولة : Le consignataire de la cargaison (المواد 621-630) ق ب ج

هو كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسمهم ولحسابهم ومستحقات توزيعها بين المرسل اليهم

السمسار البحري **Le Courtier Maritime** المواد 631-638 ق ب ج

يعد السمسار البحري بسبب المادة 631 ق . ب ح بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الإستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية .

وصفه القانون بأنه وسيط بعمولة يتصرف في مختلف أنواع التجارة البحرية، ولا يكون ذلك إلا بموجب وكالة تتحدد فيها صلاحياته التي لا يمكنه تجاوزها.

غير أن القانون قد وسع مجال نشاط السمسار، بأن سمح له بالقيام بأعمال وكيل السفينة وحتى وكيل الحمولة إذا شاء، على أن يلتزم بالأحكام القانونية التي تضبطهما، وهذا طبقاً

لأحكام المادة (638) ق . ب . ح ، كما أنه يكون مسؤولاً قانوناً وقضائياً أمام المتعاقدين بحكم وساطته إذا خالف إشتراطات الوكالة أو أنه لم ينجز ما تعهد بعمله لهم، أو أنه لم يسلم عملائه المبالغ المستحقة من العقد ...

الفصل الثاني : عقود الملاحة البحرية

المبحث الاول: الارشاد والقطر

المطلب الاول: الإرشاد البحري

الفرع الاول تعريفه وهدفه

تحتاج السفينة لدى دخولها الميناء او الخروج منه الى طلب المساعدة تتمثل في تقديم خدمات يقدمها شخص يعرف الممرات المائية ويجنب السفينة العوارض التي تكون بالميناء، يطلق على الشخص الذي يقوم بالعمل اسم " المرشد " ، والعملية تعرف "بالإرشاد" وهو نظام تملية اعتبارات متعددة منها ما يتعلق بحماية السفينة ذاتها ومنها ما يتعلق بتحصيل رسوم يستعان بها في صيانة الموانئ وإصلاحها. وقد نظم المشرع هذه العملية من باب تحديد المسؤولية عن الخطأ المحتمل حدوثه خلالها المواد من 171 الى 188 ق ب ج

الإرشاد البحري هو مجموع الخدمات التي تقدم للسفينة المرشدة ، عرف المشرع في المادة 171 من القانون البحري الإرشاد البحري بأنه " المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لهم قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول الى الموانئ والفرص والمياه الداخلية والخروج منها "

و جعل خدمة الإرشاد إجبارية لكل السفن الجزائرية والأجنبية بموجب المادة 172 ق ب ج

هدفها الحفاظ على السفينة ومنشآت الميناء وسلامة الملاحة فيه لأنه قد يتطلب الأمر الاستعانة بشخص ملم بالميناء وعوائق لتجنب الاصطدام بالصخور وحطام السفن الغارقة ، يكون الإرشاد في مناطق الإرشاد التي حددها القانون هذا وقد المشرع أعفى سفن معينة من هذا الالتزام بالإرشاد أشارت لها المادة 178¹⁷ .

¹⁷-السفن الشراعية بعمولة اقل من 100 طن ، السفن ذات الدفع الالي بعمولة صافية تقل عن 100 طن ، السفن ذات الدفع الالي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية ، سفن المنارات والعلامات .

الفرع 2: الالتزامات :

ترتب عملية الإرشاد التزامات على عاتق كل من المرشد والربان :

1/التزامات المرشد : ان يكرس خبرته الفنية لخدمة السفينة المرشدة ، يزود الربان بالمعلومات والإرشادات عن مسالك الميناء وخط السير واجب الإلتباع عند دخول السفينة منطقة الإرشاد ، يبقى المرشد مجرد عون للربان ناصح له وتحت إمرته وتبقى قيادة السفينة للربان .

2/التزامات الربان او مجهز السفينة بإتباع القواعد التي تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخول منطقة الإرشاد ، يلتزم بدفع رسوم الإرشاد (التي تعتبر من الحقوق الممتازة) والتعويضات ورسوم الموانئ الرسو والمكوث وتعويض اذا اضطر المرشد للسفر مع السفينة ، يتم تحديد رسوم الإرشاد وفقا لحمولة السفينة ونوع عملية الإرشاد ووقت مباشرتها

الفرع 2: المسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد:

1/المسؤولية عن الضرر اللاحق بالسفينة محل الإرشاد :

اذا صدر خطأ عن المرشد وأحدث ضرر بالسفينة محل الإرشاد كأن يدلي بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء وأعماق الممرات المينائية... فيعتبر المرشد وفقا للقواعد العامة مسؤول بخطئه عن الأضرار التي تصيب السفينة ، فقط على المجهز أن يثبت خطأ المرشد الى جانب الضرر والعلاقة السببية ، ولكن يمكن للمرشد التوصل من المسؤولية بإثبات حالات انتفائها كالسبب الأجنبي .

2/المسؤولية عن الضرر الذي يلحق سفينة الإرشاد :

يكون مجهز السفينة مسؤول عن الأضرار بخطئه او خطأ الربان ، حيث يقع على الهيئة المينائية إثبات خطأ المجهز او الربان والضرر الحاصل والعلاقة السببية ذلك ان السفينة محل الإرشاد تكون مسؤولة عن كل ضرر يصيب سفينة الإرشاد الا في حال إثبات خطأ جسيم من المرشد ، وما على المجهز لتفادي تحمل المسؤولية عن الضرر الحاصل الا بإثبات ان الضرر مرجعه خطأ جسيم للمرشد .

3/ المسؤولية عن الضرر الواقع على الغير :

قد يكون الضرر بفعل المرشد كان يشير بعمل حركة ترتب عنها ارتطام السفينة محل الإرشاد برصيف الميناء فتتلفه، او قد تصطدم بقارب فتغرقه ، في هذه الحال مجهز السفينة هو المسؤول أمام الغير عن عمل المرشد ولو لم يقع الخطأ من الربان على أساس أن ربان السفينة في نظر الغير هو القائد المسؤول عن كل ما يقع من خطأ في قيادتها وإدارتها ، فالمرشد أثناء عمله يعد تابع للمجهز يؤدي عمله لحسابه- مسؤولية التابع عن عمل المتبوع حتى ولو كان الإرشاد إجباريا ، هذا ما تشير له المادة 5 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري بقاء مسؤولية السفينة في حال ما حصل تصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجباريا ، وهذا هو نفسه الحكم الوارد في نص المادة 183 ق ب ج ، ففي حال رجوع الغير على المجهز له ان يتمسك بتحديد مسؤوليته عن أخطاء المرشد التي وقع ت أثناء تأديته لعمله، وله ان يدخل المرشد ضامن في الدعوى ، وفي حال تأدية المجهز تعويض للغير له ان يرجع على المرشد بقيمة ما اداه من تعويض.

المطلب الثاني: عقد القطر البحري : (المواد 860 الى 872 ق ب ج)

الفرع الاول: التعريف، الخصائص:

***تعريفه:** هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك سفينة بجر سفينة مملوكة لأخر نظير أجره متفق عليها ، قد يتم القطر بالقرب من الموانئ وقد يتم في عرض البحر ، تسمى الأولى قاطرة والثانية مقطورة.

بدأ القطر البحري في صورة تقديم مساعدة للسفينة التي تعطلت عن السير بسبب حادث وقع بها في عرض البحر ، ثم أصبح القطر عملاً ثابتاً يقصد منه معاونة السفينة على الدخول في الميناء والرسو على الرصيف أو الخروج من الميناء ، كما يستخدم في الشحن والتفريغ . وأضحى القطر يكتسي أهمية كبيرة حيث يزود السفن والعائمات بقوة الدفع اللازمة لدخولها في الموانئ وخروجها منها، يكون مهم للسفن التي تكون آلاتها من القوة لدرجة أنها تهدد بالخطر الأرصفة والعائمات الصغيرة بالميناء لأنها لا تستطيع الملاحة في المياه الضيقة ، لذا فالقطر ضروري في المياه الداخلية و المياه الإقليمية وفي الموانئ ذات الممرات الضيقة الخطرة .

***تشمل خدمات القطر ما يلي :** - العمليات التي تتطلب سحب او دفع السفن

-مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة

-المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة

تبدأ عملية القطر من الوقت الذي تقوم فيه القاطرة بعمل الحركات للاقتراب من المقطورة والدخول في المجال الذي تكون فيه تحت تأثير ما تقوم به القاطرة من حركات وتندرج فيها عملية إلقاء الحبال التي تستعمل في السحب ، تنتهي العملية بانفصال السفينتين وابتعاد القاطرة.

***من خصائص عقد القطر البحري ،** انه عقد رضائي لا يشترط شكلية لانعقاده ولا يشترط الكتابة لإثباته ، انه عقد ملزم لجانبين يرتب التزامات متقابلة في ذمة عاقيه ، انه من عقود المعاوضة ، انه عقد تجاري بالنسبة لمجهز القطر كذا بالنسبة لمجهز المقطورة إذا كان تاجر.

الفرع 2 الالتزامات و قيام المسؤولية

يرتب عقد القطر البحري التزامات في ذمة كل من مجهز القاطرة ومجهز المقطورة .

من التزامات مجهز القاطرة :

1 - تقديم قاطرة : ← يلتزم بتقديم القاطرة المتفق عليها اذا ما حددت قاطرة معينة ،

يجب أن تكون القاطرة صالحة لأداء خدمة القطر مع اشتراط صلاحية الطاقم .

2-تنفيذ عمليات القطر : أي تأدية خدمات معينة تطلبها السفينة المقطورة من السفينة القاطرة

3- ادارة عملية القطر خارج الميناء : حسب العرف (لم ينص عليها المشرع) ← وبالتالي قيام مسؤولية القاطرة عن الاضرار الناتجة أثناء القطر.

من التزامات مجهز المقطورة :

1 -أداء أجره القطر ، يحدد داخل الموانئ وفق تعريفه تصدرها السلطات المختصة (يتم تحديدها عن الساعة الواحدة ووفقاً لقوة السفينة ، ووقت القيام بالقطر ...) ، في حين إذا كان القطر خارج الموانئ فتحديدها له طابع خاص ، إذ يكون محل مفاوضة .

2- ادارة عملية القطر داخل الميناء ، بما ان السفينة القاطرة تؤدي خدمات القطر تحت إشراف وتوجيه السفينة المقطورة (تبعية القاطرة للمقطورة) ← وبالتالي قيام مسؤولية المقطورة عن الاضرار الناتجة أثناء القطر

عن كافة الأضرار أثناء القطر سواء لحقت بالمقطورة ، الأشخاص والأموال الموجودة عليها ، المقطورة او طاقمها ، الغير . ولدفع المسؤولية لابد من إثبات السبب الأجنبي ، قوة قاهرة او خطأ القاطرة .

ملاحظة:

*يمكن الاتفاق وبشكل مكتوب في إطار تنفيذ عملية القطر على ترك الإدارة للقاطرة ، في هذه الحالة يسأل
مجهاز القاطرة عن الأضرار خلال عملية القطر إلا إذا اثبت خطأ المقطورة .
*تتقدم دعاوى المسؤولية بمرور سنتين من انتهاء عمليات القطر ، لذا يكون من المهم تحديد تاريخ انتهاء
عمليات القطر لحساب التقادم .

المبحث الثاني : عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل نقل البضائع في المجال الدولي اذ تتم عن طريقه اغلب المبادلات التجارية
الدولية لذا زاد الاهتمام به على الصعيدين الدولي والداخلي من خلال محاولة توحيد القواعد التي تحكمه وتنظم
مختلف مراحلها والمنازعات الناشئة عنه ، أولت الجزائر أهمية كبيرة لمجال النقل البحري عموما ونقل البضائع
بوجه خاص .

ترتبط عملية النقل البحري باعتبارها عملية مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع

- أحكام عقد النقل البحري للبضائع

التعريف والخصائص :

عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع من خلال نص المادة 738 ق ب ج والتي وضحت فيها أهم
العناصر المكونة لهذا العقد حيث نصت : " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال
بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة " .
في حين عرف جانب من الفقه عقد النقل البحري للبضائع بأنه : " هو العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى
الناقل بان ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجرة " او " هو " العقد الذي يتعهد فيه
الناقل ان ينقل بحرا بضاعة للشاحن لقاء اجر معلوم " .
يتميز عقد النقل البحري للبضائع بعدة خصائص حيث انه :

- **عقد رضائي** : ينعقد بتطابق إرادتي الناقل والشاحن دون حاجة الى أي إجراء لاحق ولا ينقص من رضائية العقد انه يجب ان يكون مكتوب ، والكتابة مشترطة فقط للإثبات لا للانعقاد
- **عقد ملزم لجانبين** : يرتب التزامات في ذمة كل من الناقل والشاحن وبمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحرا ، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها .
- **عقد إذعان** : في عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن ، ليس بإمكان الشاحن ان يناقش الشروط التي يفرضها الناقل ، فهو مضطر للتعاقد نظرا لما يتمتع به الناقلون من احتكار فعلي لذا يعد عقد النقل البحري من عقود الإذعان¹⁸ ، ذلك ان الحاصل عمليا ان وثائق الشحن يجري إعدادها سلفا بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة ولا يكون للشاحنين حرية مناقشتها او تعديل شروطها .
- **عقد النقل البحري من العقود التجارية** : يعتبر هذا العقد عمل تجاري بحسب الموضوع بالنسبة للناقل ويتم بموجب سند الشحن ، في حين يبقى عملا مدنيا للشاحن الذي ليست له صفة التاجر ولا يقوم بنقل البضاعة لحسابه او لخدمة تجارته .

تكوين عقد النقل البحري للبضائع :

¹⁸ - يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها

يقوم عقد النقل البحري للبضائع على ثلاث أركان : الرضا ، المحل ، أجره النقل ببرمه طرفان هما الناقل والشاحن .

- **أطراف العقد :** الأصل ان هذا العقد يبرم بين طرفين هما الشاحن والناقل ، لكن قد يمتد آثار العقد إلى شخص ثالث هو المرسل إليه .

الشاحن : هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به او بغيره من ميناء الى ميناء آخر ، قد يكون شخص طبيعي او معنوي ، خاص او عام ، بإمكان الشاحن إبرام العقد بصفة مباشرة مع الناقل او مع وكيله الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد .

الناقل : هو من يقع عليه تنفيذ عملية النقل التي هي الهدف من ابرام عقد النقل ، وقد عرفته معاهدة بروكسل لعام 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي انضمت إليها الجزائر في المادة 1/ ف أ " الناقل يشمل مالك السفينة او مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل " **المرسل إليه :** في بعض الأحيان يكون الشاحن بائعا للبضاعة ويقوم بإرسالها للمشتري والذي لم يكن طرفا أساسيا عند إبرام العقد القائم بين الشاحن والناقل ، يتم تحديد المرسل إليه في وثيقة الشحن وفقا لما نصت عليه المادة 784 ق ب ج .

- **الرضا :** يخضع الرضا في شروط صحته للقواعد العامة في الالتزامات ، يجب ان يكون الرضا صادر عن أشخاص مؤهلة قانونا أهلية خالية من العيوب¹⁹ ، لكن الإرادة المعيبة في هذا العقد لا تؤدي الى إبطاله، بل غالبا يتم تعديله إما بالزيادة او الإنقاص في الالتزامات .

- **المحل :** يتمثل موضوع عقد النقل البحري في تغيير مكان البضاعة ، مهما كانت طبيعتها الكيميائية صلبة ، غازية ، سائلة ، المهم أن يكون التعامل فيها مشروعاً تجارياً حتى يكون العقد صحيحاً ، لان نقل بعض المواد كالأسلحة الحربية يعد باطلاً بطلان مطلق إلا إذا كان النقل مرخصاً ، كما أن نقل المواد سريعة التلف كاللحوم تستوجب توفير ظروف خاصة ... في كل الأحوال يجب ان ينصب عقد النقل على بضائع موجودة او ممكنة الوجود والا أصبح العقد باطلاً لانعدام المحل .

- **أجرة النقل :** هي القيمة المالية المحددة وفقاً لبنود عقد النقل البحري والتي يجب على المرسل إليه دفعها للناقل مقابل التغيير المكاني للبضاعة ، وقد نص القانون البحري على الالتزام بدفع الأجرة في المادة 797 الا انه لم يتطرق الى كيفية وأسس تحديدها . وفي كل الأحوال فان تحديد الأجرة في عقد النقل البحري يعتمد على المسافة الوزن ، طبيعة وحجم البضاعة .

إثبات عقد النقل البحري للبضائع :

تعود المتعاملون في مجال النقل البحري للبضائع على تحرير وثيقة تثبت عملية النقل وسموها " وثيقة الشحن " وتعد أهم وسيلة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع نظماً بالمواد 748 الى 762 ق ب ج .

- التعريف بوثيقة الشحن :

استناداً لنص المادة 749 ق ب ج تثبت عملية النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن على الرغم من أهميته وكثرة تداوله فلم تعرفه لا معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسند الشحن ولا القانون البحري الجزائري حيث نص في المادة 748 منه " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل او من يمثله بناء على طلب الشاحن

¹⁹ - التذليل : التصريح الكاذب ، الغلط ...

بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها "

يعرفها بعض الفقه : " أنها الإيصال الذي يعطيه الربان كدليل على استلامه البضاعة وشحنه إياها على السفينة " او هو الوثيقة التي يعترف بموجبها ربان السفينة (الناقل) بتلقيه البضاعة المذكورة فيها على متن السفينة .

- وظيفة وثيقة الشحن :

نشأت وثيقة الشحن في البداية من اجل إثبات عملية شحن البضاعة على السفينة ، ولكن نظرا للتطور الكبير الذي طرا على عملية النقل البحري وتزايد المعاملات التجارية أسندت وظائف أخرى لوثيقة الشحن ، نص عليها المشرع في المادة 749 ق ب ج " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها "

*وثيقة الشحن اداة لإثبات عقد النقل البحري بحسب المادة 748 ق ب ج تحقق هذه الوثيقة وجود عقد النقل

البحري من خلال البيانات والالتزامات الواقعة على عاتق الطرفين والمدرجة في شروط متفق عليها *وثيقة الشحن وصل استلام البضائع : وهي الوظيفة الأصلية لسند الشحن ، حيث يثبت استلام الناقل للبضائع وشحنه لها (المادة 761 ق ب ج) وفي الواقع يمكن ان تثبت أن البضاعة تم شحنها فعلا على متن السفينة وهي بيد الناقل وتحت مسؤوليته .

*وثيقة الشحن سند لملكية البضاعة : وهذه أحدث وظيفة لسند الشحن حيث يعتبر حامل السند حائز للبضاعة وانتقاله من حامل لحامل يرتب تحويل الحيازة حيث نصت المادة 759/ف 2 " يملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن باسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة واستلامها " .

- بيانات وثيقة الشحن :

وثيقة الشحن اما تكون اسمية اي باسم المرسل اليه ، او تكون وثيقة شحن لامر حيث يمكن نقلها بالتظهير او تكون وثيقة شحن لحاملها تنقل بتسليمها حيث تسلم البضاعة لمن يحمل الوثيقة.

وقد اشتهر سند الشحن بالشروط التي يملئها الناقل ، حيث يعدها في نماذج مطبوعة مسبقا ، فيها مربعات مخصصة تملأ فيها بيانات الشاحن والمرسل اليه ، تحديد البضائع ، ... هي شروط يضعها الناقل بهدف إعفاء نفسه من مسؤولية هلاك البضاعة عن طريق ذكر شروط تؤدي لإهدار حجية السند في إثبات مسؤولية التلف او الهلاك ، من أمثلة الشروط المعفية من المسؤولية ، تجهيل الوزن المقدر المقاس القيمة المحتويات ... هذه الشروط المعفية تؤدي الى الأضرار بالشاحن والمرسل اليه عند تداول سند الشحن ، الا ان القانون البحري الجزائي لا يجيز هذه الإعفاءات للناقل المادة 757 ق ب ج ولكن يجيز له إبداء التحفظات على البضاعة²⁰ تضمنت المواد 748 ، 751 ، 752 ، ق ب ج البيانات الواجب إدراجها في وثيقة الشحن منها : أسماء الأطراف ، البضائع الواجب نقلها ، عناصر الرحلة ... الخ.

هوية الأطراف : يقصد بهوية الأطراف ما يلي : اسم الشاحن ولقبه وعنوانه ، اسم ولقب المرسل إليه وعنوانه ، اسم وعنوان الناقل وصفته (مالك السفينة او مستأجر لها) وإذا لم يذكر اسمه عد مجهز السفينة هو الناقل (المادة 754 ق ب ج).

البضائع : يجب ان تتضمن وثيقة الشحن تعيين واضح للبضائع المشحونة من حيث النوع والمقدار والعلامات وهو الشيء الذي حدده المشرع في المادة 752 ق ب ج

²⁰- روابح فريد مرجع سابق ، ص 59 .

- 1 - العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل بدء التحميل اذا كان طبع او ختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان على كل قطعة من البضاعة او تحزيمها.
 - 2 - عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة
 - 3 - الحالة والتكليف الظاهرين للبضاعة .
- ولأنه عمليا يصعب على الناقل القيام بالتحقق من صحة البيانات التي يقدمها الشاحن ، حيث يجب ان تشحن البضاعة بسرعة حتى لا تظل على الرصيف ، وحتى لا تتعطل السفينة على السفر ، أجاز المشرع ان تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي الذي يقدمه الشاحن ، ويعد هذا الأخير ضمن للناقل صحة تصريحه فيما يخض العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة او ناتجة عن الأخطاء بهذه النواحي وان مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة عن عقد النقل تجاه اي شخص آخر غير الشاحن (المادة 753 ق ب ج) ، هذا وقد أجاز المشرع للناقل ان يورد في وثيقة الشحن بعض التحفظات بشرط ان يكون لها ما يبررها حيث نصت المادة 755 ق ب ج " للناقل ان يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي :
- عدد الطرود ، او القطع ، كمية ووزن البضائع عندما تكون له دواعي جدية للشك في صحتها ، او لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها .
 - علامات التعريف المتصلة بالبضائع عندما لا تكون مجموعة مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة "
- كما يجوز للناقل اذا تسلم البضاعة وهي محزومة ان يدرج غي وثيقة الشحن ما يشير الى انه على غير علم بمحتواها (المادة 756 ق ب ج) .
- فيما عدا هذه الحالات تكون كل التحفظات التي يدرجها الناقل باطلة ، لا اثر لها .
- عناصر الرحلة : يقصد بعناصر الرحلة، تحديد الرحلة الواجب إتمامها اي مكان القيام ، مكان الوصول ، كما يجب ان تدرج في وثيقة الشحن أجرة النقل (المادة 748 ق ب ج)
- اسم السفينة : يمكن ان تتضمن وثيقة الشحن اسم السفينة التي تنقل البضاعة عليها حسب المادة 751 ق ب ج ، مما يسمح للشاحن او المرسل اليه من الاستعلام عن ميعاد وصولها .
- التاريخ : يجب ان تتضمن وثيقة الشحن تاريخ ومكان إصدارها حيث نصت المادة 760 / ف 3 ق ب ج يجب ان يبين على نسخ وثيقة الشحن تاريخ ومكان إصدارها ، كما بإمكان الشاحن ان يطلب من الناقل ان يذكر في الوثيقة تاريخ تحميل البضاعة على متن السفينة (751 ق ب ج)
- التوقيع : بمقتضى المادة 2/760 ق ب ج يجب ان تكون وثيقة الشحن موقعة من الناقل او من يمثله ، كما يجب أن تكون موقعة من الشاحن واشترط توقيع الشاحن على وثيقة الشحن يتفق مع الوظيفة التي تؤديها باعتبارها سند لإثبات الشحن ولإثبات عقد النقل البحري معا .
- نسخ وثيقة الشحن : بإمكان الشاحن ان يطلب من الناقل تزويده بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن (المادة 1/760 ق ب ج) .

الالتزامات المترتبة على عقد النقل البحري للبضائع

يرتب عقد النقل البحري للبضائع التزامات على عاتق كل من الشاحن والناقل .

التزامات الشاحن :

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في المكان والزمان المتفق عليهما بالإضافة دفع الأجرة للناقل .

- الالتزام بتسليم البضائع :

تنص المادة 772 ق ب ج " يجب على الشاحن او من ينوب عنه ان يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة في الاتفاقية المبرمة بين الأطراف ، او حسب العرف في ميناء التحميل .
وفي حالة عدم تقديم الشاحن للبضائع في الأوقات والأمكنة المحددة ، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به ، على ألا يتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها " .

- الالتزام بدفع أجرة الناقل :

الأجرة هي الالتزام المقابل للالتزام الناقل بنقل البضائع ، نظم المشرع القواعد المطبقة على أجرة النقل في المواد من 791 الى 801 من ق ب ج .
*تحديد الأجرة : تحدد الأجرة باتفاق الطرفين ولهما كامل الحرية في الطريقة التي تحدد على أساسها ، فقد تحدد بحسب الوزن او الحجم ، او الكيل عند الشحن لكن بالنسبة للأشياء الثمينة كالقطع الفنية واللوحات فلا يخضع تحديد الأجرة لهذا المعيار بل تحدد على أساس قيمتها . وفي حالة عدم اتفاق الطرفين على تحديد الأجرة فإنها تحدد على أساس العرف المتبع لميناء الشحن ويكون التقدير في هذه الحالة بواسطة القضاء .
*الملتزم بدفع الأجرة : الأصل ان الالتزام بدفع أجرة النقل يقع على الشاحن باعتباره المتعاقد مع الناقل إلا انه قد يتفق على ان تدفع الأجرة عند الوصول ، وفي هذه الحالة يلتزم المرسل اليه بدفعها اذا قبل تسلم البضاعة وقررت ذلك صراحة ف 2 من المادة 797 ق ب ج " وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع .

*الحوادث البحرية واثرها على الالتزام بدفع الأجرة :

جعل المشرع للحوادث البحرية اثر على الالتزام بدفع الأجرة حيث ينقضي هذا الالتزام بالنسبة للشاحن في الحالات الآتية :

إذا أهمل الناقل تنفيذ الالتزامات المذكورة في المواد 770-773 ق ب ج .
اذا هلكت البضائع هلاكا كلياً بسبب القوة القاهرة حسب المادة 798 ق ب ج
اما البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر والتضحية بها بأية صورة أخرى لإنقاذ السفينة ، فان الشاحن يظل ملتزماً بدفع الأجرة .

هذه الأحكام ليست من النظام العام ويجوز للأطراف الاتفاق على ما يخالفها حيث يجوز ان يشترط التزام الشاحن قائماً دائماً بدفع الأجرة .

*ضمانات الوفاء بالأجرة :

للناقل ومن اجل الحصول على أجرة النقل حق حبس البضاعة استنادا لنص المادة 795 ق ب ج والتي تجيز له إذا امتنع صاحب الحق في تسلم البضائع عن أداء أجرة النقل ان يمتنع عن تسليم البضائع للمرسل إليه حتى يستوفي حقه ، كما تجيز للناقل بيع البضائع بموافقة السلطات القضائية وذلك بعد شهرين من وصول السفينة الى ميناء التفريغ .

التزامات الناقل : يلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة وشحن البضائع ورسها ونقلها والمحافظة عليها خلال الرحلة البحرية وتفريغها وتسليمها الى المرسل اليه في ميناء الوصول .

الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

نصت المادة 770 ق ب ج " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة ، السهر على العناية اللازمة بما يلي :

- أ - وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة ،
ب - تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب ،
ج - تنظيف وترتيب جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها ."

المقصود بصلاحية السفينة للملاحة ، ان تتوافر فيها شروط المتانة والسلامة التي تسمح لها بنقل البضاعة والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية ، بمراعاة ما قد يظهر عليها من الصعوبات وما قد تتعرض له من الأخطار ، كما يلتزم الناقل بتجهيز السفينة وتزويدها بالرجال ، وإعداد العنابر ، الغرف الباردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع وجعلها في حالة صالحة وملائمة لوضع تلك البضائع فيها .
هذه الالتزامات الواردة في نص المادة 770 ق ب ج هي التزامات ببذل عناية ، يتحقق الوفاء بها متى بذل الناقل في تنفيذها ما يبذله رجل حريص في أمور النقل .

الالتزام بشحن البضاعة :

يقصد بالشحن او التحميل عملية وضع البضائع على السفينة ، وتختلف طريقة الشحن باختلاف البضائع المراد نقلها ، فقد يتم الشحن برافعات السفينة او برافعات الرصيف اذا كان الأمر يتعلق بمواد صلبة يراد شحنها ، وبأنابيب إذا كان الأمر متعلق بشحن مواد سائلة ، أما إذا كانت السفينة تقف بعيد عن الرصيف فلا بد من الاستعانة بالصنادل في إتمام عملية التحميل او الشحن ، ولتنفيذ الالتزام بالشحن يتعين على الناقل وضع السفينة في الميناء المتفق عليه تمهيدا لعملية الشحن كما يتعين على الشاحن وضع البضاعة في المكان والزمان المتفق عليهما .

الالتزام برص البضاعة :

الرص هو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضاعة من التلف او الهلاك أثناء الرحلة ، وتحفظ للسفينة توازنها ، ويندرج عداد الرص عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية او وضع قماش سميك عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة او حرارة الآلات او مياه البحر ، او تحزيمها بالحبال ، ويعتبر عيب الرص إخلال بالعقد يسال عنه الناقل²¹ .

الالتزام بنقل البضاعة:

نقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء النزول هو الالتزام الرئيسي في عقد النقل ، حيث يجب على الناقل ان يتبع طريق الملاحة المتفق عليه او الذي جرت العادة على اتباعه ، وهو ما يؤكد نص المادة 775 / ف 1 ق ب ج " يجب ان تنقل البضاعة في مدة مناسبة وبالطريق المبلغ او المتفق عليه ، وفي حال عدم تحديده بالطريق العادي "

الالتزام بالمحافظة على البضاعة :

يلتزم الناقل بالمحافظة والعناية بالبضاعة المشحونة على السفينة حتى تصل سليمة الى المرسل إليه ، والمحافظة على البضاعة خلال الرحلة البحرية تختلف باختلاف البضائع فقد تتطلب طبيعتها ان تحفظ في مكان بعيد عن أماكن الحرارة ، وقد تحتاج الى تهوية مستمرة خلال الرحلة .

²¹ - كان يضع قرب الأقمشة المشحونة نوعية من الزيت ويحدث تسرب للزيت على الأقمشة مثلا ، او تمزق أكياس الاسمنت بسبب وضع شحنة من الخشب فوقها .

الالتزام بتفريغ البضاعة :

التفريغ هو عملية مادية تهدف الى إنزال البضاعة المنقولة من على السفينة الى رصيف ميناء الوصول ا والى الصنادل التي توصل البضاعة الى رصيف الميناء . تقع عملية التفريغ على عاتق الناقل ، فيقوم بفك البضاعة وتفريغها مبدئيا في ذلك العناية المعقولة متخذا كل الاحتياطات اللازمة التي تتطلبها العملية حسب عرف ميناء التفريغ حيث تنص المادة 780 ق ب ج " بعد وصول السفينة الى المكان المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ "22 .

الالتزام بتسليم البضاعة :

تنص المادة 782 ق ب ج " يتعين على الناقل او من يمثله تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني او من يمثله " تسليم البضاعة هو الالتزام الأخير الذي يترتب عليه عقد النقل البحري في ذمة الناقل وبتنفيذه ينتهي عقد النقل ، وعرف المشرع التسليم في المادة 739 / ف 2 " التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة الى المرسل إليه ا والى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن "

تختلف عملية التسليم عن عملية التفريغ ، فالتسليم هو العملية القانونية المنهية لعقد النقل البحري اما التفريغ فهو مجرد عملية مادية مؤداها إخراج البضاعة من السفينة في ميناء الوصول .
تجدر الإشارة ان الالتزامات المنصوص عليها في المواد 770 ، 773 ، 778 ، لا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها وإلا كان اتفاقهم باطل بحسب نص المادة 811 ق ب ج " يعد باطل وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر او غير المباشر ما يلي : إبعاد او تحويل المسؤولية الخاصة بالناقل الناجمة عن المواد 770 ، 773 ، 780 ، 802 ... "

²² - تجدر الملاحظة ان المادة 607 المذكورة والمشار إليها لا علاقة لها على الاطلاق بالموضوع فالمشرع اخطأ في ذكر النص ، والنص المقصود هو المادة 773 ق ب ج الخاصة بتحميل البضائع