الجمهورية الجزائرية الدّيمقراطية الشّعبية

وزارة التّعليم العالي والبحث العلميّ

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد
المجلس العلمي
كلية الحقوق والعلوم السياسية

مستخرج من محضر اجتماع المجلس العلمي للكلية

كلية

الحقوق والعلوم السياسية

بيانات الدّورة

رقم الدّورة	تاريخ الدّورة	طبيعة الدّورة	
		عادية	استثنائيّة
03	2025 / 07 / 07	X	☐

ومن بين النقاط المدرجة في جدول أعماله

تعيين مقررين لتقييم المحاضرات

عرض الملفّ:محاضرة خاصة بالأستاذ منهوج عبد القادر بعنوان: " محاضرات في مقياس القانون البحري "، موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، حقوق، قانون خاص، السنة الجامعية 2025/2024.

1/الأستاذة حوباد حياة

2/الأستاذة كحلولة يمينة

الرّأي والتّوصية:الموافقة.

حرر هذا المستخرج بطلب من المعني، للعمل به وفق ما يقتضيه القانون.

رئيس المجلس العلمي للكلية

الأستاذ الدكتور فاصلة عبد اللطيف

أ/د فاصلة عبد اللطيف
رئيس المجلس العلمي
كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد
المجلس العلمي
كلية الحقوق والعلوم السياسية

16 أكتوبر 2025

نائب العميد

الأستاذ دراعو توفيق

أ. دراعو توفيق
نائب العميد المكلف بالدراسات ما بعد التدرج والبحث العلمي والعلاقات الخارجية
لكلية الحقوق والعلوم السياسية

الجمهورية الجزائرية الدّيمقراطية الشّعبية

وزارة التّعليم العالي والبحث العلميّ

جامعة وهران 2 محمد بن احمد

وهران في 17-09-2025

مستخرج من محضر اجتماع المجلس العلمي للكلية

جامعة وهران 2 محمد بن احمد
المجلس العلمي
كلية الحقوق و العلوم السياسية

كلية

الحقـــوق والعلـــوم السياسيـة

بيانات الدّورة

رقم الدّورة	تاريخ الدّورة	طبيعة الدّورة	
		عادية	استثنائيّة
04	2025 / 09 / 17	X	☐

ومن بين النقاط المدرجة في جدول أعماله

المصادقة على تقارير تقييم المحاضرات/أعمال موجهة.

عرض الملفّ: محاضرة خاصة بالأستاذمنهوج عبدالقادربعنوان: " محاضرات في مقياس القانون البحري"، موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، حقوق، قانون خاص، السنة الجامعية 2025/2024.

قرر المجلس العلمي بتاريخ 2025-07-07 تعيين الأستاذةحوباد حياة والأستاذة كحلولة يمينة كمقررين:

1. **تقدمتالأستاذة حوباد حياة** بتقرير إيجـابي مؤرخ بـ 2025-09-13.
2. **تقدمت الأستاذة كحلولة يمينة** بتقرير إيجـابي مؤرخ بـ 2025-09-10.

الرّأي والتّوصية: الموافقة.

حرر هذا المستخرج بطلب من المعني ، للعمل به وفق ما يقتضيه القانون.

رئيس المجلس العلمي للكلية

الأستاذ الدكتور فاضلة عبد اللطيف

كاتب الجلسة

الأستاذ دراعو توفيق

أ. دراعو توفيق

نائب العميد المكلف بالدراسات ما بعد التدرج والبحث العلمي والعلاقات الخارجية لكلية الحقوق والعلوم السياسية بالنيابة

30 سبتمبر 2025

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة وهران 2 محمد بن أحمد
Ministry of Higher Education and scientific research
University of Oran 2 Mohamed Ben Ahmed



السنة الثالثة

تخصص:
قانون خاص

سلسلة محاضرات لطلبة كلية الحقوق والعلوم السياسية



محاضرات في مقياس
القانون البحري

من إعداد الأستاذ:

منهوج عبد القادر

كلية الحقوق والعلوم السياسية

2025/2024

مقدمة:

لقد أدى نشاط الإنسان في البحر إلى وضع تنظيم يختلف عن نشاطه في البر، هذا التنظيم كان نتيجة حتمية نظرا لخصوصية المكان الذي يتسم في غالب الأحيان بمخاطر، ولقد تبلور هذا التنظيم مع مرور الوقت في يشكل قانون يسمى القانون البحري يهتم بدراسة العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية، والذي يعرف بأنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية.[1]

وينقسم القانون البحري إلى قسمين رئيسين: القانون البحري العام، والقانون البحري الخاص: إن القانون البحري العام وهو يضم مجموعة القواعد القانونية التي لها علاقة بالملاحة البحرية بحث تظهر الدولة صاحبة سلطة وسيادة [2]. أما القانون البحري الخاص فهو الذي ينظم الاستغلال البحري ويطلق عليه القانون التجاري البحري، فهو يضم كافة القواعد التي تحكم الملاحة البحرية[3] والعلاقات المترتبة عنها والأخطار الناجمة في نطاق لا تدخل فيه الدولة بمظهر السيادة.

---

[1]- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 03، 1989، ص 05.

[2] - وهو يشمل عدة فروع:

1-القانون البحري العام: وهو يشمل مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية الدولية في وقت السلم أو الحرب وهو يتناول العديد من المواضيع منها: حرية الملاحة والبحار، البحر الإقليمي، مدى حق الدولة في أعماق البحار حماية البيئة البحرية من التلوث والغنائم البحرية وغيرها من المواضيع.

2-القانون الجنائي البحري: وهو يشمل الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية أو تلك التي ترتكب على ظهر السفينة.

3-القانون الإداري البحري: ينظم العلاقات البحرية التي تكون الدولة كسلطة عامة طرفا فيها. مثل القواعد المتعلقة بسلامة السفن ونظام الموانئ.[2]

[3]-تنص المادة 162 ق.بح.ج: " تتضمن الملاحة البحرية:

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين،

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

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

- ملاحة النزهة بقصد الترفيه.

يجمع الفقه بأن القانون البحري قديم قدم معرفة الإنسان للبحر، تطور بمرور الوقت إلى أن وصل إلى شكله الحالي. ويمكن تقسيم تاريخ القانون البحري إلى العصر القديم، الوسيط والحديث.

إذ ترجع نشأة القانون البحري إلى القواعد والعادات التي تكونت من خلال العلاقات البحرية بين مصر وقبرص وبين مصر وإقليم بونت الذي كان يقع في الجنوب عند مدخل البحر الأحمر. إلا أنه لم يصل شيء من هذه القواعد والعادات. أما الآثار الأولى للقانون البحري ترجع إلى الفينيقيين الذين تركوا تاريخا حافلا في الملاحة البحرية.[1]

ولما كان الفينيقيون على اتصال تجاري ببابل، نقلوا عقد القرض البحري عن البابليين بعد تطويره وتعديله بما يلاءم حاجات الخاصة بهم. وقد أقام الفينيقيون حضارات مختلفة وأهمها تلك التي وجدت في جزيرة رودس نتيجة استقرارهم بها، وأهم القوانين البحرية التي عرفتها هذه الجزيرة قانون الإلقاء في البحر الذي يعتبر أصلا لفكرة الخسارات المشتركة والذي معناه أن يشترك في الخسارة التي تنتج نتيجة إلقاء البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة كل من انتفع من هذا الإنقاذ.[2]

ولقد ابتدع الإغريق بسبب مهارتهم في التجارة البحرية نظام قرض المخاطر الجسيمة الذي اشتقت منه التشريعات الحديثة نظام التأمين. وطبقا لهذا النظام يقوم الشخص بإقراض الربان لكي يتمكن من القيام بالرحلة البحرية، فإذا عادت السفينة سالمة من رحلتها التزم برد قيمة القرض فضلا عن نسبة من الأرباح. أما إذا هلكت السفينة فلا يكون للمقرض أن يسترد من

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

[1]- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 13.

[2]- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 10.

الربان شيئا ويعد هذا العقد بمثابة الأصل التاريخي للتأمين البحري.[1] أما في العصر الوسيط فلقد نشأت أعراف وعادات بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية.[2]

نظرا لنمو الملاحة البحرية وازدهارها في العصر الحديث ظهرت الحاجة لتقنين الأعراف والعادات، فصدر أول تقنين بحري فرنسي في عهد لويس الرابع عشر سنة 1681 أطلق عليه اسم Ordonnance de la marine. ولما صدر التقنين التجاري سنة1807 تضمن الكتاب الثاني منه قواعد التجارة البحرية في المواد من 190 إلى 436. ولقد أثر التقنين البحري الفرنسي على الكثير من البلدان.[3]

على غرار باقي فروع القانون الأخرى، للقانون البحري مصادر ملزمة وهي التشريع والعرف، ومصادر تفسيرية تتمثل في القضاء والفقه.

يعد التشريع أهم مصادر القانون البحري، ولقد صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والذي عدل مرتين: الأولى سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998. أما التعديل الثاني فكان سنة 2010 بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

وجدير بالإشارة في هذا الصدد أن هناك أحكام كثيرة لها ارتباط وثيق بالقانون البحري تضمنتها العديد من المراسيم.

---

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

[2]- قواعد أوليرون: يرجع تاريخها إلى القرن 12، وقننت القضاء البحري الذي استقر في الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسي، وقيل بأن سبب تسميتها يرجع إلى جزيرة أوليرون التي كان بها محكمة بحرية، قام أحد الموثقين بتدوين أحكامها، وقد امتد أثر هذه القواعد خارج هذه الجزيرة إلى البلدان الواقعة على ساحل المحيط وبحر الشمال وساحل بحر البلطيق.

-قنصلية البحر: ويعود سبب تسميتها بهذا الاسم نسبة إلى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة، ولهذه القواعد نفس أهمية قواعد أوليرون. ولقد دونت في القرن 14 باللغة المحلية لأهالي برشلونة.

-مرشد البحر: وهي مجموعة وضعت في روان بشمال فرنسا في القرن 16، وتضمنت قواعد تفصيلية عن التأمين البحري.

محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 11.

[3]- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 13.

أما العرف البحري فيقصد به تلك القاعدة البحرية التي درج المتعاملون في البحر على إتباعها فترة طويلة من الزمن واعتقادهم بأنها ملزمة ولابد من احترامها.

وإلى جانب العرف توجد العادات البحرية وهي تمثل الركن المادي للعرف وينصرف مدلولها بأنها قاعدة بحرية تواتر المشتغلون بالبحر على إتباعها بصفة منتظمة دون أن يعتقدوا بالزاميتها وواجب احترامها.[1]

ومن أمثلة تطبيق العرف ما أشارت إليه المادة 772 من القانون البحري الجزائري بقولها:

"يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها."

يعتبر القضاء من المصادر التفسيرية، ولا يقصد به فقط مجموعة الأحكام الصادر عن المحاكم الفاصلة في القضايا البحرية، وإنما يشمل ما يصدر عن القضاء الأجنبي نظرا للصفة الدولية للقانون البحري.

علاوة على ذلك يقوم الفقه بدور كبير في تفسير وشرح أحكام القانون البحري، ويستعين القاضي بآرائهم على سبيل الاستئناس وليس الإلزام، ومهما بلغت أهميته لا يختلف النظام اللاتيني عن النظام الأنجلو أمريكي فيما يتعلق دور الفقه.[2]

وكثيرا ما قد يساهم الفقه في تطوير أحكام القانون البحري وذلك بالانتقادات التي يقدمونها والاقتراحات التي يقدمونها والتي تستدعي في الكثير من الأحيان ضرورة تعديل هذا القانون.

إن البيئة التي تمارس فيها الملاحة البحرية أصبغت على القانون البحري طابع خاص.ولقد دافع كثير من الفقه على خصوصية القانون البحري، وهذه الأخيرة في حقيقة الأمر ترتكز على قاعدتين أساسيتين وهما استقلاليته وكذا ذاتيه.

[1]- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 21.

[2]- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 34.

فالإستقلالية تنصرف إلى كون القانون البحري بطابع خاص ويكون من اللازم الاستعانة بقواعد تختلف عن تلك التي تنظم العلاقات المدنية أو التجارية البرية.[1]

أما ذاتية القانون البحري تتمثل في دراسة الأحكام الخاصة بالرحلة البحرية، أي بعبارة أخرى يقصد بالذاتية ما يتمتع به هذا القانون من صفات فنية تجعل نصوصه ملائمة للظروف الخاصة التي تحيط بالظاهرة التي ينظمها.

ولعل ذاتية القانون البحري تتجلى بشكل خاص في مجال التوحيد. فالملاحة البحرية تتم حسب طبيعتها بين عدة دول وأشخاص من جنسيات مختلفة مما يطرح مشكلة التنازع بين القوانين. ومن أجل القضاء على هذا التنازع وتوفير جو من الطمأنينة والثقة للمعاملات البحرية، وضعت معاهدات بحرية تتضمن قواعد قانونية موحدة تجد مالا لتطبيقها في العديد من الدول البحرية. ونظرا لهذا التوحيد الذي تطرق لأغلب موضوعات القانون البحري يبرز امتياز هذا القانون عن باقي فروع القانون الخاص التي أخفقت كل المحاولات التي بذلت للتوحيد.[2]

حينما صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 76-80 كان يتكون من كتابين و 887 مادة، وبعد تعديله سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05 أضاف المشرع الكتاب الثالث وأصبح يتكون من 03 كتب، والملاحظ على هذا التعديل أنه مس العديد من المواد:

- الكتاب الأول: الملاحة البحرية ورجال البحر.
- الكتاب الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة.

---

[1]- **-الأخطار البحرية:** أدت إلى ظهور نظم خاصة مثل الإنقاذ البحري، الخسائر البحرية المشتركة، تحديد المسؤولية.

-العامل الفني: حيث أن طول الرحلة البحرية نتج عنه بعض القواعد مثل العلاقة بين الربان بالمجهز وإعطاء الربان سلطات.

-سبب دولي: إذ أن الملاحة البحرية هي ملاحة دولية الأمر الذي يحتم تطبيق القانون الدولي الخاص، مما يثار مسألة التوحيد وهو ما يفسر العدد الكبير للاتفاقيات الدولية.

-سبب مهني: بحيث أن القانون البحري أوحت به ضرورات التجارة والملاحة البحرية.

[2]- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 7و8.

- الكتاب الثالث: الاستغلال المينائي.

وتجدر الإشارة بأن القانون البحري الجزائري عرف تعديلا آخر لكن ليس شاملا للمواد وإنما محصورا في موضوع الحجز التحفظي على السفينة وذلك بموجب القانون 10-04.

الفصل الأول: السفينة

تمثل السفينة محور الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، وهي تخضع لنظام قانوني خاص تتميز به عن سائر الأموال، لذلك من الضروري التطرق لمفهومها (المبحث الأول)، جنسيتها (المبحث الثاني)، تسجيلها (المبحث الثالث)، الحقوق العينية التي ترد عليها (المبحث الرابع)، الحجز عليها (المبحث الخامس).

المبحث الأول: مفهوم السفينة

لمعرفة مفهوم السفينة لابد من التطرق إلى تعريفها وإبراز شروط اكتساب المنشأة وصف السفينة، مع تحديد الطبيعة القانونية بالإضافة إلى الحالة المدنية لها.

المطلب الأول: تعريف السفينة

إن أهمية تحديد تعريف قانوني للسفينة يتجلى من خلال ناحيتين:[1]

فعلى الصعيد الوطني: يتحدد نطاق تطبيق القواعد المحددة للنظام القانوني للسفينة من خلال تعريفها.

أما على الصعيد الدولي: العديد من القواعد الدولية يكون موضوعها السفينة مثل الامتيازات البحرية والحجز التحفظي على السفينة.

تنص المادة 13 من القانون البحري الجزائري: " تعرف سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".[2]

و بهذا المفهوم نجد أن المشرع الجزائري يفرق بين السفينة والتي يعتبرها كل عمارة أو آلية تقوم أو تخصص للملاحة في البحر، والمراكب التي تسير في الأنهار.[1]

---

[1]- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص 29.

المطلب الثاني: شروط اكتساب وصف السفينة

لابد أن يتوافر أحد الشرطين لإعطاء وصف السفينة على العمارة البحرية أو الآلية العائمة وهما:

- القيام بالملاحة البحرية.

-التخصيص للقيام بالملاحة البحرية.

فطبقا للشرط الأول يمكن إضفاء وصف السفينة على العمارة البحرية أو الآلية العائمة بغض النظر عن تخصيصها أثناء البناء ولكن الأمر مرتبط بقيامها بالملاحة البحرية.

أما الشرط الثاني فمؤداه أنه يمكن اكتساب وصف السفينة دون القيم بالملاحة البحرية بشرط أن يكون تخصيصها أثناء بنائها للملاحة البحرية، ويترتب على ذلك المنشأة وهي في ورشة البناء تعتبر سفينة من لحظة تمام بنائها إن كانت مخصصة للملاحة البحرية وبالتالي جاز أن تكون محلا للعمليات القانونية مثل الرهن البحري.[2]

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للسفينة

في إطار البحث عن الطبيعة القانونية للسفينة يثار التساؤل حول مدى اعتبارها شخصا معنويا طالما أنها تتمتع ببعض صفات الأشخاص، وكذا تحديد موقعها بين تقسيمات الأموال فهل هي عقار أم منقول.

---

[1]- " السفينة هي كل منشأة عائمة مهما كان نوعها تقوم بالملاحة البحرية سواء في أعالي البحار أو في الملاحة الساحلية ..." أما المراكب المخصصة للملاحة الداخلية لا يصبغ عليها وصف السفينة. أنظر: القاضي عدلي إسماعيل درويش، المبادئ القانونية لمحكمة النقض في شأن أحكام النقل البحري والجوي، نادي القضاة، مصر 2016، ص 25.

[2]- ملزي عبد الرحمان، محاضرات في القانون البحري ألقيت على طلبة السنة الرابعة، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، 2008/2007، ص 19، 20.

الفرع الأول: السفينة ليست شخصا معنويا

رغم ما تتمتع به السفينة من بعض صفات الأشخاص كالاسم والموطن والجنسية إلا أنها تبقى محلا للحقوق المالية وليست من الأشياء الخارجية عن التعامل لا بطبيعتها ولا بحكم القانون، والقول يتمتع السفينة ببعض صفات الأشخاص هو ابتكار تشريعي لا يهدف إلى إسباغ الشخصية القانونية على السفينة، وإنما هو أمر تقتضيه ضرورات عملية.[1]

وجدير بالإشارة في هذا الصدد أن المشرع الجزائري حصر الأشخاص الإعتبارية[2]، والسفينة غير متواجدة في هذا التعداد.

الفرع الثاني: السفينة مال منقول

وفقا للقواعد العامة فإنه كل شيء مستقر في حيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله منه دون تلف فهو عقار، وكل ماعدا ذلك من شيء فهو منقول.[3] وعلى هذا الأساس فإن السفينة تعتبر مالا منقولا لأنها معدة للانتقال من مكان لآخر، ويؤكد ذلك نص المادة 56 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري: " تعد السفن والعمارات البحرية أموالا منقولة".

إلا أن السفينة وإن كانت منقولا تسري عليه أحكام المنقولات فهي تخضع لنظام أصيل يميزها عن سائر المنقولات وتقترب به من العقار:[4]

-السفينة لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

- يجوز رهنها رهنا رسميا رغم أن هذا الأخير لا يرد إلا على العقار.

- يجب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات في سجل خاص مثل شهر التصرفات العقارية.

---

[1]- ملزي عبد الرحمان، المرجع نفسه، ص 25.

[2]- أنظر المادة 49 من القانون المدني الجزائري.

[3]- أنظر المادة 683 من القانون المدني الجزائري.

[4]- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 34.

- الحجز على السفينة أقرب إلى قواعد الحجز العقاري أكثر من حجز المنقول.

- حقوق الامتياز البحرية على السفينة تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد كانت مثل حقوق الامتياز على العقار.

ورغم أوجه شبه السفينة بالعقار، إلا أنه لا يمكن إنكار صفة المنقول عليها وهذا بصريح النص القانوني، نتيجة لذلك يرى معظم الفقه أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة.

المطلب الرابع: الحالة المدنية للسفينة:

للسفينة حالة مدنية تميزها عن باقي السفن الأخرى، وتتألف هذه العناصر من الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل والدرجة.

الفرع الأول: الاسم

يجب أن تحمل كل سفينة اسما لتمييزها عن باقي العمارات البحرية الأخرى، على أن تحديد هذا الاسم يخضع لمجموعة من الضوابط التي أقرها المشرع في المادتين 16 و 17 من القانون البحري الجزائري ويمكن إجمالها فيما يلي:

- اختيار اسم السفينة هو من اختصاص مالكها.
- يخضع منح اسم السفينة أو تغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة.
- يجب وضع اسم السفينة على مقدمة السفينة وعلى كل طرف منه. ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها.

وتجدر الإشارة أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية.[1]

[1]- أنظر المادة 16 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: الحمولة

الحمولة أحد العناصر المتعلقة بشخصية السفينة وهي تعني السعة الداخلية للسفينة، وهي تعطي فكرة عن أبعادها السفينة ويسمح بتحديدها.تقاس هذه السعة بالطن الحجمي le tonneau de jauge الذي يساوي 2.83 م3 أو 100 قدم مكعب.[1] والحمولة نوعان:

1-الحمولة الإجمالية: ويقصد بها السعة الداخلية للسفينة بأكملها وهي تشمل الأماكن المخصصة للآلات وللبحارة.

2-الحمولة الصافية: وهي مقدار الفراغ الذي يستغل فعلا في نقل البضائع والأشخاص، وتبدو أهمية تحديد حمولة السفينة في مايلي:[2]

- لتقدير الرسوم التي تدفع للموانئ مثل رسوم دخول الموانئ أو رسوم عبور القنوات.
- لتقدير رسوم الإرشاد، إذ تقدر هذه الرسوم على أساس حمولة السفينة.
- تتخذ حمولة السفينة أساسا لتقدير التعويض المستحق عن التأخير في الشحن أو التفريغ.
- لتحديد أجرة السفينة.

ولقد بيت المادة 23 من القانون البحري الجزائري أن شهادة الحمولة يتم إعدادها على أساس نتائج المعايرة[3] وتسلم لمالك السفينة. ويجب أن تودع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة.

---

[1]René Rodière, Droit maritime, DALLOZ, 7 ème édition, France, 1977, p34.

[2] -محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 52 .

[3]- أنظر نصوص المواد 20، 21 و22 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثالث: الموطن

يقصد بموطن السفينة هو ميناء تسجيلها، ويسمى أيضا ميناء الربط أو ميناء القيد. وفي هذا الصدد يجب التفريق بين ميناء التسجيل وميناء الاستغلال، إذ أن هذا الأخير ينصرف مدلوله إلى المكان الذي تباشر فيه السفينة نشاطها أي الميناء الذي يتم فيه استغلال السفينة.

ولتحديد موطن السفينة أهمية بالغة إذ يمكن الاطلاع ومعرفة التصرفات القانونية التي وردت على السفينة وذلك بالرجوع إلى سجل السفينة في موطنها.

الفرع الرابع: الدرجة

لكل سفينة درجة أو مرتبة يتم تقديرها على أساس صفاتها من حيث القوة وجودة الصنع، وتتولى شركات التصنيف وهي شركات عالمية منح هذه الدرجة.[1]

وطبقا للمرسوم رقم 72-196 المتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية[2]، فإنه يتم الاعتراف بشركات تصنيف السفن بموجب قرار من وزير الدولة المكلف بالنقل، بناء على اقتراح مدير البحرية التجارية، بعد وضع ملف لطلب الاعتماد من قبل هذه الشركات.

إن درجة السفينة لها أهمية في حالة استئجارها، إذ أن تقدير الأجرة تأخذ بعين الاعتبار هذه الدرجة، كما أن قسط التأمين له ارتباط ويثق بدرجة السفينة لأن المنطق يقضي تعرض السفينة للأخطار البحرية في الدرجة الأولى أقل مقارنة مع الدرجة الثانية.

[1]- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987، ص 28.

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

المبحث الثاني: جنسية السفينة

تعتبر الجنسية رابطة قانونية بين الشخص والدولة، وهي تمنح للأشخاص الطبيعية وليس الاعتبارية إلا أن معظم الفقه قد أيد ما أجمعت عليه مختلف التشريعات التي منحت الجنسية للسفينة نظرا لطبيعتها القانونية الخاصة، ولكونها معدة للانتقال وتمارس الملاحة البحرية عادة في أعالي البحار حيث لا سيادة لأي دولة، الأمر الذي يتطلب أن تكون لها جنسية.

إن منح الجنسية للسفينة له أهمية تظهر في عدة نواحي:[1]

- تمنح الدولة عادة امتيازات للسفن التي تحمل جنسيتها بخلاف السفن الأجنبية مثلا: قصر الملاحة الساحلية وملاحة الصيد على السفن الوطنية، إعطاء إعانات مالية للسفن الوطنية بهدف تشجيع وتدعيم الأسطول وحمايته من المنافسة الأجنبية.
- تمتع السفينة بحماية الدولة التي ترفع علمها في زمن السلم أو الحرب.
- تساعد الجنسية في معرفة القانون الواجب التطبيق على العلاقات التي تنشأ عليها.

المطلب الأول: شروط اكتساب السفينة لجنسية

يقتضي البحث عن شروط اكتساب السفينة للجنسية، تسليط الضوء على هذه الشروط في مختلف التشريعات عموما، ثم إبراز موقف المشرع الجزائري في هذه المسألة.

الفرع الأول: شروط اكتساب السفينة للجنسية في التشريعات المختلفة

تختلف شروط منح الجنسية للسفينة بين الدول وهذا راجع لعدة اعتبارات، وعلى العموم فان هذه الشروط يمكن إجمالها فيما يلي، شرط البناء الوطني، شرط الملكية الوطنية وشرط الطاقم الوطني:

[1]- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 54.

أولا:شرط البناء الوطني

وبمقتضى هذا الشرط فان الدولة تمنح جنسيتها للسفينة التي تم بنائها فوق إقليمها الوطني. ومن المؤكد فان هذا الشرط تدرجه الدولة في تشريعها الوطني حينما تصل درجة من التقدم العلمي الذي يسمح لها أن يكون لديها صناعة متقدمة في مجال بناء السفن، ونتيجة ذلك أن تخلو تشريعات الدول العاجزة عن مثل هذه الصناعة من هذا الشرط.

ثانيا: شرط الملكية الوطنية:

أي أن تكون ملكية السفينة لمواطني الدولة المانحة للجنسية، وفي هذا الصدد نميز بين الدول التي الملكية الكاملة لمواطنيها، وبين دول أخرى - ونظرا لعدم كفاية الرأسمال الوطني - تشترط نسبة معينة لملكية مواطنيها أي أن تكون السفينة مملوكة لبعض الوطنيين.

ثالثا: شرط الطاقم الوطني

تتطلب عادة التشريعات هذا الشرط لما يكون أفراد مواطني دولتها يتمتعون بخبرة في الميدان البحري إذ قد تشترط أن يكون كل أفراد الطاقم من الوطنيين أو البعض منهم.

الفرع الثاني: شروط اكتساب السفينة لجنسية في القانون البحري الجزائري

حين إصدار القانون البحري الجزائري بموجب الأمر 76-80 كانت تنص المادة 28 منه: " للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة، يجب أن تكون هذه الأخيرة مملوكة بنسبة 51% من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية، وأن تكون نسبة البحارة الجزائريين في عداد طاقم السفينة مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر".

وعليه نجد أن المشرع الجزائري قد أخد بشرط الملكية الوطنية للجزائريين بنسبة 51%، وأخذ أيضا بشرط الطاقم الوطني وفي هذا الصدد أحال إلى تطبيق أحكام المادة 413 من القانون البحري:

" يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين.

ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية."

بعد تعديل القانون البحري الجزائري بموجل القانون رقم 98-05:

تنص المادة 28: " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسيه جزائرية أو لشخص اعتبار خاضه للقانون الجزائري.

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

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.

- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة المالكون لأغلبية الحصص.

- بالنسبة لشركات المساهمة الرئيس المدير العام واغلبيه أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة واغلبيه مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال.

- بالنسبة للجمعيات المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين.

- كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم من تكون فيه نسبه البحار الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر تفقد السفينة جنسيتها الجزائرية إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي من جنسيه الجزائرية أو الشخص الاعتبار الخاضع للقانون الجزائري الشروط المذكورة في هذه المادة."

المطلب الثاني: آثار اكتساب الجنسية

يترتب على اكتساب السفينة للجنسية آثار عديدة نوجزها فيما يلي:

الفرع الأول: ارتباط السفينة مع دولة العلم

ومن مظاهر ارتباط السفينة بدولة العلم هي الحماية التي تتمتع بها من قبل الدولة التي تحمل جنسيتها، وكذا المزايا الممنوحة لها، إذ يتم التمييز بين السفن الوطنية والأجنبية فتحصل

السفن الوطنية على مزايا لا تتحصل عليها السفن الأجنبية ومن هذه المزايا تخصيص الملاحة التجارية وكذا ملاحة الصيد للسفن الوطنية[1].

الفرع الثاني: رقابة دولة العلم

من النتائج المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية هو بسط الرقابة والإشراف الإداري على السفن الوطنية بحيث يقوم نظام التسجيل إلى إحصاء السفن الوطنية والتحقق من توافر شروط السلامة والصلاحية للملاحة البحرية. ومن ذلك التزام السفن الجزائرية بالتسجيل في أحد الموانئ الجزائرية.[2]

كما قد تتخذ هي الرقابة صورة الرقابة الاجتماعية حيث تراقب الدولة الحالة الصحية وظروف عمل البحارة.

الفرع الثالث: الجنسية ضابط إسناد

إذ تسمح جنسية السفينة بمعرفة القانون الواجب التطبيق وبالتالي تبرز أهمية الجنسية لحل مشكلة تنازع القوانين وتحديد القانون الواجب التطبيق على السفينة أثناء وجودها في المياه الإقليمية الأجنبية أو في أعالي البحار وفي هذا الصدد يختلف الحال بحسب ما إذا كان الأمر متعلقا بالمواد الجنائية أو المواد المدنية.[3]

---

[1]- تنص المادة 166 من القانون البحري الجزائري:" تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية، إلا في حالة الاستثناءات المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة".

كما تنص المادة 167 من القانون البحري الجزائري: " تعتبر أيضا منطقة ملاحية مخصصة للراية الوطنية الملاحة المساعدة وملاحة الارتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية".

وتنص المادة 169 من القانون البحري الجزائري:" تخصص ملاحة الصيد في حدود المياه الإقليمية، لرجال البحر والسفن الوطنية ماعدا في حالة الحصول على رخصة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للاتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص والخاصة بالسفن الأجنبية".

[2]- ملزي عبد الرحمان، محاضرات في القانون البحري، المرجع السابق، ص 44.

[3]- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 102.

المطلب الثالث: إثبات جنسية السفينة

يعتبر العلم وسيلة لإثبات جنسية السفينة وهي و سيلة غير قاطعة فهي تقبل إثبات العكس، إذ قد ترفع السفينة علم دولة أخرى[1] ولهذا هناك وسيلة أخرى تثبت بها جنسية السفينة وهي الشهادة التي تمنحها السلطات المختصة بعد تسجيل السفينة.[2]

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

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

المبحث الثالث: تسجيل السفينة

لقد عالج المشرع الجزائري تسجيل السفينة في المواد من 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري، وأوجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة، وأقر عقوبات جزائية في حالة عدم التسجيل.[1]

المطلب الأول: أهمية التسجيل

إن تسجيل السفينة هو نظام تتبعه العديد من التشريعات البحرية نظرا لأهميته:[2]

- يعد التسجيل بمثابة وسيلة تستخدمها الدولة لكي تتأكد من استيفاء السفينة لشروط الجنسية.

- للتسجيل وظيفة إحصائية، إذ يمكن الدولة من التعرف على حقيقة أسطولها البحري وذلك من خلال ما يحتويه السجل من بيانات تتعلق بعدد السفن، أنواعها وأشكالها.

- للتسجيل وظيفة قانونية، تتمثل فيما يترتب على شهر البيانات الواردة في السجل من آثار قانونية.

---

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

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

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

[2]- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 87.

المطلب الثاني: إجراءات تسجيل السفينة

يقدم مالك السفينة طلب التسجيل مستندا بمجموعة من الوثائق أمام السلطة الإدارية البحرية المختصة، وأهم هذه الوثائق تلك التي تثبت ملكية السفينة والجنسية الجزائرية، وتحتفظ السلطة البحرية المختصة بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية.[1]

وجدير بالتنويه أن المشرع الجزائري يرفض تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري عندما تكون مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، ويشترط شطبها حتى تتم عملية التسجيل.[2]

بعد تقديم طلب التسجيل مدعما بالوثائق، تخصص - حسب المادة 35 من القانون البحري الجزائري للسفينة - سجل تدرج فيه القيود التالية:

أ - رقم تسلسل وتاريخ قيد السفينة.

ب- عناصر شخصية السفينة.

ج- تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ.

د- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.

هـ- سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكها.

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

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

---

[1]- محمود شحماط، المرجع السابق، ص28 و29.

[2]- أنظر المادة 46 من القانون البحري الجزائري.

ح- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.

ولقد أقر المشرع الجزائري صراحة بموجب المادة 36 من القانون البحري الجزائري أن كل تعديل في هذه البيانات يخضع كذلك للقيد .

المطلب الثالث: شطب السفينة

لقد حدد المشرع الجزائري الحالات التي تشطب فيها السفينة من دفتر التسجيل في المادة 37 من القانون البحري الجزائري وهي كالآتي:

أ – إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.

ب- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.

ج- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.

د-إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.

هـ- إذا فقدت خاصية سفينة.

و- إذا بيعت إلى الخارج.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن من هذه الحالات السالفة الذكر، خص المشرع الجزائري حالة واحدة وهي المذكورة في الفقرة "ج" واشترط لكي يتم شطب السفينة من دفتر التسجيل موافقة الدائن الذي قيد باسمه ضمان أو عبء آخر على السفينة.[1]

[1]- أنظر المادة 38 من القانون البحري الجزائري.

المبحث الرابع: الحقوق العينية التي ترد على السفينة

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

المطلب الأول: الحقوق العينية الأصلية

وهي تتمثل في حق الملكية، إذ أن القانون البحري الجزائري قد تطرق إلى عقد بناء السفينة وكذا عقد شراءها باعتبارهما صور خاصة لاكتساب ملكية السفينة.

لقد أوجب المشرع الجزائري فيما يتعلق بامتلاك السفينة عن طريق الشراء أو البناء بأن يكون موضوع تصريح يتم تقديمه إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة.[1]

الفرع الأول: عقد بناء السفينة

يعتبر عقد بناء السفينة أحد الطرق التي يكتسب بها الأشخاص ملكية السفينة، ويوجد طريقتين للبناء:

أولا:البناء المباشر أو الاقتصادي:

في هذا النوع يقوم الشخص الذي يرغب بناء السفينة باستخدام اليد العاملة والتي تخضع لتوجيهاته بعد أن يوفر لهم الأدوات اللازمة للبناء. وهذه الطريقة من البناء لا تثير إشكالات إذ يكسب المجهز ملكية السفينة مباشرة لذا سمي هذا النوع بالبناء المباشر.

ثانيا: البناء الجزافي أو غير المباشر

وهذه الطريقة أصبحت في وقتنا الحالي منتشرة نظرا لوجود شركات عملاقة متخصصة في صناعة السفن.

[1]- أنظر المادة 50 من القانون البحري الجزائري.

إذ تتم بموجب عقد يبرمه المجهز طالب البناء مع أحد المصانع المتخصصة في مجال بناء السفن وفقا للمواصفات التي يكون قد تقدم بها، ويلتزم المصنع بتسليم السفينة له بمجرد إتمام بنائها مقابل ثمن معين.

يكيف عقد بناء السفينة بأنه عقد بيع لشيء مستقبلي محله السفينة التي ستوجد في المستقبل وليس الأدوات التي استخدمت في بنائها، والمستقرأ لأحكام المادة 53 من القانون البحري الجزائري يجد أن المشرع الجزائري أخد بهذا التكييف، وفي هذا الصدد تنص المادة 53 قانون بحري جزائري: " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك. وتتم عملية النقل بتسلم السفينة على اثر التجارب القانونية الايجابية".

تترتب على هذه المادة النتائج التالية:

- انتقال السفينة إلى المشتري بجميع الأعباء التي رتبها الباني عليها مثل الرهن.
- قبل تسليم السفينة إلى المشتري تقع تبعة الهلاك على الباني، وإذا كان طالب البناء قد دفع أقساطا مسبقة جاز له استردادها.
- إذا أفلس الباني قبل تسليم السفينة إلى المشتري، لا يجوز لهذا الأخير طلب استرداد السفينة و يبقى حقه- وهو الذي دفع أقساطا مسبقة -الدخول في التفليسة باعتباره دائن عادي.

وحتى يتجنب المجهز هذه النتائج يمكن له أن يشترط صراحة في العقد انتقال ملكية السفينة جزءا جزء كلما دفع قدر معين من الثمن أو يتم الاتفاق على اعتبار الأقساط المدفوعة بمثابة قرض للباني يرتب عليه رهن على السفينة لصالح المجهز ويصبح هذا الأخير في مركز الدائن المرتهن.[1]

[1]- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 65.

ويبدو بأن مثل هذه الشروط يمكن الاتفاق عليها وتبرير ذلك: ما ورد في المادة 53 من القانون البحري الجزائري عبارة: " إلا إذا اتفق على خلاف ذلك" وكذا جواز رهن السفينة وهي في طور البناء.[1]

الفرع الثاني: عقد شراء السفينة

هو سبب من أسباب اكتساب ملكية السفينة، ولذلك سمي بعقد الشراء وإن كان في الحقيقة عقد بيع لكن المشرع غلب جانب المشتري الذي تنتقل إليه ملكية السفينة على جانب البائع الذي يفقد ملكيتها.

ويشترط عقد شراء السفينة ما يلي:

أولا: وجوب الحصول على رخصة تملك السفينة أو بيعها:

وسند هذه الرخصة ما نصت عليه المادة 50 من القانون البحري الجزائري بقولها: "إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة.

وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقة."والملاحظ على نص هذه المادة أنه لا يفرق بين شراء الجزائري لسفينة أجنبية وبين شرائه لسفينة وطنية، بخلاف المادة 51 من القانون البحري الجزائري التي تفرق بين بيع السفينة الجزائرية لأجنبي، وبين بيعها للوطني إذ تشترط في حالة بيعها للأجنبي أن يحصل البائع على رخصة مسبقة ولا تشترطها في حالة بيعها للوطني.[2]

ثانيا: وجوب توثيق عقد شراء السفينة وتسجيله

وفي هذا الشأن تنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري: " إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن

[1]- تنص المادة 3/56 قانون بحري جزائري: " ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء".

[2]- تنص المادة 51 من القانون البحري الجزائري: " لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة".

تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة.

ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة." وعليه فإن الكتابة تعد ركنا شكليا لا ينعقد العقد بدونه، ويترتب على تخلفها البطلان المطلق و يترتب على ذلك أن يجوز لكل ذي مصلحة بأن يتمسك به كما يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها.

وينبغي التنويه بأن اشتراط الرسمية في عقد بيع السفينة لا يتعلق بحماية البائع وتنبيهه إلى خطورة تصرفه، وإنما اشترطت الرسمية لكي تتحقق السلطات من توافر الجنسية في السفينة للمصلحة الوثيقة بين جنسية السفينة وملكيتها.[1]

المطلب الثاني: الحقوق العينية التبعية

تتمثل هذه الحقوق العينية التبعية التي تترتب على السفينة في الرهن والامتياز. ولقد تناول المشرع الجزائري في القانون البحري الرهون البحرية في المواد من 55 إلى 71، أما الامتيازات على السفن، أفرد لها من المواد 72 إلى 91 من القانون نفسه.

الفرع الأول: الرهون البحرية

لقد تدخلت مختلف التشريعات البحرية لتيسير الحصول على الائتمان، فاهتمت بتقرير ضمانات للدائنين على السفينة تشجيعا لهم على منح المجهز ما يحتاجه من ائتمان عن طريق تنظيم الرهون البحرية بطريقة تسمح ببقاء حيازة السفينة لدى المدين الراهن.

وهو ما قام به المشرع الجزائري بحيث أفرد فقرة بعنوان: "الرهون البحرية" في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري، وهي أحكام استمدها من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد

[1]- بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 79.

بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أفريل 1926.[1]

وينبغي التنويه في البداية أن الرهون البحرية تمتاز بخصوصية لأنها ترتكز على فكرة مفادها: رهن السفينة دون نقل حيازتها رغم كونها مالا منقولا، وهو في حقيقة الأمر حكم استثنائي الغرض منه السماح للسفينة القيام بالدور الاقتصادي المنوط بها وعدم تعطيل دورها الإنتاجي.

أولا: نشاء الرهن البحري

يعتبر الرهن البحري تأمينا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة[2]، وقد أوجب القانون البحري الجزائري أن يكون منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن وإلا عد باطلا.[3]

1- محل الرهن البحري:

يرد الرهن البحري على السفينة وفقا لتعريفها في المادة 13 من القانون البحري الجزائري وهو ما يتجلى بوضوح في نص الاتفاقية المتعلقة بالرهون البحرية وكذا القانون البحري الجزائري ويدعم هذا الحكم العديد من الفقه. إلا أن هناك اتجاه آخر يوسع نطاق الرهن البحري فيجعله يشمل إضافة إلى السفينة، العمارات البحرية، وهذا بخلاف الامتيازات التي ترتبط بالسفن، يلاحظ أن الرهن ارتبط بمصطلح " البحري"، وهذا من شأنه أن يوسع إمكانية تطبيقه على كل العمارات البحرية ويجعل منه تأمين لضمان تمويل هذه المنشآت باهظة الثمن.[4]

---

[1]- انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964. ج ر عدد 27.(نص الاتفاقية بالصيغة الفرنسية).

[2]- أنظر المادة 55 من القانون البحري الجزائري.

[3]- أنظر المادة 2/57 من القانون البحري الجزائري.

[4]- Antoine VIALARD, Droit maritime, puf, 1er édition, France, 1997, p305.

2- الحالات الخاصة للرهن البحري:

لقد أورد المشرع الجزائري بعض الحالات الخاصة للرهن البحري في المواد من 58 إلى 60 من القانون البحري، ويتعلق الأمر برهن السفينة في طور البناء ورهن السفينة المملوكة على الشيوع.

2-1- رهن السفينة في طور البناء:

إن وصف السفينة لا ينطبق على المنشأة التي لم يكتمل بنائها حتى وان توافرت نية طالب بنائها إلى تخصيصها للملاحة البحرية، لكن يمكن الاستفادة من هذه السفينة والتي هي في طور البناء عن طريق تقديمها كضمان للحصول على الائتمان اللازم لإتمام بنائها.[1]

إن المشرع الجزائري وعلى غرار باقي التشريعات أجاز رهن السفينة في طور البناء وفي هذا الصدد تنص المادة 56 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري: " ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء".

ولا يعد رهن السفينة في هذه الحالة خروجا عن القواعد العامة التي لا تجيز رهن الأشياء المستقبلة لأن الرهن هنا لا يرد على السفينة التي ستوجد في المستقبل - وان اتصف بكونه بحريا- وإنما يرد على المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي ستركب على السفينة التي تكون في طور البناء.[2]

2-2-رهن السفينة المملوكة على الشيوع:

ميز المشرع الجزائري بين حالة رهن كل السفينة المملوكة على الشيوع[3]، وحالة رهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوع: إذ في الحالة الأولى أوجب الحصول على موافقة أكثرية المالكين

---

[1]- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص 170.

[2]- ملزي عبد الرحمان، محاضرات في القانون البحري، المرجع السابق، ص 66.

[3]- تنص المادة 59 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري: " في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء."

دون أن يبين ما المقصود بهذه الأكثرية هل هي الأكثرية العددية أو أكثرية المالكين للحصص؟

بينما أجاز للمالك بأن يرهن حصته المشاعة على السفينة وفي هذا الشأن تنص المادة 59 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري: " غير أن مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة".

3- العناصر التي تحل محل الرهن البحري:

إن الرحلة البحرية كثيرا ما تحفها أخطارا الأمر الذي يجعل السفينة التي يتعلق بها الضمان قد تتعرض للفقدان وهو ما يضعف من قيمتها ويشكل خطرا على مصالح الدائنين.

ومن أجل ذلك أقر المشرع الجزائري عناصر تحل محل السفينة في حالة فقدانها أو إصابتها بخسائر تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية وفي هذا الشأن تنص المادة 62 من القانون البحري :

" تحل محل السفينة وتوابعها:

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

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

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

د- تعويضات التأمين على هيكل السفينة."

ثانيا: آثار الرهن البحري

على الرغم من كون السفينة مالا منقولا إلا أن المشرع عاملها في الكثير من الأحيان معاملة العقار فألزم قيد رهنها في سجلها وحرص كل الحرص على هذا القيد وأولاه أهمية بأن اعتبره وجوبيا. وفيما يتعلق بآثار الرهن البحري نميز بين: الآثار بين المتعاقدين والآثار بالنسبة للغير.

1- آثار الرهن البحري بين المتعاقدين:

أ- بالنسبة للمدين الراهن:

تبقى حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن إذ يبقى متمتعا بسلطات المالك فله الحق في استعمالها واستغلالها والتصرف فيها إلا أن المشرع الجزائري أورد قيدا يتمثل في منع المدين الراهن من بيع السفينة المرهونة لأجنبي إذ تنص المادة 71 من القانون البحري الجزائري:" تعتبر باطلا وعديم الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية". ومما لاشك فيه أن هذا الحكم يوفر حماية للدائن المرتهن.

ب- بالنسبة للدائن المرتهن:

عند حلول أجل الدين فان كل دائن يسعى إلى الحصول على دينه فإذا امتنع المدين فان من حق الدائن المرتهن الحجز على السفينة المرهونة.

وطالما أن الدائن المرتهن يكون في مركز أقوى قد يؤدي به الأمر إلى تملك السفينة المرهونة أو استيفاء حقه دون إتباع للإجراءات التي يفرضها القانون ولأجل ذلك تدخل المشرع وأبطل هذه الشروط حماية لمصالح المدين الراهن.

2- آثار الرهن البحري بالنسبة للغير:

أ- حق التقدم:

يتقدم الدائن المرتهن على غيره من الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين الذين قيدوا رهنهم بعده وكذا على أصحاب حقوق الامتياز المدرجين في الفقرتين: ز، ح حسب المادة 73 من القانون البحري الجزائري.

ب- حق التتبع:

من حق الدائن المرتهن تتبع السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة على الرغم من أي تغيير في ملكية السفينة المرهونة. وحرصا من المشرع الجزائري على حماية حق التتبع قرر بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبي.

ثالثا: انقضاء الرهن البحري

ينقضي الرهن بأحد الأسباب التالية:

أ-بانقضاء الدين المضمون بالرهن، فالرهن البحري يستند في وجوده إلى وجود الدين الأصلي.

ب-ببيع السفينة عن طريق القضاء يتم تطهيرها من جميع الرهون، وهو ما يعرف بالتطهير القضائي، حيث تنص المادة 68 من القانون البحري الجزائري: " في حالة البيع الجبري للسفينة، توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السفينة ماعدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن شريطة أن يكون البيع قد تم حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك البيع".

ج-بقيام المشتري بتطهير السفينة من الرهن اختياريا، عن طريق إبلاغ الدائنين المسجلة رهونهم في سجل السفينة أنه مستعد للوفاء بالدين.

د-بهلاك السفينة، إذ يترتب على هلاك السفينة شطبها من دفتر تسجيل السفينة وبالتالي تنقضي جميع الرهون المسجلة بالتبعية.

هـ-مضي عشر سنوات من تاريخ القيد دون تجديده، وفي هذا الشأن تنص المادة 66 من القانون البحري الجزائري: " يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي. وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا.".

الفرع الثاني: الامتيازات على السفن

نظمها المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة تحت عنوان الامتيازات على السفن والواردة ضمن القسم الثاني من الباب الأول للكتاب الأول للقانون البحري الجزائري في المواد من 72 إلى 91.

ولقد عرف المشرع الجزائري الامتياز بموجب المادة 72 من القانون البحري بأنه تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه.

أولا: الحقوق الممتازة

لقد نصت المادة 73 من القانون البحري الجزائري: تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة:

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

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

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

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

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

و- ديون منشىء أو مصلح السفن والناتجة عن إنشاء وتصليح السفينة

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

ح – الديون التعاقدية الناشئة عن الفقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب.

ثانيا: حصر الحقوق الممتازة

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

يفهم من هذه المادة أن هناك مجموعتين من الامتيازات:

المجموعة الأولى وهي التي تسبق فيها الامتيازات البحرية وتتقدم على الرهون البحرية، ويتعلق الأمر بالامتيازات الواردة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و من المادة 73.

وتكمن الحكمة من أسبقية أصحاب حقوق الامتياز البحرية من الدرجة الأولى على الرهون البحرية في عدم منافسة وتعطيل هذه الحقوق الممتازة بأي رهن وذلك تشجيعا على التعاون مع الربان من جهة وتوفير نوع من الحماية للدائن الممتاز الذي قد يتفاجأ برهن متقدم عليه.[1]

المجموعة الثانية وهي تسمى بامتيازات الطائفة الثانية أين تسبقها الرهون البحرية ويتعلق الأمر فقط بالفقرتين ز، ح من المذكورة في المادة 73 سالفة الذكر. ويضاف إلى ذلك ما أقرته المادة 76 من القانون البحري صراحة، إذ أجازت للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية.

ثالثا: محل الامتيازات البحرية

لقد جعلت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 السفينة والأجرة وملحقاتهما وعاء للامتيازات البحرية، أما المشرع الجزائري خالف هذا الموقف بحيث اعتبر السفينة وحدها ضامنة للوفاء بحقوق الدائنين.[1]

[1]- جقبوبي حمزة، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2010/2009، ص 197.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن حقوق الامتياز تترتب على السفينة بغض النظر عمن يستغلها سواء كان مالكها أو غير مالكها، أي أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة، ويعد هذا الحكم نتيجة لفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها، وليس الأمر كذلك فيما يتعلق بحقوق الامتياز في القواعد العامة التي لا ترد إلا على الأموال المملوكة للمدين.[2]

رابعا: انقضاء الامتيازات البحرية

حسب المادة 87 من القانون البحري فإن الامتيازات البحرية تنقضي بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات:

أ – بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

ب-بالبيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية.

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

---

[1]- جقبوبي حمزة، المرجع نفسه، ص 156.

[2]- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 75.

المبحث الخامس: الحجز على السفينة

تعد السفينة أهم عنصر من عناصر الذمة المالية للمجهز، فإذا لم يوف هذا الأخير لدائنيه كان لهم الحق في مباشرة إجراءات التنفيذ على أمواله وأولى هذه الأموال هي السفينة. ويقتضي التنفيذ على أموال المجهز توقيع الحجز عليها كإجراء تمهيدي للتنفيذ.[1]

وقد نظم المشرع الجزائري أحكام الحجز على السفينة في المواد من 150 إلى 160-8 من القانون البحري.

المطلب الأول: الحجز التحفظي على السفينة

يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري[2]

الفرع الأول: شروط الحجز التحفظي على السفينة

ونميز في هذا الشأن بين الشروط الموضوعية والشروط الشكلية.

أولا: الشروط الموضوعية

1- الشروط المتعلقة بالدين:

قبل تعديل القانون البحري بموجب القانون رقم 10-04 كان يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها. ولذلك كان مضمون الدين واسع جدا، ولا يتماشى مع أحكام معاهدة 1952 التي جاءت بتعريف للدين على سبيل الحصر.

ولكن بعد تعديل القانون البحري سنة 2010، أصبحت تنص المادة 151:

---

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

[2]- أنظر المادة 150 من القانون رقم 10-04 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري.

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

أ)-الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة،

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

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

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

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

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

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

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

ط) العوارية العامة،

ي) القطر،

ك) الإرشاد،

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

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

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

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

ع) المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها،

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

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

ق) أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها،

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

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

ت) أي نزاع ينشأ من عقد بيع السفينة."

2- الشروط المتعلقة بالسفينة:

يجب أن يكون موضوع الحجز السفينة وفقا لتعريفها الوارد في المادة 13 من القانون البحري الجزائري، ووفقا للمادة 154 من القانون البحري الجزائري يجوز لكل مدع إما أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري، وإما أي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين وهو ما يعرف بالسفينة الأخت، حتى ولو كانت السفينة المحجوزة على وشك الإبحار.

هذا وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية وعندما يضمن المستأجر وحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة، يجوز للمدعي حجز هذه السفينة أو أي سفينة أخرى يملكها المستأجر ولا يمكن حجز أي سفينة مملوكة للمالك بموجب هذا الدين البحري.[1]

ثانيا: الشروط الشكلية

تأمر الجهة القضائية المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من الشخص الذي يطالب بدين بحري. وتستدعى السلطة المينائية فورا، للحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز وذلك تحت طائلة عدم قبول الطلب.

عندما لا يكون للحاجز موطن بالجزائر، يلزم باختيار موطن بالجزائر لدى وكيل السفينة أو لدى محام، يتلقى فيه التبليغات، ويكون هذا التبليغ بمثابة التبليغ الشخصي.

يمكن القاضي أن يأمر، عند الحاجة، بحضور السلطة الإدارية البحرية المحلية.

يبلغ أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية المحلية وربان السفينة، وعند الاقتضاء، إلى الممثلية القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها.

[1]- أنظر المادة 155 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

وتنص المادة 152 مكرر: يجب على الجهة القضائية المختصة، كشرط لحجز السفينة، أن تفرض على الطالب الذي يسعى لحجز السفينة، تقديم ضمان لا يقل عن عشرة في المائة (10%) من قيمة الدين، تحدد نوعه ومقداره وشروطه، إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن الطالب هو المسؤول عنها.

وتجدر الإشارة إلى أنه تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية البحرية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار.[1]

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

الفرع الثاني: رفع الحجز التحفظي

تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز، بناءا على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، برفع الحجز بكافلة أو بضمان كاف.و إذا لم تتفق الأطراف على طبيعة ومقدار الضمان أو الكفالة، تحدد الجهة القضائية بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة.[2] كما تشير المادة 156 مكرر من القانون البحري الجزائري إلى أنه يمكن أن يقدم طلب رفع الحجز من السلطة المينائية المعنية أو السلطة الإدارية البحرية المحلية بناء على أسباب تتعلق بالأمن والنظام العام.

[1]- أنظر المادة 152 مكرر1 من القانون البحري الجزائري.

[2]- أنظر المادة من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني: الحجز التنفيذي على السفينة

لقد أتى تعديل القانون البحري الجزائري بموجب القانون رقم 98-05 بأحكام الحجز التنفيذي في المواد من 160-1 إلى 160-8:[1]

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

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

وجدير بالإشارة بأن أمر الحجز يسجل في دفتر تسجيل السفن بالنسبة للسفن الجزائرية، أما السفن الأجنبية فيسجل في دفتر خاص يحدد كيفية مسكه عن طريق التنظيم.

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

[1]- كانت تنص المادة 160 قبل تعديلها بموجب القانون رقم 98-05 بما يلي: "تحدد قواعد وكيفيات تطبيق الحجز التحفظي وكذلك الحجز التنفيذي للسفن بموجب أحكام تنظيمية خاصة، وذلك طبقا للاتفاقيات الدولية المصادق عليها من الجزائر".

الفصل الثاني : رجال البحر

اهتمت منظمة العمل الدولية بتنظيم عمل البحارة، واعتمدت مجموعة من الاتفاقيات نذكر منها:

- الاتفاقية رقم 22 مؤرخة في 07 جوان 1926 متعلقة بعقود استخدام البحارة.
- اتفاقية رقم 58 مؤرخة في 01 أكتوبر 1936 متعلقة بالحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري.
- اتفاقية رقم 134 مؤرخة في 14 أكتوبر 1970 متعلقة بوقاية البحارة من الحوادث المهنية.
- اتفاقية رقم 163 مؤرخة 24 سبتمبر 1978 متعلقة برعاية البحارة في البحر والموانئ.
- اتفاقية رقم 164 متعلقة بالحماية الصحية والرعاية الطبية للبحارة.
- اتفاقية رقم 165 متعلقة بالضمان الاجتماعي للبحارة.
- اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (صادقت عليها الجزائر بموجب المر سوم الرئاسي رقم 15- 260 مؤرخ في 07 أكتوبر 2015. ج.ر عدد 05 لسنة 2016.)

أما على المستوى الوطني:

- القانون البحري الجزائري
- قانون العمل 90-11
- مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 16 أبريل 2002 يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها.
- مرسوم تنفيذي رقم 05-102 مؤرخ في 26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحيين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري. ج.ر عدد 22.

المبحث الأول: أشخاص الملاحة البحريون

أشخاص الملاحة البحريون: المجهز، الربان والمجهز.

المطلب الأول: المجهز

عرفت المادة 572 من القانون البحري الجزائري بأنه: " كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

ولقد بينت المادة 573 و574 من القانون البحري الجزائري أنه يتعين على المجهز قبل استغلال السفينة أن يصرح بها كما يتعين عليه أن يمِ ن السفينة التي يقوم باستغلالها.

ولعل من المهام التي أقرها القانون البحري صراحة للمجهز تتمثل في تعيين وعزل ربان السفينة، وفي ما يتعلق بالمسؤولية فإن المجهز يكون مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة.[1]

المطلب الثاني: البحار والربان

نتناول في الفرع الأول البحار وفي الفرع الثاني الربان.

الفرع الأول: البحار

نصت المادة 384 من القانون البحري الجزائري في فقرتها "أ":يعني رجل البحر أو البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر. وبينت الفقرة "ج": يعني أحد أفراد الطاقم كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم. أما الفقرة "د" فقد حددت تعريف وجيز للربان بأنه: قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة.

وعليه: إن المعيار المعتمد في إضفاء وصف البحار يتمثل في مكان العمل (ظهر السفينة) بغض النظر عن نوعها أو لنوع العمل الذي يقوم به هذا البحار على متن السفينة.

وبالتالي: يعد بحارا كل من الربان والمهندسين البحريين والضباط وطبيب السفينة وعمال الخدمة العامة.

---

[1]- المادة 577 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: ربان السفينة (المواد من 580 إلى 608 ق.بح.ج)

عالج المشرع الجزائري ربان السفينة في الفصل الثاني في المواد من 580 إلى 608 من القانون البحري،واعتبر الربان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، وفي هذا الشأن نصت المادة 580 ق.بح.ج : " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا".

أولا: علاقة الربان بالمجهز

هذه العلاقة يحكمها العقد الذي يربطهما، إلا أنه ثار جدل فقهي بخصوص تكييفه القانوني:

- عقد عمل: البعض يرى أنه عقد عمل لا يختلف عن عقد باقي البحارة. (قيادة السفينة)
- عقد وكالة: لأن الربان لا يقوم فقط بأعمال مادية (قيادة السفينة)، فهو علاوة على ذلك يقوم بأعمال قانونية مثل تعيين البحارة، إصلاح السفينة، وشراء المؤن . وهو يباشر هذه الأعمال بوصفه ممثلا عن المجهز.
- مزيج بين عقد العمل وعقد الوكالة.

ثانيا: وظائف الربان وسلطاته

1- الاختصاصات العامة للربان:

- يمثل الربان السلطة على مستوى السفينة، فهو يتمتع بسلطة التوثيق بالنسبة للوقائع التي تحدث على السفينة أو التصرفات القانونية التي تحتاج كتابة أو توثيق . (أنظر م 596 ق. بح.ج).
- يتمتع الربان بسلطة حفظ النظام والتأديب .
- يتمتع بسلطة إجراء التحقيق في حالة ما إذا ارتكبت جريمة على متن السفينة..
- يتمتع الربان بسلطات التأديب (المواد 452، 453 ق. بح.ج) مثل العقوبات التأديبية في حق البحارة .

2- الاختصاصات الخاصة للربان:

أ- الاختصاصات الفنية:

وهي التي تتمثل أساسا في قيادة السفينة وهو ما يجعله ملزما بالتأكد من أنها في حالة صالحة للملاحة قبل السفر، ويتأكد من كفاية الطاقم والمؤن. كما يسهر طيلة الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة ويسهر على أمن الأشخاص. ويكون آخر المغادرين للسفينة في حالة حدوث طارئ أو حادث للسفينة.

ب- الاختصاصات الإدارية:

يملي القانون البحري (594، 595 ق.بح.ج) على الربان بأن يحتفظ على متن السفينة أثناء الرحلة بالوثائق المتعلقة بالسفينة، الطاقم، المسافرين، والحمولة الموجودة على متن السفينة.

ج- الاختصاصات التجارية:

إبرام العقود والقيام بالتصرفات التي تتطلبها إدارة السفينة واستغلالها مثل: عقود صيانة السفينة وإصلاحها، يتسلم البضاعة، ووفقا للمادة 583 ق.بح.ج فإن الربان يمثل المجهز بحكم القانون وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة. وعليه: يمكن أن يقترض باسم المجهز وذلك لتغطية مصاريف السفينة.

المبحث الثاني: الأشخاص البريون للملاحة البحرية

علاوة على البحارة العاملون على متن السفينة، يوجد أشخاص آخرين - يتطلبهم استغلال السفينة- يعملوا في البر أي في الموانئ. ولقد أورد المشرع الجزائري في القانون البحري طائفة منهم تحت تسمية مساعدو التجهيز وهم:

المطلب الأول: وكيل السفينة

يعتبر وكيل للسفينة 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 وكذا بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء.

المطلب الثاني: وكيل الحمولة

يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكليه ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم.

المطلب الثالث: السمسار البحري

يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية

الفصل الثالث: الحوادث البحرية

الأصل أن تصل الرحلة البحرية بسلام إلى ميناء الوصول الذي تنتهي عنده الرحلة، إلا أنه قد تتعرض السفينة للعديد من المخاطر أثناء رحلتها منها ما يتعلق بالمجال البحري أو ما ينشأ عن استعمالها وما قد تصاب به من أعطاب. وهذه المخاطر المحيطة بالملاحة البحرية غالبا ما تتمثل في بعض الحوادث الاستثنائية أو الطارئة.

وعلى غرار باقي التشريعات البحرية عالج المشرع الجزائري في القانون البحري الحوادث البحرية في المواد من 273 إلى 383 وصنفها إلى ثلاث أقسام على النحو التالي: تصادم السفن في البحار، الخسائر البحرية والإسعاف البحري.

المبحث الأول: التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري أحد أبرز الحوادث البحرية، ولقد أدى تطور بناء السفن وضخامتها وزيادة سرعتها إلى وقوع كثير الكثير من حوادث التصادم. ونظرا لاختلاف جنسيات السفن المتصادمة كان لابد من التفكير في توحيد أحكام التصادم البحري، ولذلك تم وضع اتفاقية في بروكسل في 23 سبتمبر 1910.

المطلب الأول: تعريف التصادم البحري

عرفت المادة 273 من القانون البحري الجزائري التصادم البحري: " يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم."

ويفهم من هذه المادة أن أحكام التصادم واسعة التطبيق لأن مفهوم التصادم لا يقتصر فقط على السفن وإنما يمتد ليشمل أيضا كل ارتطام مادي أو اصطدام[1] بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون مراعاة المياه التي وقع فيها.

[1]- يختلف معنى الارتطام عن الاصطدام: " الاصطدام هو تصادم بين سفينتين، أو بين سفينة ومركب ملاحة داخلية يكونان في حالة حركة أثناء قيامهما بالملاحة البحرية سواء كانت ملاحة الداخلية أو في أعالي البحار لأن المشرع

المطلب الثاني: شروط التصادم

يتبين لنا من خلال نص المادة 273 من القانون البحري أنه يشترط لاعتبار حادث بحري تصادما الشروط التالية:

الفرع الأول: أن يقع الحادث بين منشأتين عائمتين

يشترط في التصادم أن يتعلق على الأقل بسفينة بحرية واحدة، فقد يكون بين منشأتين بحريتين تحملان وصف السفينة أي بين سفينة وسفينة، أو بين منشأة تحمل وصف السفينة وأخرى مركب للملاحة الداخلية. وعليه إذا لم تتوفر الصفة القانونية للسفينة في إحدى المنشأتين لا نكون بصدد تصادم يخضع للأحكام الخاصة بالتصادم البحري، بل يتم تطبيق القواعد العامة للمسؤولية، مع الأخذ في الاعتبار أن وصف السفينة لا ينطبق فقط على هيكلها وإنما يشمل أيضا ملحقاتها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو كانت منفصلة عنها.[1]

ونتيجة لما سبق قوله لا يمكن اعتباره تصادما إذا وقع بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية، رغم حصوله في البحر لأن المشرع الجزائري استعمل تكرار مصطلح السفينة في المادة 273.

الفرع الثاني: حصول الارتطام المادي

أي احتكاك فعلي بين منشأتين عائمتين متصادمتين، غير أن معاهدة بروكسل لسنة 1910 اعتبرت أن التصادم لا يقتصر على حدوث ارتطام مادي بين منشأتين عائمتين، بل قد يحصل التصادم دون حدوث الارتطام المادي، وذلك رغبة من المعاهدة في تعويض الأضرار

الجزائري لا يعتد بمياه التصادم، أما الارتطام ويسمى بالفرنسية Collision هو ذلك الاحتكاك والتلامس المادي بين سفينة و منشأة بحرية ثابتة أو شيء ثابت." نقلا عن: حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والانقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2019/2018، ص 22.

[1]- راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الأنجلو أمريكي (مع الإشارة إلى الوضع في مصر وفرنسا و المعاهدات الدولية)، جامعة أسيوط، 2009، ص 22.

والخسائر وهو ما يجعل المجهز أو الناقل ضامنا لتلك الأضرار و الخسائر التي أحدثتها سفينته للسفينة الأخرى أو للأشخاص أو للبضاعة الموجودة عليها.[1]

وقد تبنى المشرع الجزائري الحكم نفسه، إذ اعتبر تصادم السفن في البحار الارتطام الذي يحصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية. وتشبه أيضا تصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على اثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة.[2]

وهناك حالات التي لا تطبق فيها أحكام التصادم البحري: قد تتوافر شروط التصادم البحري، ورغم ذلك لا تطبق أحكامه، ويتعلق الأمر بالحالات التالية:[3]

- حصول التصادم بين سفن حربية، أو بين سفينة حربية وأخرى خاصة.

- حصول التصادم بين سفينتين أحدهما قاطرة وأخرى مقطورة، لكون السفينتين يحمهما عقد قطر وهو الذي ينظم العلاقة.

- حصول التصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة التي تقوم بإرشادها.

المطلب الثالث: أحكام التصادم

يختلف حكم التصادم البحري باختلاف سببه. ويميز القانون البحري بين أنواع من التصادم: التصادم القهري، التصادم المشتبه في أسبابه، التصادم بسبب خطأ و التصادم بسبب الخطأ المشترك.[4]

---

[1]- راوي محمد عبد الفتاح، المرجع نفسه، ص 25.

[2]- أنظر المادة 247 فقرة 2 و3 قانون بحري جزائري.

[3]- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 596. راوي محمد عبد الفتاح، المرجع نفسه، ص 27.

[4]- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 73.

الفرع الأول: التصادم القهري أو المشتبه في سببه

وهذا التصادم نص عليه المشرع الجزائري في المادة 281 من القانون البحري الجزائري بقولها:

إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم.

الفرع الثاني: التصادم بسبب خطأ إحدى السفن

إذا حصل التصادم بخطأ إحدى السفن، يقع التعويض حسب المادة 277 من القانون البحري الجزائري على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ. و لقد بينت الفقرة الثانية من ذات المادة متى تعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء؟ ويحصل ذلك من جراء تجهيز السفينة وفي القيادة الملاحية وفي تنفيذ المناورات وكذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة.

الفرع الثالث: التصادم بسبب الخطأ المشترك

بينت حكم هذا التصادم صراحة المادة 278 من القانون البحري الجزائري، بحيث إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامة الأخطاء التي ارتكبتها كل منها. إلا أن المشرع الجزائري أجاز بأن توزع المسؤولية على حصص متساوية وذلك في حالتين وهما: عدم إمكانية تحديد نسبة جسامة الأخطاء نظرا للظروف أو في حالة ما إذا كانت الأخطاء متساوية.

المطلب الرابع: دعوى التصادم

تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجرة عن تصادم السفن في البحار:

- للقانون الجزائري إذا حصل التصادم في المياه الإقليمية الجزائرية.
- لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر.

- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفينة المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم.

أما بالنسبة لمدة التقادم، فإن غالبة التشريعات تأثرت بأحكام اتفاقية بروكسل وجعلت مدة التقادم الخاصة بالمطالبة بالتعويض عن أضرار التصادم سنتين من تاريخ الحادث[1]، وهو الموقف الذي تبناه المشرع الجزائري في المادة 289 فقرة 1 من القانون البحري.

إلا أنه يجب التنويه أن الأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع التي أقرها المشرع في المادة 280 من القانون البحري الجزائري[2] هو سنة واحدة.

[1]- بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان،2009/2008، ص 84.

[2]- تنص المادة 280 من القانون البحري الجزائري : " تستطيع السفينة التي دفعت في إطار مسؤوليتها التضامنية تعويضا يفوق الحصة التي كانت ستتحملها نهائيا، الرجوع بالنسبة للفائض على السفن الأخرى المسؤولة تضامنيا، وذلك طبقا لأحكام المادة السابقة".

المبحث الثاني: الإسعاف البحري

نظرا للمخاطر الكثيرة التي تحف الملاحة البحرية، فإن ذلك من شأنه أن يؤثر على السفن التي تلجأ إلى طلب المساعدة . الأمر الذي دفع المجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقيات دولية للإنقاذ البحري وهي: الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ. بروكسل 23 سبتمبر 1910[1] وكذا الاتفاقية الدولية للإنقاذ 1989 لندن 28 أفريل 1989.[2]

ولقد عالج المشرع الجزائري الإسعاف البحري في القانون البحري الجزائري من المواد 332 إلى 357.

المطلب الأول: تعريف الإسعاف البحري

تنص المادة 332 من القانون البحري الجزائري: " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذا الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة."

في البداية تجدر الإشارة بأنه وقع اختلاف في الآراء الفقهية فيما يخص التسمية: فهناك من يستعمل الإسعاف، الإنقاذ، المساعدة بل حتى التشريعات اختلفت أيضا في ذلك.

إن ما يلاحظ حول المادة 332 سالفة الذكر أن المشرع حاول إعطاء مفهوم للإنقاذ البحري عن طريق تحديد نطاقه من خلال الشروط المتطلبة له، وما يلاحظ منذ الوهلة الأولى أنه وسع من نطاق الإنقاذ وتتجلى مظاهر هذا التوسع من حيث المتدخلين فيه، مكان تقديم الخدمات وكذا موضوعه: إذ لم يحصره في العمليات التي تتم بين السفن فيما بينها بل يشمل

---

[1]- مرسوم رقم 64-70 مؤرخ في: 02 مارس 1964 . ج ر عدد 29 مؤرخة في 07 أفريل 1964 يتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية 1910.

[2]- مرسوم رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011. ج ر عدد 64 مؤرخة في 27 نوفمبر 2011 يتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية 1989.

أيضا السفن وبواخر الملاحة الداخلية، ومهما كان المكان الذي يجري فيه الإنقاذ بل حتى موضوعه سواء تعلق بالسفن، الأموال أو الخدمات.

وعلى العموم فقد تعددت التعريفات الفقهية للإنقاذ البحري:[1]

عر فه البعض بأنه العمل الذي يتم بين منشأتين عائمتين أحداهما سفينة يترتب عليه أن تنقذ إحداهما الأخرى أو ما عليها من بضائع أو ملحقات أو أشخاص.

وذهب البعض الآخر إلى تعريف الإنقاذ بأنها المعونة المقدمة من قبل سفينة لأخرى تكون معرضة لخطر الهلاك.

المطلب الثاني: شرو ط الإسعاف البحري

يتضح من نص المادة 332 سالفة الذكر أن شروط تطبيق قواعد الإنقاذ البحري هي: أن تقدم سفينة خدمة الإنقاذ لسفينة أخرى أو أحد مراكب الملاحة الداخلية و أن يكون هناك خطر يواجه السفينة المنقذة.وتجدر الإشارة في هذا الصدد أنه يستوي أن تكون سفينة تجار ية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة. كما أن الإنقاذ الذي يتم بين سفينتين من سفن الملاحة الداخلية لا يعتبر إنقاذا بحريا حتى ولو تم في البحر.

ينبغي التنويه في هذا الصدد بأن اتفاقية لندن لسنة 1989 اهتمت أيضا بتقديم الإنقاذ لأي شخص مهدد بالفقد في البحر لكن دون تعريض السفينة مقدمة الخدمة للخطر وهو ما تضمنته المادة 10 من هذه الاتفاقية بحيث أوجبت على الربان القيام بواجب تقديم العون قدر ما يستطيع، دون تعريض سفينته ومن على متنها من أشخاص لخطر بالغ، وفي حالة إخلال الربان بهذا الواجب فإن مالك السفينة لا يتحمل أي مسؤولية.

[1]- صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، المملكة العربية السعودية، 2014، ص 38 و39.

أما بالنسبة للشرط المتعلق بالخطر، يرى جانب من الفقه أن يكون هذا الخطر جديا، ومعيار الخطر الجدي في نظرهم هو إمكانية هلاك السفينة إذا لم يتدخل المنقذ، فلا يعتبر خطرا جديا مجرد مد يد العون للسفينة لتسيير أمورها و الأمر متروك للسلطة التقديرية للقاضي.[1]

كما يتوسع بعض الفقه والقضاء[2] في تحديد مفهوم الخطر الذي تتعرض له السفينة، إذ لا يشترط فيه أن يكون حالا، بل يمكن أن يكون محتل الوقوع كما في حالة فقدان السفينة دفتها أو تعطل محركها في عرض البحر فهذا الخطر محتمل الوقوع قد يعرض السفينة للهلاك جراء تغير الأحوال الجوية واضطرابها.[3]

المطلب الثالث: معايير تقييم المكافأة

كأصل عام لا يمكن الحديث عن المكافأة ما لم يكن هناك نجاح حاصل طبقا للقاعدة حيث لا نجاح لا مكافأة[4]، طبقا لنص المادة 345 من القانون البحري:

" تحدد المحكمة المكافأة حسب الظروف آخذة كأساس:

أولا: - النجاح الحاصل،

- جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة،
- الخطر الذي تعرضت له السفينة المسعفة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ ومن طرف السفينة التي قامت بالإسعاف،
- الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي أنجزت وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرض لها القائمون بالإنقاذ،

---

[1] - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 608.

[2] - " توسع القضاء الفرنسي في تحديد مفهوم الخطر فيما يتعلق بالمساعدة والإنقاذ البحري، حيث لا يشترط أن يكون الخطر حالا، كما لا يشترط أن يؤدي الخطر إلى هلاك السفينة، إنما كال ما يشترطه أن تكون السفينة في حالة حرجة أو تواجه صعوبات دون أن تكون معرضة لخطر الهلاك." نقلا عن أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص034.

[3] - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق ،ص608.

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

- قيمة المعدات المستخدمة من القائمين بالإنقاذ، مع الأخذ بعين الاعتبار عند الاقتضاء، الامتلاك الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ،

ثانيا:

قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة،

تطبق نفس الأحكام على توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ."

المطلب الرابع: توزيع مكافأة الإنقاذ البحري

طبقا لنص المادة 6 فقرة1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 يتم توزيع المكافأة بين المالك والربان والأفراد الآخرين طبقا للقانون الوطني للسفينة، وهو نفس الموقف الذي تبنته اتفاقية لندن لسنة 1989 في مادتها 15 إلا أن المستجد هو الحالة التي يكون فيها الإنقاذ لم ينفذ من السفينة فإن توزيع الحصص بين المنقذين يتحدد وفقا للقانون الذي يحكم العقد المبرم بين المنقذ وموظفيه.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فإن المادة 348[1] أقرت بأن يتم توزيع المكافأة في إطار عملية الإسعاف مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ ومبالغ استعمال الوسائل والعتاد والمستخدمين المعينين للقيام بهذه العمليات.كما أقرت مكافأة إضافية يستفيد منها أعضاء الطاقم الذين أظهروا خلال عمليات النجدة التزاما وتفانيا خاصا أو أولئك الذين تعرضوا إلى الخطر. وهذه الحالات التي تسمح لأفراد الطاقم بالاستفادة من هذه المكافأة الإضافية أضيفت حين تعديل القانون البحري الجزائري بموجب

[1]- تنص المادة 348 من القانون البحري الجزائري: " توزع المكافأة التي تعود الى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها، بعد اقتطاع نفقات عمليات الانقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعينين للقيام بهذه العمليات.

ويستفيد أعضاء الطاقم الذين تحملوا خلال عمليات الإنقاذ بالالتزام والتفاني أو الذين تعرضوا الى الخطر من مكافأة إضافية.

يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين."

القانون رقم 98-05 لأنه قبل ذلك تركت الأمر واسعا لمالك السفينة بأن يحدد نسبة للمكافأة للطاقم.

علاوة على ذلك فانه وفقا لأحكام القانون البحري تتعدد صور استغلال السفينة إذ قد يتم استغلالها من قبل مالكها أو يكون غير قادر بنفسه فيؤجرها، وفي هذه الحالة الأخيرة إذا كانت السفينة مقدمة الإسعاف غير مستغلة من قبل المالك فإن المكافأة الصافية المقررة للمالك المحددة في المادة 348 سالفة الذكر توزع مناصفة بين المالك والمجهز[1] وفق حصص متساوية. وطبقا للمادة 350 من القانون البحري الجزائري يستفيد أيضا أعضاء الطاقم من هذه المكافأة الصافية التي يتم توزيعها من طرف المالك أو المجهز غير المالك بعد اقتراح من قبل الربان وموافقة السلطة البحرية المختصة على هذا التوزيع.

وتجدر الملاحظة بأنه استقر الفقه[2] على اعتبار مكافأة الإسعاف البحري من قبيل الخسائر البحرية المشتركة وعلى هذا الأساس يشترك المجهزون والشاحنون الذين استفادوا من الخدمة المقدمة إليهم في تحمل المكافأة طبقا لقواعد المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة. بالإضافة إلى ذلك فإن شركات التأمين تلزم أيضا بدفع المكافأة متى كانت السفينة التي قدمت لها المساعدة مؤمن عليها فهي لا تلتزم فقط بتعويض الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة بل تلتزم أيضا بالمصروفات غير العادية للمحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما أن شركات التأمين تكون لها مصلحة في دفع مبلغ المكافأة مقارنة بمبلغ التعويض الذي ستدفعه إذا هلكت السفينة.[3] ويؤكد ذلك نص المادة 347 من القانون البحري الجزائري التي فصلت في هذه

---

[1]- وفقا لنص المادة 572 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29: " يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناءا على صفات أخرى تخوله الحق باستغلال السفينة".

[2]- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 362.

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

المسألة حيث أقرت أنه لا يمكن أن تتعدى مكافأة الإسعاف قيمة الأموال التي أنقذت بعد خصم حقوق الجمارك والرسوم العامة الأخرى والمصاريف الخاصة بالحراسة والتقدير والبيع.

وينبغي التنويه بأنه إذا كانت السفينة المسعفة غير مستغلة من قبل مالكها، توزع نصف المكافأة الصافية المحددة في المادة 348 أعلاه والعائدة إلى المالك، بين المالك والمجهز بحصص متساوية، في غياب صيغة توزيع أخرى ينص عليها عقد استئجار السفينة.[1]

المطلب الخامس: دعوى المكافأة

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

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

ب-قانون المحكمة التي تختص في النزاع، إذا حصل الإسعاف في أعالي البحار،

ج- قانون البلد الذي ترفع السفينة رايته، إذا كانت السفينة المسعفة والسفينة المسعفة ترفعان نفس الراية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف.

د- قانون البلد قانون البلد الذي ترفع السفينة التي قامت بالإسعاف رايته فيما يتعلق بتوزيع مكافأة الإسعاف بين المالك والمجهز غير المالك والربان والأفراد الآخرين لطاقم السفينة التي قامت بالإسعاف."

وتجدر الإشارة بأن تقادم الدعوى المتعلقة بطلب دفع مكافأة الإسعاف تكون بمضي سنتين اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه عمليات الإسعاف. غير أن هذه المدة لا تسري عندما لا يتم حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.[2]

[1]- أنظر المادة 349 من القانون البحري الجزائري.

[2]- أنظر المادة 356 من القانون البحري الجزائري.

المبحث الثالث: الخسائر المشتركة

يعد نظام الخسائر المشتركة أحد أبرز مظاهر ذاتية القانون البحري، التي لا يوجد له مثيل في باقي فروع القانون الأخرى بحيث إذا تعرضت السفينة أثناء رحلتها البحرية للخطر فإنها ليست وحدها المتضررة بل أيضا البضائع المتواجدة على متنها. لذلك يتدخل الربان من أجل حماية المصالح المشتركة فيقوم بتضحية لإنقاذ الرحلة قد تتمثل هذه التضحية في إلقاء جزء من البضائع. ومثل هذه التضحيات يشترك الجميع في تحملها.

وجدير بالذكر في هذا الصدد أنه لا توجد معاهدة دولية تنظم الخسائر المشتركة، كل ما في الأمر أن هناك قواعد خاصة جمعتها بعض المنظمات الدولية التي تعنى بالملاحة البحرية سنة 1879 وتعرف بقواعد يورك وانفرس.[1]

ولقد عالج المشرع الجزائري الخسائر المشتركة في المواد من 299 إلى 331 من القانون البحري تحت تسمية الخسائر البحرية.

المطلب الأول: تعريف الخسائر البحرية

إن الخسائر المشتركة تعرف بوجه عام بأنها تضحية أو مصروف غير عادي في طبيعته تتم بشكل اختياري أو إرادي وبدرجة معقولة في وقت الخطر العام بغرض تحقيق السلامة العامة للرحلة البحرية.ولذلك يتم التمييز بين تضحيات مادية أو مصروفات نقدية تتم بهدف السلامة العامة، وبلا شك تضر هذه التضحيات أو المصروفات بأحد أطراف المخاطرة البحرية المشتركة وهو الطرف الذي أنفقها في حالة المصروفات النقدية أو الطرف الذي تمت التضحية من ممتلكاته في حالة التضحيات المادية.[2]

---

[1]- عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 625.

[2]- حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2016/2015،ص 39.

وقد نصت المادة 300 من القانون البحري الجزائري: تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية و معقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنتها.

كما أن المشرع الجزائري بين المقصود بالخسائر الخاصة إذ تعد كخسائر خاصة كل الأضرار والخسائر والمصاريف التي تعرضت إليها السفينة من جراء حمولتها أو شحنتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة. إن الخسائر الخاصة يتحملها على حدة مالكو الأموال المتضررة أو المفقودة دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية للتسديد أو التعويض.[1]

المطلب الثاني: شروط الخسائر المشتركة

طبقا لنص المادة 300 من القانون البحري الجزائري فإن الخسائر المشتركة تندرج على موقف إرادي، وهي تهدف إلى المحافظة علة المصلحة العامة نتيجة الخطر الذي يحدث لإثناء الرحلة البحرية. ويمكن حصر شروط الخسائر المشتركة فيما يلي:

الفرع الأول: وجود الخطر

يجب أن يكون خطر حقيقي تتعرض له الرحلة البحرية، فإذا تمت التضحية وأنفقت مصاريف استثنائية دون أن يتوفر شرط الخطر فلا توجد خسائر مشتركة، حتى ولو كان قرار الربان بوجود خطر ثم تبين فيما بعد أن قراره لم يكن معقولا. ولا يشترط في الخطر أن يكون حالا بل يكفي أن يكون حقيقيا.[2]

الفرع الثاني: فعل اختياري من الربان

لكي تتحقق الخسائر المشتركة ينبغي أن تتحقق التضحية بقرار اختياري من الربان، هذا الأخير الذي يقدر مدى جدية الخطر وما يقتضيه من تضحية. أما إذا لم يكن القرار اختياريا

[1]- أنظر المادة 304 من القانون البحري الجزائري.

[2]-محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 648.

وتم تفادي الخطر نتيجة قوة قاهرة تسببت في جنوح السفينة واصطدامها مما أدى إلى تفادي خطر الغرق فإن الأمر لا يتعلق بتضحية اختيارية.[1]

الفرع الثالث: تحقق السلامة العامة بفعل التضحية

يقصد بالسلامة العامة سلامة جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية، فإذا كان القرار الصادر من الربان لمنفعة البضاعة دون سواها فلا ينشىء خسائر مشتركة، والحكم نفسه بالنسبة لفعل الربان بقصد سلامة الأشخاص المتواجدين على متن السفينة أو المسافرين.[2]

المطلب الثالث: تسوية الخسائر المشتركة

وفقا لنص المادة 325 من القانون البحري الجزائري، يوجه الطلب الخاص بوضع تسوية الخسائر المشتركة من طرف المجهز إلى خبير الخسائر البحرية المختص وذلك خلال خمسة عشرة يوما على الأكثر من تاريخ انتهاء الرحلة.

إذا تأخر المجهز في تقديمه طلبه، يستطيع أي طرف آخر تتعلق به الخسائر المشتركة أن يقدم إلى خبير الخسائر البحرية طلبا بتسوية الخسائر المشتركة.

وينبغي التنويه بأنه يجب على أي شخص معني بالأمر تسليم خبير الخسائر البحرية دون تأخير جميع الوثائق الضرورية للتسوية والتوزيع وإعلامه كتابيا بمطالبه و اطلاعه من جهة أخرى على جميع المعلومات المفيدة.[3]

و تشير المادة 327 من القانون البحري الجزائري إلى أنه بعد أن يستلم خبير الخسائر البحرية الوثائق الكاملة، يضع تسوية الخسائر المشتركة المفصل، وذلك بتطبيقه أحكام هذا الفصل، في حالة عدم وجود اتفاقية بين الأطراف المعنيين وإلا، فإنه يضع القواعد والأعراف الدولية المتبعة عالميا بهذا الشأن في العلاقات البحرية.

---

[1]- محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 539.

[2]- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 652.

[3]- أنظر المادة 326 من القانون البحري الجزائري.

الفصل الرابع:التأمين على السفينة

يعتبر التأمين البحري من أقدم أنواع التأمين، فلقد سبق في الظهور بوقت بعيد نظرا للمخاطر الجسيمة التي تحيط بالملاحة البحرية.

ويرجع في نشأته لنظام القرض البحري أو ما يسمى بقرض المخاطر الجسيمة، حيث يقوم المقرض بدور المؤمن إذ يدفع تعويض التأمين مسبقا في صورة قرض ثم يستوفيه بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الأقساط أي أن أحد الأشخاص كان يقرض مجهز السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود حتى إذا انتهت الرحلة البحرية بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض والفائدة التي كانت مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل السفينة أعفي المقرض من رد مبلغ القرض[1].

ولقد كان يقوم به في البداية المؤمنون الأفراد وكان بالنسبة لهم نوعا من المقامرة إذ كان يقوم على فكرة نقل الخطر من المؤمن له إلى المؤمن وإذا ما تحقق الخطر لحقت المؤمن الخسارة أما إذا لم يتحقق هذا الخطر يكون هذا المؤمن قد أصاب مغنما كبيرا[2].

لكن في العصر الحديث ظهرت شركات تأمين ضخمة تبرم عددا كبيرا من العقود، وأصبح التأمين البحري يقوم على فكرة توزيع المخاطر والتضامن بين المؤمن لهم، كما ظهرت شركات إعادة التأمين ولم يقتصر الأمر هنا على النطاق المحلي بل امتد ليشمل النطاق الدولي مثل اللويدز الإنجليزية[3].

وبالرجوع إلى التشريع الجزائري نجده نظم التأمينات البحرية في الباب الثاني من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات[4].

---

[1]- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 401.

[2]- إيمان الجميل، التأمين البحري، ص 2.

[3]- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 403.

[4]- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات. ج. ر عدد 13. (المعدل والمتمم).

المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري

يقتضي تحديد مفهوم التأمين البحري التعريف به والتطرق لبيان خصائصه.

المطلب الأول: تعريف التأمين البحري

بداية ينبغي الإشارة أن المشرع الجزائري أورد تعريفا عاما للتأمين في القانون المدني في مادته 619 حيث اعتبر: " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن."

وبالرجوع إلى الأمر رقم 95-07 نجد أن المشرع الجزائري عرف التأمين البحري في المادة 92 منه: " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين بهدف ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري".

وعليه نلاحظ في هذا الشأن أن المشرع الجزائري أورد تعريفا عاما، إذ وسع من نطاق هذا التأمين ليشمل الأخطار والتي لم يحددها، كما أنه اكتفى بأية عملية نقل بحري.

المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحري

يتميز التأمين البحري بمجوعة من الخصائص:

الفرع الأول: هو عقد رضائي

أي ينعقد بمجرد تلاقي رضاء المتعاقدين، وإذا كان المشرع قد اشترط الكتابة[1] فإنها ليست مشترطة للانعقاد وإنما للإثبات. وفي هذا الشأن يثار التساؤل حول فائدة الرضائية في هذا النوع من العقود؟

[1]- تنص المادة 97 من الأمر رقم 95-07: " يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأي وثيقة كتابية أخرى، لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية".

إن المشرع عندما اعتبر العقد رضائي أراد أن يجرده من الشكلية التي تقف عائقا أمام السرعة المتطلبة في مثل هذه العقود، يضاف إلى ذلك أن عقد التأمين البحري غالبا ما يجمع بين أطراف دولية وبالتالي فإن اشتراط الرسمية قد يشكل عائقا أمام تطور وازدهار التجارة الدولية. علاوة على ذلك فإن أطراف عقد التأمين لا يقيمون وزنا للشكلية لأن لهم حماية كافية نظرا لقواعد الثقة التي لا تتساهل مع من يخل بقواعدها. وأخيرا فإن عدم اشتراط الشكلية يفسر بالخبرة الكبيرة التي يتمتع بها أطراف العقد خاصة من جانب الوسطاء الذين يتولون إبرام العقد وأن خبرة هؤلاء الوسطاء كفيلة بحماية مصالح الأطراف.

الفرع الثاني: هو من عقود الإذعان

هناك من يعتبر عقد التأمين البحري من عقود الإذعان[1] لأن شركات التأمين والتي تعتبر قوية بمركزها الاقتصادي تفرض على المؤمن لهم شروطها في وثيقة مطبوعة، ولا يمكنهم إلا قبولها دون مناقشتها وبالتالي فأن الحرية التعاقدية في هذا النوع من العقود محدودة.

واستنادا لهذا الرأي يجب أن يراعى في تفسير عقد التأمين القواعد الخاصة بتفسير عقود الإذعان. فإذا كان الشك يفسر لمصلحة المدين فإنه لا يجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة في عقد التأمين ضارا بمصلحة المؤمن له الطرف المذعن.

وخلافا للرأي السابق، يرى الفقيه ريبير أن عقد التأمين تنتفي عنه صفة الإذعان وهو عقد عادي كباقي العقود لأن المتعاملين في هذا المجال محترفون وعلى دراية تامة بكل تفاصيل العقد، وبالتالي فكرة المؤمن له الضعيف قد اضمحلت وأصبح بوسع هذا الأخير مناقشة شروط العقد وتغيير المؤمن إذا لم يتفق معه.

الفرع الثالث: هو عقد احتمالي

إن موضوع عقد التأمين هو ضمان الأخطار البحر ية، وهذه الأخيرة أمر محتمل فقد تقع وقد لا تقع. وتأسيسا على ذلك يصبح التزام المؤمن بدفع التعويض التزام محتمل قد يقع وقد لا يقع. أما التزام المؤمن له بدفع القسط فهو التزام محدد يتم دفعه في المواعيد المتفق عليها.

[1]- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 407.

وعليه فإن الاحتمال في عقد التأمين يظهر في عدم قدرة أطرافه تحديد مقدار الأداء الذي يبدله كل طرف ويأخذه الطرف الآخر، فهو يتوقف على أمر مستقبلي غير محقق الوقوع والذي يتمثل في الخطر

، وكنتيجة على ذلك قد يدفع المؤمن له كل الأقساط ومع ذلك لا يتحقق الخطر وبالتالي لا يقع أي التزام على عاتق المؤمن، كما أنه قد يتحقق الخطر ويلزم المؤمن بدفع التعويض الذي قد يفوق أقساط التأمين التي دفعها المؤمن له.

الفرع الرابع: هو عقد تجاري

حسب المادة 02 من القانون التجاري تعتبر مقاولة التأمين من قبيل الأعمال التجارية بحسب الموضوع، كما أن المادة 03 من القانون التجاري اعتبرت كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية عملا تجاريا بحسب شكله.

ولا شك أن التأمين البحري عمل تجاري بالنسبة للمؤمن لأنه يسعى إلى تحقيق الربح، أما بالنسبة للمؤمن له فإنه لا يكون تجاريا إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية.

المبحث الثاني:التزامات طرفي عقد التأمين البحري:

باعتبار التأمين البحري عقدملزم لجانبين فإنه يرتب ُ آثارا على عاتق كلا طرفيه وهما المؤمن والمؤمن له.

المطلب الأول: التزامات المؤمن له

إن الأساس القانوني لهذه الالتزامات ما نصت عليه المادة 108 من الأمر 95-07، ولعل من أهم هذه الالتزامات هو دفع قسط التأمين، هذا الأخير يمثل المبلغ المالي الذي يدفعه المِ ؤمن له للمؤمن والذي من المفروض أن يتم تحديده باتفاق الأطراف إلا أنه جرت العادة أن يتم تحديده مراعاة لمدى احتمالية تحقق الخطر وقيمة الأشياء المؤمن عليها.

ويلزم المؤمن له علاوة على ذلك على إبلاغ المؤمن بحدوث الخطر وفي هذا الصدد نجد أن الأمر 95-07 ألزم أن يكون هذا التصريح خلال 10 أيام على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر.[1]

كما يتعين على المؤمن له بأن يحافظ على مصالح المؤمن كأن يبذل كل جهوده من أجل اتقاء الأضرار أو الحد من اتساعها.أو أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة.

المطلب الثاني: التزامات المؤمن

إن أهم التزام يقع على عاتق المؤمن هو دفع مبلغ التعويض، وفي هذا الشأن تنص المادة 117 من الأمر 95-07: " يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين. عند انتهاء هذا الأجل يجوز للمؤمن له أن يطالب بتعويض الضرر زيادة عن التعويض المستحق."

لقد أقرت المادة 132 من الأمر 95-07 بأن المؤمن يضمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.

علاوة على ذلك فإن المؤمن ملزم بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد.

وينبغي الإشارة في هذا الصدد أن المادة 134 من الأمر رقم 95-07 أجازت للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في حالات وهي:

- الفقدان الكلي للسفينة.
- عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها.
- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري (3/4) القيمة المتفق عليها.

[1]- المادة 108 فقرة 3 من الأمر 95-07.

- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة (3) أشهر وإذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر.

المبحث الثالث: أنواع التأمين على السفينة

استنادا لنص المادة 128 من الأمر 95-07 في فقرتها الأولى تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها.

وفقا للمادة 122 من الأمر 95-07 يمكن التأمين على السفينة إما لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية، وهناك صورة ثانية والمتمثلة في التأمين على السفينة لزمن معين.

إذا تعلق الأمر بالتأمين على رحلة أو عدة رحلات يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص بالرحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر (15) يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود. أما إذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة، يتم ضمان الأخطار ابتداء من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول[1].

أما في حالة التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور[2].

[1]- المادة 123 من الأمر 95-07.

[2]- المادة 124 من الأمر 95-07.

الفصل الخامس: البيوع البحرية

البيع البحري هو بيع البضائع التي تقل عن طريق البحر، فهو يمثل عملية تصدير للبائع واستيراد بالنسبة للمشتري، ولتنفيذ هذا العقد يتطلب نقل البضائع بحرا لتسليمها للمشتري.

وبهذا المفهوم فإن مجرد وجود نقل بحري للبضائع المبيعة لا يكفي لوصف المبيع بأنه بيع بحري، وذلك إذا كان عقد البيع قد أبرم وتم تسليم البضاعة للمشتري ثم قام هذا الأخير بعد ذلك بنقل بضائعه المملوكة له عن طريق إبرام عقد نقل بحري، أو كان البائع قد نقل بضائعه بحرا ثم أبرم عقد بيع وقام بتسليم البضاعة للمشتري في دولته، فهنا لم يتم إبرام عقد النقل لتنفيذ عقد البيع، لأن هذا الأخير قد تم تنفيذه فعلا قبل إبرام عقد النقل البحري في الحالة الأولى المتعلقة بشراء المشتري للبضاعة وتسلمها في دولة البائع، أما في الحالة الثانية تم التنفيذ بعد إتمام النقل البحري أي سعى البائع لبيع بضائعه في الأسواق الخارجية بعد نقلها بحرا، وفي هاتين الحالتين نجد عقدين متتابعين[1].

وجدير بالإشارة أن البيوع البحرية تعد من قبيل العقود التجارية، ولذا يرى الكثير أن معالجتها في نطاق القانون البحري ينبغي أن تقتصر على ارتباطها بالنقل البحري، إذ تتم هذه البيوع بين الشاحن (البائع) والمرسل إليه (المشتري) وموضوعها بيع البضائع التي يتم شحنها على ظهر السفينة لنقلها بحرا، كما أن الناقل لا يعد طرفا في البيع البحري وتقتصر مهمته على نقل البضائع[2].

وتنقسم البيوع البحرية إلى قسمين وهما:

- البيوع عند الوصول: ويتم فيها التسليم في ميناء الوصول. وتشمل البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة.
- البيوع عند القيام: ويتم التسليم في ميناء القيام وتشمل بيع سيف وبيع فوب.

[1]- محمود مختار أحمد البريري، المرجع السابق، ص 464.

[2]- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 494.

المبحث الأول: البيوع عند الوصول

ويقصد بهذا النوع من البيوع أن نقل ملكية البضاعة وتسليمها إلى المشتري لا يقعان إلا لدى وصول البضاعة إلى ميناء الوصول. كما أن البائع هو الذي يتحمل المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة ويظل محتفظا بملكيتها أما المشتري فلا يلزم إلا بدفع ثمنها .

تنقسم البيوع عند الوصول إلى نوعان: البيع بسفينة معينة، البيع بسفينة غير معينة.

المطلب الأول: البيع بسفينة معينة

هو بيع لبضاعة معينة بنوعها بحيث يلتزم البائع بنقلها على سفينة معينة في عقد البيع ذاته إلى ميناء الوصول حيث تسلم للمشتري وتنتقل ملكيتها إليه، وقد يتم تعيين السفينة في وقت لاحق. كما أن البائع والمشتري في هذا النوع من البيع يتفقان على تأجيل نقل الملكية إلى وقت وصول البضاعة[1].

المطلب الثاني: البيع بسفينة غير معينة

وفي هذا النوع من البيع يتعهد البائع بشحن البضاعة خلال مدة معينة على سفينة يختارها دون أن تعين في العقد. ولا يترتب على شحن البضاعة إفرازها لأن السفينة غير معروفة بالنسبة للمشتري، ولذلك لا يتم إفراز البضاعة إلا بتسليمها للمشتري في ميناء الوصول، فإذا هلكت في الطريق تقع تبعة الهلاك على عاتق البائع[2]، كما أنه وخلافا لما هو معمول به في بيع بسفينة معينة فإن البائع يلتزم بأن يسلم للمشتري بضاعة أخرى في حالة هلاكها وتكون من نفس النوع.

إن تبرير الاختلاف بين البيع بسفينة معينة وسفينة غير معينة في مسألة هلاك البضاعة ومدى التزام البائع بتسليم بضاعة أخرى للمشتري من عدمها راجع لكون البيع بسفينة معينة هو

---

[1]- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 297.

[2]- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 502.

بيع لبضاعة تم إفرازها بتعيين السفينة التي تقوم بنقلها، أما في البيع بسفينة غير معينة فليس هناك إفراز أو تعيين للبضاعة، وإنما يتحقق الإفراز بتسليم البضاعة للمشتري[1].

المبحث الثاني: البيوع عند القيام

يقصد ببيوع القيام تلك البيوع البحرية التي يكون فيها تسليم البضاعة في ميناء القيام أي في ميناء شحنها، ويترتب على ذلك أن المخاطر التي تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية تكون على عاتق المشتري.

إن الدور المنوط بالبائع يعد معيارا محددا لنوع بيوع القيام فقد ينصب على وضع البضاعة تحت تصرف المشتري على ظهر السفينة التي يحددها المشتري ، أو يتم وضعها على الرصيف بمحاذاة السفينة. ويجمع هاتين الصورتين مصطلحان هما البيع فوب في الصورة الأولى، أما النوع الثاني فيعرف ببيع سيف.والقاسم المشترك بين الصورتين أن المشتري هو الذي يبرم عقد النقل ويحدد السفينة[2].

المطلب الأول: البيع فوب

البيع فوب هو البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة التي يختارها المشتري في ميناء القيام، ويقف التزام البائع عند حد تسليم البضائع ومن هنا جاءت تسمية هذا البيع اختصارا للمصطلح الإنجليزي Free On Board والتي تعني أن البائع يبرأ متى وضع البضاعة على ظهر السفينة[3].

وتجدر الملاحظة أنه قد يحصل الاتفاق على أن يتم تسليم البضاعة لا على ظهر السفينة بل بجوارها على الرصيف ويسمى البيع في هذه الحالة F.A.S وهو مختصر المصطلح الانجليزي Free Along Side.[4]

---

[1]- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 299.

[2]- محمود مختار أحمد البريري، المرجع السابق، ص 468.

[3]- فائز دنون جاسم، المرجع السابق، ص 266.

[4]- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 306.

إن التزام البائع في البيع فوب يتمثل في تسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يختارها المشتري ولا يكون ملزما بإبرام عقد نقل أو تأمين، حيث إن المشتري هو الذين يبرم هذين العقدين أو يرسل نائبا عنه لإبرامهما في ميناء القيام. ولكن قد يقع ويحصل اتفاق بأن يقوم البائع بإبرام عقدي النقل والتأمين لحساب المشتري بموجب وكالة مستقلة عن عقد البيع، حينئذ يكون البائع وكيلا في اختيار السفينة التي يتم فيها شحن البضاعة، فإذا أخل البائع بالتزامه كوكيل فلا يِدي لانفساخ عقد البيع وذلك لانفصال عقد الوكالة عن عقد البيع[1].

وإذا قام البائع بإبرام عقد النقل البحري وفقا لما سبق بيانه، فالغالب أن يتفق مع الناقل البحري على أن تكون أجرة السفينة مستحقة عند وصول، وعليه يكون المشتري هو الملزم بأدائها إلى الناقل البحري في ميناء الوصول.[2]

المطلب الثاني: البيع سيف

يعرف البيع سيف بأنه بيع البضائع مع التزام البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري نظير ثمن إجمالي شامل لقيمة المبيع وأجرة النقل وقسط التأمين.

ويستمد هذا البيع اسمه من الحروف الأولى للأسماء الإنجليزية للعناصر التي تدخل في تقدير المبلغ الذي يدفعه المشتري: ثمن البضاعة cost، قسط التأمينinsurance، وأجرة النقل freight.

ويميز البيع سيف بخصائص ثلاث يمكن إيجازها فيما يلي:

- يلتزم البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري.
- تنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت الشحن.
- مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري منذ الشحن.

[1]- فائز دنون جاسم، المرجع السابق، ص 266.

[2]- المرجع نفسه، ص267.

الخاتمة

يعد القانون البحري أحد فروع القانون التي لا يمكن الاستغناء عنها نظرا لما ينظمه من علاقات قانونية الناشئة عن استغلال السفن في الملاحة البحرية. ولذلك فإن السفينة تعد الأداة الرئيسية لهذه الملاحة كما أن أحكام هذا القانون تدور حولها. الأمر الذي جعل المشرع الجزائري يخصص لها فصلا كاملا في القانون البحري.

فالسفينةتخضع لنظام قانوني خاص تتميز به عن سائر الأموال، لذلك كان من الضروري التطرق لمفهومها ، وللنظام القانوني لجنسيتها وكذا تسجيلها و الحقوق العينية التي ترد عليها إضافة إلى قواعد الحجز عليها.

وعناية من المشرع بتنظيم علاقات العمل البحري تضمن الكتاب الأول من القانون البحري الملاحة البحرية ورجال البحر، وفي هذا الصدد بينا أن الإطار القانوني لرجال البحر مزدوج يتمثل في الاتفاقيات الدولية والنصوص القانونية والتنظيمية الوطنية. وفي هذا الصدد بينا أن أشخاص الملاحة ينقسمون إلى أشخاص ملاحة رئيسيون وآخرون بريون.

نظرا لكون البحر وسط خطر بالنسبة للسفينة فإنه قد تتعرض للكثير من الحوادث، الأمر الذي جعل المشرع الجزائري على غرار باقي التشريعات الأخرى ينظم الحوادث البحرية بحيث قسمها إلى ثلاث أصناف وهي التصادم البحري، الإسعاف البحري والخسائر المشتركة. ولقد اجتهد المشرع في توضيح مفهوم كل حادث، تبيان شروطه، وإجراءات الدعوى الخاصة بكل حادث.

نظرا لكون السفينة تمثل قيمة اقتصادية مهمة كان من اللازم التأمين عليها ولأجل ذلك نظمه المشرع الجزائري تحت تسمية التأمينات البحرية في الباب الثاني من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات. وبين الالتزامات الملقاة على أطرافه. و الأخطار التي يشملها التأمين.

نظرا للتقدم الذي شهده بناء السفن، أصبح البحر مكان لممارسة المبادلات التجارية لأجل ذلك أصبح احتلت البيوع البحرية مكانة هامة، فهي تعد من قبيل العقود التجارية، ولذا يرى الكثير أن معالجتها في نطاق القانون البحري ينبغي أن تقتصر على ارتباطها بالنقل البحري، إذ تتم هذه البيوع بين الشاحن (البائع) والمرسل إليه (المشتري) وموضوعها بيع البضائع التي يتم شحنها على ظهر السفينة لنقلها بحرا. وتنقسم البيوع البحرية إلى قسمين وهما: البيوع عند الوصول ويتم فيها التسليم في ميناء الوصول وتشمل البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة. أما النوع الثاني البيوع عند القيام: ويتم التسليم في ميناء القيام وتشمل بيع سيف وبيع فوب.

قائمة المراجع:

I. المراجع باللغة العربية

أولا- النصوص التشريعية:

أ-على المستوى الدولي:

1. الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة ببروكسل بتاريخ: 23 سبتمبر 1910.
2. الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتياز والرهون البحرية الموقعة ببروكسل بتاريخ: 10أفريل 1926.
3. الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ: 10 ماي 1952.
4. الاتفاقية الدولية للإنقاذ المحررة بلندن في 28 أبريل سنة 1989.

ب-على المستوى الوطني:

1. أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 .
2. الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات. ج. ر عدد 13. (المعدل والمتمم).
3. القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ج. ر عدد 47
4. القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ج. ر عدد 46.

5. قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد21 .
6. مرسوم رقم 64-70 مؤرخ في 02 مارس 1964 متعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، ج.ر عدد .29
7. مرسوم رقم 64-171 مؤرخ في 08 جوان 1964 يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ: 10 ماي 1952، ج. ر عدد 58،
8. مرسوم رقم 72-196 مؤرخ في 05 أكتوبر 1972 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، ج.ر عدد 86.
9. المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 1996/01/22 المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية قانون البحار. ج.ر عدد 06.
10. مرسوم رئاسي رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج.ر عدد 64، صادر بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

ثانيا- المؤلفات:

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

2. إيمان الجميل، الحوادث البحرية (التصادم البحري- الإنقاذ البحري- الخسارات البحرية المشتركة- الشحط و الجنوح- الحريق- الحطام)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2013.

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

4. راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الأنجلو أمريكي (مع الإشارة إلى الوضع في مصر وفرنسا و المعاهدات الدولية)، جامعة أسيوط، 2009.

5. سخري بوبكر، القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا، دار هومه، الجزائر،2006.

6. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، المملكة العربية السعودية، 2014.

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

8. علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن: دراسة عملية قانونية لأهم المشارطات

والقانون المصري والفرنسي والانجليزي، دار النهضة العربية، مصر، 1987.

9. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987.

10. فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقا لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1990، بدون طبعة، الطبعة الثالثة، 1998.

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

12. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
13. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.
14. محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.
15. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 03، 1989.
16. هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1997.
17. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001.

ثالثا: أطروحات الدكتوراه والماجستير

أ- أطروحات الدكتوراه:

1. بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان،2009/2008.
2. حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2016/2015.
3. حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019/2018.

ب- مذكرات الماجستير:

1. جقبوبي حمزة، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2010/2009.

المحاضرات:

1. ملزي عبد الرحمان، محاضرات في القانون البحري ألقيت على طلبة السنة الرابعة، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، 2008/2007.

II. المراجع باللغة الفرنسية:

a-Les ouvrages :

1. Antoine VIALARD, Droit maritime, puf, 1er édition, France, 1997.
2. René Rodière, Droit maritime, DALLOZ, 7 ème édition, France, 1977.
3. Jean-François REBORA, l'assistance maritime, Presses universitaires d'AIX-MARSEILLE, France, 2003.

الفهرس

مقدمة: 1

الفصل الأول: السفينة..... 7

المبحث الأول: مفهوم السفينة 7

المطلب الأول: تعريف السفينة 7

المطلب الثاني: شروط اكتساب وصف السفينة..... 8

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للسفينة 8

الفرع الأول: السفينة ليست شخصا معنويا..... 9

الفرع الثاني: السفينة مال منقول 9

المطلب الرابع: الحالة المدنية للسفينة: 10

الفرع الأول: الاسم.....10

الفرع الثاني: الحمولة 11

الفرع الثالث: الموطن.....12

الفرع الرابع: الدرجة.....12

المبحث الثاني: جنسية السفينة 13

المطلب الأول: شروط اكتساب السفينة لجنسية 13

الفرع الأول: شروط اكتساب السفينة للجنسية في التشريعات المختلفة.....13

أولا:شرط البناء الوطني 14

ثانيا: شرط الملكية الوطنية:.....14
ثالثا: شرط الطاقم الوطني 14
الفرع الثاني: شروط اكتساب السفينة لجنسية في القانون البحري الجزائري.....14
المطلب الثاني: آثار اكتساب الجنسية 15
الفرع الأول: ارتباط السفينة مع دولة العلم 15
الفرع الثاني: رقابة دولة العلم.....16
الفرع الثالث: الجنسية ضابط إسناد.....16
المطلب الثالث: إثبات جنسية السفينة 17
المبحث الثالث: تسجيل السفينة.....18
المطلب الأول: أهمية التسجيل.....18
المطلب الثاني: إجراءات تسجيل السفينة 19
المطلب الثالث: شطب السفينة.....20
المبحث الرابع: الحقوق العينية التي ترد على السفينة 21
المطلب الأول: الحقوق العينية الأصلية.....21
الفرع الأول: عقد بناء السفينة 21
أولا:البناء المباشر أو الاقتصادي: 21
ثانيا: البناء الجزافي أو غير المباشر 21
الفرع الثاني: عقد شراء السفينة 23
المطلب الثاني: الحقوق العينية التبعية 24
الفرع الأول: الرهون البحرية.....24

أولا: نشاء الرهن البحري 25
1- محل الرهن البحري:.....25
2- الحالات الخاصة للرهن البحري:.....26
2-1- رهن السفينة في طور البناء:.....26
2-2-رهن السفينة المملوكة على الشيوع:.....26
3- العناصر التي تحل محل الرهن البحري:.....27
ثانيا: آثار الرهن البحري 27
1- آثار الرهن البحري بين المتعاقدين:.....28
أ- بالنسبة للمدين الراهن:.....28
ب- بالنسبة للدائن المرتهن:.....28
2- آثار الرهن البحري بالنسبة للغير:.....28
أ- حق التقدم:.....28
ب- حق التتبع:.....28
ثالثا: انقضاء الرهن البحري.....29
الفرع الثاني: الامتيازات على السفن 29
أولا: الحقوق الممتازة 30
ثانيا: حصر الحقوق الممتازة.....31
ثالثا: محل الامتيازات البحرية.....31
رابعا: انقضاء الامتيازات البحرية.....32
المبحث الخامس: الحجز على السفينة.....33

المطلب الأول: الحجز التحفظي على السفينة.....33
الفرع الأول: شروط الحجز التحفظي على السفينة 33
أولا: الشروط الموضوعية 33
1- .....الشروط المتعلقة بالدين: 33
2- الشروط المتعلقة بالسفينة: 36
ثانيا: الشروط الشكلية 36
الفرع الثاني: رفع الحجز التحفظي 37
المطلب الثاني: الحجز التنفيذي على السفينة.....38
الفصل الثاني: رجال البحر.....39
المبحث الأول: أشخاص الملاحة البحريون.....40
المطلب الأول: المجهز.....40
المطلب الثاني: البحار والربان.....40
الفرع الأول: البحار.....40
الفرع الثاني: ربان السفينة.....41
أولا: علاقة الربان بالمجهز.....41
ثانيا: وظائف الربان وسلطاته.....41
المبحث الثاني: الأشخاص البريون للملاحة البحرية.....42
المطلب الأول: وكيل
السفينة.....42
المطلب الثاني: وكيل
الحمولة.....43
المطلب الثالث: السمسار البحري.....43

الفصل الثالث: الحوادث البحرية 44
المبحث الأول: التصادم البحري 44
المطلب الأول: تعريف التصادم البحري.....44
المطلب الثاني: شروط التصادم.....45
الفرع الأول: أن يقع الحادث بين منشأتين عائمتين.....45
الفرع الثاني: حصول الارتطام المادي.....45
المطلب الثالث: أحكام التصادم 46
الفرع الأول: التصادم القهري أو المشتبه في سببه.....47
الفرع الثاني: التصادم بسبب خطأ إحدى السفن 47
الفرع الثالث: التصادم بسبب الخطأ المشترك.....47
المطلب الرابع: دعوى التصادم.....47
المبحث الثاني: الإسعاف البحري 49
المطلب الأول: تعريف الإسعاف البحري 49
المطلب الثاني: شروط الإسعاف البحري.....50
المطلب الثالث: معايير تقييم المكافأة 51
المطلب الرابع: توزيع مكافأة الإنقاذ البحري 52
المطلب الخامس: دعوى المكافأة 54
المبحث الثالث: الخسائر المشتركة 55
المطلب الأول: تعريف الخسائر البحرية 55
المطلب الثاني: شروط الخسائر المشتركة 56

الفرع الأول: وجود الخطر 56
الفرع الثاني: فعل اختياري من الربان 56
الفرع الثالث: تحقق السلامة العامة بفعل التضحية 57
المطلب الثالث: تسوية الخسائر المشتركة 57
الفصل الرابع: التأمين على السفينة.....58
المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري.....59
المطلب الأول: تعريف التأمين البحري.....59
المطلب الثاني: خصائص التأمين البحري.....59
الفرع الأول: هو عقد رضائي.....59
الفرع الثاني: هو من عقود الإذعان.....60
الفرع الثالث: هو عقد احتمالي.....60
الفرع الرابع: هو عقد تجاري.....61
المبحث الثاني: التزامات طرفي عقد التأمين البحري.....61
المطلب الأول: التزامات المؤمن له.....61
المطلب الثاني: التزامات المؤمن.....62
المبحث الثالث: أنواع التأمين على السفينة.....63
الفصل الخامس: البيوع البحرية.....64
المبحث الأول: البيوع عند الوصول.....65
المطلب الأول: البيع بسفينة معينة.....65
المطلب الثاني: البيع بسفينة غير معينة.....65
المبحث الثاني: البيوع عند القيام.....66

المطلب الأول: البيع فوب.....66
المطلب الثاني: البيع سيف.....67
الخاتمة.....68
قائمة المراجع: 70