

وزارة التعليم العالي والبحث العلمية

جامعة الإخوة منوري قسنطينة 01

كلية الحقوق

محاضرات في مقياس:

القانون البحري



موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق – قانون خاص

من إعداد الدكتورة:

وكورو منال

السنة الجامعي 2023-2024

مقدمة:

يعتبر مقياس القانون البحري من المقاييس التي تستدعي اهتمام طالب العلوم القانونية خاصة، وأن الجزائر تعتبر من الدول الساحلية التي تطل على البحر الأبيض المتوسط بساحل طويل يمتد على طول أكثر من 1600 كلم مما جعله محل اهتمام على المستوى الوطني، ولذلك صنف من أهم فروع القانون الخاص، المنظمة للنشاطات البحرية بما في ذلك الملاحة، والتجارة ونقل البضائع بين الموانئ الداخلية، وتعزيز التبادل التجاري البحري الدولي فضلا على الصيد البحري داخل المياه الإقليمية للدولة.

أما بالرجوع للتأصيل التاريخي لهذه النشاطات البحرية فيمكن القول أن الانسان عرفها منذ أحقاب زمنية بعيدة، هذا ما جعل القانون البحري يصنف من فروع القانون قديمة النشأة، والذي يعود تاريخ ظهوره الى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد حيث ظهر لأول مرة كأعراف بحرية نشأت بين بلدان البحر الأبيض المتوسط التي كانت تتوسط العالم القديم، ويربطها ببعضها البعض علاقات تجارية بحرية تبادلت فيها الشعوب القديمة عدة بضائع كالقمح، والمعادن والخشب... الخ. كما عرف البابليون أيضا عقد القرض البحري، وسار على نهجهم الفينيقيون في هذه المسألة حيث عرفت جزيرة رودس الفينيقية قانون الإلقاء في البحر.

أما في العصور الوسطى ونتيجة لإنتعاش الملاحة البحرية وخاصة في عهد الإمبراطورية الرومانية تم تدوين أعراف بحرية عديدة كقواعد أولبرون، وقنصلية البحر، ومرشد البحر.

الأ أن العصر الحديث كان يتميز عن غيره لكون البشرية عرفت فيه لأول مرة ما يسمى بالتقنين البحري في عهد لويس الرابع عشر سنة 1681، والذي عرف آنذاك

باسم أمر البحرية، والذي إستمد أحكامه من العادات البحرية، وبعد قيام الثورة الفرنسية تم وضع قواعد القانون التجاري البحري سنة 1807.

أما في الجزائر فقد صدر القانون البحري لأول مرة بموجب الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل بالقانون 98-05 المعدل بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، والذي عدل المواد 150-151-156-60 من الأمر 76-80 وهي المواد الخاصة بالديون التي يترتب عليها الحجز التحفظي على السفينة، والتدابير المتخذة من الجهات القضائية والسلطة المينائية المختصة.

مما سبق ذكره يمكن القول أن القانون البحري يتناول القواعد التي تحكم تنظيم السفينة وما يرتبط بذلك، وكذا أنشطة النقل البحري، وأنشطة الاستغلال المينائي الأخرى وسلسلة المسؤوليات والمنازعات المصاحبة لها.

كما يتعرض هذا الفرع من القانون لجميع الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة سواء خلال ملاحتها في المناطق البحرية التي تخضع لسيادة الدول، أو في أعالي البحار، ومن أهم هذه الأخطار البحرية نذكر على سبيل المثال لا الحصر (العواصف البحرية، القرصنة البحرية، الحوادث البحرية... الخ) مما يجعلها عرضة للغرق، أو الاتلاف مما يستوجب خضوع السفن لقواعد خاصة بالملاحة البحرية تكون قواعدها مستوحاة من الاتفاقيات الدولية، وهذا ما تجسد ميدانيا حيث إستمد التشريع البحري الجزائري معظم أحكامه من الاتفاقيات الدولية المتعددة كاتفاقية خطوط الشحن، وبرتوكول لندن المؤرخ في 11 نوفمبر 1988 المصادق عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 200-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 الجريدة الرسمية رقم 03 لسنة 2000، وكذا الاتفاقية الخاصة بقواعد الرهون، والامتيازات البحرية والاتفاقية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بمسؤولية مالكي السفن، والتي أصبحت بمثابة قواعد تنظم الإستغلال البحري، والتجارة البحرية التي تمارس بواسطة السفن

وهذا ما سمح أن يكون التقنين البحري يمتد في معالجة أحكامه لجوانب عديدة: كالملاحة البحرية والاستغلال التجاري البحري ، وعقود نقل البضائع وكذا الشحن والأحكام المتعلقة بالاستغلال المينائي... الخ.

❖ وهو ما حاولنا التطرق له من خلال هذه المحاضرات.

- الأهداف العامة من مقياس القانون البحري - محاضرة - الموجه لطلبة السنة الثالثة - قانون خاص هي:

- تعرف الطالب على مفهوم القانون البحري وجدوره التاريخية.
- تحديد نطاق الملاحة البحرية.
- التعرف على أداة الملاحة البحرية.
- التعرف على أشخاص الملاحة البحرية.
- الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة.
- عقد النقل البحري للبضائع.
- مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات اعفائه منها.
- فتح المجال للنقاش بين الطلبة وتبادل وجهات النظر.

المحاضرة رقم 01: ماهية القانون البحري ومصادره

نتناول في هذا المحور من الدراسة مفهوم القانون البحري وتقسيماته ثم نتطرق بعدها للملاحة البحرية ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من المحور الأول هي:

- تعرف الطالب على مفهوم القانون البحري العام وتطوره التاريخي.
- تحديد مصادر القانون البحري.

أولاً: ماهية القانون البحري وتقسيماته

أ: مفهوم القانون البحري وخصائصه:

القانون البحري هو مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم وتنظم الملاحة البحرية، والعلاقات القانونية المترتبة عليها إضافة إلى الأخطار الناجمة عنها في عرض البحر¹ كما يحكم الملاحة البحرية، وأشخاصها² هذا ما أدى إلى خلق قواعد قانونية ينفرد بها القانون البحري عن غيره من فروع القانون كنظام مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه، ونظام الخسائر المشتركة ونظام المخاطر الجسيمة³. كما يمكن القول أيضاً أن القانون البحري يعد فرع من فروع القانون الخاص ذو صبغة تجارية.

¹ - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران 2002،

ص11

² - عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011،

ص7.

³ - زكي الشعراوي، القانون البحري - السفينة-، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص8

ومنه فان القانون البحري يتمتع بذاتية خاصة تميزه عن بقية فروع القانون الخاص نظرا لطبيعة العلاقات التي يحكمها نظرا لاتساع مجالات تطبيقه، والتي تمس مجالات عدة: كالملاحة التجارية وملاحة الصيد وملاحة النزهة.. الخ.

أما بالنسبة للتعريف الفقهي للقانون البحري نخص بذكر تعريف الفقيه **Ripert** الذي عرفه بأنه ذلك القانون الذي ينظم جميع العلاقات القانونية التي يكون محالها البحر، وموضوعها التجارة البحرية التي تقوم بها السفن التي تعتبر من أدوات تطبيق القانون البحري فهي الرابط بين الواقع والقانون الواجب التطبيق.¹ وعليه يمكن تعريف القانون البحري بأنه ذلك الفرع من فروع القانون الخاص الذي ينشأ عن استخدام السفن في الملاحة البحرية، ويتمثل في مجموعة القواعد القانونية التي تطبق على الملاحة البحرية، والنشاطات البحرية التي تمارس على السفينة في البحر دون الملاحة النهرية أو الداخلية.

ب- خصائص القانون البحري:

يتميز القانون البحري بخصائص مميزة له باعتبار قواعده مستمدة من النشاط البحري ويمكن حصر خصائص هذا الفرع من القانون في خاصيتين مهمتين وهما:
-الخاصية الأولى: القانون البحري قانون قديم النشأة:

مر تطور القانون البحري بمحطات تاريخية كثيرة ابتداء من العصر القديم أين كان الفينيقيون أسياد البحر الأبيض المتوسط، والذين تركوا تاريخا حافلا في الملاحة، والتجارة البحرية مما ساعدهم في احتلال العديد من الأراضي والمستعمرات كجزيرة رودس كما كان لهم الفضل في استحداث الأعراف البحرية

¹- Georges Ripert (1880-1958) is a Professor of maritime law at the Paris Law Faculty (until 1958). - Elected member of the Academy of Moral and Political Sciences in 1937. - Member of the National Council. - Vice-president of the French Maritime Law Association. - Officer of the Legion of Honor (1932)

Bibliothèque nationale de France in , On the electronic link:
https://data.bnf.fr/fr/11922048/georges_ripert/

وكمثال على ذلك استحداث ما يسمى "بنظام الرمي في البحر"¹ ثم تلاهم بعد ذلك الاغريق ثم الفينيقيون الذين استحدثوا ما يسمى بنظام "قرض المخاطر الجسيمة"² مروراً بالعصر الوسيط أين سيطر العرب المسلمون حتى القرن 15 على شواطئ البحر الأبيض المتوسط هذا ما ساعدهم على توسيع موجة الفتوحات إضافة الى توسع خط التجارة البحرية التي انطلقت من الشام وصولاً للهند والصين. كما ظهرت في تلك الحقبة الزمنية العديد من الأعراف البحرية في موانئ غرب أوروبا، ومن أشهر القواعد البحرية أنداك ما يطلق عليها مجموعة قواعد أورليون نسبة لجزيرة أورليون، وهي عبارة عن قواعد بحرية تم تدوينها لاحقاً في مدونة ترجع الى القرن 12 حيث تناولت هذه الأخيرة مختلف المسائل البحرية في شكل أحكام قضائية.

بالإضافة إلى ما سبق ذكره ظهرت أيضاً مجموعة قنصلية البحر والتي تتضمن مجموعة من الأعراف البحرية التي كانت معروفة في موانئ الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وترجع هذه القواعد للقرن 14.³ كما ظهرت أيضاً مجموعة مرشد البحر وسميت كذلك باعتبارها دليلاً للعلاقات البحرية حيث دونت هذه الأخيرة في القرن 16 بمدينة روان الفرنسية.

¹ - يتمثل نظام الرمي في البحر في قيام ربان السفينة برمي الحمولة الزائدة من الشحنة لإنقاذها من الخطر، أو الغرق وعلى صاحب البضاعة طلب التعويض من الربان وباقي الشاحنين فيما بعد.

² - يتمثل هذا النظام في تقديم شخص قرض مخاطر وفي حالة وصول الشحنة سالمة يسترد المبلغ ويشترك في الأرباح المحققة ويشبهه في وقتنا ما يسمى بنظام التأمين البحري.

- للمزيد من التفاصيل ارجع ل: مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 19.

³ - موسى حسن طالب، القانون البحري، دار النشر والتوزيع، الأردن 2004، ص 06.

أما بالرجوع للعصر الحديث فقد ظهر أول تقنين للقانون البحري في فرنسا في عهد الملك لويس الرابع عشر سنة 1681، والتي تأثرت بأحكامه مختلف القوانين الوطنية في العالم في وقت لاحق واستمدت منه قواعدها.

الخاصية الثانية: القانون البحري قانون عرفي

تعتبر معظم قواعد القانون البحري قواعد ذات مصدر عرفي تم تدوينها لاحقا في مجموعات كمجموعة أوليرون، ومجموعة قنصلية البحر التي سبق الإشارة اليهما وقوانين مدونة كالقانون البحري الفرنسي السابق الذكر.

ب- تقسيمات القانون البحري:

ينقسم القانون البحري الى قسمين وهما: قسم القانون البحري العام وقسم القانون البحري الخاص، والليان سنتطرق لهما فيما يلي:¹

أ- القانون البحري العام:

يقصد بالقانون البحري العام هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات التي تنتج من الملاحة البحرية، وتكون الدولة طرفا فيها باعتبارها ذات سيادة على إقليمها²، حيث تظهر الدولة في هذه العلاقة صاحبة السيادة، والسلطة وينقسم القانون البحري العام إلى عدة فروع وهي:

أ- القانون الدولي العام البحري (قانون البحار):

هو مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم العلاقات البحرية بين الدول سواء في زمن السلم أو زمن النزاعات المسلحة، وتحدد صلاحياتها على مختلف المجالات البحرية ومن أهم مواضع هذا الفرع من القانون نورد هذه الأمثلة: أنواع الملاحة البحرية، الصيد، الارشاد البحري... الخ.³

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 08

² - سميحة القيلوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، 1969، ص 05

³ - بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 11

1. القانون الإداري البحري:

تنظم قواعد هذا الفرع من القانون العلاقة التي تربط الدولة والمستغلين البحريين من جهة ثانية باعتبار الدولة هي صاحبة سلطة الاشراف الإداري، والمالي كما تسهر أيضا على تنظيم الموانئ البحرية من حيث التجهيز والسلامة.¹

2. القانون الجنائي البحري:

يتمثل القانون الجنائي البحري في مجموعة القواعد القانونية التي تعاقب مرتكبي الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية كجرائم تلويث البيئة البحرية (المادة 216)، والاختصاص الجزائي في الحوادث البحرية (المادة 294 _ 298)، والأحكام الجزائية الخاصة برجال البحر (المواد 477 _ 567) و"أحكام جزائية" خاصة بالاستغلال المينائي (المواد 939 _ 955)، ووجنة المسافرين خفية (المادة 859) العقوبات المقررة للجرح والجنايات البحرية (المواد 543 _ 545).²

ب- القانون البحري الخاص:

هو عبارة عن مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية التي تنشأ عن استغلال السفن في الملاحة بين الأفراد ببعض، أو بينهم وبين الدولة باعتبارها شخص معنوي كالوزارات، والهيئات وهو أحد مجالات دراستنا في هذه المحاضرات.³

¹-مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 06.

²- تجدر الإشارة أنه تم إبرام اتفاقية دولية لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية بتاريخ 10 مارس 1988، والتي أعدتها المنظمة البحرية الدولية بناء على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 09 ديسمبر 1980

³- إلا أنه من جهة ثانية القانون البحري الخاص تتدخل الدولة في تنظيم أحكامه باستمرار فمثلا تتمتع السفينة بجنسية، وتخضع للرقابة المباشرة لها. كما أن الدولة تتدخل في استخدام الملاحين والربان يعد في نفس الوقت ممثلا للمجهز وللسلطة العامة في الوقت ذاته.

ثانيا: مصادر القانون البحري

القانون البحري له أربعة مصادر وهي التشريع كمصدر رسمي أصلي والعرف كمصدر رسمي احتياطي أما الفقه ، والقضاء فهما مصدران تفسيريان يلجأ اليهما القاضي في حالة غياب المصادر الأصلية.

أ – التشريع:

يعد التشريع المصدر الرسمي الأصلي للقانون البحري حيث يأتي في المرتبة الأولى من حيث المصادر لذلك فان القاضي يرجع له كمصدر أول يحتكم اليه في حال عرض نزاع بحري عليه ، وبالرجوع للجزائر فقد أصدرت قانونا بحريا لأول مرة بموجب الأمر 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل بالقانون 05-98¹، ويحتوي هذا التقنين على المواضيع الآتية : (الملاحة البحرية ، رجال البحر، التجهيز استئجار السفن ، نقل البضائع الامتيازات على البضائع، نقل المسافرين وأمتعتهم ،القطر -الشحن والتفريغ في الموانئ) ليتم تعديل هذا الأمر بموجب القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، والذي عدل المواد 150-151-156-60 من الأمر 80-76 وهي المواد الخاصة بالديون التي يترتب عليها حجز التحفظي على السفينة والتدابير المتخذة من الجهات القضائية، والسلطة المينائية المختصة أما على الصعيد الدولي فقد انضمت الجزائر أيضا للعديد من الاتفاقيات الدولية ومن أهمها:²

✓ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس لسنة 1964، الجريدة الرسمية رقم 28-1964.

¹ - الأمر 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري، ج ر رقم 74 لسنة 1998.

² - تتمثل هذه الاتفاقيات في مجموع الصكوك الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية وسندات الشحن البحري والرهون البحرية وغيرها والتي يمكن للقاضي الوطني الاستناد عليها كمصدر من مصادر القانون البحري في حالة وقوع أي نزاع .

- ✓ الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن الموقعة بلندن لسنة 1930 المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 64-73 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 25 لسنة 1964.
- ✓ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية المبرمة ببروكسل في 10 أبريل 1926 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 27 لسنة 1964.
- ✓ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية ملاك السفينة البحرية الموقعة في بروكسل لسنة 1957 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 8 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 56 لسنة 1964.
- ✓ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال الاصطدام الموقعة في بروكسل في 10 ماي 1952 المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 64-172 المؤرخ في جوان 1964 الجريدة الرسمية رقم 55 لسنة 1964
- ✓ الاتفاقية الدولية المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية الموقعة في جنيف في 6 أبريل لسنة 1974 والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى الرسوم رقم 86-252 المؤرخ في 7 أكتوبر 1986.
- ✓ الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن وبرتوكول لندن المؤرخ في 11 نوفمبر 1988 المصادق عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 200-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 الجريدة الرسمية رقم 03 لسنة 2000.
- ✓ الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية المعتمدة بجنيف في 29 أكتوبر 1976 المصادق عليها بموجب المرسوم

الرئاسي رقم 134-06 المؤرخ في 10 أبريل لسنة 2006 العدد 23 المؤرخة في 12 أبريل 2006.

ب- الأعراف البحرية:

يعد العرف البحري من أهم مصادر القانون البحري ويعرف بأنه هو مجموع العادات البحرية التي تواترت عليها الدول لمدة طويلة حتى تحولت الى قواعد ملزمة بالرغم من عدم تدوينها في صكوك مكتوبة ومنه فالعرف البحري له أهمية كبيرة في حالة غياب التشريع باعتباره الأقدم تاريخياً من حيث الظهور حيث يمثل كل الممارسات التي دأبت الدول على احترامها، وتواترت على استخدامها في مجال البحار، والتي تم تدوينها فيما بعد كالقواعد الموحدة في موضوع الخسارات المشتركة والتي عرفت باسم قواعد بورك واتفرس والتي ظهرت بين سنة 1684-1877.¹

ت- القضاء:

تمثل الأحكام القضائية الصادرة عن مختلف الجهات القضائية في المسائل البحرية أهمية كبيرة لها من دور تفسيري للنصوص التشريعية عند تطبيقها، ومنه فان دورها يقتصر على تفسير القاعدة القانونية دون خلقها خاصة في القانون الجزائري على خلاف النظام الأنجلوسكسوني حيث يعتبر القضاء مصدراً منشأ للقاعدة القانونية البحرية.²

ث: الفقه:

يقصد بالفقه هو مجموعة الآراء الفقهية بشأن تفسير مواد قانونية بحرية وللفقه دور كبير في توحيد أحكام القانون البحري وتطويره وتدوينه فيما بعد.

¹ - محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ، دار بلقيس ، 2004 ، ص 09

² - مصطفى كامل طه ، 2006 ، مرجع سابق ، 26

المحاضرة رقم 02: نطاق القانون البحري (الملاحة البحرية)
تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من المحور الثاني من هذه المحاضرات هي:

- تعرف الطالب على تعريف الملاحة البحرية وأنواعها.
- أنواع الملاحة البحرية.

أولاً: تعريف الملاحة البحرية وأنواعها:

تعتبر الملاحة البحرية موضوعاً مهماً من مواضيع القانون البحري لذلك عرفها المشرع الجزائري من خلال المادة 161 من القانون البحري الجزائري بأنها الملاحة التي تمارس في البحر، والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 وتعرف السفينة، وفقاً للمادة 13 من ذات القانون بأنها كل عمارة بحرية أو آلة عائمة تقوم بالملاحة أما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة.¹

ثانياً- أنواع الملاحة البحرية:

تنقسم الملاحة البحرية إلى 03 أصناف وتتمثل في الآتي:²

أ- تقسيم الملاحة البحرية تبعاً لأخطارها:

¹ - He also knew sea navigation "The Australian Maritime Safety Authority "

- "Marine navigation is planning, managing and directing a vessel's voyage. The practice of marine navigation involves:

1. good seamanship
2. professional knowledge and judgement
3. the application of science and technology.

We deal with the safety of navigation in Australian waters by continually reviewing the effectiveness of current safety, navigation and management measures, and identifying additional or enhanced measures that may be needed in the future. "

For more details, refer to the website

: The Australian Maritime Safety Authority:

<https://www.amsa.gov.au/safety-navigation/navigating-coastal-waters/marine-navigation>

² - طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2007 ، ص 10.

تختلف الأخطار التي تتعرض لها السفن باختلاف المناطق البحرية التي تبحر فيها حيث تختلف الملاحة بعيدة المدى عن الملاحة الساحلية، والملاحة الشاطئية طبقا للمادة 163 من القانون البحري الجزائري كما تزداد الخطورة كلما أبحرت السفينة أبعد عن الشاطئ، ودخولها في المياه الدولية كما تختلف الأخطار أيضا بحسب طول الرحلة البحرية، وما يتطلبه من مؤن ووقود وكفاءة في إدارة السفينة خاصة عند العواصف البحرية، والاضطرابات الجوية وفيما يلي سنتطرق لمختلف أنواع الملاحة البحرية تبعا لأخطارها كالآتي:

– الملاحة في أعالي البحار:

يعتبر هذا النوع من الملاحة من أنواع الملاحة بعيدة المدى وهي تتم بين الموانئ الوطنية، والموانئ الأجنبية حيث تبحر السفن في مجالات بحرية غير خاضعة لسيادة أحد والمسماة بأعالي البحار.¹

– الملاحة الساحلية:

تم هذه الملاحة داخل خطوط الطول والعرض المحددة للملاحة بعيدة المدى ومنه فالملاحة الساحلية تكون أقرب من شواطئ الدولة، أما ملاحة أعالي البحار فهي تتطلب الكفاءة الفنية في قيادة السفينة. والالمام الجيد أيضا بقواعد الملاحة البحرية، بالإضافة الى التجهيز الجيد للسفينة مثل عدد الرافعات بينما تستثنى السفن التي تقوم بالملاحة الساحلية الوطنية من التجهيزات الكثيرة لا طالما لا تتجاوز الحدود الإقليمية البحرية.

– الملاحة الشاطئية:

¹ - بوكورو منال، إستغلال الموارد الحية في أعالي البحار، رسالة ماجستير، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، كلية الحقوق، 2013-2014، ص 15

الملاحة الشاطئية هي ملاحه تتم على نطاق ضيق تقوم بها في أغلب الأحيان سفن خاصة بنقل البضائع، أو الأشخاص حيث يقتصر هذا النوع من الملاحة على بعض السفن التي لا تتجاوز حمولتها 300 طن، ولا تبحر أكثر من 100 ميل بحري بعيدا عن ميناء تسجيلها كملاحة النزهة، والصيد البحري الساحلي والتي تباشر ملاحتها في مياهنا الإقليمية فقط.¹

ب- تقسيم الملاحة البحرية بحسب الغرض منها:

نتناول هذا النوع من الملاحة فيما يلي:²

– الملاحة التجارية:

ينظم هذا النوع من الملاحة القانون البحري نظرا لقيام السفن بممارسة نشاطات نقل البضائع أو الأشخاص من بلد لأخر، ويهدف هذا النوع من الملاحة الى تحقيق أرباح مالية، وبالرجوع للجزائر نلاحظ أن هذا النشاط كان حكرا على السفن الوطنية للنقل البحري، الا أنه بعد الانفتاح الاقتصادي في فترة التسعينات وتعديل القانون البحري الجزائري بموجب القانون رقم 05-98 تم السماح بموجبه للأشخاص الطبيعيين، والاعتباريين الجزائريين المسجلين في نشاطات النقل البحري عن طريق عقد امتياز خاص للقيام بهذه الخدمة.³

– ملاحه الصيد:

¹ - DALE DE REMER & DONALD W. MCLEAN, *Global Navigation for Pilots, Aviation Supplies & Academics*, (1999) p25.

² - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، ص ص 12، 13.

³ - يتمثل موضوع الملاحة التجارية في نقل البضائع المختلفة فضلا عن نقل الركاب بهدف تحقيق منفعة مالية.

تتمثل هذه الملاحة في قيام سفن الصيد باستخراج الموارد السمكية والنباتات البحرية ، ومنه فهي تخضع وتنظم بموجب القانون البحري بالإضافة الى قانون الصيد الجزائري أيضا.¹

– ملاحه النزهة وملاحه البحث العلمي:

عادة ما تقوم السفن والزوارق واليخوت بهذا النوع من الملاحة من أجل التسلية والترفيه ، أو من أجل البحث العلمي البحري ، وبرغم من عدم ممارسة هذه الملاحة لأغراض ربحية إلا أنها تخضع لأحكام القانون البحري أيضا.²

ج – تقسيم الملاحة من حيث أهميتها:

ينقسم هذا النوع من الملاحة الى ملاحه رئيسة تهدف للملاحة في حد ذاتها كملاحه الصيد وملاحه الترفيه أو الملاحه التجارية... الخ.

أما بالنسبة للنوع الثاني من الملاحة فيتمثل في ملاحه المساعدة وهي الملاحة التي تهدف الى مساعدة السفن ومثالها: سفن الإسعاف والإرشاد والقطر ، ومنه فهي سفن مساعدة ولا تقوم بالملاحه الرئيسية ، وتتدخل بخدماتها فقط عند طلب السفن الرئيسية منها ذلك ومنه فهي لا تهدف لتحقيق أغراض ربحية.

● كما تجدر الإشارة الى أمر مهم والمتمثل في وجود نوع آخر من الملاحة التي لا ينظمها القانون البحري الجزائري ، وهي الملاحة العامة التي تقوم بها السفن السيادية حيث تتمتع هذه الأخيرة بحصانة دولية وفقا لاتفاقية بروكسل المؤرخة في 10 أبريل 1926 الخاصة بحصانة سفن الدولة غير التجارية ، ومنه فهي سفن

¹ - للمزيد من التفاصيل يمكن الاطلاع على :

- القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات ، المعدل والمتمم لقانون رقم 22-14 الجريدة الرسمية العدد 48 المؤرخة في 17 جويلية 2022.

² - تم إلحاق هذا النوع من الملاحة باختصاص القانون البحري نظرا لما يكتنفها من أخطار شأنها شأن الملاحة التجارية.

غير قابلة للحجز أو الإيقاف، بالإضافة الى أنواع أخرى كالملاحة النهرية
والملاحة الداخلية ... الخ.

بوكورومنال

المحاضرة رقم 03: أداة الملاحة البحرية (السفينة) ونظامها القانوني

تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من المحور الثالث من هذه المحاضرات هي:

- تعريف السفينة وشروط إكتسابها وصف السفينة.

- ثم تعرف الطالب على طبيعتها القانونية.

أولا - تعريف السفينة وشروط اكتسابها وصف السفينة

لم يستقر تعريف واضح للسفينة كأداة ملاحية بالرغم من أنها تشكل أهم مواضيع القانون البحري¹ نظرا للتطور الكبير الذي عرفته صناعة المراكب، والسفن البحرية، والتي مكنت من ظهور مصانع عائمة، ومنصات كبيرة هذا ما جعل تعريف هذه المنشأة العائمة صعبا لذلك ظهرت العديد من التعريفات الفقهية التي عرفت السفينة بأنها منشأة تستخدم كوسيلة لنقل الأشخاص، أو البضائع في البحر. كما عرفها جانب آخر من الفقه بأنها منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتیاد، وتكون مهيأة لتحمل المخاطر في البحر كما تكون صالحة للملاحة البحرية أيضا.²

وبالرجوع للتشريع الوطني فقد عرف السفينة بموجب المادة 13 من القانون البحري الجزائري بأنها:

" كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها

الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى "

ومنه يطلق على المنشأة العائمة وصف السفينة متى أصبحت صالحة للملاحة البحرية، وينتهي هذا الوصف بفقدان صلاحياتها للملاحة البحرية.

كما يمتد وصف السفينة الى ملحقاتها اللازمة كالدفة وقوارب النجاة،

والسلاسل وشبكات الصيد بالنسبة لسفن الصيد باعتبارها لا تستطيع القيام

¹ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص 13

² - طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 24 وما بعدها.

بمهاها الملاحية دون ملحقاتها، ومنه فان السفينة وملحقاتها تكونان معا وحدة قانونية، وهذا ما أكدته نص المادة 52 من القانون البحري الجزائري بقولها :
 "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعلبة السفينة وكل الأشياء المخصصة لخدمتها الدائمة ملكا للمشتري".

● بناء على ما سبق يمكن القول أنه لاكتساب وصف السفينة يجب توفر شرطين وهما:

1- أن تكون السفينة مخصصة للملاحة البحرية.

2- صلاحية هذه المنشأة للملاحة وتحمل مخاطر البحر.

ثانيا - الطبيعة القانونية للسفينة:

أ- السفينة مال منقول:

تعتبر السفينة من الأموال المنقولة لكونها قابلة للانتقال من مكان لآخر تطبيقا لنص المادة 683 من القانون المدني الجزائري التي جاء فيها:

" كل شيء مستقر في مكانه ولا يمكن نقله دون تلف فهو عقار وكل شيء

ماعدا ذلك فهو منقول"¹

وهو ماكدته المادة 56 ف1 من القانون البحري الجزائري بقولها " تعد السفن والعمارات البحرية أموالا منقولة. "

الا أنه يجدر القول في هذا المقام أن السفينة بالرغم من اعتبارها من الأموال المنقولة الا أنها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول بحسن النية كسند للملكية.

ب- خضوع السفينة لأحكام العقار:

¹ - هذا ماذهب اليه أيضا لقانون الاقتصادي الذي اعتبر السفينة مالا منقولا يولد رأس مال الا في حالة التحرك والملاحة .

تخضع السفينة لبعض أحكام العقار إلا أنها تختلف بطبيعتها عليه ومن بين التقارب بين السفينة والعقار نذكر مايلي:

- يحوز رهن السفينة رهنا رسميا ويشهر هذا الرهن بقيدته في سجل السفن وهذا ما نصت عليه المادة 56 ف3 من القانون البحري الجزائري.

- تقرير حقوق امتياز على السفينة وعليه يترتب بموجبها للدائن الممتاز حق التتبع والأفضلية على السفينة.

- إخضاع حجز السفينة لإجراءات شبيهة بإجراءات حجز العقار.

● كما تختلف السفينة عن المنقول والعقار وتشعب في بعض أحكامها للأشخاص الطبيعيين حيث تتمتع السفن بجنسية وموطن واسم. وهو ما يسمى بعناصر ذاتية السفينة والتي سنتطرق لها فيما يلي:

ت- عناصر ذاتية السفينة:

1- إسم السفينة:

نص القانون البحري الجزائري بخصوص اسم السفينة بقوله :

"تحمل كل سفينة إسمها يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، ويخضع منح إسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة البحرية المختصة، كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره يحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية"¹.

2- موطن السفينة:

لكل سفينة موطنا وهو الميناء الذي تسجل فيه حيث يوضع موطن السفينة بالإضافة الى الاسم في مقدمة السفينة بوضوح، وهو ما جاء به القانون البحري الجزائري الذي جاء فيه مايلي

¹ - المادة 16 من القانون البحري الجزائري.

" يجب أن يوضع إسم السفينة على مقدمة السفينة وعلى طرفها ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها.¹"

3- الحمولة والدرجة:

يقصد بحمولة السفينة سعة السفينة وهي الطاقة الداخلية للحمولة وتقاس بالطن الحجمي، والذي يختلف عن الطن الوزني، والذي يبلغ 100 قدم مكعب، وتبرز أهمية حمولة السفينة عند تقدير الرسوم المستحقة عليها كرسوم الارشاد في الموانئ، وتقدير التعويض المستحق في حالة التفريغ والشحن والتأجير وتحديد مسؤولية مالكيها وفقا لمعاهدة بروكسل المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري.

أما بالنسبة لدرجة السفينة فتحددها هيئات التصنيف والاشراف وتختلف السفن من حيث الدرجة التي قد تصل للدرجة الثالثة حيث يأخذ بعين الاعتبار في تحديد الدرجة مواصفاتها من حيث قوة الاحتمال لمخاطر البحر وطريقة البناء وامكانياتها الملاحية.²

ث- جنسية السفينة:

تمتع السفن شأنها شأن الأشخاص الطبيعيين بالجنسية نظرا لإنتقالها من إقليم دولة لأخرى، ودخولها في مناطق بحرية لا تخضع لسيادة أي دولة، والمسماة "بأعالي البحار" مما يستوجب تمتع السفن بجنسية دولة تسجيلها لكي تتمتع بحماية الدولة مع وجوب رفعها للعلم الوطني، وهو السبيل الوحيد لبسط الدولة سيادتها، وحمايتها للسفن الوطنية والاشراف والرقابة عليها بالإضافة الى حاجة السفن الى ضابط اسناد لمعرفة القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي تقع على

¹ - المادة 17 من القانون البحري.

² - من أشهر شركات الاشراف والتصنيف هي شركة اللويدز وهي شركة بريطانية تم تأسيسها عام 1760 كما تم انشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن في نطاق جامعة الدول العربية والتي يقع مقرها في مدينة الإسكندرية بدولة مصر.

متن السفينة ، وتعتبر شهادة الجنسية من بين العناصر المهمة لشهادة الملاحة البحرية ، والتي يجب على ربان السفينة حملها بالإضافة إلى رخصة المرور ودفتر الملاحة الذي يخضع لتأشير السلطة المختصة كل 6 أشهر¹.

تجدر الإشارة في هذا المقام أن التشريعات الوطنية تختلف في كيفية منح الجنسية فهناك من يشترط شرط البناء الوطني في المصانع الوطنية، وهناك من يشترط شرط الملكية وهو أن تكون مملوكة كلياً أو نسبياً للمواطنين مما يبرر مصلحة الدولة في مد حمايتها على السفن في عرض البحر، وبالرجوع للقانون الجزائري فقد نصت المادة 28 من القانون البحري رقم 05-98 المؤرخ في 1998 على هذا الشرط بقولها تحصل السفن على الجنسية الجزائرية إذا كانت مملوكة ملكية كاملة لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي اعتباري خاضع للقانون الجزائري. كما تشترط الجزائر أيضاً شرط الطاقم الوطني لمنح جنسيتها للسفينة وهذا ما نصت عليه المادة 28 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها " يجب أن يتكون جميع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية تحديد نسبة البحارة الأجانب." ج - تسجيل السفينة:

تسجل السفن في سجل تسجيل السفن الجزائرية لحصر عدد السفن لتسهيل فرض الرقابة، والحماية عليها والتمتع بالمزايا المقررة للسفن الجزائرية طبقاً لنص المادة 34 من القانون البحري الجزائري²، ومنه فمعلومات التسجيل تضم كل البيانات

¹ - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 26.

² - الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري، المرجع السابق.

الخاصة بالسفينة، وكل التصرفات التي ترد عليها من بيع أو رهن أو حجز ويتم تسجيل السفن وفق إجراءات معينة وهي:

- تقديم الطلب:

يتقدم مالك السفينة إلى السلطات البحرية بطلب التسجيل الذي يتكون من معلومات الحالة المدنية للسفينة كمكان صنعها، وسنة صنعها.... الخ حيث يتم تسجيلها في سجل خاص يدون فيه تاريخ قيد السفينة، وكل المعلومات الخاصة بها لتسلم بعدها لمالك السفينة شهادة التسجيل تتضمن كل المعلومات الخاصة بالسفينة، ومنذ ذلك التاريخ تتمتع هذه المنشأة بالحماية، وتستفيد من كل المزايا المقررة للسفن الوطنية باعتبارها الوثيقة القانونية التي تثبت جنسية السفينة كما تعتبر دليلاً على ملكية السفينة للمالك إذا كانت صادرة باسمه إلا في حالة الغش أو التدليس.

كما أن للتسجيل دور مهم في شهر كل ما يرد على السفن من تصرفات كالرهن والحجوز استناداً للقانون البحري الجزائري التي جاء فيها "كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير إذا تم تسجيله"¹. من جهة أخرى وضع المشرع الجزائري من خلال نص المادة 37 شروط فقدان الجنسية الوطنية وهي:

- غرق السفينة.
- فقد السفينة.
- إذا كانت السفينة غير قابلة للتصليح.
- بيع السفينة خارج الجزائر.
- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية.

¹ - المادة 45 من القانون البحري الجزائري.

المحاضرة رقم 04: أشخاص الملاحة البحرية (الطاقم البحري)

باعتبار السفينة تعد أداة للملاحة البحرية يسهر على قيادتها وادارتها وصيانتها طاقما بحريا مؤهلا يطلق عليهم تسمية رجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية إلا أنه بتطور الاستثمار البحري تدخلت أشخاص أخرى في ميدان الملاحة البحرية كأمين السفينة وأمين الحمولة والسمسار البحري¹.

ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور الرابع من هذه الدروس هي:

- التعرف على الطاقم البحري (مجهز السفينة- الطاقم البحري- والأشخاص المساعدون)

- تحديد مهام أشخاص الملاحة البحرية.

-أولا- مجهز السفينة:

عرف المشرع الجزائري مجهز السفينة من خلال نص المادة 572 من القانون البحري بقوله " يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على إسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة"، ومنه نستنتج من خلال نص المادة السابقة الذكر أن مستغل السفينة يجب أن يستغلها بنفسه ، ولحسابه ويزودها بكل ما تحتاجه من وقود ومؤن وصيانة ، كما يلتزم بجعلها تستجيب لمعايير الملاحة البحرية والأمن البحري كما يقع على عاتقه أيضا توظيف البحارة المؤهلين الذين يعملون

¹ - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ، دار النهضة العربية، القاهرة 2006، ص55

لحسابه حيث يعين ربان السفينة كما يمكنه عزله أيضا . كما يوظف باقي الطاقم البحري وفي هذه الحالة يسمى (المالك المجهز لسفينة).¹

أما في حالة إشتغال شخص آخر على متن السفينة بموجب عقد إبحار لها يخوله استغلالها بمقابل مادي، وفي هذه الحالة يسمى (المستأجر المجهز) وعليه قبل الشروع في استغلال السفينة أن يصرح كتابيا مع الامضاء المصادق عليه في دفتر تسجيل السفن باسم، وعنوان مالك السفينة كما يبين أيضا صفته كمستأجر للسفينة، وهذا ما نصت عليه المادة 573 من القانون البحري.

أما عند الحديث عن مسؤولية المجهز المدنية باعتباره يستغل سفينته لحسابه الخاص، وباعتبار الملاحة التجارية تعرض السفينة لمخاطر جمة يتكبد خسائرها هذا الأخير إضافة الى ديون عديدة نتيجة تعويم السفينة مثلا بعد تعرضها لحادث فهو يتحمل كل التبعات المالية التي قد تنجر على ذلك، وهذا ما أكد عليه القانون البحري بقوله:

" يكون المجهز مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة أو السفن وفقا لأحكام القانون العام.."² ومنه فمجهز السفينة يسأل عن أخطائه الشخصية المرتبة عن مسؤوليته المدنية التقصيرية، والعقدية كما يسأل أيضا على أخطاء ربان السفينة، وبقية الطاقم البحري بناء على مسؤولية المتبوع عن فعل التابع طبقا للمادة 136 من القانون المدني.

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 20

² - المادة 577 من القانون البحري الجزائري.

من جهة أخرى يجوز للمجهز تحديد مسؤوليته تجاه دائنيه باتفاق مسبق معهم أو بإعلان عن طريق المحضر القضائي.

❖ إلا أنه من جهة ثانية لا يحتج مالك السفينة بتحديد مسؤوليته طبقا

للمادة 94 من القانون البحري الجزائري فيما يتعلق ب:

- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ للسفينة.
 - ديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية قامت برفع حطام السفينة الغارقة أو التي أصيبت بجروح أو تم التخلي عنها.
 - الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام.
 - ديون كل شخص عامل على ظهر السفينة بموجب عقد عمل.
- وهو ما يطبق أيضا على مستأجر السفينة¹
- أما عند الحديث عن القيمة المالية للتعويض عن الأضرار البدنية والأضرار الجسدية فنلاحظ أن اتفاقية بروكسل لسنة 1957 ميزت بين هذه الأضرار حسبما كانت منفردة أو مجتمعة، ومنه فإذا مست الأضرار الممتلكات يلتزم مالك السفينة، أو تجهزها بدفع ما يعادل 1000 فرنك ذهبي ما يقابله بالدينار الجزائري عن كل طن من حمولة السفينة، أما في حالة الأضرار الجسدية الناتجة عن الحادث البحري فيحدد لها عن كل طن من حمولة السفينة مبلغ إجمالي يعادل 3000 فرنك ما يقابله بالدينار الجزائري أما إذا اجتمع الضرران الجسدي والمادي يدفع التعويض بما يعادل 3100 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة.

¹ - المادة 111 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا- الطاقم البحري:

أ-ربان السفينة:

يتعاون الربان باعتباره أعلى سلطة إدارية في السفينة تسهر على تسيير السفينة وايصالها لبر الأمان سواء كانت محملة بالبضائع، أو الأشخاص وفي هذا الصدد عرفت المادة 384 من القانون البحري ربان السفينة بأنه قائد السفينة ورئيس طاقمها، وهو مكلف بقيادة السفينة، وإدارة الرحلة البحرية حيث يعين هذا الأخير مجهز السفينة بناء على كفاءته، ويبرم معه عقد عمل مقابل أجر محدد مما يجعله تابعا له كما يحق لمجهز السفينة أيضا عزله عند فقدان الثقة فيه نظرا لكثرة أخطائه.¹ من جهة أخرى تجدر الإشارة أن ربان السفينة يليه مباشرة ضابطا بحريا ينوب عليه في حالة وفاته أو غيابه أو مرضه وفيما يلي سنتعرض لإختصاصات ربان السفينة وهي:

- اختصاصات وظيفية حيث يت رأس الربان الطاقم البحري العامل على ظهر السفينة، وعليه يجب أن يتواجد على ظهر السفينة منذ بداية الرحلة الى نهايتها.
- على الربان اتباع خطوط السير البحرية التي حددها المجهز.
- في حالة حصول مانع لربان السفينة يمنعه من قيادة السفينة كالمرض مثلا ينوب عليه أعلى ضابط من حيث الرتبة طبقا لنص المادة 581 من القانون البحري.
- على الربان قيادة السفينة وفق الأعراف البحرية الجاري العمل بها.

¹- يوسف التومي أحمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، دفاثر البحوث العلمية، المجلد

- يحمل الربان وثائق السفينة و عدد طاقمها ومسافريها وحمولتها قبل الشروع في الرحلة البحرية.
- يجب على ربان السفينة الاستعانة بالمرشد البحري عند وصول السفينة الى ميناء الوصول أو خروجها منه.
- يتعين على ربان السفينة التأكد من صلاحية السفينة للملاحة.
- يمكن للربان أن يستدين باسم المجهز ويعقد عمليات للقرض لتغطية مصاريف تصليح السفينة، وحماية الحمولة طبقا لنص المادة 584 من القانون البحري في حالة كان الاتصال بالمجهز غير ممكن
- يعتبر ربان السفينة مثلا للسلطة العامة وفي هذا الصدد نص القانون البحري بأنه " عندما ترتكب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة يستطيع الربان بعد إجراء التحقيق الذي يتم تسجيله بمحضر حبس المتهم بصفة احتياطية، وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري." ¹
- ❖ يعد ربان السفينة ضابطا للحالة المدنية عند تواجد سفينته بعيدة عن دولة العلم حيث منحت له المادة 596 من القانون البحري عدة صلاحيات في هذا الصدد حيث له الحق في تسجيل بيانات الأحوال المدنية كالولادة والوفاة والزواج.

¹ - المادة 456 من القانون البحري الجزائري.

أما عند الحديث عن مسؤولية ربان السفينة فطبقا لنص المادة 608 من القانون البحري يمكن أن يسأل هذا الأخير مدنيا، وتأديبيا وجزائيا عن كل خطأ صدر منه عند ممارسة مهامه لكونه ملزم ببذل العناية لتنفيذ التزاماته على أحسن صورة، ومنه فأي إخلال بهذه العناية يرتب عليه مسؤولية تعاقدية اتجاه مجهزة السفينة أما في حالة ترتيب ضرر في مواجهة الغير فتقوم مسؤوليته اتجاههم على أساس الفعل غير المشروع.

كما يسأل تأديبيا أيضا عند مخالفته للقانون البحري فضلا عن مسائلته الجزائية طبقا لنص المادة 479 من القانون البحري التي جاء فيها يعاقب بغرامة مالية من 50 ألف الى 300 ألف دج كل ربان يبحر بإرادته بسفينة في حالة سيئة لا تسمح لها بالملاحة.

ب- البحارة:

يطلق على البحارة تسمية رجال البحر أو الملاحون وفي هذا الصدد عرفت المادة 428 من القانون البحري رجال البحر بأنهم كل شخص يعمل في خدمة السفينة، ويكون مقيدا في سجل البحر، ويرتبط البحارة بمجهزة السفينة بعقد عمل بحري ويعمل هؤلاء تحت السلطة السلمية للربان باعتباره رئيسا لطاقم السفينة، ويخضع البحارة لمجموعة من الالتزامات والتمثلة في الآتي :

- الالتزام بالتواجد على ظهر السفينة خلال 24 ساعة قبل انطلاق الرحلة.¹
- يلتزم البحارة بحفظ السر المهني والمحافظة على سمعة الراية الوطنية.
- عدم القيام بأي نشاط مريح على ظهر السفينة.

¹ - طبقا لنص المادة 417 من القانون البحري.

كما نصت المادة 386 من القانون البحري على عدة شروط لممارسة هذه المهنة وهي: (الجنسية الجزائرية وأن يكون البحار بالغاً سن 18 سنة، وأن يكون ذو لياقة بدنية، ومؤهلاً وفقاً للشروط التأهيل المحددة في التنظيم البحري كما يشترط أن يكون البحارة مقيدون في سجل رجال البحر الموجود في السلطة الإدارية المختصة).

● بالإضافة إلى الفئات التي سبق ذكرها نخص بالذكر أن المرشد البحري والذي يتكفل بمهام الإرشاد البحري، ومساعدة السفن للدخول والخروج من الموانئ ويربطه علاقة عمل مع الميناء الذي يوظفه.

بالإضافة إلى وكيل السفينة الذي يعمل نيابة عن مجهزة السفينة بموجب عقد وكالة للسهر على كفاءة السفينة، وقدرتها على الملاحة كما يمكن أيضاً لصاحب الحمولة تعيين وكيل الحمولة ليرافقها ويسهر على سلامة عملية نقل البضائع، وبالتالي يعمل كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة كوكلاء على أصحاب الحق أما السمسار البحري فيقتصر دوره على الوساطة في عمليات بيع وشراء السفن البحرية.¹

¹ - محمد أمين شيخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 3، العدد 1، 2016، ص 96.

وللمزيد من التفاصيل ارجع ل:

-Antoine vealard, Droit maritime ,presse universitaire de France, Paris ,1997 ,P 213

– المحاضرة رقم 05 : الامتيازات البحرية والرهن البحرية التي ترد على السفينة

قرر المشرع الجزائري حقوق امتياز تسمى بالامتيازات البحرية على السفينة كما قرر أيضا من جهة ثانية عدة رهون تمكن الدائن من إستيفاء دينه بالأولوية من غيره. كما يتيح الرهن الرسمي تتبع السفينة في أي يد كانت، ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور الخامس هي:

- التعرف على الامتيازات البحرية.

- التعرف على الرهن البحرية.

أولا- الامتيازات البحرية: *privilège maritime*

سنحاول في هذه الجزئية التطرق للديون الممتازة وبيانها ثم عناصرها وترتيبها وبعد ذلك سنشير لأثار الامتيازات البحرية وانقضائها. وقد عالجه المشرع الجزائري من المواد 72 الى المادة 91 من القانون البحري¹

أ- تعريف الدين الممتاز:

تنص المادة 72 من القانون البحري الجزائري بقولها: "الامتياز هو تأمين عيني يخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لصفة دينه."

¹ - أمينة بورطال ، الأحكام القانونيّة لحقّ الامتياز البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 5، العدد 1، 2018 ، ص 184.

وللمزيد من التفاصيل يمكن الاطلاع أيضا على :-

-Alain le BAYON, dictionnaire de droit maritime, presse universitaires de Rennes, 2004,p211

وعليه نستنتج من خلال استقراء نص المادة السالفة الذكر أن الدين الممتاز يمنح للدائن الحق في تتبع السفينة في يد أي كانت، ومنه فان حقوق الامتياز هي حقوق عينية تبعية تخول للدائن أسبقية فيما يتعلق بترتيب الامتيازات والرهنون البحرية. كما حدد القانون البحري الديون المضمونة بامتياز بحري على السفينة وهي¹:

- الأجور والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة إستنادا الى عقد تشغيلهم فيها.
 - رسوم الميناء وجميع الطرق الملاحية إضافة الى مصاريف الارشاد البحري.
 - كل الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو من جراء الإصابة الجسمانية الواقعة في البر أو البحر ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
 - الديون الجنحية وشبه الجنحية المترتبة على المالك والناشئة عن فقد مال أو ضرر لاحق له برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
 - الديون الناشئة عن سحب حطام السفن والاسعاف والإنقاذ ومصاريف حراسة السفينة بدءا من تاريخ الحجز التنفيذي إلى غاية بيعها ودفع ثمنها.
 - ديون مصلح السفينة أو منشؤها.
 - الديون الناتجة عن عقود نفذت خارج ميناء التسجيل بغرض حماية السفينة.
 - الديون التعاقدية الناتجة عن الخسائر المتعلقة بالحمولة.
- ب- عناصر ضمان الحقوق الممتازة:

تتكون عناصر ضمان الحقوق الممتازة على ما يلي:

- التعويضات المستحقة للمالك بسبب الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة والتي يصعب إصلاحها بسبب خسارة أجرة النقل.

¹ - المادة 73 المعدلة بالمادة 12 من الأمر رقم 98-05 المعدل والمتمم للقانون البحري.

– التعويضات عن الخسائر البشرية المشتركة.¹

– المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والإنقاذ البحري.

ت – آثار الامتياز البحري وانقضائه:

للإمتياز البحري أهمية بالغة لإستمرار الملاحة البحرية وباعتبار هذا الأخير هو حق عيني تبقي للدائن الممتاز يمنح بموجبه حق التتبع للسفينة في يد أي كانت، وهذا ما كرسته نص المادة 8 من القانون المدني كما أن الدائن الممتاز له حق التقدم في المرتبة في استيفاء دينه قبل باقي الدائنين الممتازين الذين يقعون في مرتبة بعده.² أما بالنسبة لانقضاء الامتياز البحري فيكون لأسباب متعددة وهي:

– التقادم القصير والمتمثل في سنة واحدة تحسب من بداية نشوء الدين المضمون إلا في حالة بيع السفينة.³ كما تجدر الإشارة أيضا أن المادة 81 من القانون البحري الجزائري حددت نشوء الدين المضمون بامتياز بحري، والذي يبدأ منذ سريان مدة التقادم القصير، وكمثال على ذلك كل إصابة جسمانية لشخص أو فقد للمال أو ضرر يحسب ابتداء من تاريخ حصوله أما فيما يخص نشاطات الإسعاف ورفع حطام السفن فيكون من تاريخ الانتهاء من هذه العمليات أما بالنسبة لفقد الحمولة فيكون من اليوم الذي كان محددًا لتسليمها.

– مصادرة السفينة في حالة مخالفة القوانين الجمركية.

– بيع السفينة على إثر دعوى قضائية.

– نقل حق الامتياز اختياريًا بمرور 03 أشهر على تسجيل العقد.⁴

¹ - المادة 300 من القانون البحري.

² - أمينة بورطال، مرجع سابق، ص 198

³ - المادة 84 من القانون البحري الجزائري

⁴ - المادة 87 من القانون البحري الجزائري.

ثانياً – الرهون البحرية:

باعتبار السفينة مال منقول فان الرهن الحيازي يعرقل نشاط السفينة الا أن المعاهدات الدولية، وعلى رأسها معاهدة بروكسل الخاصة بحقوق الامتياز، والرهون البحرية نصت في المادة الأولى منها أن الرهون البحرية تحدد وفق قانون الدولة المتعاقدة.¹

كما يشهر هذا التصرف أيضاً وفقاً لتشريعها الداخلي، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في القانون البحري، من خلال اعترافه صراحة بجواز رهن السفن وهو ما سنشير إليه فيما يلي:

– تكوين الرهن البحري:

الرهن البحري هو حق عيني يمنح للدائن على السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 56 من القانون البحري الجزائري، حيث تكون السفينة محلاً للرهن البحري سواء كانت تقوم بمهام الملاحة الرئيسية، أو ملاحاة المساعدة الا أنه تجدر الإشارة الى استبعاد السفن العامة من نطاق الرهن البحري كما تستثنى السفن المملوكة للدولة أو الجماعات المحلية أيضاً.²

كما يسمح القانون البحري الجزائري رهن السفينة وهي قيد الانشاء استناداً للفقرة 02 من المادة 58 من القانون السالف الذكر.

كما ينشأ هذا الرهن بموجب عقد يجمع بين الدائن المرتهن والمدين الراهن وهو مالك السفينة والا كان العقد باطلاً، وهذا ما جاء في نص المادة 57 من القانون البحري الجزائري التي نصت بقولها: "يجب أن يكون الرهن البحري منشأً بموجب سند رسمي صادر فقط من مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً

¹ - حسن عبد اللطيف حمدان، التأمينات العينية دراسة تحليلية شاملة لاحكام الرهن والتأمين والامتياز، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، 2007، ص 62

² - المادة 56 من القانون البحري.

بأهلية الرهن والاعد باطلا ولكن لا يشترط أن يكون هو المدين المضمون
بالرهن.¹

ولصحة هذا العقد يجب توافر الأركان الموضوعية والركن الشكلي والتي
سنتطرق لها فيما يلي:

أ- الأركان الموضوعية:

الرضا:

يجب أن يوافق مالك السفينة على الرهن والا كان عقد الرهن باطلا أما في حالة تعدد
الشركاء فيجب أن يوافق أغلبهم. كما يجوز لكل مالك شريك أن يرهن حصته
المشاعة على السفينة محل الرهن.

ب- المحل:

تنص المادة 58 من القانون البحري: يشمل الرهن البحري المرتب على كل
السفينة أو جزء منها هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها مالم يتفق
الأطراف على خلاف ذلك " نلاحظ من خلال ما سبق ذكره أن المشرع الجزائري
استثنى حمولة السفينة باعتبار أن الحمولة تشكل الحالة المدنية للسفينة طبقا
للمادة 18 من القانون البحري بقولها: أن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان
عنصرا من شخصيتها " كما أن الرهن البحري لا يشمل عادة المؤن ووقود السفينة
كما يستثنى من الرهن جميع المنشآت غير المخصصة للملاحة البحرية.

ب- الشكل:

تفرغ إرادة الأطراف في إطار سند رسمي وعليه تعبر الرسمية ركنا أساسيا لصحة العقد
والاعد باطلا، وهذا ما نصت عليه المادة 57 من القانون البحري والتي جاء فيها ما
يلي: " يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن

¹ هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 167.

مالك السفينة ،والا عد باطلا ويجب أن يحتوي هذا السند على البيانات الضرورية " . كما يجب أن يسجل الرهن في سجل السفينة طبقا للمادة 63¹ كما يتم حفظ الرهن لمدة 10 سنوات بدءا من تاريخ قيده أو إجرائه.²

المحاضرة رقم 06 : العناصر التي يرد عليها الرهن البحري وأثاره

تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور السادس من هذه الدروس هي:

- التعرف على العناصر التي يرد عليها الرهن البحري.

- التعرف على آثار الرهن البحري.

أولا – العناصر التي يرد عليها الرهن البحري:

يقع الرهن البحري على السفينة وكل ملحقاتها مالم يتفق الطرفان وهما المدين الراهن ، والدائن المرتهن على استبعادها كلها أو بعضها من نطاق الرهن³ . كما يمارس الدائنون المرتهنون حقوقهم على عناصر أخرى تحل محل السفينة والتي أشارت اليها المادة 62 من القانون البحري الجزائري وهي:

– كل التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي تتعرض لها السفينة المرهونة.

– التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن مهام الإسعاف أو الإنقاذ منذ تسجيل الرهن.

– تعويضات التأمين على هيكل السفينة.

¹ - المادة 63 من الامر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري.

² - المادة 66 من المرجع السابق.

³ - كمال طه مصطفى ، أصول القانون البحري ، مطبعة دار نشر الثقافة ، ط 1 ، الإسكندرية ،

– ثانيا – آثار الرهن البحري:

- للرهن البحري عدة آثار ومن أهمها إمكانية تتبع الدائن المرتهن السفينة في يد أي كانت طالما بقي دينه مضمون بالرهن دون وفاء.
- كما يتمتع الدائن المرتهن بحق التقدم والأفضلية ومنه يمنح له الحق في التقدم لتحصيل دينه بالأولوية طبقا لنص المادة 65 من القانون البحري الجزائري والتي جاء فيها: " إذا أنشئ رهنا أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم"¹ ومنه يتقدم الدائن المرتهن على بعض الدائنين الممتازين المحددين في نص المادة 73 من القانون البحري، وهي الديون الناتجة عن العقود المبرمة، أو العمليات المنفذة من طرف الربان خارج ميناء تسجيل السفينة، أو الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان والخسائر التي تلحق الحمولة أو الحقائق.
- كما ينقضي الرهن إما بصفة تبعية، وذلك بانقضاء الدين المضمون بالرهن أو ينقضي وفقا للقواعد العامة إما بالإبراء، والمقاصة والتجديد، أو التقادم أو ينقضي الرهن دون انقضاء الدين للأسباب المحددة أدناه:
- في حالة تنازل الدائن المرتهن على الرهن.
- تطهير السفينة من الرهن بإيداع الثمن لدى خزينة المحكمة لتسديد جميع ديون الدائنين المرتهنين.
- بيع السفينة حيث تنتقل حقوق الدائنين الى ثمن بيعها.
- هلاك السفينة وفي هذه الحالة ينتقل الرهن الى حطامها.²

¹ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص 142

وما بعدها

² - المادة 68 من القانون البحري الجزائري.

المحاضرة رقم 07 : عقد النقل البحري للبضائع

يعد النقل البحري للبضائع من أهم وسائل النقل في القرن 21 والذي يتيح توريد، وتصدير أي نوع من الحمولة مهما كان وزنها، ومنه فهو يعد عصب تداول السلع والبضائع بحراً¹ كما أنه يعتبر من أرخص وسائل النقل والأقل تكلفة مقارنة مع أنواع أخرى من وسائل وطرق النقل.²

ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور السابع هي:

- التعرف على عقد النقل البحري للبضائع.
- التعرف على خصائص عقد النقل البحري للبضائع.
- تحديد مسؤولية الناقل البحري.

أولاً – تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه:

أ- تعريف عقد النقل البحري للبضائع

أشار القانون البحري الجزائري الى عقد النقل البحري للبضائع باعتبار الجزائر دولة ساحلية تطل على البحر الأبيض المتوسط بساحل طويل يتجاوز 1600 كم في الباب الثالث من الكتاب الثاني المعنون بنقل البضائع من المادة 738 الى المادة 816 حيث عرفت عقد النقل البحري للبضائع المادة 738 بقولها: العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم " ،

¹ - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 237.
- كما يمكن الاطلاع أيضا على:

NNOCENT FEITZE KAMDEM, la responsabilité du transporteur maritime de 3 marchandises au niveau international, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures de l'université LAVAL pour l'obtention du grade de maitre en Droit (LL.M.), Eaculté du droit université LAVAL, Quebec ,Canada ,Décembre 1999.p.1.

² - *ABDENNOUR BOUTOUCHENT, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la - navigation et les transports maritimes, Thèse pour l'obtention du grade de docteur en droit international, Groupe des disciplines droit public, Université de Montpellier I, Faculté de droit et des sciences économiques, 1991, p 02*

ومنه فعقد النقل البحري هو عقد يتعهد بموجبه الناقل بنقل البضائع عن طريق البحر من ميناء الى آخر، ويتعهد الشاحن بدفع مكافاة له والمسماة أجرة الحمولة وهذا بعد مصادقة الجزائر على معاهدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد القواعد الخاصة بنقل البضائع بحرا المعدلة بموجب بروتوكول بروكسل المؤرخة في 23/02/1968، واتفاقية هامبورغ المؤرخة في 31/05/1978 والتي دخلت حيز النفاذ سنة 1992. الا أنه تجدر الإشارة أن نشاطات النقل البحري كانت تحتكرها الدولة بواسطة مؤسسات عمومية¹. الا أنه بعد صدور القانون البحري رقم 98-05 تم تعديل المادة 571 بالمادة 43 التي جاء فيها:

" النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز"، وهذا يبرره الانفتاح الاقتصادي الذي عرفته الجزائر خلال تلك الفترة الزمنية.² ومنه فعقد النقل البحري يتم بين طرفين وهما الناقل البحري، وصاحب البضاعة حيث يتعهد الناقل البحري بموجب هذا العقد بإيصال سلع معينة من ميناء لأخر بينما يتعهد صاحب البضاعة بدفع مبلغ مالي كأجر لنقل الحمولة.³

ب- خصائص عقد النقل البحري:

يتميز عقد النقل البحري بمجموعة من الخصائص وهي:

- عقد النقل البحري هو عقد رضائي.

- عقد النقل البحري هو من العقود التجارية بالنسبة للناقل.

¹ - المادة 571 من الامر رقم 76-80: "ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري واستئجار السفن والإرشاد البحري وايداع السفن، وسمرة الحمولات والشحن والتفريغ في الشاطئ والقطر لدى دخول ومغادرة الموانئ الجزائرية وكذلك الملاحة الساحلية بين جميع الموانئ الجزائرية"

² - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري- دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، فرع المسؤولية المهنية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص 09.

³ - المادة 738 من القانون البحري.

- عقد النقل البحري عقد يتم كتابة التي تعتبر شرطا للإثبات (المادة 749)
- عقد النقل البحري عقد ملزم للطرفين حيث يلتزم بموجبه النقال بنقل البضاعة وينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل اليه.
- ثانيا- مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

يلتزم الناقل البحري للبضائع بإيصال الشحنة سالمة في الميعاد المحدد في ميناء الوصول، ومنه فان مسؤوليته تقوم على التزامه بتحقيق نتيجة، وهي تسليم البضاعة في الحالة التي استلمها فيها ومنه تقوم مسؤوليته في حالة عدم تحقق هذه النتيجة كهلاك البضاعة، أو تلفها أو وصولها متأخرة، ومنه فمسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد نقل البضاعة وفيما يلي سنتطرق لأساس مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء منها.¹

أ- أساس مسؤولية ناقل البضاعة:

تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس إفتراض المسؤولية باعتباره مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضاعة بمجرد وصوله إلى ميناء التفريغ لكون البضاعة في مرحلة النقل موضوعة تحت رقباته وحراسته، كما تطبق عليه قاعدة إفتراض الخطأ، ومنه فان الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة التلف أو التأخير في التسليم في هذه الحالة تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض. أما بالنسبة للتعويض عن خسارة البضائع فيكون بالرجوع إلى قيمة البضائع ومكان التفريغ طبقاً لعقد النقل، ومنه فالتصريح بقيمة البضائع المحدد في وثيقة الشحن يكون حجة على الناقل البحري إلا إذا أثبت الناقل أن القيمة

¹- أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري،، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 2، العدد 1، 2015، ص، 205 وما بعدها .

الحقيقة للبضائع أقل من القيمة المصرح بها وهذا استنادا لنص المادة 807 من القانون البحري.

ب - حالات الإعفاء من المسؤولية:

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج عن أحد الأسباب التي نصت عليها المادة 803 من القانون البحري وهي:

❖ حالات الإعفاء من المسؤولية المرتبطة باستغلال السفينة:

- يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية طبقا للمادة 803 إلا أنه أضاف أن هذا الإعفاء لا يقوم إلا بتقديم دليل أنه قام بواجباته المحددة في المادة 1770¹.

- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون عن الناقل، وهي كل الأخطاء الفنية التي تقع أثناء قيادة السفينة أما الأخطاء المتعلقة بالحفظ، والتفريغ والتسليم يتحملها الناقل البحري.

- يعفى الناقل البحري أيضا من المسؤولية في حالة الحريق إلا إذا كان سببه الإهمال.

❖ حالات الإعفاء الأجنبية عن إستغلال السفينة:²

- الحوادث البحرية.

- القوة القاهرة.

- الإضرابات الجوية مما يؤدي الى استحالة تنفيذ الالتزام.

- وجود عيب خفي.

¹ - من مهام الناقل البحري قبل وضع السفينة في حالة ملاحه القيان بتجهيزها وتنظيف اقسامها وخاصة الأمان التي توضع فيها البضائع بشكل جيد يضمن حمايتها من أي تلف.

² - أحمد مدني ، المرجع السابق ، ص 209.

- انقاذ حياة أشخاص في البحر.
- *كما تجدر الإشارة أن المادة 811 من القانون البحري جاء فيها أنه "يعد باطلا وعديم الأثر كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر يهدف الى:
- إبعاد مسؤولية الناقل البحري الناجمة عن المواد 770-773-780-802-803-804 من القانون البحري.
- إبعاد مسؤولية الناقل عن عدم صلاحية السفينة.¹
- شرط ابعاد مسؤولية الناقل لعدم بذل عناية في إنزال البضائع.
- شرط اعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه الشخصي.
- شرط عدم مسؤولية الناقل عن عدم تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه.²
- شرط التنازل للناقل عن التأمين عن البضائع.

¹ المادة 770 من القانون البحري.

² - المادة 804 من القانون البحري.

المحاضرة رقم 08: دعوى المسؤولية ومباشرتها

بعد إستنفاد جميع الطرق الودية يمكن للمتضرر أن يرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري¹ ولكن مع مراعاة الجانب الاجرائي لدعوى المسؤولية باعتبار عقد النقل البحري يعد نشاطا تجاريا حسب ما جاء في نص المادة 03 من القانون التجاري الجزائري، ومنه فيجب أن يتم مراعاة الإختصاص النوعي والاختصاص المحلي. ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور السابع هي:

– التعرف على التدابير الإجرائية عند مباشرة دعوى المسؤولية.

– كيفية إثبات الضرر.

– تقادم دعوى المسؤولية.

أولا – مراعاة التدابير الإجرائية عند مباشرة دعوى المسؤولية:

أ- الإختصاص النوعي:

يعتبر عقد النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة للناقل والشاحن على حد سواء ومنه فان دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري يختص بالنظر فيها الفرع التجاري بالمحكمة ولا يجوز لأطراف الدعوى مخالفة الإختصاص النوعي إلا في حالتين وهما:

– حالة التسوية الودية.

– اللجوء للتحكيم.

¹ - سيد أحمد بن ددوش ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 5، العدد 1، 2018، ص 313.

ب- الاختصاص المحلي:

نصت المادة 754 من القانون البحري ترفع القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً ، وحسب قانون الإجراءات المدنية والإدارية فالمحكمة المختصة بالنظر في مثل هذه الدعاوى هي المحكمة التي يتم فيها تسليم البضاعة أو أمام المحكمة التي يتم الوفاء في دائرة اختصاصها إذا كان النقل داخلي أما إذا كان النقل البحري دولي فتسري عليه في هذه الحالة إتفاقية بروكسل¹.

ثانياً- إثبات الضرر:

يقع عبء إثبات الضرر الذي يلحق بالبضاعة سواء في حالة هلاكها أو تلفها أو تأخر تسليمها على المتضرر.

أ- الإثبات في حالة الهلاك للبضاعة:

في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي للبضاعة يقوم المدعي بإثبات إستلام ناقل البضائع للبضاعة في حالة جيدة بكافة طرق الإثبات.

ب- الإثبات في حالة التلف:

على المتضرر في هذه حالة إثبات تلف البضاعة أثناء نقلها نتيجة عملية النقل أو التأخر في تسليمها مما أدى الى تلفها، فيقع على عاتق المرسل اليه تبليغ الناقل كتابيا قبل أو وقت تسليم البضاعة بأي عيب فيها أما إذا لم تكن العيوب ظاهرة فيتم التبليغ عنها في ظرف 03 أيام اعتباراً من استلام البضائع. كما يعاين المرسل

¹ - الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية ملاك السفينة البحرية الموقعة في بروكسل لسنة 1957 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 8 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 56 لسنة 1964.

اليه التلف عن طريق محضر يتم اعداده عند الاستلام ويمكن أيضا أن يستعين
بخبراء لتحديد وقت حدوث التلف.¹

ج- الاثبات في حالة التأخر في التسليم:

يمكن للطرف المتضرر أن يثبت التأخر في التسليم بمحضر معاينة يتم إجرائه
عند وصول البضاعة إلى ميناء التسليم، ومنه فإذا وصلت البضاعة في ميعاد لم
يحدد في وثيقة الشحن يسهل إثبات ذلك بالرجوع إلى عقد النقل البحري. كما
يمكن أن يوجه اعدارا للناقل بوجوب تسليم البضاعة وذلك عند انقضاء الأجل
المتفق عليه بين الطرفين، وتجدر الإشارة أن المرسل اليه البضاعة يمكنه
معاينة الضرر عن طريق المعاينة الحضرية.²

ثالثا- تقادم دعوى المسؤولية:

نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1923
على أنه في جميع الأحوال تنتفي عند ناقل السفينة كل مسؤولية ناشئة عن
الهلاك، أو التلف اذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة، أو من
التاريخ الذي ينبغي تسليمها فيه"، وتتقادم هذه الدعوى طبقا لنص المادة 743
من القانون البحري التي جاء فيها أنه تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب
الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام
واحد كما يمكن أن تمتد إلى سنتين باتفاق يبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث
البحري.³

¹ - المرجع السابق، ص 207

² - نصت المادة 790 من القانون المدني الجزائري بقولها: " اذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة
يقوم المرسل اليه أو من يمثله بتبليغ الناقل، أو ممثله كتابيا قبل أو في وقت تسليم البضاعة واذا لم
يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس."

³ - حمد خالدي، التقادم و آثاره في القانون المدني ال اثرى على ضوء اتهااد المحكمة العليا و م لة
الدولة، دارهومة، الجزائر، 2016 ص 19

أما بالنسبة لدعوى الرجوع فهي الدعوى التي يرفعها الشخص الذي قام بالوفاء مكان المدين وهو الناقل، كضمان ضد المدين الحقيقي وتقدم هذه الدعوى بثلاثة أشهر من اليوم الذي سدد فيه المبلغ المطالب به.

رابعاً - وقف التقادم:

يتم وقف التقادم طبقاً لنص المادة 316 من القانون المدني في حالة وجود مانع مبرر شرعاً أو انعدام النائب القانوني لعديمي الأهلية، والغائبين والمحكوم عليهم ومنه يوقف التقادم من يوم زوال الحالة التي منعت الدائن من التصرف إذا كانت مدة التقادم محدد بسنة.¹

خامساً: - قطع التقادم:

حصر القانون المدني قطع التقادم في الحالات الآتية:
-رفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة في الحجز.
-إذا أقر المدين بحق الدائن اقراراً صريحاً أو ضمناً وكذا المصالحة بين الدائن والمدين.

¹ -- سيد أحمد بن ددوش، مرجع سابق، ص 323

الخاتمة:

في الختام نخلص أن القانون البحري الجزائري يعتبر من القوانين الهامة المنظمة للنشاطات البحرية كالملاحة البحرية والصيد البحري والنقل والتجارة البحرية و التي نظمها الأمر رقم 76 – 80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري العدد 29 / 10 أبريل 1977، والقانون رقم 98 – 05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري العدد 47 / 27 يونيو 1998 ، والقانون رقم 10 – 04 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010، المعدل والمتمم للأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري العدد 46 / 18 غشت 2010

حيث تناولت هذه التعديلات المتتالية عدة مسائل كتحديد نطاق الملاحة البحرية والتعرف على أداة الملاحة البحرية اضافة الى تحديد أشخاص الملاحة البحرية مع القاء الضوء على الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة اضافة الى التطرق لعقد النقل البحري للبضائع. وتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات اعفائه منها... وغيرها.

قائمة المراجع :

أولا- المراجع باللغة العربية:

- الكتب:

- بوكعبان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار الغرب للنشر والتوزيع
وهران ، طبعة سنة 2002.
- حسن عبد اللطيف حمدان ، التأمينات العينية دراسة تحليلية شاملة لأحكام الرهن
والتأمين والامتياز، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان ، 2007
- سميحة القيلوبي ، موجز القانون البحري ، مكتبة القاهرة الحديثة ، ط1969
- عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان
الأردن، 2011.
- كمال حمدي ، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ، ط
2006.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2008
- موسى حسن طالب، القانون البحري، دار النشر والتوزيع ، الأردن 2004
- محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، 2004
- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004
- طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2007
- زكي الشعراوي ، القانون البحري – السفينة- ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1989
- المقالات العلمية :
- أحمد مدني ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ، المجلة
الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 2, العدد 1، 2015
- أمينة بورطال ، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري، المجلة الجزائرية للقانون
البحري و النقل المجلد 5, العدد 1, 2018
- سيد أحمد بن ددوش ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع
الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 5، العدد 1, 2018

- محمد أمين شيخي ، وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، المجلد 3، العدد 1 ، 2016
- يوسف التومي أحمد ، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري ، دفاتر البحوث العلمية ، المجلد 10 ، العدد 02 ، 2022
- الرسائل الجامعية :
- الواحد رشيد ، مسؤولية الناقل البحري- دراسة مقارنة ، رسالة ماجستير ، فرع المسؤولية المهنية ، جامعة تيزي وزو ، 2013.
- بوكورو منال ، إستغلال الموارد الحية في أعالي البحار ، رسالة ماجستير ، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة ، كلية الحقوق ، 2013-2014
- القوانين :
- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري ، ج ر رقم 74 لسنة والقانون رقم 10 – 04 المؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري العدد 46 / 18 غشت 2010.
- القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات ، المعدل والمتمم لقانون رقم 22-14 الجريدة الرسمية العدد 48 المؤرخة في 17 جويلية 2022.
- ثانيا – المراجع باللغة الأجنبية :

Scientific articles

-Alain le BAYON, *dictionnaire de droit maritime, presse universitaires de Rennes, 2004*

-Antoine vealard, *Droit maritime ,presse universitaire de France, Paris ,1997*

-DALE DE REMER & DONALD W. MCLEAN, *Global Navigation for Pilots, Aviation Supplies & Academics, 1999*

Theses

-ABDENNOUR BOUTOUCHENT, *Les incidences du nouveau droit de la mer sur la - navigation et les transports maritimes, Thèse pour l'obtention du grade de docteur en droit international, Groupe des disciplines droit public, Université de Montpellier I, Faculté de droit et des sciences économiques, 1991*

-*NNOCENT FEITZE KAMDEM, la responsabilité du transporteur maritime de 3 marchandises au niveau international, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures de l'université LAVAL pour l'obtention du grade de maitre en Droit (LL.M.), Eaculté du droit université LAVAL, Quebec ,Canada ,Décembre 1999.*

- *ABDENNOUR BOUTOUCHENT, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la - navigation et les transports maritimes, Thèse pour l'obtention du grade de docteur en droit international, Groupe des disciplines droit public, Université de Montpellier I, Faculté de droit et des sciences économiques, 1991.*

-*NNOCENT FEITZE KAMDEM, la responsabilité du transporteur maritime de 3 marchandises au niveau international, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures de l'université LAVAL pour l'obtention du grade de maitre en Droit (LL.M.), Eaculté du droit université LAVAL, Quebec ,Canada ,Décembre 1999*

بوكور و منال

فهرس المحتويات

2	مقدمة:
5	المحاضرة رقم 01: ماهية القانون البحري ومصادره
13	المحاضرة رقم 02: نطاق القانون البحري (الملاحة البحرية)
18	المحاضرة رقم 03: أداة الملاحة البحرية (السفينة) ونظامها القانوني
24	المحاضرة رقم 04: أشخاص الملاحة البحرية (الطاقم البحري)
31	المحاضرة رقم 05: الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة
36	المحاضرة رقم 06: العناصر التي يرد عليها الرهن البحري وأثاره
38	المحاضرة رقم 07: عقد النقل البحري للبضائع
43	المحاضرة رقم 08: دعوى المسؤولية ومباشرتها
47	الخاتمة:
48	قائمة المراجع :
	الامتحان النهائي والتقييمي لمقرر دروس عبر الخط في مقياس القانون البحري
	Erreur !
	Signet non défini.
51	فهرس المحتويات