



خنشلة في: 2023/12/14

مستخرج من محضر اجتماع المجلس العلمي لكلية الحقوق والعلوم السياسية بتاريخ: 2023/12/07

بتاريخ السابع من شهر ديسمبر سنة ألفين و ثلاثة وعشرون، تم عقد اجتماع المجلس العلمي لكلية الحقوق والعلوم السياسية برئاسة البروفيسورة عبدلي حبيبة خلفا لرئيس المجلس البروفيسور عبد الكريم تافرونت الذي كان في فترة تربص ونظرا لكثرة الملفات المعروضة وضرورة المصادقة على بعضها في الأجل تم ترك الدورة مفتوحة، وقد تم افتتاح الجلسة من طرف الرئيسة عبدلي حبيبة و بحضور السادة الأساتذة الموقعين في الجدول المرفق.

جدول أعمال دورة المجلس العلمي لكلية

1. المصادقة على إنهاء مهام مسؤول فريق شعبة التكوين لقسم الحقوق.
2. المصادقة على استهلاك التبرصات.
3. مطبوعات جامعية (مصادقة، تعيين لجان خبرة) .
4. دروس على الخط (مصادقة، تعيين لجان خبرة) .
5. كتب بيداغوجية (مصادقة، تعيين لجان خبرة) .
6. المصادقة على مشاريع عروض التكوين ل.م.د ماستر أكاديمي ومهني
7. المصادقة على مشروع إنشاء قسم القانون الخاص وقسم القانون العام
8. التظاهرات العلمية.
9. تعديل عناوين أطروحات الدكتوراه.
10. دراسة طلب إشراف مساعد.
11. تثبيت أساتذة متربصين.
12. متفرقات.

بعد افتتاح الجلسة من طرف رئيس المجلس العلمي و ترحيبه بالحضور تم التطرق إلى جدول الأعمال المذكور أعلاه.

النقطة رقم 03: مطبوعات جامعية (مصادقة، تعيين لجان خبرة) .

أولا : المصادقة على تقارير الخبرة لمطبوعات جامعية

درس المجلس العلمي تقارير الخبرة لمطبوعات الأساتذة:

- مطبوعة الدكتور (ة) : عيساوي عادل، الموسومة ب: " القانون البحري " ، و قرر إجازة المطبوعة للتدريس والطبع .

رئيس المجلس العلمي





وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عباس لغرور، خنشلة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

محاضرات في مقياس

القانون البحري

لطلبة السنة الثالثة ليسانس حقوق

قانون خاص

من إعداد الدكتور: عادل عيساوي

أستاذ محاضر (أ)

السنة الجامعية 2022-2023

مقدمة.

كان البحر ولا يزال طريقاً مهماً لحركة الأشخاص والبضائع عبر عديد الأزمنة، فكانت قوة الدول في القرون الماضية مُقترنة بمدى سيطرتها على البحار ورصد القوة العسكرية اللازمة لذلك، ومن الناحية التجارية كانت الدول تسعى لتكريس سيادتها على الطرق البحرية من أجل تأمين نقل البضائع تصديراً واستيراداً حفاظاً على مصالحها الاقتصادية، فضلاً على ما يُدره البحر من ثروات متنوعة تُمثّل رقماً مهماً في اقتصاديات الدول.

من أجل تنظيم النشاط البحري عمدت الدول إلى تقنين الملاحة البحرية صوناً للمصالح المتقاطعة وتجنباً للعديد من المنازعات التي قد تثور بشأن التجارة البحرية، حيث يعتبر البحر امتداداً لإقليم الدولة وما يمثله الأمر من إشكالات لا زالت تلقي بظلالها في رسم الحدود البحرية، فكان القانون البحري وسيلة لتنظيم الحياة البحرية بما يتماشى والقواعد العامة للقانون في سياقه العام والخاص، وبخاصة عندما يتعلق الأمر بالملاحة البحرية واعتمادها على الوسيلة في تطبيقها والمقصود بذلك هو السفينة، ومن يتولى ممارستها ويتعلق الأمر برجال البحر، فضلاً على العقود التي تنتوع بتنوع المراد منها وفقاً للتوسع التجاري البحري من نقل وتأمين وغير ذلك، ولذلك عملت الجزائر على غرار الدول على سن التشريع البحري لأهمية البحر في عديد المجالات، ولاسيما أنه مركز نشاط تجاري معتبر بسبب توفر الجزائر على شريط سياحي مهم جنوب البحر المتوسط، وما ينبثق على ذلك من ضرورة الضبط التشريعي لكافة الأنشطة على هذا المستوى، فكانت "محاضرات القانون البحري"، كأداة للاطلاع على كافة التفاصيل القانونية على ما تشتمله من مواضيع ذات صلة في نطاق التشريع الجزائري بصفة عامة وارتباط ذلك بالبعد الدولي في هذا المجال.

تظهر أهمية محاضرات القانون البحري الموجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس حقوق: قانون خاص، في إعطاء مادة علمية قانونية في مجال التشريع البحري للطلبة، خاصة بانتماء المقياس للوحدة الاستكشافية أين يجدر بالباحث الاطلاع ولو بصفة مُبسّطة على بعض القوانين التي تثري رصيده الأكاديمي بهدف الإسهام في تكوينه وتحضيره للاستحقاقات العلمية والعملية في حياته، فكان القانون البحري الجزائري والذي تم إقراره خلال مرحلة السبعينات لفتة تشريعية مهمة في إطار بناء دولة القانون آنذاك، وظهرت أهميته ومدى عناية المشرع به من خلال تعديله في محطتين سنة 1998، وكذا سنة 2010، وهو الأمر الذي يعكس تجديد المواضيع التي يعالجها القانون البحري، وبخاصة تركيزه على

مواضيع عالجه القانون الخاص من خلال ربط المعلومات بفروع القانون الخاص.

إن المشرع الجزائري بسنّه للقانون البحري يكون قد جرى النسق الدولي في تبني القانون البحري كوسيلة قانونية لحل جميع ما يظهر من إشكالات ظرفية أو مستديمة جراء الحركية الكبيرة للنشاط البحري من معاملات تستدعي إعداد حزمة من القواعد القانونية التي تستجيب لعاملي السرعة والمرونة في مجال التجارة البحرية، وهو ما يجعل رهانات تؤخذ بالحسبان أثناء تطبيق هذا القانون، وي طرح إشكالية يمكن صياغتها كما يلي: ما مدى كفاية النص القانوني في إطار التشريع البحري الجزائري في ضبط المعاملات التجارية البحرية عل تنوعها رغم التعديلات التي طالت القانون البحري؟

تتنوع أسباب اختيار هذا الموضوع الذي يندرج في خضم المسار البيداغوجي لأسباب ذاتية وموضوعية؛ فكانت الذاتية مرتبطة بالرغبة في طرق القوانين ذات الصلة بالقانون الخاص بصفة عامة وما يشكله الأمر من تحدي في معرفة تشريعات أخرى قد تبدو بعيدة نوعا ما على الاطلاع في ظل قلة الاهتمام بالقانون البحري، سيما وأنه لا ينتمي إلى الوحدة الأساسية رغم ما يشكله من أهمية بالغة في بعض الدول الأخرى في نطاق الدراسات المقارنة.

بالنسبة للأسباب الموضوعية فتظهر من خلال مدى غنى هذ الشق من القانون لاسيما في مظهره التجاري، وارتباط ذلك بفروع القانون العديدة لاسيما القانون المدني، قانون التأمينات، وما يستتبع ذلك من إجراءات من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية وقانون الإجراءات الجزائية، فكان من الأليق الخوض في بحث هذه التفاصيل المتعلقة بأداة الملاحة البحرية أي السفينة، وكذا الاطلاع على العامل البشري المشرف على إتمام الرحلة البحرية، فضلا على بحث الجوانب التجارية للقانون البحري من خلال الاطلاع على ما ينطوي من مخاطر بحرية تتعلق بالحوادث البحرية، وكذا ضرورة التأمينات البحرية والخوض في تفاصيل البيوع ذات الصبغة البحرية ومدى تميزها عن باقي العقود، لذلك كان حريا من الناحية الموضوعية الاهتمام بهذا القانون، ذلك أنه كان محل تأليف وكتابة مستفيضة خاصة من قبل القانونيين في دول عربية كمصر.

تهدف هذه الوثيقة إلى الإلمام بالحد الأدنى من أحكام القانون البحري، من خلال عرض كافة التفاصيل التي يقتضيها عرض التكوين، بالتركيز على المكتسبات العلمية للطالب الذي يجدر به الإحاطة بتفاصيل القانون الخاص، بعد تدرجه المعرفي في مرحلة الجذع المشترك، فتكون الفرصة متاحة أمامه لمعرفة خصوصيات القانون البحري في بعض الجوانب والتي من بينها السفينة التي أفرد لها القانون

البحري وضعاً خاصاً على اعتبار أنها منقول غير أنها تخضع لبعض التفاصيل والأحكام التي تطبق على العقار.

كما تهدف الوثيقة إلى رسم معالم ثابتة للقانون البحري الجزائري بطريقة مبسطة تتطوي على عرض موجز لأهم المواضيع التي تعتبر بداية لمن يريد الاطلاع بغرض التحصيل، مع ترك الأمر للطالب الذي يريد التخصص في القانون البحري في طور الماستر على مستوى بعض المؤسسات الجامعية، فيكون لديه التكوين القاعدي الذي يتطلبه هذا التخصص.

كما يندرج ضمن الأهداف تحليل النصوص القانونية من خلال استعراض المادة القانونية بالتحليل وبيان مواطن القصور واقتراح البدائل الضرورية من أجل الخروج بالمادة القانونية من الجهة النظرية إلى جانبها العملي، وهو ما يكسب الباحث القدرة على التحليل وربط المعلومات من أجل تكوين قاعدة قانونية مبنية على المنطق وبعيدا على التوجيه في أدنى التفاصيل، أي المساهمة في تشكيل شخصية الباحث بعيداً عن الحفظ البعيد عن الفهم.

إن المادة العلمية التي تفرضها محاضرات القانون البحري تقتضي الاعتماد على منهج علمي قوامه المنهج الوصفي، مع إعمال أدوات التحليل؛ حيث أن المنهج الوصفي يظهر عبر استحضار المواد القانونية للقانون البحري، من خلال محور السفينة ورجال البحر، فضلا على موضوع الحوادث البحرية، وبيان التعريفات اللازمة وشروطها ووصفها بطريقة مبسطة بعيداً عن التعقيد وربط ذلك بالجانب التشريعي وامتداد ذلك لكافة القوانين وعدم الاكتفاء بالقانون البحري، ولاسيما القانون المدني والتجاري.

يقتضي الحال إعمال آليات التحليل من خلال تفصيل المعلومة وعدم الاكتفاء بسردها بطريقة مجردة، بل بضبطها وإعطائها البعد القانوني والبحث بإبراز المراد من خيارات المشرع، ومدى توفيقه في الأخذ برأي دون الآخر، وكذا إمكانية اقتراح بعض الحلول لإشكالات قد تعترض الفاعلين في نطاق القانون البحري.

من أجل إثراء كافة الجزئيات الخاصة بالقانون البحري، وتماشياً مع عرض التكوين سيتم تقسيم المادة العلمية إلى خمسة محاور؛ على أن يسبق ذلك تمهيد لعرض معنى القانون البحري بصفة عامة وإبراز كافة الجزئيات الخاصة بماهية القانون البحري من خلال إعطاء المفهوم الواسع والضيق له، فضلا على بيان فروعه، ثم تبيين النشأة التاريخية للقانون البحري، وكذا عرض مصادره الرسمية والتفسيرية.

بعد التمهيد سيتم تقسيم العمل إلى خمسة أجزاء جاءت في نطاق عرض التكوين، حيث يتم

استعراض كافة التفاصيل الخاصة بأداتي الملاحة البحرية أي السفينة في المحور الأول ورجال البحر أي من يتولى قيادتها في المحور الثاني، فالسفينة في المحور الأول، بالتركيز على مفهومها وكافة العناصر المكونة لها وتبيين طبيعتها القانونية، وملكيته، وكافة العقود الواردة عليها، ثم الانتقال للمحور الثاني الموسوم بعنوان رجال البحر والذي سيتم من خلاله التركيز على صنفين هما الصنف الرئيسي، والصنف المساعد، فالصنف الرئيسي متمثلا في مالك السفينة والمجهّز ، وكذا الرّبّان والبحارة، وبيان مسؤولي كل منهم، أما الصنف المساعد فيشمل وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسار البحري، وهذا الجزء يمثل من يشرف على السفينة، ثم المحور الثالث الخاص بالحوادث البحرية وسيتم من خلاله عرض مفهوم التصادم البحري وتبيين شروطه وأنواعه وكذا الدعوى البحرية المتعلقة بالتصادم البحري وما يقابل ذلك من جوانب إجرائية، وصولا إلى المحور الرابع والخاص بالتأمينات البحرية باستعراض كافة التفاصيل الخاصة بها والرجوع إلى التشريع الخاص بالتأمينات كسند قانوني، بالإضافة إلى تبيين أركان عقد التأمين وأثره بصفة تفصيلية، وختاما بالمحور الخامس الذي سيعالج البيوع البحرية من خلال تعريفها وتبيين أنواعها والمنازعات المتعلقة بها، وبهذا سيكون مسح شامل لكافة التفاصيل الخاصة بالقانون البحري الجزائري بصورة موجزة تعطي الحد الأدنى من المادة العلمية في هذا المقياس.

تمهيد

أولاً: تعريف القانون البحري ونشأته.

يكتسي تحديد تعريف القانون البحري أهمية بالغة من أجل الانطلاق في معرفة الجوانب التي يعتني بتنظيمها، فضلاً على ضرورة تبيين المسار التاريخي لنشأته، ذلك أنه مر بالعديد من المراحل الزمنية التي تقتضي التوضيح، وهو ما يمكن تفصيله كما يلي:

1- تعريف القانون البحري.

القانون البحري يشمل مجموع القواعد القانونية المنظمة للعلاقات القانونية الناشئة عن استغلال البحر لممارسة الملاحة البحرية، وهو مستقل بذاته ويتميز بخصائص وتاريخ نشأة، ويرتبط بفروع القانون العام والقانون الخاص⁽¹⁾، ويمكن الحديث عن معنى واسع له ومعنى ضيق.

أ- المعنى الواسع للقانون البحري.

ينطوي القانون البحري بمعناه الواسع على مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات القانونية التي تنشأ عن استعمال البحر، سواء كانت علاقات عامة تكون الدولة أو السلطة العامة طرفاً فيها أو علاقات خاصة، بحصرها على أشخاص القانون الخاص، فوفقاً لهذا المفهوم فإن القانون البحري يشمل القواعد القانونية الخاصة بالملاحة البحرية، بسبب ظروفها الخطرة التي استوجبت وضع قواعد قانونية خاصة بها منذ القَدَم⁽²⁾.

يعتبر هذا الطرح التقليدي لمفهوم القانون البحري الذي جعله مقسماً إلى القانون البحري العام والقانون البحري الخاص، وهو ما يمكن بيانه وفقاً للتفصيل التالي:

- القانون البحري العام.

يقصد به ما تفرضه الدولة باعتبارها صاحبة السلطة العامة، من قواعد يخضع لها من يباشرون الاستغلال البحري باستخدام الأداة الخاصة بذلك وهي السفينة⁽³⁾، ويشمل: القانون الدولي العام البحري، القانون الإداري البحري، القانون الجنائي البحري.

(1) فريد روابح، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 2، محمد الأمين دباغين، السنة الجامعية 2013-2014، ص 2.

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، ص 7.

(3) عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 2، بن عكنون، الجزائر، 1987، ص 1.

*القانون الدولي العام البحري.

يهتم بتنظيم العلاقات البحرية بين الدول، في استخدام البحر خلال الحرب والسلم واستغلال الثروة البحرية (1).

*القانون الإداري البحري.

يتضمن القواعد القانونية التي تنظم العلاقات بين المنشغلين بالملاحة البحرية من جهة والإدارة العامة من جهة أخرى، أي العلاقة الرابطة بين العاملين بالملاحة البحرية والدولة (2).

* القانون الجنائي البحري.

يشمل الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية (3)، بمعنى القواعد القانونية التي تجرم الأفعال المتعلقة بالملاحة البحرية وما يقابلها من عقوبات منصوص عليها في قانون العقوبات والقانون البحري.

- القانون البحري الخاص.

يقصد به مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الناشئة عن الاستغلال البحري بين مباشري الاستغلال والمنفعين (4)، ويشمل: القانون التجاري البحري، القانون المدني البحري، القانون الدولي الخاص البحري.

*القانون التجاري البحري.

يشمل مجموعة القواعد القانونية التي تنظم التجارة البحرية والنشاط التجاري المتعلق بالبحر، حيث أن السفينة هي محور أبوابه، والملاحة البحرية التجارية هي مجال تطبيق قواعده (5).

*القانون المدني البحري.

مجموعة القواعد القانونية المنظمة لبعض الجزئيات لاسيما ما تعلق بحقوق الامتياز وحق الرهن البحري وعقد بيع السفينة واستئجارها، ونظام ملكية السفينة وما يشملها القانون البحري من خصوصية

(1) فريد روابح، مرجع سابق، ص 7.

(2) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 7.

(3) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 7.

(4) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011، ص 7.

(5) علي بوحجيلة، موجز محاضرات القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، السنة الجامعية 2012-2013،

تتطوي على السفينة التي تنتوع بين أحكام المنقول والعقار (1).

*القانون الدولي الخاص البحري.

يشمل القواعد القانونية التي تحكم العلاقات التي يكون أحد أطرافها عنصرا أجنبيا بسبب تعدد الجنسيات أو تنازع القوانين بين مختلف الدول (2) بسبب ممارسة الملاحة البحرية.

ب-المعنى الضيق للقانون البحري.

المقصود به مجموع القواعد القانونية التي تنظم العلاقات بين الأفراد والهيئات الخاصة نظرا لاستغلال السفينة في الملاحة البحرية(3)، ويعتبر النشاط البحري من الأنشطة التجارية التي نص عليها القانون التجاري الجزائري، من خلال المادة الثانية التي بينت الأعمال التجارية بحسب الموضوع بنوعيتها المنفردة وعلى وجه المقابلة والتي تعدّ الأعمال التجارية إحدى أوجهها، حيث نصّت المادة الثانية من القانون التجاري على: "يعدّ عملا تجاريا بحسب موضوعه:...- كل مقابلة لصنع أو شراء أو بيع وإعادة بيع السفن للملاحة البحرية، - كل شراء وبيع لعتاد أو مؤن السفن، - كل تأجير أو اقتراض أو قرض بحري بالمغامرة، - كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية، - كل الاتفاقيات والاتفاقات المتعلقة بأجور الطاقم وإيجارهم، - كل الرحلات البحرية"، فضلا على المادة الثالثة التي شملت الأعمال التجارية بحسب الشكل والتي تعدّ العقود التجارية إحدى أنواعها، حيث نصّت المادة الثالثة من القانون التجاري على: "يعدّ عملا تجاريا بحسب شكله: ...كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"(4).

2- النشأة التاريخية للقانون البحري.

إن القانون البحري ليس حديث النشأة بل يعتبر عريقا بالنظر إلى المواضيع التي كان ينظمها مع مراعاة أحوال الشعوب آنذاك، ويمكن القول إن القانون البحري مرّ في نشأته بثلاث مراحل هي: مرحلة العصر القديم، مرحلة العصر الوسيط، ومرحلة العصر الحديث، وسيتم تفصيلها كما يلي:

(1) فريد روابج، مرجع سابق، ص 7.

(2) مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، دراسة فقهية قضائية، مكتبة غريب، ط 1، 1991، ص 8.

(3) فريد روابج، مرجع سابق، ص 7.

(4) الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري، الصادر في 26 سبتمبر 1975، الجريدة الرسمية، رقم 101، المؤرخة في 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالأمر 96-27 المؤرخ في 09 ديسمبر 1996، الجريدة الرسمية، رقم 77، المؤرخة في 11 ديسمبر 1996.

أ- العصر القديم.

يمكن الحديث عن نشأة القانون البحري من خلال القواعد التي نشأت خلال العلاقات البحرية بين مصر وكريت وقبرص وبين مصر وإقليم بونت الذي يقع في الجنوب عند مدخل البحر الأحمر.

غير أن الآثار الأولى للقانون البحري فإنها ترجع للفينيقيين الذين تركوا تاريخا حافلا في الملاحة والتجارة، ومن بين أشهر ما تركوا نظام الرمي في البحر؛ حيث أن الرّبان الذي يرمي البضاعة بغرض تخفيف الحمولة وإنقاذ السفينة من الغرق والخطر الذي يهددها يتحمل مع باقي الشاحنين تعويض مالك البضاعة التي تم رميها لقاء هذه التضحية، وهو ما يعتبر تأصيلا لنظرية الأخطار البحرية المشتركة.

كما اتبع الإغريق فكرة قرض المخاطر الجسيمة، وهو الذي يقوم على أن يقرض شخص الرّبان المبلغ اللازم لتجهيز السفينة، فإذا وصلت سالمة استرد المقرض المبلغ مع الأرباح البحرية، وبالمقابل إذا غرقت ضاعت على المقرض نقوده، وهو ما يعدّ تأسيسا لفكرة التأمين البحري.

أما الرومان فلم يكن لهم دور معتبر في القانون البحري كما كان لهم في القانون المدني، بسبب اعتبارهم أن التجارة البرية والبحرية مهنة لا تليق بمقامهم، ومع ذلك يرجع لهم الفضل في تقرير النيابة بين الرّبان ومجهّز السفينة، الأمر الذي يعدّ خروجاً عن القانون الروماني الذي لا يجيز النيابة في التعاقد، ففي صورة تعاقد الرّبان مع الغير فتتصرف الالتزامات الناشئة عن العقد إلى المجهّز ويمكن للغير الرجوع عليه (1).

ب- العصر الوسيط.

يمكن القول إن هذا العصر امتد من القرن السابع والخامس عشر ميلادي، حيث ازدهرت التجارة بسبب الحروب الصليبية في القرن الحادي عشر من خلال نقل الجنود، المؤن والعتاد البحري (2)، وهو ما أدى إلى تدوين جملة من القواعد والأعراف في غرب أوروبا ويمكن بيانها كما يلي:

- مجموعة قواعد أوليرون (Oléron).

تم اعتمادها خلال القرن الثاني عشر، حيث جرى تقنين القضاء البحري الذي استقر في الموانئ الفرنسية المطلة على الأطلسي، وسميت كذلك نسبة لجزيرة أوليرون، حيث كانت بها محكمة بحرية قام

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 7.

(2) علي بوححيلة، مرجع سابق، ص 11.

أحد الموثقين بتدوين أحكامها، وطُبقت هذه القواعد على الدول المطلة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال (1).

- مجموعة ويسبي (wispy).

سميت كذلك نسبة لمدينة ويسبي في جزيرة جرينلاند، وجاءت قواعدها مستمدة من مجموعة أوليرون، وكانت مشتملة على عدد من العادات البحرية التي سادت في ذلك الزمن (2).

- مجموعة قنصلية البحر (consulat de la mer).

وجدت النسخة الأصلية لمجموعة قنصلية البحر مكتوبة باللغة الكتالونية في القرن الرابع عشر، وشملت قواعد الملاحة البحرية والأحكام التي أصدرتها محكمة التّجارية، وأخذت العديد من الدول بها ما جعل التشابه يغلب على العديد من التشريعات البحرية لاسيما دول البحر المتوسط (3).

- مجموعة مرشد البحر (le guidon de la mer).

تم وضعها خلال القرن السادس عشر بمدينة روان الفرنسية، وتضمنت قواعد أساسية في التأمين البحري (4).

ج-العصر الحديث.

ظهرت الحاجة الماسة إلى تقنين قواعد القانون البحري ليسهل الوقوف عليها وتطبيقها، فأصدر لويس الرابع عشر سنة 1681 ميلادي قانونا خاصا بالبحرية حيث كان جامعا لقواعد القانون البحري سواء ما تعلق بالقانون العام أو الخاص، ولما جاءت الثورة الفرنسية أوصت الجمعية الوطنية بوضع تقنين عام للقانون المدني وآخر للقانون التّجاري، فتم تشكيل لجنة لذلك وانتهت من العمل سنة 1801، ولكن التقنين لم يصدر إلا بحلول سنة 1807، ليبدأ في النفاذ سنة 1808، حيث تضمن الكتاب الثاني من التقنين التّجاري قواعد التّجارة البحرية، وهو ما يعتبر تمهيدا لصدور القانون الخاص بالبحرية سنة

(1) يعقوب يوسف عبد الرحمان، التصادم البحري، منشأة المعارف، القاهرة، مصر، 2004، ص 25.

(2) العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، الجزائر، 2002، ص 15.

(3) خير الدين فنطازي، القانون البحري، محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة 08 ماي 1945، قالمة، السنة الجامعية 2020-2021، ص 6.

(4) علي بوححيلة، مرجع سابق، ص 7.

1681 ميلادي⁽¹⁾.

أما في الجزائر فتم وضع أول تشريع بحري جزائري في 23 أكتوبر 1976 بموجب الأمر 80/76⁽²⁾، والذي تم تعديله بموجب القانون رقم 05/98⁽³⁾ ثم تم تعديله مرة أخرى بتاريخ 15 أوت 2010 بموجب القانون 04/10⁽⁴⁾.

ثانيا: مصادر القانون البحري.

إن القانون البحري على غرار باقي القوانين يستمد وجوده من مصادر عديدة تتنوع بين الرسمية والتفسيرية، حيث يلجأ القاضي للنصوص الرسمية في حال وجود نزاع بغية إيجاد حل له، وفي حال لم يكن نص صريح يرجع القاضي للمصادر الاحتياطية، ولذلك سيتم التطرق لمصادر القانون البحري وفقا للتفصيل التالي:

1-المصادر الرئيسية للقانون البحري(الرسمية).

يعتبر القانون البحري قانونا يعنى بتنظيم مجال الملاحة البحرية، وهو ما يعتبر ذا أهمية لما تمثله من تفاصيل ينبغي التصدي لها عبر الاعتماد على مصادر رئيسية، شأنها في ذلك شأن أي فرع من فروع القانون، فكانت المصادر الأساسية أو الرئيسية للقانون البحري الأصل في تقرير القاعدة القانونية البحرية، ويرجع إليها القاضي وجوبا إذا عرضت عليه قضية معينة، ولذلك فإن المصادر الرئيسية تنقسم إلى التشريع والعادات والعرف، ويمكن تبيينها كما يلي:

أ-التشريع.

يعتبر التشريع أول المصادر الرسمية للقانون البحري، وهو ملزم للقاضي أثناء نظره لنزاع معين، قبل الأخذ بالمصادر الأخرى، ولا يشمل التقنين البحري فقط بل يتعداه إلى غيره من نصوص أخرى تنظم

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 21.

(2) الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، الصادر في 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية، رقم 29، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977.

(3) القانون رقم 98-05 المتضمن تعديل القانون البحري، الصادر في 25 يونيو 1998، الجريدة الرسمية، رقم 47، الصادرة بتاريخ 27 يونيو 1998.

(4) القانون رقم 10-04 المتضمن تعديل القانون البحري، الصادر في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية، رقم 46، الصادرة بتاريخ 18 غشت 2010.

العمل البحري وتظهر من خلال القرارات والمراسيم وغيرها⁽¹⁾، فضلا على المعاهدات الدولية التي اعتمدها وصادقت عليها الجزائر في نطاق التشريع البحري.

ينطوي التشريع البحري بالأساس على الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، والذي تم تعديله بموجب القانون رقم 05/98 أين عدّل مرة أخرى بتاريخ 15 أوت 2010 بموجب القانون 04/10، فضلا على العديد من القرارات والمراسيم التي جاءت في نطاق إثراء التشريع البحري.

كما امتد التشريع البحري في الإطار العام إلى القانون المدني وكذا القانون التجاري، بالإضافة إلى قانون التأمين، وقانون الإجراءات المدنية والإدارية، حيث يحيل القانون البحري بعض التفاصيل إلى هذه القوانين من أجل بسط العناية التشريعية بكل المسائل المطروحة وعدم حصرها في القانون البحري فحسب.

شمل التشريع البحري أيضا المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، حيث أنه إذا تضمّن اتفاق بالإحالة إليها فيتعيّن عندئذ تطبيقها دون النصوص الداخلية، ومن أهمها:

* المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، (بروكسل 10/09/1910)، وانضمت إليها الجزائر بالمرسوم 70/64 الصادر بتاريخ: 08/06/1964.

* المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن، (بروكسل 25/08/1924) وانضمت إليها الجزائر بالمرسوم رقم : 71/64 الصادر بتاريخ : 08/06/1964⁽²⁾.

* المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن، (بروكسل 10/04/1926)، وانضمت إليها الجزائر بالمرسوم 72/64 الصادر بتاريخ: 08/06/1964.

* المعاهدة الخاصة بقواعد الحجز (التحفظي) على السفينة، (بروكسل 10/05/1952)، وانضمت إليها الجزائر بالمرسوم 171/64 الصادر بتاريخ: 08/06/1964⁽³⁾.

(1) العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 18.

(2) المرسوم رقم 64-71 المتضمن المصادقة على انضمام الجزائر لاتفاقية معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية، رقم 28، الصادرة بتاريخ 4 سبتمبر 1964.

(3) المرسوم رقم 64-171 المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالحجز الاحتياطي على السفن البحرية والموقعة في بروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، الصادر في 8 يونيو 1964، الجريدة الرسمية، رقم 18، الصادرة بتاريخ 28 يوليو 1964.

* المعاهدة الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص في الاصطدام البحري، (بروكسل 10/05/1952)، وانضمت إليها الجزائر بالمرسوم 172/64 الصادر بتاريخ: 08/06/1964⁽¹⁾.

* المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاكي البواخر البحرية، (بروكسل 10/10/1957)، وانضمت إليها الجزائر بالمرسوم 174/64 الصادر بتاريخ: 08/06/1964⁽²⁾.

* الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، (لندن 01/11/1974)، وانضمت إليها الجزائر بالمرسوم 510/83 الصادر بتاريخ: 27/08/1983⁽³⁾.

* اتفاقية حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس 1999، وانضمت إليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي 03-474 الصادر بتاريخ 06 ديسمبر 2003⁽⁴⁾.

ب- العرف والعادات البحرية.

كانت النشأة الأولى للقانون البحري عرفية، ولذلك كان العرف من المصادر الرئيسية للقانون البحري، حيث يمكن للقاضي الرجوع إليه متى تعذر وجود نص تشريعي⁽⁵⁾، فالثابت أن العرف أقل مرتبة من التشريع.

كما توجد العادات البحرية التي تستمد قوتها من اتجاه نية الأفراد للأخذ بها صراحة أو ضمنا، وقد تكون دولية يجري العمل بها بين الدول، أو عامة في كل موانئ الدولة، أو محلية يتم العمل بها في ميناء معين⁽⁶⁾.

(1) المرسوم رقم 64-172 بشأن الاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، الصادر في 8 يونيو 1964، الجريدة الرسمية، رقم 12، الصادرة بتاريخ 7 يوليو 1964.

(2) المرسوم رقم 64-174 المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاكي البواخر البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أكتوبر 1957، الصادر في 8 يونيو 1964، الجريدة الرسمية، رقم 13، الصادرة بتاريخ 10 يوليو 1964.

(3) المرسوم رقم 83-510 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974 وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في 17 فبراير 1978، الصادر في 27 غشت 1983، الجريدة الرسمية، رقم 36، الصادرة بتاريخ 30 غشت 1983.

(4) المرسوم الرئاسي رقم 03-474 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003، الجريدة الرسمية، رقم 77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003.

(5) خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 10.

(6) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 26.

يمكن للتشريع أن يحيل في العديد من المواضع على بعض العرف أو العادات، ومثال ذلك ما جاء في نص المادة 772 من القانون البحري التي نصت على: "يجب على الشاحن أو من ينوب عليه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل".

2-المصادر التفسيرية.

تسمى أيضا المصدر الاحتياطية لأنها ليست أصلية بل يلجأ إليها القاضي في صورة غياب المصادر الأصلية، وعلى سبيل الاستئناس والتفسير، ويندرج تحتها القضاء والفقهاء، وهو ما سيتم تبيينه كما يلي:

أ-القضاء.

في صورة غياب نصوص واضحة للتشريع أو العرف أو العادات البحرية يعمد القاضي إلى الاجتهاد من خلال الرجوع للأحكام القضائية السابقة في مسائل قانونية قد تشابه المسألة المطروحة عليه، دون أن يكون ملزما بالتقيد بها، فيكون عليه تفسير الغموض التي يعتري المسائل الجديدة أو على الأقل التي لم يشملها النص بمعالجته، ولذلك انحصر دور القاضي في تفسير القاعدة القانونية دون التوصل إلى إنشائها (1).

لقد عمدت عديد الدول إلى جمع القضايا البحرية في شكل مجلات لعل أشهرها في فرنسا المجلة الدولية للقانون البحري، ومجلة القانون البحري المقارن، وكذلك الشأن بالنسبة لإنجلترا التي توجد بها فضلا على المجموعات العامة للأحكام مجموعة خاصة بالأحكام البحرية هي مجموع اللويدز (L.I.L.R) Lloyd's List Law Reports للقضايا البحرية، وفي أمريكا توجد مجموعة خاصة بالأحكام البحرية هي (A.M.C) American Maritime Cases، أما الأحكام الفرنسية فتتشر في مجلة Droit Maritime Français (D.F.M) (2).

بالنسبة للجزائر فيوجد الاجتهاد القضائي البحري على مستوى المجالات القضائية، والنشرات القضائية للمحكمة العليا (3).

(1) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993، ص 33.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 27.

(3) خير الدين فنتازي، مرجع سابق، ص 12.

ب-الفقه.

المقصود به مجموعة آراء كبار شراح القانون بمناسبة تفسيرهم وشرحهم للقانون البحري، وتقديم النقد كذلك أو تعليقهم وملاحظاتهم بخصوص ما يصدر من القضاء حول القضايا البحرية⁽¹⁾، ولا يتعلق الأمر بآراء الفقهاء على مستوى الجزائر فقط بل يمتد ليشمل الفقه العالمي بصفة عامة بسبب وحدة المخاطر البحرية، وللصفة الدولية للملاحة البحرية، حيث يرجع الفضل في تطوير القواعد الخاصة بالقانون البحري لجملة من الفقهاء الذين من بينهم فقهاء القرن الثامن عشر مثل فالين وأميريغون، وفقهاء القرن العشرين مثل رونييه و رودير⁽²⁾.

لعب الفقه دورا كبيرا في تكوين القانون البحري، والملاحظ في العصر الحديث نشاط حركة الفقه البحري المقارن والتوجه نحو توحيد القانون البحري، وقد ظهرت هذه النتائج من خلال عقد معاهدات الملاحة البحرية وتوحيد معظم قواعد القانون البحري⁽³⁾.

ثالثا: خصائص القانون البحري.

يتسم القانون البحري بجملة من الخصائص تجعل منه نوعيا في وجوده وفي معالجته لجزئيات وتفاصيل قانونية دون غيره، فرغم تقاطعه مع القانون المدني والتجاري في العديد من المسائل إلا أن استقلالته وخصوصيته تظهر من خلال مظاهر عديدة يمكن إيجازها فيما يلي:

1- ذاتية القانون البحري.

درج بعض الفقه على أن القانون البحري ليس مستقلا بذاته بل إنه لا يعدو أن يكون فرعا من فروع القانون التجاري، كما جرى العرف على تسميته بالقانون التجاري البحري، لكن الحقيقة أنه ليس كذلك بمعنى أن القانون البحري ليس فرعا من فروع القانون التجاري بل يتمتع بذاتية خاصة وكيان مستقل عن القانون التجاري، فالقانون البحري وإن كان يهتم بالملاحة البحرية التجارية إلا أنه يسري كذلك على ملاحة الصيد وملاحة النزهة وكلاهما لا تعتبر عملا تجاريا⁽⁴⁾.

فضلا على أن القانون البحري ليس تطبيقا لقواعد القانون التجاري على المواد البحرية، ذلك أنه

(1) مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 39.

(2) علي بوحجيبة، مرجع سابق، ص 17.

(3) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 27.

(4) علي البارودي وآخرون، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2001، ص 14.

يشتمل على قواعد لا توجد ضمن القانون التجاري، فمثلا التأمين البحري كان خاصا بالقانون البحري وحده دون سواه، لما تحتويه الرحلة البحرية من مخاطر جسيمة، وحتى بعد معرفة التأمين البري يبقى التأمين البحري محافظا على خائسه الأساسية وأهما الترك للمؤمنين أو التحلي، ويمكن إبداء بعض المظاهر التي تظهر بوضوح مدى استقلالية القانون البحري على القانون التجاري رغم ارتباطهما في العديد من المواضيع، من خلال عدة نقاط:

أ- يقوم الإثبات في القانون البحري على الكتابة عكس ما هو جاري العمل به في القانون التجاري، وفقا لنص المادة 30 من القانون التجاري التي أشارت إلى حرية الإثبات فنصت على: "يثبت كل عقد تجاري: 1- بسندات رسمية، 2- بسندات عرفية، 3- بفاتورة مقبولة، 4- بالرسائل، 5- بدفاتر الطرفين، 6- بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها"، في حين نظم القانون البحري الإثبات بالكتابة تحت طائلة البطلان، حيث تنص المادة 49 من القانون البحري على: "إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومدخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة...".

ب- التأمين البحري كان سابقا من الناحية التاريخية في الظهور على نظيره التأمين البري (1).

ج- ينطبق القانون البحري على ملاحه الصيد وملاحه النزهة وهو ما لا يعتبر عملا تجاريا ضمن الأعمال التجارية البحرية الوارد ذكرها في المادة الثانية من القانون التجاري والتي أشارت إلى الأعمال التجارية بحسب الموضوع بشكليها المنفردة وعلى شكل مشروع، حيث أشارت المادة إلى: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه: ... كل شراء وبيع لعتاد أو مؤن السفن، - كل تأجير أو اقتراض أو قرض بحري بالمغامرة، - كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية...".

د- تخرج قواعد القانون البحري عن الإطار العام للقانون، باعتبارها قواعد أصيلة بتقريرها لبعض التفاصيل الموجودة في القانون البحري دون سواه، ويظهر ذلك من خلال الحديث عن نظام الخسائر المشتركة، وهو ما تضمنته العديد من مواد القانون البحري ولاسيما المادة 308 التي نصت على: "إن الأضرار والخسائر والمصاريف التي تنتج من جراء الخسائر المشتركة تتحملها السفينة والشحنة والحمولة

(1) فريد روابح، مرجع سابق، ص 9.

معا...."، كما أن المشرع قد أشار إلى هذه التفاصيل من خلال المواد 308 إلى 331 من القانون البحري.

هـ-انفراد القانون البحري بنظام المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، وهو الأمر الذي يعدّ خروجاً عن القواعد العامة المنصوص عليها في نطاق القانون المدني والتجاري، فمسؤوليته محدودة بوجه عام (1).

و-التأصيل لفكرة واجب الإنقاذ البحري أو السفينة الأقرب، حيث يفرض القانون على الرّبان مساعدة السفن الأخرى التي تكون في خطر وهذا الالتزام لا نظير له في القواعد العامة (2).

ي-تظهر أيضاً ذاتية القانون البحري من خلال مجال التوحيد، حيث أن الملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين عديد الدول والأشخاص الذين تختلف جنسياتهم وهو الأمر الذي يعتبر مثاراً لكثير من قضايا تنازع القوانين، ولذلك تم وضع العديد من المعاهدات الدولية البحرية تتضمن قواعد قانونية موحدة تطبق في البلاد البحرية المختلفة، وهو ما يجعل من القانون البحري يتميز عن غيره من فروع القانون الخاص (3).

2- عالمية القانون البحري.

يكتسي القانون البحري الصبغة العالمية من خلال بعض المظاهر التي جعلت منه تشريعاً عالمياً يطبق بين الدول على اختلاف جغرافيتها، بهدف دفع العديد من المنازعات، ويمكن تبين ذلك من خلال ما يلي:

أ- مظاهر عالمية القانون البحري.

بسبب حركة السفن بين الدول فذلك يجعل من وضع قانون عالمي يضبط العملية أمراً ضرورياً، ولذلك كان القانون البحري ورغم تباين النظم القانونية للدول إلا أنه يبقى موحداً، ويظهر ذلك من خلال مظاهره وأسباب وجوده وفقاً للتفصيل التالي:

- وحدة المصادر التاريخية لقواعد القانون البحري.

كان القانون البحري قديماً نشأة رغم عدم تدوين قواعده كما هو معمول به في العصر الحالي، ورغم ذلك فقد كان عالمياً من حيث الأحكام، وظهر ذلك جلياً من خلال وجود المحاكم البحرية في كل الموانئ

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 10.

(2) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 17.

(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 10.

التي تطبق قواعد ذات مصدر واحد، كما اعتاد التجار والملاحون على اتباع أعراف وعادات بحرية كانت تتماشى والملاحة البحرية، فكان البحارة يخضعون للقواعد القانونية الموحدة رغم اختلاف الموانئ، بسبب تشابه الظروف الطبيعية بين الموانئ، وهو ما أدى بظهور قواعد قانونية تتشابه من حيث إعطائها البعد العالمي، فمثلا قواعد النقل البحري لا تختلف باختلاف المناطق على العكس من التأمين البري، غير أنه مع بداية القرن الثامن عشر تقلصت فكرة عالمية القانون البحري، فبدأت كل دولة تشرع قانونا بحريا محليا خاصا بها، بما يخدم ويحفظ مصالحها الوطنية، كما حلّ التشريع محلّ العرف، وهو الأمر الذي أدى لظهور مصالح متباينة بين الدول الناقلة والدول الشاحنة، ما أسهم في عرقلة حركة التجارة العالمية(1).

- دولية العلاقات القانونية البحرية.

لا يمكن أن تبقى العلاقات القانونية البحرية في نطاق داخلي ضيق، فنظرا لدولية العلاقات التجارية بسبب الحركة التجارية الدولية، وتعدّد واختلاف جنسيات أشخاص الملاحة البحرية على اختلاف صفاتهم ومناصبهم الإدارية البحرية، وهو ما يمكن التنبيه له عبر هذه النقاط المهمة:

* الطابع الدولي للتجارة البحرية.

الأصل في التجارة البحرية هو قيامها بين عدة دول وعدم انحسارها على الداخل، ولذلك يجدر بالشاحن أن يكون على دراية بالقانون الذي ينبغي تطبيقه بخصوص التزامات الناقل وتحديد المسؤوليات المختلفة الخاصة به، ولاسيما إذا تعلق الأمر بالتأمين البحري على البضائع(2)، فضلا على حق شركة التأمين في الرجوع على الناقل، وكذا مدى معرفة البنك بقيمة سند الشحن.

*مدى تعدّد جنسيات الأشخاص الفاعلين في الملاحة البحرية وبخاصة كل من الناقل والشاحن والمؤمن والمؤمن له.

*اعتبار عقود التأمين وسندات الشحن ذات طابع عالمي.

*رسو السفن في موانئ مختلفة الجنسيات، وخلال هذه الرحلات قد تتعرض لحوادث التصادم مع سفن ذات جنسية مختلفة، وهو الأمر الذي قد يدفعها لطلب المساعدة والإنقاذ من سفن أخرى والتي من

(1) فريد روابج، مرجع سابق، ص 10.

(2) فريد روابج، المرجع نفسه، ص 11.

حقّها أن تطالب تعويضا عن عمليات الإنقاذ⁽¹⁾.

- دولية القواعد الملاحية البحرية.

يمكن إبراز مظاهر مدى دولية قواعد الملاحة البحرية كما يلي:

* إن الأمن والاستقرار في الملاحة البحرية يتطلب تدويل قواعدها، ذلك أنه لو تمسكت كل سفينة بقواعدها الوطنية في ممارسة الملاحة البحرية، لكان ذلك سببا في وقوع الحوادث البحرية لعدم توحيد قواعد الإشارات الضوئية والصوتية والمناورات البحرية.

* من خلال قواعد قياس الحمولة لدفع مستحقات الموانئ التي ترسو فيها السفن أثناء الرحلات، فيجب أن تكون شهادة الوزن الصادرة من إحدى الدول سارية المفعول في كل الموانئ ومثال ذلك اتفاقية أوصلو⁽²⁾.

ب- الجهود الدولية لتوحيد قواعد القانون البحري.

إن الروابط القانونية التي يعالجها القانون البحري تتضمن غالبا عنصرا أجنبيا تثار بشأنه العديد من مسائل تنازع القوانين، بسبب كون الملاحة البحرية تتم عبر دول متعدّدة وأشخاص مختلفي الجنسية، فذهب البعض للأخذ بقانون جنسية السفينة أي قانون العلم في حل معظم المنازعات الناشئة بسبب الاستغلال البحري⁽³⁾، وحتى تتمكن الدول من توحيد القانون البحري فقد دأبت على العمل وفقا لثلاثة محاور يمكن بيانها كما يلي:

- الطريقة الأولى.

وضع قواعد اتفاقية موحدة حتى يتم العمل بها في العقود البحرية محل النصوص الوطنية حينما تكون هذه النصوص مفسرة ومكملة لإرادة المتعاقدين، والتزمت بهذه الطريقة جمعية القانون الدولي، فوضعت قواعد يورك وأنفرس فيما يخص الخسائر المشتركة، وتم تعديلها في العديد من المرات، كما وضعت قواعد البيع البحري (Cif).

غير أن هذه الطريقة تتطلب تراضي الأطراف على الأخذ بها، فليس هناك ما يمنع من رفض

(1) صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة: دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ص 108.

(2) صلاح محمد المقدم، المرجع نفسه، ص 109.

(3) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 27.

البعض لها إذا لم تستجب لمصالحهم، وهو ما حدث بالنسبة لقواعد لاهاي المشهورة في سندات الشحن التي وضعت سنة 1921، والتي لاقت معارضة قوية من قبل المجهّزين، ما تطلب وضعها في معاهدة دولية هي معاهدة سندات الشحن سنة 1924.

-الطريقة الثانية.

عقد معاهدات دولية واجب التطبيق في حالة تنازع القوانين أي عندما ينتمي ذوو الشأن إلى الدولة المتعاقدة المختلفة، فلا يتوقف تطبيق هذه المعاهدة على موافقة ذوي الشأن، بل إنها تسري حتى ولو وجدت قواعد داخلية أمرة معارضة لأحكامها، وتم اتباع هذه المعاهدة في مؤتمر بروكسل الذي انتهى لوضع ثماني عشر معاهدة كبرى في مجال التشريع العالمي البحري.

غير أنه يؤخذ على هذه الطريقة أنها تؤدي إلى ازدواجية التشريع في مادة واحدة واختلاف الأحكام المنظمة للعلاقات الوطنية عن تلك التي تسري على العلاقات الدولية.

لذلك كانت الطريقة المثلى لتوحيد قواعد القانون البحري هي من خلال توحيد التشريعات الوطنية عبر معاهدات دولية تتضمن قانونا موحدًا يحل محل التشريع الوطني، وهو ما أوصى به مؤتمر بروكسل في المعاهدات غير أنه لم يستطع فرضه على الدول، غير أن كثيرا من الدول على غرار فرنسا، بلجيكا اليونان وسويسرا قد عدلت تشريعاتها بما يتلاءم وأحكام المعاهدات الدولية البحرية⁽¹⁾.

كما أن الجزائر قد صادقت على عديد المعاهدات الدولية في سياق تحيين تشريعها الداخلي مع ما تتطلبه الضرورة الدولية للانضمام لهذه المعاهدات وما يشكله الأمر من أهمية تشريعية للانتماء إلى الأسرة الدولية عبر التشريع البحري.

رابعا: أهمية القانون البحري.

يمكن معرفة مدى أهمية القانون البحري في الدولة بما لها من بحرية تجارية ومدى حركية موانئها وتجاريتها الخارجية، فالجزائر تتميز بموقع جغرافي محوري على امتداد ساحلي يزيد على 1200 كم، فتشكل همزة الوصل بين قارتي أوروبا وأفريقيا، خاصة أنها تقع جنوب البحر المتوسط الذي يشهد حركية تجارية للسفن التي تعبره وتدخل الموانئ الجزائرية باستمرار، وما تملكه الجزائر من شبكة طرقات تسعى جاهزة لتحديثها، خاصة بعد إتمام الشطر الأخير من الطريق السيار شرق غرب، والذي يربط بين تونس

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 29.

والمغرب، وإمكانية ربط الموانئ بطرق سريعة، حيث يتم العمل على إنهاء الشطر الرابط بين ميناء جن جن بجيجل ومدينة العلة التجارية، لتسهيل حركة الاستيراد والتصدير وتقليل التكاليف.

من أجل أهمية القانون البحري فقد عمد المشرع إلى تعديله وتحيينه بما يتطلبه الوضع الاقتصادي الآخذ في النمو وما يمثله الطريق البحري من أهمية استراتيجية انعكست على تطوير الأسطول البحري للجزائر من خلال اقتناء العديد من السفن العسكرية والمدنية لنقل الأشخاص والبضائع، فكان تعديل القانون البحري في مناسبات عديدة متباعدة، حيث تم تشريعه سنة 1976، ثم بدأ السريان سنة 1977، وبعدها تم تعديله سنة 1998، وكانت آخر التعديلات سنة 2010، ناهيك عن التعديلات التي مست التشريعات الأخرى ذات الصلة، فضلا على المصادقة على المعاهدات الدولية البحرية، ما يعطي نظرة واضحة لاهتمام المشرع الجزائري بالقانون البحري.

المحور الأول: السفينة

يقوم النشاط البحري على عوامل متظافرة تجعله مستمرا، حيث ينبغي أن تتوفر الوسيلة في إنجاز الملاحة البحرية، التي يمكن تعرفها على أنها عملية الإبحار والتنقل من مكان لآخر في البحر على أن تكون الوسيلة في ذلك سفينة، فالملاحة تتم بشكل عام في البحر، أما الملاحة التي تقوم بها المراكب فهي داخلية أو نهريّة (1).

تنقسم الملاحة البحرية حسب موضوعها عدة أنواع لعل أهمها الملاحة التجارية، ملاحة الصيد وملاحة النزهة؛ فالملاحة التجارية ينصب موضوعها حول نقل البضائع والركاب بهدف تحقيق الربح، وتعتبر أهم أنواع الملاحة البحرية، حتى أن القانون البحري قد تم سنّه بغرض تأطيرها وتنظيم أحكامها، ومعالجة منازعاتها، خاصّة باشتغالها على العديد من الأطراف والجوانب التقنية والأطعم البشرية.

تتعلق ملاحة الصيد بموضوع صيد الأسماك ومختلف المنتجات البحرية والهدف ربحي من ممارستها، وتخضع كذلك لأحكام القانون البحري بسبب تعرّضها لنفس المخاطر التي تتعرض له السفينة خلال الرحلة البحرية أثناء ممارسة الملاحة التجارية، على أن الصيد لا يعتبر عملا تجاريا باعتباره من الأعمال الاستخراجية.

أما ملاحة النزهة والتي تتبعها الملاحة العلمية، فقد رأى البعض أن القانون البحري لا يسري عليها لأنها ليست ربحية، بالرغم من ذلك استقر الرأي على أن ملاحة النزهة تخضع لأحكام القانون البحري، ومردّد ذلك هو خضوعها لنفس المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء الملاحة التجارية (2).

تعرّض المشرع الجزائري لتعريف الملاحة البحرية، وذلك من خلال المادة 161 من القانون البحري والتي نصّت على: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون".

مع مراعاة ما يتطلبه الأمر من سفينة ينبغي أن تحظى بضروريات الرحلة البحرية، فيراعى في ذلك القواعد العامة للسلامة البحرية لما تحمله السفينة من أشخاص وممتلكات، فكانت السفينة محورا فعلا في نطاق القانون البحري باعتبارها الجانب المادي لنجاح الملاحة البحرية، وهو ما يجعل من دراسة تفاصيلها أمرا جديا وفقا لما يلي:

(1) فريد رواج، مرجع سابق، ص 10.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 29.

أولاً- ماهية السفينة.

اهتمت مختلف التشريعات بالسفينة على اعتبار أنها الأداة في سير الرحلة البحرية من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، مع ما تشمله من تفاصيل تشريعية اهتم بها المشرع الجزائري عبر القانون البحري على غرار بقية التشريعات المقارنة، بسبب دخول السفينة لمياه إقليمية لدول أخرى وهو الأمر الذي يستدعي ضرورة الإحاطة بماهيتها من عديد الجوانب وما يحكمها من نصوص تشريعية، بالنظر إلى الطبيعة القانونية الخاصة التي تحظى بها السفينة وما تشمله من ملحقات، عناصر ذاتية، فضلا على طرق ملكيتها، والحقوق العينية التي ترد عليها، وهي كل التفاصيل التي سيتم التطرق إليها كما يلي:

1- تعريف السفينة:

يمكن تعريف السفينة على أنها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، والمحور الذي يدور عليه القانون البحري، فرغم كونها مالا إلا أن ذلك يجعل لها حالة مدنية تتألف من عناصر مختلفة، علاوة على تمتعها بجنسية كما الأشخاص، وباعتبارها منقولاً أيضاً إلا أنها تعامل معاملة العقار من عديد النواحي لاسيما وجوب تسجيلها في سجل خاص، والحقوق التبعية العينية التي ترد عليها.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فقد تولى المشرع تعريفها من خلال المادة 13 من القانون البحري "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة".

من خلال التعريف يظهر أن ليس كل منشأة عائمة مشمولة بوصف السفينة في نطاق القانون البحري الجزائري، فحتى تعتبر كذلك ينبغي أن يكون لها نشاط في البحر في نطاق ملاحة بحرية دائمة وعلى وجه الاعتياد، وهو ما يجعل السفينة (The ship) تختلف على المركب العادي، حيث تختص السفينة بالملاحة البحرية بينما يختص المركب (The boat) بالملاحة النهرية⁽¹⁾.

فالسفينة هي المنشأة التي تقوم أو يتم تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فينبغي أن يكون عمل السفينة متمحورا حول الملاحة البحرية، والتي يجب أن تكون في نطاق البحر، وتخصيصها لهذا الغرض يقتضي مراعاة معايير خاصة في طريقة بنائها، بسبب ارتباط الملاحة البحرية على مخاطر فينبغي أخذها بالحسبان، ذلك أن تخصيصها للملاحة البحرية يعني اتباع نسق محدد في طريقة بنائها وأبعادها وحمولتها، ولكن لا أثر لهذه التفاصيل من الناحية القانونية في تحديد صفة

(1) محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للطباعة والنشر، الجزائر، 2014، ص 15.

المنشأة⁽¹⁾.

كما ينبغي قيام هذه المنشأة بالملاحة البحرية على وجه الاعتیاد، فإذا كانت تقوم بالملاحة البحرية عادة فإنها تعدّ سفينة وتظل لها هذه الصفة ولو قامت بملاحة نهريّة لمرة واحدة أو عدة مرات بطريقة متقطعة، وبالمقابل فإنه إذا قام مركب ملاحه داخلية بملاحة بحرية بطريقة استثنائية، فإن ذلك لا يضيف عليه صفة السفينة ولا يرفع عنه صفة المركب⁽²⁾.

2-ملحقات السفينة.

لا يقتصر وصف السفينة على جسمها أو هيكلها، بل يمتد ليشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها، كالألات والصّواري والمرساة والسلاسل والروافع وقوارب النجاة، وأجهزة الراديو والتلغراف اللاسلكي والرادار، ولذلك فإنه إذا بيعت السفينة أو رهنّت أو أمّن عليها أو ربّ عليها حق امتياز أو حجز عليها، شمل البيع أو الرهن أو التأمین أو الامتياز كافة الملحقات، مالم يقض اتفاق صريح بخلاف ذلك، أي بجعل هذه الملحقات منفصلة عن السفينة⁽³⁾.

لقد أخذ المشرّع الجزائري بمفهوم الثروة البحرية حيث أنه لم يفرّق بين الأدوات والمعدّات الخاصّة بالسّير أو الاستغلال، فكأها تدخل في نطاق توابع السفينة التي يشملها الالتزام بالتسليم، وهو ما جاء من خلال المادة 52 من القانون البحري التي نصّت على: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".

فملكية السفينة تبقى للقائم بإنجازها لحين نقل الملكية للمشتري، مالم يقض الاتفاق بخلاف ذلك، وهو ما تناولته المادة 53 من القانون البحري بنصها على: "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الانشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، وتتم عملية النقل بتسلم السفينة على إثر التجارب القانونية الإيجابية".

3-الطبيعة القانونية للسفينة.

السفينة مال منقول لأنها تتقل بطبيعتها من مكان لآخر دون تلف، وهو ما أشارت إليه المادة 683 من القانون المدني التي نصّت على: "كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله منه دون تلف فهو

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 20.

(2) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 56.

(3) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 44.

عقار، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول"، ويمكن التأكيد على ذلك من خلال المادة 56 من القانون البحري بنصها على: "تعدّ السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة".

غير أن القول بأن السفينة مال منقول يجعلها محل حق كباقي الأموال المنقولة، لكن الطبيعة القانونية الخاصة بها استدعت تنظيم هذه الحقوق بأحكام خاصة فضلا عن الأحكام العامة التي تنظم المال المنقول، فمثلا بالنسبة لحق الملكية وأثره عند التعرض لجنسية السفينة فقد ميّزه المشرع الجزائري بقواعد خاصة تضمّنها القانون البحري من خلال المواد 50 إلى 54 مكرر، فضلا على الأحكام العامة المقررة في القانون المدني من خلال وجوب إثبات كافة العقود المنشئة أو المسقطة لحق ملكية السفينة أو الحقوق العينية بسند رسمي تحت طائلة البطلان⁽¹⁾، كما لا يتم نقل سفينة جزائرية أو جزء منها لشخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة، وينطبق الأمر نفسه على الرهون والامتيازات البحرية التي شملها المشرع الجزائري بقواعد خاصة مراعيًا في ذلك الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن⁽²⁾، فإنها لا تخضع لقاعدة الحيّزة في المنقول سند الملكية، كما أنها ترهن رهنا رسميا كما العقارات وشهر جميع التصرفات الواردة عليها.

4-العناصر الذاتية للسفينة.

تتمتع السفينة بجملة من العناصر الذاتية تميّزها عن غيرها، ولا يتمتع بهذه العناصر إلا الأشخاص القانونية، وقد بيّن المشرع الجزائري هذه العناصر في المادة 14 من القانون البحري التي نصّت على: "تكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية"، ولذلك ينبغي التطرق لمختلف هذه العناصر وفقا للتفصيل التالي:

أ- اسم السفينة.

للسفينة اسم يميّزها عن باقي العمارات البحرية، حيث يعود تحديد اسمها لمالكها، وقد أشارت المادة 16 من القانون البحري لذلك: "يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميّزها عن العمارات البحرية الأخرى.

(1) نصّت المادة 49 من القانون البحري على: "إن العقود المنشئة أو الناقل أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صار عن الموثق، يتضمن نوع السفينة وسعتها ومدخلها ومخرجها وأسماء مالكيها السابقين، ويقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة"، ص 498.

(2) وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تامنغست، المجلد 1، العدد 1، جانفي 2012، ص 73.

ويختص مالك السفينة باختيار اسمها.، غير أن الأمر ليس على إطلاقه، فيجدر به قبل اختيار اسم للسفينة أو تغييره التقيّد بموافقة السلطة الإدارية البحرية وهو ما جاءت به المادة 16 من القانون البحري في فقرتها الثالثة، حيث نصّت على: "ويخضع منح اسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة".

يراعى في كتابة اسم السفينة أن يكون على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه، كما يجب تدوين ميناء التسجيل الخاص بها تحت اسمها، وهو ما جاءت به المادة 17 من القانون البحري التي نصّت على: "يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه. ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعاً تحت اسمها الوارد على مقدمها".

ب- حمولة السفينة.

المقصود بحمولة السفينة السعة الحجمية لها، ووحدة الحمولة هي الطن الحجمي (Tonneau)، وهو يساوي 2.83 متر مكعب أو مئة قدم مكعب، وللحمولة نوعان:

*حمولة كلية أو إجمالية (Gross Tonnage).

تشمل كامل السعة الداخلية للسفينة وكل المنشآت الموجودة على ظهرها.

*حمولة صافية (Net Tonnage).

تمثل مدى قدرة السفينة على حمله من بضائع وركاب، أي الحمولة الكلية بعد إنقاص الأماكن المخصصة لإقامة أفراد طاقم السفينة والفراغات المشغولة بمختلف الآلات، وعلى كل حال فالحمولة الكلية تعبر عن أبعاد السفينة، أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري للسفينة (1)، وتتولى السلطة الإدارية المختصة عملية تحديد هذه الحمولة وفقاً لنص المادة 20 من القانون البحري التي نصّت على: "تقوم السلطة الإدارية المختصة بعملية المعايرة المعدّة لتحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية وكذلك قياساتها".

يظهر الهدف من تحديد حمولة السفينة بغرض تحديد مختلف الرسوم والمصاريف المفروضة على السفن أثناء عبورها، حيث يتناسب الرسم مع الحمولة فضلاً على المساعدة على تقدير أجرة النقل والشحن

(1) ينبغي التمييز بين هذه الحمولة والتي تعبر عن الحجم والحمولة المعبرة عن الوزن الذي يمكن أن تحمله السفينة، والمعبر عنه بالطن المتري والذي يساوي 1.000 كيلوغرام، وهذه الطريقة منسوبة لصاحبها Moosrom، أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 47 و 48.

والتفريع (1)، ولقد أشار المشرع الجزائري إلى اعتبار الحمولة عنصرا من شخصيتها، وهو ما جاء في نص المادة 18 من القانون البحري بنصها على: "إن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكوّنان عنصرا من شخصيتها"،

كما يخضع تحديد قواعد معايرة السفن وكيفياتها لقرار وزاري مشترك وفقا للمادة 21 من القانون البحري، بنصها على: "يتولى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالمالية بتحديد قواعد معايرة السفن ومراقبة حمولة وكيفيات المعايرة ونماذج الشهادات الخاصة بحمولة السفينة وكذلك رسوم معايرتها وذلك بموجب قرار وزاري مشترك"، فضلا على مراعاة الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجزائر وفقا لما جاءت به المادة 22 من القانون البحري، كما أنه يتعين تسليم شهادة حمولة بعد معايرة السفينة، وهو ما شملته المادة 23 من القانون البحري بنصها على: "تعدّ شهادة الحمولة على أساس نتائج المعايرة وتسلم لمالك السفينة. ويجب أن تودع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة".

ج-موطن السفينة.

المقصود بموطن السفينة هو ميناء تسجيلها، والذي ينبغي كتابته على السفينة مع الاسم وباقي العلامات التي تميّز السفينة عن غيرها من السفن بالأحرف العربية واللاتينية (2)، وهو ما تبنته المادة 15 من القانون البحري بنصها على: "يجب أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاتينية على السفينة"

يكتسي موطن السفينة أهمية معتبرة ولذلك أوجب القانون البحري ضرورة كتابة اسم ميناء التسجيل وفقا لتفاصيل المادة 17 من القانون البحري، حيث أن للسفينة موطن واحد فلا يمكن أن يكون لها أكثر من موطن، وينبغي التمييز بين ميناء التسجيل الذي يعتبر موطنًا للسفينة وبين ميناء الاستغلال الذي هو المكان الذي اعتادت السفينة ممارسة نشاطها بشكل اعتيادي، ولذلك كان من الممكن أن تتخذ السفينة ميناء للاستغلال غير ميناء التسجيل (3).

لقد أضفى المشرع الجزائري بعض التفاصيل التنظيمية على تسجيل السفينة التي كانت مسجلة في

(1) خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 12.

(2) فريد رواج، مرجع سابق، ص 35.

(3) محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري مرجع سابق، ص 20.

دفتر أجنبي، حيث أشارت المادة 46 من القانون البحري إلى: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه"، كما أن المادة 47 جعلت الأمر ذاته بالنسبة للسفن المسجلة في دفتر تسجيل جزائري بنصها على: "لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن". هذا وتظهر أهمية تحديد موطن السفينة من خلال المكان الذي تشهر فيه التصرفات القانونية المتعلقة بها سيما البيع أو الرهن، أو الحجز فضلا على تحديد الاختصاص الإقليمي للمحمة المختصة في الفصل في النزاع.

د-جنسية السفينة.

الجنسية من الناحية السياسية هي رابطة الولاء بين الشخص والدولة التي يحمل جنسيتها، ومن الناحية القانونية رابطة تميز المواطن عن الأجنبي من حيث الحقوق والالتزامات والحماية الدبلوماسية خارج إقليم دولته.

لا يعترف البعض بعنصر الجنسية للسفينة ذلك أن الجنسية تمنح فقط للشخص الطبيعي أو المعنوي، ورغم ذلك فقد اتفقت كافة التشريعات على ضرورة تمتع السفينة بالجنسية (1)، بسبب صلتها الوثيقة مع الدولة، وكذا تنقلها بين موانئ الدول، حيث تكون في حاجة لنظام قانوني يحدّد مركزها ويقدم لها الحماية من قبل دولتها في السلم والحرب، وأساس جنسية السفينة هو شخصي وليس إقليمي، كما لا يمكن أن تكون متعدّدة الجنسيات (2).

(1) يمكن إثبات جنسية السفينة عن طريق العلم أو شهادة التسجيل:

*بالنسبة للعلم وهو ما جاء في المادة 27 من القانون البحري التي نصّت على: "إن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية"، ويجب على السفينة الأجنبية التي تدخل الموانئ الجزائرية أن ترفع العلم الجزائري في مقدمتها وعلمها الأجنبي في مؤخرتها، وعند خروجها من الميناء أن تعكس وضعية الأعلام، كما أن السفن الجزائرية تلتزم برفع العلم بحسب ما يتطلبه التنظيم داخل الموانئ الأجنبية.

*بالنسبة لشهادة التسجيل فإنها وثيقة رسمية إدارية تصدرها السلطة البحرية الجزائرية المختصة، وهو ما أشارت إليه المادة 43 من القانون البحري بنصّها على: "يكون دفتر تسجيل السفن في متناول الجمهور ويستطيع الأشخاص المعنويون بهذا الشأن أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة"، كما أن كفاءات منح شهادة الجنسية تكون بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية وفقا للمادة 33 من القانون البحري، وينبغي مراعاة أحكام المواد 43 إلى 48 من القانون البحري بخصوص تسجيل السفن.

(2) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2002، ص 66.

يمكن إثبات جنسية السفينة بشهادة الجنسية التي تصدرها السلطة الإدارية البحرية، وهو ما أشارت إليه المادة 29 من القانون البحري التي نصّت على: "تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة"، ويجب أن تتوفر هذه الشهادة على مجموعة من البيانات التي حدّتها المادة 30 من القانون البحري التي نصّت على: "يدرج على شهادة الجنسية اسم ونوع ومواصفات السفينة الرئيسية واسم صاحبها ومجهّزها ومكان تسجيلها وكذلك جميع المعلومات المبيّنة على سجل قيد السفينة والمذكور في المادة 35 الواردة بعده".

*شروط اكتساب جنسية السفينة.

تشتت معظم التشريعات شرطين أساسيين لاكتساب السفينة للجنسية ويتعلق الأمر بشرط الملكية الوطنية، وشرط الطاقم الوطني، وكانت بعض الدول التي تصنع السفن تشتت البناء الوطني أي أن تكون السفينة مبنية في الدولة التي تمنحها جنسيتها، ويمكن بيان شروط اكتساب جنسية السفينة كما يلي:

- شرط البناء الوطني.

ينطوي هذا الشرط على أن منح الجنسية الوطنية للسفينة يقوم على معيار البناء، وذلك حتى يتم تشجيع البناء داخل الدولة للحماية من المنافسة الخارجية، غير أن هذا الشرط لا تستلزمه إلا الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية⁽¹⁾.

غير أن الجزائر لا تعتمد معيارا لاكتساب الجنسية بسبب عدم قدرتها على بناء السفن الوطنية بشكل واسع، وهو الأمر الذي يحتاج لمرونة في منح الجنسية الجزائرية للسفن التي يتم بناؤها في الخارج تدعيما للأسطول الوطني، وتشجيعا للاستثمار الأجنبي في الجزائر من أجل بناء السفن.

- شرط الملكية الوطنية.

مؤدى هذا الشرط أن تكون السفينة مملوكة بطريقة كلية أو جزئية للجزائريين، لما تحمله الجنسية الوطنية من مزايا ودعم من طرف الدولة⁽²⁾، ولقد أشارت المادة 28 من القانون البحري إلى الشروط الواجب مراعاتها لاكتساب الجنسية الجزائرية، ممثلة في كونها مملوكة كلياً لشخص طبيعي جزائري أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، حيث نصّت على: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 53 و54.

(2) حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 1988، ص 15.

للقانون الجزائري"، ثم حدّدت نفس المادة في فقرتها الثانية بالنسبة للشخص المعنوي لا سيما الشركات ما يجب مراعاته بخصوص الحصص وجعل أغلبيتها من نصيب الجزائريين حتى تنال هذه السفينة الجنسية الجزائرية، حيث فرقت الأمر حسب نوع الشركة وفقا للتفصيل التالي: "بالنسبة لشركة الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية، - بالنسبة لشركات المساهمة، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال، - بالنسبة للجمعيات المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين".

عند فقدان الشروط المذكورة سلفا الممثلة في عدم توفر الجنسية الجزائرية للشخص الطبيعي أو الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري، فإن السفينة تفقد الجنسية الجزائرية وفقا لما نصّت عليه المادة 28 في فقرتها الأخيرة.

- شرط الطاقم الوطني.

ينطوي هذا الشرط على استخدام نسبة معينة من اليد العاملة الوطنية على ظهر السفينة، حماية لها من المنافسة وصيانة لسلطة الدولة على السفينة، ذلك أن الرتبان وضباط الملاحة والمهندسين والبحارة تتركز بأيديهم قيادة السفينة (1)، وقد عملت المادة 413 من التقنين البحري على إبراز ذلك بنصّها على: "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".

* آثار اكتساب السفينة للجنسية.

يترتب على اكتساب السفينة آثار عديدة تتنوع بين الاقتصادية، السياسية والقانونية، ويمكن تفصيلها كما يلي:

- الآثار الاقتصادية.

تتجلى بالأساس في المزايا التي تمنحها الدولة للسفن التي ترفع علمها لما لها من أهمية اقتصادية، حيث أنها وسيلة لتصريف المنتجات الوطنية ونشر النفوذ التجاري في الخارج هذا في السلم، أما في زمن الحروب فإن تموين الدول بالمؤن منوط بما تتقله السفن الوطنية (2)، ولذلك تهتم بها الدول عبر منحها

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 29.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 60 و 61.

امتيازات تتراوح بين قصر الملاحة البحرية والصيد عليها دون غيرها، فضلا على الإعانات والقروض في مواجهة منافسة السفن الأجنبية.

-الآثار السياسية.

تظهر هذه الآثار في حماية السفينة من خطر التعرض للاستيلاء من القرصنة في أعالي البحار بسبب انعدام الجنسية، ولذلك فهي تحظى بالحماية داخل المياه الإقليمية للدولة، وفي حالة الحرب تتم حمايتها لاسيما إذا كانت سفينة محايدة بسبب علمها من إمكانية الاستيلاء عليها كغنيمة بحرية، ولذلك فإن العلم قرينة على جنسية السفينة⁽¹⁾، ولذلك ربطه المشرع بضرورة الحصول على الجنسية الجزائرية وفقا للمادة 27 من القانون البحري التي نصت على: "إن الحق في رفع العلم الوطني على لسفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية"، وأوجب المشرع الجزائري ضرورة رفع العلم الوطني على السفن الجزائرية وفقا للمادة 25 من القانون البحري بنصها على: "وينبغي فضلا على ذلك رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية".

-الآثار القانونية.

تترتب على اكتساب السفينة آثار قانونية مهمة، ويرجع ذلك بسبب مدى أهمية الجنسية كمعيار حقيقي للانتماء للدول والتي تحرص على منحه وفق ضوابط معينة مع التشدد بعض الأحيان في ذلك، فضلا على إعطاء بعض المزايا للمستفيد منها، وإن كانت الجنسية ذات معنى بالنسبة للأشخاص غير أن السفينة تستحقها ولها بعض الخصوصيات القانونية التي يمكن إجمالها فيما يلي:

/خضوع السفينة لقانون الدولة التي منحتها الجنسية.

يظهر ذلك من خلال ممارسة سلطة الرقابة والإشراف على السفينة، ويكون ذلك من خلال حمل كافة الشهادات التي تسلمها السلطة البحرية وفقا لنص المادة 189 من القانون البحري التي نصت على: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية..."، مع تحديد هذه الشهادات على وجه التفصيل ويتعلق الأمر بشهادة الجنسية، دفتر البحارة، ورخصة أو بطاقة المرور.

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 20.

تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة النزاع.

الجنسية هي ضابط إسناد في تحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع الحادثة على متن السفينة في أي مكان كانت فيه.

حيث أنه إذا كانت الملاحة البحرية عامة، فيطبق قانون دولة العلم أينما وجدت ذلك أنها تمثل سيادة الدولة التي تحمل جنسيتها.

أما إذا كانت الملاحة البحرية خاصة، فيطبق قانون دولة الميناء إذا وقعت على متن سفينة أجنبية راسية بإحدى الموانئ الجزائرية، وهو ما أخذت به المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية التي نصت على: " تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجرح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أي كانت جنسية مرتكبها، وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجرح التي ترتكب في ميناء بحري جزائري على ظهر باخرة تجارية أجنبية "(1).

تتعامل الدول الأجنبية بمبدأ المعاملة بالمثل من خلال تطبيق نفس الإجراءات المتخذة من قبل السلطات الجزائرية تجاه السفن الأجنبية الراسية بموانئها كإنجلترا، في حين تأخذ فرنسا بفكرة قانون الجنسية للسفينة إلا إذا امتدت الجريمة إلى رصيف الميناء ماسة بأحد مواطنيها أو بالنظام العام للميناء(2).

هـ-درجة السفينة.

للسفينة درجة ومرتبة تعطى لها مراعاة لكيفية بنائها وصفاتها البحرية وعمرها ومدى استيفائها لشروط السلامة، ولدرجة السفينة أهمية تظهر من خلال إبرام العقود المتعلقة بها كالبيع أو النقل أو التأمين، وتتولى تصنيف وتقدير السفن هيئات خاصة تُعرف بشركات الإشراف البحري أو شركات تصنيف السفن، وأهمها ثلاث شركات إحداهما إنجليزية هي اللويدز (Lloyd's Register) في لندن، والثانية فرنسية هي فيريتاس (Bureau Veritas) في باريس، والثالثة أمريكية هي (American Bureau Of Shipping) في نيويورك، ولكل شركة منها سجل تدرج فيها السفن الخاضعة لإشرافها ودرجتها.

تعمل هذه الشركات على فحص بناء السفن وفحص المواد الداخلة في البناء ومراقبة الإصلاحات،

(1) الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الصادر في 8 يونيو 1966، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، رقم 48، المؤرخة في 10 يونيو 1966،

(2) محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري مرجع سابق، ص 26.

وتلتزم السفن بفحص دوري: فحص كل سنة، وفحص في الحوض الجاف كل أربع سنوات، حتى يتمكن الخبراء من إصدار حكم على قيمة السفينة (1).

لقد اشترط المرسوم 196/72 بأن تكون هذه التصنيفات معترفاً بها بموجب قرار وزاري (2)، وهو الأمر الذي تم من خلال القرار الوزاري المؤرخ في 1973/01/02 الذي اعتمد شركة فيريetas، وكذا شركة اللويدز الإنجليزية (3).

تعتبر شهادة هيئات الإشراف قرينة على صلاحية السفن للملاحة، فضلاً عن خضوعها دورياً للزيارة، فإنها تخضع استثنائياً للرقابة بعد حوادث التصادم البحري، كما تتحمل المسؤولية عن أخطاء خبراءها في المعاينة، والتقدير مسؤولية عقدية تجاه المتعاقد معها سواء كان مالك السفينة أو تجهزها أو مؤمنها، وجرت العادة على تضمين العقد إعفاء الشركة من المسؤولية، وتكون مسؤوليتها مع الغير تقصيرية (4).

ثانياً: ملكية السفينة.

يمكن امتلاك السفينة بالقواعد العامة عن طريق الميراث أو الوصية أو الهبة، فلا يمكن تملكها عن طريق الحيازة أو الاستيلاء، ولا تسري عليها أحكام الشفعة أو الالتصاق، إلا أنه وبرغم اعتبار السفينة مالا منقولاً إلا أنها تستثنى من قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ويمكن الحديث عن طرق عديدة لاكتساب ملكيتها، حيث يمكن ذلك من خلال البيع أو لبناء بمختلف الصيغ، وهو ما يمكن تفصيله كما يلي:

1- اكتساب ملكية السفينة عن طريق البيع.

بيع السفينة هو عقد يلتزم به البائع أن ينقل للمشتري ملكية السفينة في مقابل ثمن نقدي، وهو ما

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 48 و 50.

(2) مرسوم رقم 196-72 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، الجريدة الرسمية، رقم 86، المؤرخة في 27 أكتوبر 1972،

(3) قرارات مؤرخة في 28 ذي الحجة عام 1392 هـ الموافق 2 فبراير 1973 تتضمن الاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، الجريدة الرسمية، رقم 17، المؤرخة في 27 فبراير 1973،

(4) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 66.

شملته المادة 351 من القانون المدني في عرضها لمعنى عقد البيع في السياق العام⁽¹⁾، ويعتبر عقد بيع السفينة عملا تجاريا منفردا حيث لا يعدّ تجاريا بالنسبة للبائع إلا إذا اقترن بقصد تحقيق الربح وفقا للمادة الثانية من القانون التجاري⁽²⁾، وبالنسبة للمشتري فلا يعتبر تجاريا إلا إذا تعلق بتجارته وفقا للمادة الرابعة من القانون التجاري والتي أشارت إلى الأعمال التجارية بالتبعية⁽³⁾.

تسري على عقد بيع السفينة شروط صحة عقد البيع من حيث التراضي، المحل والسبب فضلا على بعض الشروط المتعلقة بالشكلية، مع الأخذ بعين الاعتبار أن المشرع الجزائري قد منع أي عملية ولاسيما البيع المنصب على سفينة والتي تكون مرهونة، حيث أن البيع سيؤدي لفقدان جنسيتها الجزائرية⁽⁴⁾، وهو ما جاءت به المادة 71 من القانون البحري بنصّها على: "تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان الجنسية الجزائرية".

أ- إثبات عقد بيع السفينة.

يخضع إثبات عقد بيع السفينة للإجراءات الرسمية تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، حيث أن عقد بيع السفينة هو عقد تُتبع فيه الإجراءات الشكلية فضلا عن الجوانب الرسمية، حيث لا يتم التعاقد بمجرد التراضي بين الأطراف بل ينبغي إفراغ هذا العقد في قالب رسمي شأنه في ذلك شأن العقود المنصبة على العقارات، وقد أشارت إلى ذلك المادة 49 من القانون البحري بنصّها على: "إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة...".

كما أنه يجدر التصريح بعملية البيع لدى السلطة الإدارية البحرية والحصول على رخصة مسبقة، وهو ما ترجمته المادة 50 من القانون البحري التي نصّت على: "إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو

(1) نصت المادة 351 من القانون المدني على: "البيع عقد يلتزم بمقتضاه البائع أن ينقل للمشتري ملكية شيء أو حقا مايا آخر في مقابل ثمن نقدي".

(2) تضمنت المادة الثانية من القانون التجاري الأعمال التجارية الموضوعية ومن بينها بيع السفن، حيث أشارت إلى: "يعدّ عملا تجاريا بحسب موضوعه... كل مقاوله لصنع أو شراء أو بيع أو إعادة بيع السفن للملاحة البحرية".

(3) أشارت المادة الرابعة من القانون التجاري إلى الأعمال التجارية بالتبعية بنصّها على: "يعدّ عملا تجاريا بالتبعية: - الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره. - الالتزامات بين التجار".

(4) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 31.

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".

يلتزم البائع بتسليم السفينة للمشتري في الميعاد المحدد وبالحالة التي كنت عليها وقت البيع، فضلا على التزامه بضمان الاستحقاق والعيوب الخفية إعمالا للقواعد العامة التي يقتضيها عقد البيع، على أن يتمتع بائع السفينة بالضمانات التي تمنحها إياه القواعد العامة لبائع المنقول في استيفاء الثمن بما في ذلك حبس السفينة حتى يستوفي الثمن (1)، فله الحق في حبس السفينة لغاية استيفاء ما يستحقه، وقد أشارت المادة 200 من القانون المدني على إمكانية اللجوء للحبس لضمان الدين في الإطار العام بنصها على: " لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به مادام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين. أو مادام الدائن لم يتم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا".

ب- انتقال ملكية السفينة.

لا يمكن أن تنتقل ملكية السفينة للغير وحتى في مواجهة المتعاقدين إلا إذا تم شهر هذا التصرف (البيع) في دفتر تسجيل السفن، وهو ما تناولته المادة 54 من القانون البحري التي نصت على " تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا للمادتين 355 مكرر و 457 مكرر 3 من قانون التسجيل"، والمقصود من عبارة القانون العام هو الخضوع لأحكام القانون المدني لاسيما المادة 793 التي نصت على: " لا تنتقل الملكية والحقوق العينية الأخرى في العقار سواء كان ذلك بين المتعاقدين أم في حق الغير إلا إذا رُعيَت الإجراءات التي ينص عليها القانون وبالأخص القوانين التي تدير مصلحة شهر العقار".

ج- الشيوع في ملكية السفينة.

قد تكون الملكية الشائعة في السفينة نتيجة الإرث، أو بسبب تعدد المشترين بسبب ارتفاع قيمة السفينة التي قد تتجاوز القدرة المالية الفردية للأشخاص (2)، وتطبق أحكام الشيوع العادي في التشريع الجزائري على السفينة، وقد تضمنت المادة 59 من القانون البحري فكرة الملكية المشتركة والشائعة، حيث أقرت للأغلبية إدارة الشيوع فنصت على: " في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء. غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة"، كما

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 83.

(2) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 147.

أن الرهن الذي سبق الشروع على كامل السفينة أو جزء منها تبقى آثاره بعد بيعها وقسمة الثمن، وهو ما جاءت به المادة 60 من القانون البحري بنصها على: "كل رهن مرتب قبل الشياح على كامل السفينة أو جزء منها، يبقى قائما على الحصة المرهونة بعد بيع السفينة وقسمة الثمن أو حل المجموعة".

2- اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء.

يمكن أن تنتقل ملكية السفينة عن طريق البناء والذي قد تتعدد صورته وفقا للتفصيل التالي:

أ- البناء المباشر (الاقتصادي).

يسمى أيضا البناء الاقتصادي، حيث يقوم المجهز نفسه ببناء السفينة، فيشتري الأدوات ويتعاقد مع المهندسين والعمال الذين يعملون باسمه ولحسابه، ولا يثار أي إشكال بالنسبة لهذه الطريقة حيث تعتبر السفينة مملوكة للمجهز منذ البداية⁽¹⁾، وهو ما تبنته المادة 53 من القانون البحري بنصها على: "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 أثر التجارب القانونية الإيجابية".

ب- الاستصناع.

في هذه الصيغة يقوم طالب بناء السفينة بتقديم المواد اللازمة للبناء، ويقوم من يتولى عملية البناء الذي هو مقاول أو شركة متخصصة بتقديم العمل والخبرة الفنية التي تعمل على تحويل المواد والمعدات إلى سفينة دون تدخل من طالب البناء من حيث الإشراف الفني أو التقني، ويكون ذلك لقاء ثمن يتم الاتفاق عليه، وتكون الملكية خلال جميع مراحل الإنجاز لطالب البناء، ذلك أن ملكيته للمعدات المخصصة للبناء هي الأصل، ولا يغير العمل المأجور الذي يقدمه من يتولى البناء شيئا من الملكية، ولذلك فإن الجزء المكتمل الإنجاز والآلات والمعدات التي لم تتركب بعد تدخل في نطاق تقليسة طالب البناء إذا أفلس قبل اكتمال عملية البناء، ويبقى من يتولى عملية البناء أجنبيا⁽²⁾، وهو ما يتماشى مع المادة 53 من القانون البحري.

ج- البناء الجراف.

تعتبر هذه الصيغة الأكثر رواجاً في الوقت الحالي، وهو عقد يتقدم بموجبه شخص بطلب إلى

(1) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 122.

(2) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 7.

مصنع متخصص في بناء السفن بغرض بناء سفينة لمصلحته على أن يتم تحديد المواصفات في صلب العقد، الذي يعتبر عقد جزاف بمعنى عقد بيع لشيء مستقبلي محقق الوجود، وهو ما أشارت إليه المادة 92 من القانون المدني في فقرتها الأولى التي نصّت على: "يجوز أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً ومحققاً"، ولذلك لا يمكن الحجز على السفينة حتى تكتمل إجراءات نقل الملكية، حيث تبقى الملكية لشركة البناء ولا تنتقل للمجهّز إلى حين الاستلام، ويلتزم متعهد البناء بضمان العيوب الخفية⁽¹⁾، وهو ما أشارت إليه المادة 53 من القانون البحري.

ثالثاً: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة.

يحتاج الإعداد للرحلة البحرية التي تكون السفينة أدواتها العديد من التفاصيل، ولاسيما المال اللازم لذلك، وهو الأمر الذي قد يصعب توفيره من طرف المجهّز فيعتمد إلى القرض، ما يجعله يقدّم ضماناً للوفاء بهذا القرض، ويكون ذلك عبر الحقوق العينية التبعية التي يندرج في نطاقها الامتياز والرهن، وهو ما سيتم تفصيله كما يلي:

1- الامتياز البحري.

سيتم بيان الامتياز البحري من خلال العديد من التفاصيل التالية:

أ- تعريف الامتياز البحري.

تولى المشرع الجزائري تعريفه من خلال المادة 72 من القانون البحري التي نصّت على: "الامتياز هو تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه"، فيعتبر الامتياز ضماناً عينياً وقانونياً، وهو مقرّر بموجب النص القانوني وليس اتفاقياً كما الرهن، وهو ما يتيح لصاحب الامتياز التقدم على الدائنين العاديين في استيفاء الديون في صورة تزامنها، كما يعطي لصاحبه حق تتبعه في حال انتقال ملكية السفينة.

ب- محل الامتياز البحري.

ينطوي الامتياز البحري على السفينة المشمولة بالدين وما تمثله من هيكل ولواحق، ولا يمتد إلى الحمولة، وفي حال فقدانها أو هلاكها فلا يمكن تعويضها بعنصر من العناصر، ذلك أن المشرع أقرها في الرهون دون الامتيازات البحرية من أجل تقوية ضمانات الدائنين المرتهنين لتأخرها في الترتيب.

(1) محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 50.

ج-ترتيب الامتيازات البحرية.

تضمنت المادة 73 الإشارة إلى العديد من الامتيازات البحرية، وكانت هذه الامتيازات حصرية بحسب نص المادة، وقد قَدِّمت هذه المادة الامتيازات المذكورة من خلالها على الرهون البحرية، بينما جعلت المادة 75 من القانون البحري باقي الامتيازات أقل مرتبة مقارنة مع الرهون البحرية، ويمكن بيان ذلك كما يلي:

*الامتيازات البحرية ذات الأفضلية على حق الرهن.

أشارت إليها المادة 73 من القانون البحري وتشمل الفقرات: (أ)، (ب)، (ج)، (د)، (هـ)، (و)، ويمكن بيانها كما يلي: (أ) الأجر والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لرتبان 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⁽¹⁾، وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

(و) ديون منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصلح السفن.

*الامتيازات البحرية الأقل أفضلية على حق الرهن.

(ز) الديون الناشئة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الرتبان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحيته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة.

(ح) الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب.

⁽¹⁾ تم تعديل هذه الفقرة وفقا للقانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن تعديل القانون البحري، من خلال إضافة المصاريف القضائية وكذا المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة من تاريخ حجزها لغاية بيعها وتوزيع ثمنها.

د-المراعى في ترتيب الديون الممتازة.

بسبب تعدد الديون الممتازة فقد تم العناية بها من حيث طريقة إعطائها الأولوية حسب الأهمية، ولذلك فقد وضع المشرع قواعد لهذا الغرض يمكن تبينها كما يلي:

*القاعدة الأولى.

أشارت إليها المادة 77 من القانون البحري وهي ترتيب الامتيازات وفقا لما جاءت به المادة 73 من القانون البحري، حيث أشارت المادة 77 والتي تم تعديلها بموجب القانون 98-05 إلى: "إن الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تأخذ مرتباتها حسب الترتيب الذي تحتله. بيد أن الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ ومصاريف رفع حطام السفن والمساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تثقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الالتزامات".

*القاعدة الثانية.

أشارت إليها المادة 79 من القانون البحري ويتعلق الأمر بحالة تعدد الرحلات أين يكون ترتيب الديون ترتيبا عكسيا، حيث الأولوية للرحلة الأخيرة ثم التي للرحل التي تسبقها، باستثناء عقود استخدام رجال السفينة⁽¹⁾، حيث نصت المادة على: "تأتي الامتيازات البحرية المذكورة في كل من فقرات المادة 73 باستثناء الفقرة (هـ)، بالتنافس فيما بينها، وذلك بنسبة الديون المطابقة. كما أن الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرة (هـ) من المادة 73 تأتي مرتبتها فيما بينها حسب الترتيب العكسي لترتيب نشوء الديون المضمونة بهذه الامتيازات".

*القاعدة الثالثة.

تتضمن الديون المنصوص عليها في الفقرة (هـ) من المادة 73، حيث أن لها الأفضلية على كل الامتيازات الأخرى لحين استعمال هذه العمليات، أما إذا نشأت قبلها فيجب مراعاة الترتيب المنصوص عليه من خلال المادة 73، وهو ما أشارت إليه المادة 77 من القانون البحري⁽²⁾.

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 150.

(2) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 41.

* القاعدة الرابعة.

إذا كانت الحقوق متزاحمة فإنها تقسم قسمة غرماء، باستثناء ما ورد في الفقرة (هـ) فأولويتها ترتب ترتيبا عكسيا لتاريخ نشوئها، وهو ما جاءت به المادة 79 من القانون البحري (1).

هـ-انقضاء الامتياز البحري.

يمكن أن ينقضي الامتياز البحري بأحد الأسباب التالية:

* انقضاء سنة من تاريخ نشوء الدين (2)، وهو ما أشارت إليه المادة 84 من القانون البحري في فقرتها الأولى بنصّها على: " تنقضي الالتزامات البحرية بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبريا"، غير أن الدين الخاص بمنشئ السفينة أو مُصلحها ينقضي بانتهاء حياة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح بحسب الحالة، وهو ما جاءت به الفقرة الثانية من المادة 84 التي نصّت على: "وينقضي مع ذلك، الامتياز البحري المذكور في الفقرة (و) من المادة 73 عندما تنتهي حياة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة"، ومع ذلك فإن الدائن الذي انقضى امتيازه بمرور هذه المدة فله الاحتجاج بالدين وفقا للقواعد العامة، ذلك أن السقوط يشمل الامتياز وليس الدين، فيصح دينا عاديا يتزاحم عليه كافة الدائنين العاديين.

* يمكن أن ينقضي الامتياز البحري بطرق أخرى بعيدا عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات، والتي حدّتها المادة 87 حصريا وتشمل مصادرة السفينة، أو البيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية، وكذا حالة النقل الاختياري لملكية السفينة بعد انقضاء ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل، حيث نصّت المادة على: "تنقضي الامتيازات البحرية 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".

2-الرهن البحري.

يكتسي رهن السفينة أهمية تستدعي التطرق له، ذلك أنه وبرغم كون السفينة منقولا إلا أن الرهن

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 154.

(2) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 43.

الذي يشملها هو رهن رسمي شأنها في ذلك شأن الرهن الرسمي الخاص بالعقار، فانتقال السفينة للدائن المرتهن يمكن أن يحدّ من النشاط التجاري البحري، ولذلك خص المشرع الجزائري الرهن البحري بجملة من المواد في نطاق التشريع البحري وهو ما يمكن تفصيله وفقا لما يلي:

أ- تعريف الرهن البحري.

تولى المشرع تعريف الرهن البحري من خلال المادة 55 من القانون البحري التي نصّت على: " يكون الرهن البحري تأميناً اتفاقياً يخول الدائن حقا عينياً على السفينة"، فالرهن البحري هو تأمين عيني يقوم على عقد بين المدين الراهن وهو مالك السفينة أو تجهزها، والدائن المرتهن، والذي يتيح له حق التتبع إذا انتقلت السفينة للغير قبل انتهاء أجل الرهن، حيث تنتقل مثقلة بالرهن، ويكون له الأفضلية على باقي الدائنين العاديين في استيفاء الدين، ومن ثمن بيعها الجبري في حال عدم القدرة على الوفاء.

ب- محل الرهن البحري.

تكون السفينة بكل مشتملاتها من حيث الهيكل واللواحق محلاً للرهن⁽¹⁾، وهو ما ذهب إليه المادة 56 من القانون البحري في فقرتها الأولى: " تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة وتكون قابلة للرهن"، ويمكن رهنها خلال مرحلة البناء باتفاق الأطراف، على أن يكون المحل المعدات والتجهيزات المستخدمة في بنائها وليست السفينة المستقبلية، وهو ما تبنته المادة 58 من القانون البحري بنصّها على: " يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها مالم يتفق الأطراف على خلاف ذلك. وفيما يخص السفينة التي هي قيد الإنشاء يشمل الرهن البحري المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي قيد الإنشاء"، كما يستثنى من الرهن السفن التابعة للدولة والجماعات المحلية والمخصصة لأغراض غير تجارية، وهو ما أشارت إليه المادة 56 في فقرتها الأخيرة، التي نصّت على: " بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية".

إذا تعرضت السفينة للمخاطر أمكن للدائنين ممارسة حقهم على التعويضات التي تحل محل السفينة⁽²⁾، وهو ما أشارت إليه المادة 61 من القانون البحري بنصّها على: " يحق للدائنين أصحاب

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 35.

(2) عبد القادر منهوج، خصوصية رهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص: القانون البحري والأنشطة المينائية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2011/2012، ص 17.

الرهون، عند فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة، ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها"، والمقصود بهذه الأموال والتعويضات وصحته المادة 62 من القانون البحري ونصت على: "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".

ج-إنشاء الرهن البحري.

يتم إنشاء عقد الرهن البحري باتفاق الأطراف⁽¹⁾ وباستحضار عناصر العقد وفقا للأطر العامة المنصوص عليها في القانون المدني، لا سيما ما يتعلق برهن العقارات من خلال التراضي، المحل والسبب بالإضافة إلى الكتابة الرسمية⁽²⁾، مع مراعاة بعض الخصوصيات من حيث الأهلية التجارية لطرفي العقد على اعتبار أن هذا الرهن هو عمل تجاري وفقا للمادتين الثانية والثالثة من القانون التجاري، فضلا على ضرورة قيد هذا الرهن في دفتر تسجيل السفن وفقا للمادة 63 من القانون البحري التي نصت على: "يجب أن تقيد الرهن المنشأة في سجل السفينة المعنية والممسوك في دفتر تسجيل السفن"، كما أنه يشترط موافقة أغلبية الشركاء على الرهن إذا كانت ملكية السفينة على الشيوع وفقا للمادة 59 من القانون البحري التي نصت على: "في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء. غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة".

د-انتهاء الرهن البحري.

يمكن للرهن البحري أن ينتهي وفقا للعديد من الطرق، حيث تنقضي بعدم تجديد الرهن بعد انقضاء عشر سنوات من إنشائه، والذي في حال عدم تجديده يعدّ لاغيا، وفقا للمادة 66 التي أشارت إلى: "يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي. وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا".

كما ينتهي الرهن البحري كما الرهن الرسمي بانقضاء الدين الذي أنشئ بسببه، أو بالتطهير

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 139.

(2) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 186.

القضائي بالبيع الجبري بالمزاد العلني (1)، أو التطهير الاختياري من طرف المشتري في حدود ثمنها أو من تؤول إليه الملكية، وهو ما ذهبت إليه المادة 68 من القانون البحري بنصّها على: "في حال البيع الجبري للسّفينة، توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السّفينة ماعدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن شريطة أن يكون البيع قد تمّ حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك البيع."

كما يتم شطب الرهون وتخفيضها بتراضي الأطراف أو بالتقاضي (2)، وفقا لنص المادة 69 من القانون البحري التي نصّت على: "يتم شطب وتخفيض قيود الرهون البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء".

هـ- آثار انقضاء الرهن البحري.

بانقضاء الرهن البحري تترتب آثار تمس أطرافه المدين الراهن والدائن المرتهن، ويمكن إجمالها فيما يلي:

* آثار انقضاء الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن.

يبقى المدين حائزا للسّفينة المرهونة، حيث أنه وباعتباره مالكا لها فيمكنه استعمالها واستغلالها والتصرف فيها ببيع وغيره، إلا أنه لا يمكنه بيعها لأجنبي لأنها ستفقد جنسيتها ولا يمكن تتبعها بسبب ذلك، وهو ما بينته المادة 71 من القانون البحري بنصّها على: "تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسّفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية"، وهو ما يعتبر جزءا مدنيا.

كما قد يترتب عن ذلك جزء إداري يظهر من خلال شطب السّفينة من دفتر تسجيل السفن الجزائرية، وهو ما أشارت إليه المادة 46 من القانون البحري التي نصّت على: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السّفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه".

فضلا على إمكانية وجود جزء جزائي يظهر بتصرف الشخص في السّفينة الجزائرية المرهونة والذي يعدّ خائنا للأمانة التي يعاقب عليها وفقا للعقوبات المقررة في قانون العقوبات الجزائري، تحت مسمّى جرائم سرقة الرهن.

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 37.

(2) عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 71.

* آثار انقضاء الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن.

يترتب عن انقضاء الرهن البحري حقان بالنسبة للدائن المرتهن، وهما: حق التتبع وحق الأفضلية.

- حق التتبع.

يبقى الرهن يتبع السفينة باختلاف الأشخاص الذين قد يملكون السفينة، ولا يمكن لمن اشتراها التمسك بحسن النية ولذلك لأنه يعلم فرضا بوجود الرهن عليها، من خلال الاطلاع على دفتر تسجيلها الذي يحوي كافة التصرفات الواردة عليها (1)، وهو ما شرحته المادة 67 من القانون البحري بنصها على: "مع مراعاة أحكام المادة 68 التالية، تتبع رهون البحرية، السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة".

- حق الأفضلية (التقدم) (2).

يتمتع الدائن بحقه في التقدم على باقي الدائنين في استيفاء الدين بالنسبة للدائنين العاديين والدائنين الممتازين الذين يلونه في الترتيب، وكذا الدائنين المرتهنين اللاحقين له في الترتيب.

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 38.

(2) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 144.

المحور الثاني: رجال البحر

لا يمكن للملاحة البحرية إلا أن تتم بالوسيلة الممثلة في السفينة، وكذا من يتولى الإشراف عليها ممثلاً في الطاقم البشري أو ما يعرف برجال البحر، ولأهمية من يتولى أمر السفينة في البحر والبر فقد أولى لهم المشرع الجزائري أهمية تبرز عبر التشريع البحري ولاسيما المادة 384 من القانون البحري التي أعطت مفهوماً لرجل البحر في فقرتها الأولى والتي بقت دون تعديل حيث نصت على: "...أ-يعني "رجل البحر" أو "البحار" كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر...".

إن الحديث عن رجال البحر يجعل من الضرورة تقسيمهم إلى فئتين أساسيتين بحسب أهمية مهامهم، حيث يمكن تقسيمهم إلى أشخاص رئيسيين وأشخاص مساعدين، بحسب دور كل شخص في تسيير الرحلة البحرية والمسؤوليات المنوطة به حسب التشريع البحري، وهو ما سيتم التطرق له وفقاً لما يلي:

أولاً: الأشخاص الرئيسيون.

يشمل الأشخاص الرئيسيون كلا من مالك السفينة ومجهّزها، فضلاً على الرّبّان والبحارة، ومن دون هؤلاء لا يمكن قيام الرحلة البحرية، رغم تفاوت أهمية كل منهم وتعدّد مسؤولياتهم، ولذلك سوف يتم تفصيل كل هؤلاء، من خلال الحديث عن مالك السفينة ومجهّزها في جزء أول، ثم بيان كل من ربّان السفينة والبحارة في جزء ثان وفقاً لما يلي:

1- مالك السفينة ومجهّزها.

يعتبر كل من مالك السفينة ومجهّزها من الأشخاص الفاعلين في تسييرها، ولذلك فإن وصفهم بالأشخاص الرئيسيين جاء بسبب أهمية دور كليهما، فضلاً على تحمل المسؤولية القانونية في حال وجود بعض الأحداث على ظهر السفينة، سواء كانت بسبب الطاقم أو الركاب وكذا من حيث الحرص على سلامة الحمولة، ولذلك سيتم تفصيل كل ما يتعلق بهما وفقاً لما يلي:

أ- مالك السفينة.

يعتبر شخصاً مهماً في نطاق القانون البحري، ولذلك يجب تبين تعريفه وتحديد مسؤوليته كما يلي:

*تعريف مالك السفينة.

لم يعرفه المشرع الجزائري فاسحاً المجال للفقهاء والذي بدوره رأى أنه كل شخص طبيعي أو معنوي

يقوم بتسجيل السفينة باسمه قصد استغلالها (1).

يبرز دور مالك السفينة من خلال توفير كافة الضروريات التي تجعلها تقوم بالرحلة البحرية وما يصاحبها من تفاصيل، من خلال توفير الجوانب المادية من وقود ومؤونة، وكذا ما تقتضيه من طاقم بشري مؤهل، كما أنه يتولى إبرام عقد النقل والتأمين، وفي هذه الحالة يكون مالك السفينة هو نفسه مجهّزها (2).

يمكن أن يكون مالك السفينة شخصا طبيعيا أو معنويا، وقد يكون فردا أو يتعدّد الأشخاص الذين يملكونها بصفة شائعة، مع مراعاة الإجراءات اللازم إتمامها مع السلطة الإدارية البحرية المختصة وفقا لما جاءت به المادة 50 من القانون البحري وضرورة الحصول على الرخصة المسبقة، فيتم إدراج أسماء كل المالكين لهذه السفينة كل حسب حصته، مع مراعاة الرسمية التي أقرها القانون البحري بشأن نقل ملكية السفينة تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق، وفقا لأحكام المادة 49 من القانون البحري.

يمكن أن تكون ملكية السفينة لشركة من الشركات، والتي وضع القانون البحري طريقة حصولها على الجنسية الجزائرية بالنظر لطاقمها وبحسب نوع كل شركة وهو ما ذهبت إليه المادة 28 من القانون البحري: "بالنسبة لشركة الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية، -بالنسبة لشركات المساهمة، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال، -بالنسبة للجمعيات المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين".

*مسؤولية مالك السفينة.

يعتبر مالك السفينة مسؤولا مسؤولية مباشرة عن أفعاله الشخصية بطريقة مباشرة، كما يتحمل المسؤولية بطريقة غير مباشرة عن أخطاء ربان السفينة والبحارة بسبب ممارسة مهامهم، وذلك لأنه مسؤول عن اختيارهم وأن السفينة مقيدة باسمه في دفتر التسجيل.

لم يُشر المشرع بوضوح إلى مسؤولية مالك السفينة في صلب القانون البحري، ومع ذلك يمكن أن تنطبق عليه أحكام المادة 577 التي بيّنت مسؤولية المجهّز وفقا لما يلي: "يكون المجهّز مسؤولا عن

(1) محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 85.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 138.

أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن وفقا لأحكام القانون ماعدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر"، وهذا ربما يرجع على أنه في كثير من الأحيان يكون المالك هو نفسه المجهز ، إلا أن ذلك ليس مطلقا وكان من الأجدر بالمشرع التنبيه لذلك وتخصيص مسؤولية المالك لوحده دون المجهز .

لكن المشرع قد حدّد من مسؤولية مالك السفينة وقصرها في عدة حالات أشارت إليها المادة 93 من القانون البحري، وتتعلق بالموت أو الإصابة لكل شخص على متن السفينة، فضلا على الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يكون المالك مسؤولا عنه، وكل مسؤولية تتعلق برفع حطام السفينة أو تعويمها وغيرها، وكذا المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي أحدثتها السفينة بمنشآت الموانئ وأحواض السفن (1).

غير أنه بالمقابل قد يتحمل مالك السفينة من بعض المسؤولية والتي أشارت إليها المادة 94 من القانون البحري، ويتعلق الأمر بالديون الناشئة عن الإسعاف، وكذا الديون الخاصة بطاقم السفينة والتي مصدرها عقد الاستخدام، فضلا على ديون أي شخص عامل في السفينة بموجب عقد عمل (2).

كما أنه إذا أمكن لمالك السفينة المطالبة بدين من أحد الدائنين بسبب ضرر ناتج عن نفس الحادث، فإن الديون المتتالية تعوّض، ولا تطبق أحكام المادة 95 من القانون البحري إلا على الرصيد المحتمل، كما أن تحديد المبالغ التي تبين مدى مسؤولية مالك السفينة تكون بناء القواعد التي تتضمنها الاتفاقيات الدولية المحددة لمسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفا فيها وفقا للمادة 96 من

(1) نصّت المادة 96 من القانون البحري على: "ان الأسباب التي تعطي مالك السفينة الحق بتحديد مسؤوليته هي: أ-الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان والأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها. ب-الموت أو الإصابة الجسمانية لأي شخص آخر في البحر أو البر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ويكون المالك مسؤولا عنه، أو كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسؤولا عنه، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفرغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين، ج- كل مسؤولية أو التزام يتعلق برفع حطام السفن أو تعويمها، وإصعادها أو تدميرها وفي حالة الغرق أو الجنوح أو الترك (بما في ذلك كل ما يوجد على متنها)، د- كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت الموانئ وأحواض السفن والخطوط الملاحية".

(2) نصّت المادة 94 من القانون البحري على: " لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفين ضدّ: أ-الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة، ب-الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام، ج-ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل".

القانون البحري.

ب-مجهّز السفينة:

قد يحتاج مالك السفينة إلى شخص آخر يوكل له مهمة تجهيز السفينة بما تحتاجه من جوانب مادية ترتبط بالأمر الفنية والتقنية، والجوانب البشرية التي قد لا يستطيع المالك الإلمام لها فيتولى ذلك المجهّز، والذي قد يكون المالك نفسه، لذلك يعتبر مجهّز السفينة شخصا مهما في الطاقم البشري المشرف على سير السفينة، وهو ما يستدعي التدقيق في تفاصيله كما يلي:

*تعريف مجهّز السفينة:

عرّفه المشرّع في الفقرة (ب) من نص المادة 384 من القانون البحري (ب-يعني "المجهّز" كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض...)، وأيضا عرّفه المشرّع عبر المادة 572 من القانون البحري، حيث نصّت على: "يعتبر مجهّزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة"، فواضح من خلال التعريف الثاني أنّه جاء أكثر دقة وتفصيلا من المادة التي سبقتها من حيث بيان إمكانية أن يكون المجهّز هو نفسه المالك، كما أنه يتولى استغلال السفينة وكذا من يتولى الإبحار معه على متنها.

*التزامات مجهّز السفينة:

حدّد المشرّع التزامات المجهّز من خلال المواد 428 إلى 451 قانون بحري⁽¹⁾، حيث نصّت المادة 428 من القانون البحري على جملة من الالتزامات التي يتوجب على المجهّز القيام بها وهي:

- أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها والجاري استغلالها وذلك عن طريق تسليحها وتجهيزها بمنشآت ملائمة وذلك طبقا للأنظمة والتطبيقات البحرية السليمة،
- أن يؤمن طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة.
- أن يؤمن الشروط القانونية لصحة وأمن العمل على متن السفينة،
- أن يتجنب أي إرهاب للطاقم ويلغي أو ينقص بقدر الإمكان ساعات العمل الإضافية،
- أن يشحن أو يكمل كمية كافية وجيدة من المؤن والمشروبات والأدوية،

(1) محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 87.

- أن يقوم التزاماته نحو البحارة طبقاً للأحكام القانونية والنظامية الجاري بها العمل والأعراف⁽¹⁾.

*مسؤولية مجهز السفينة:

لا تختلف مسؤولية المجهز عن مسؤولية المالك وتتنوع بين كونها قائمة في الإطار العام والإطار الخاص وفقاً للتفصيل التالي:

-مسؤولية مجهز السفينة وفقاً للقاعدة العامة.

يتحمل مجهز السفينة مسؤولية أفعاله الشخصية إذا تسبب في وقع ضرر للغير⁽²⁾، فتكون ذمته المالية ضامنة للتعويض عن الأضرار، حيث تقوم المسؤولية على أساس الإهمال أو عدم الالتزامات المقررة قانوناً في نطاق المسؤولية التقصيرية.

يتعين على من يدعي الضرر إثبات خطأ المجهز، ولكن أحكام المسؤولية التقصيرية عن أفعال الغير ولا سيما المسؤولية عن حراسة الأشياء غير الحية تقتضي إعمال فكرة الخطأ المفترض، وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني، وهو ما تبينته المادة 138 من القانون المدني بنصها على: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى منه هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

لذلك فإن القانون يعفي المدعي من إثبات الخطأ ويتعين عليه إثبات الضرر طبقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية سيما فيما يتعلق بالخطأ المفترض، ويتحمل مجهز السفينة المسؤولية عن أعمال الغير الذين

(1) هناك جملة من الالتزامات الأخرى للمجهز والتي يندرج ضمنها: جميع علاجات البحارة خلال الرحلة، تأمين حياة البحارة ضد حوادث العمل أو فقدانه لكفاءة ممارسة مهنة البحار إثر وقوع حادث أو مرض أو ضد أمتعته الشخصية بسبب غرق السفينة أو حريق أو في حال القوة القاهرة، فضلاً على تحمله مصاريف الجنازة الخاصة بالبحار وإعادة جثمانه لأرض الوطن إذا توفي على متن السفينة أو البر أو الخارج، وفي حال عدم إمكانية إعادته لأرض الوطن أو دفنه يتولى الرّبان الأمر بتغطيس جثمانه في البحر وفقاً لما تقتضيه جميع الأعراف البحرية في هذا الشأن، كما يتعين على المجهز أن يدفع لعائلة البحار تعويض شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمته، فضلاً على تعويضات الضمان الاجتماعي، فضلاً على دفع مستحقات البحارة بشكل دوري، وتوفير سكن للبحارة ملائماً بما يضمن صحة وراحة الطاقم وكرامته، توفير بدلات الشغل والوقاية موحداً ووفق الأوصاف المحددة قانوناً، كل سنة، ضمان عودة الطاقم إلى الوطن بسلامة، مع ضمان المكافآت المستحقة للطاقم عن الرحلة. (أنظر المواد من 428 إلى 451 قانون بحري).

(2) عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 67.

يتبعونه وفقا لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ولاسيما المادة 136 و 137 من القانون المدني (1).
أما في حال استئجار السفينة فإن المستأجر هو من يتحمل المسؤولية عن أعمال الرّبان والطاقم البحري شريطة أن يكون قد انتقل مع عقد الإيجار الإدارة البحرية والتجارية له، وفي حالة العدم فإن مالك السفينة يبقى المسؤول عن ذلك (2).

-مسؤولية مجهّز السفينة وفقا للقاعدة الخاصة.

في النطاق الخاص لتحديد مسؤولية فيكون ذلك بموجب مبدأ مسؤولية مالك أو مجهّز السفينة عن أفعال الرّبان أو البحارة التابعين له، بناء على قيمة السفينة وملحقاتها أو أجرة النقل أو على أساس دفع مبلغ جزافي حسب سعة السفينة، وفقا لما جاء في المادة 92 من القانون البحري التي نصّت على: "يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب المذكورة في المادة التالية، إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به"، حيث أن نظام المسؤولية يطبق على مالك السفينة والمستأجر والمجهّز والرّبان والطاقم وكل من ينوب المالك، بغرض تشجيع استثمار المال في المجال البحري، كما يمنح الفرصة لشركة التأمين البحري لمعرفة الحد الأقصى الذي يمكن منحه للمالك إذا وقع حادث، ويظهر أيضا من خلال السلطات الممنوحة لرّبان السفينة، وهو ما أجملته المادة 91 من القانون البحري التي نصّت على: "تطبق أحكام هذا الفصل على مستأجر السفينة والمجهّز المسير والرّبان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهّز أو

(1) يمكن تطبيق المسؤولية عن أعمال الغير في شقها الخاص بمسؤولية المتبوع عن أعمال التابع ذلك أن طاقم السفينة يعمل باسم ولحساب المجهز، والتي تخضع للأحكام العامة التي أرشدت إليها المادة 136 من القانون المدني بنصّها على: "يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها. وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرّا في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع"، حيث يمكن للمتبوع الرجوع على التابع إذا ثبت ارتكابه لخطأ جسيم وفقا لأحكام المادة 137 من القانون المدني التي نصّت على: "للمتبوع حق الرجوع على تابعه في حالة ارتكابه خطأ جسيما"، مع استبعاد فكرة مسؤولية متولي الرقابة التي جاءت خاصة بخضوع المشمول بالرقابة لمن يتولاها بسبب قصر أو عاهة جسمية وهو الأمر الذي يمكن استبعاده بخصوص الطاقم الذي يشترط فيه الحد الأدنى من الكفاءة العلمية، الجسدية والعقلية، حيث نصّت المادة 134 من القانون المدني على: "كل من يجب عليه قانونا أو اتفاقا رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة بسبب قصره أو بسبب حالته العقلية أو الجسمية، يكون ملزما بتعويض الضرر الذي يحدثه ذلك الشخص للغير بفعله الضار. ويستطيع المكلف بالرقابة أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه قام بواجب الرقابة أو أثبت أن الضرر كان لا بد من حدوثه ولو قام بهذا الواجب بما ينبغي من العناية".

(2) العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 175.

المجّهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه".

2- ربّان السفينة وبحارتها.

تحتاج السفينة من أجل إنجاز الرحلة البحرية إلى أشخاص يقومون فعليا بقيادتها، حيث أن الأمور التقنية متروكة لهم وبخاصة لقائد يتولى الإشراف بطريقة كلية، وهو الربّان الذي لا يكتمل دوره إلا بمجموعة من الأشخاص الذين تتنوع مناصبهم وأدوارهم نتيجة الخبرة التي اكتسبوها وتكوّنوا عليها في إتمام الرحلة وهم البحارة، فبدون الربّان والبحارة لا يمكن أن تمضي الرحلة البحرية وتؤدي المهام المعول عليها، ويمكن تفصيل ذلك كما يلي:

أ-ربّان السفينة.

المقصود بالربّان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة⁽¹⁾، وهو ما أشار إليه المشرّع في المادة 580 من القانون البحري التي أعطت وصفا للربّان من خلال نصّها على: "يتولى قيادة السفينة ربّان يعيّن من بين الأشخاص المؤهلين قانونا"، وكذلك المادة 384 في فقرتها (د) بنصّها على: "يعني 'ربّان' قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة"، ويكون تعيينه من طرف المجّهز وفقا لنص المادة 575 من القانون البحري التي نصّت على: " يحق للمجّهز تعيين وعزل ربّان السفينة..."، ويمكن للربّان أن يمثل المجّهز قانونا خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية وفقا للمادة 583 من القانون البحري بنصّها على: "يمثّل الربّان المجّهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة".

غير أن الربّان لا يمكنه تجاوز صلاحياته المخولة له قانونا من طرف المجّهز إلا بناء على توكيل صريح، وفقا للمادة 585 من القانون البحري بنصّها على: "لا يمكن لربّان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجّهز".

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 211.

*مسؤولية ربان السفينة.

تتنوع مسؤولية الربان القانونية بين كونها مسؤولية مدنية أو مسؤولية جزائية وفقا لما يلي:

-المسؤولية المدنية لربان السفينة.

يكون الربان مسؤولا مسؤولية عقدية مع المجهز، ومسؤولية تقصيرية مع الغير⁽¹⁾، وفقا للمادة 608 من القانون البحري التي نصت على: "يتعين على الربان ممارسة نشاطاته المهنية بعناية الربان النزيه ويكون مسؤولا عن كل خطأ من خلال ممارسته لمهامه"، ولم توضح هذه المادة نوع المسؤولية الواجب بيانها، حيث أنها قد تتعلق في الإطار العام للقانون المدني بالمسؤولية الشخصية وفقا لأحكام المادة 124 من القانون المدني، أو لمسؤولية المتبوع عن أعمال التابع عملا بأحكام المادتين 138 و139 من القانون المدني.

-المسؤولية الجزائية لربان السفينة.

من الناحية الجزائية يكون الربان مسؤولا عن الجرائم التي يتسبب أو يساهم فيها بعقوبات متعددة⁽²⁾، قد تصل للسجن المؤقت ومن أمثلة بعض الجرائم التي يعاقب عليها الربان بالغرامة المالية والسجن المؤقت بسبب إهماله أو تهاونه⁽³⁾، وفقا لما نصت عليه المادة 479 التي نصت على: "يعاقب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 300.000 دج، كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية، وغير معدة أو ممونة، وكل مجهز ضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة. ويعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنتين (2) وغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج، إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه يضع في خطر السفينة نفسها أو سفنا أخرى، أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية..."، كما قد تكون العقوبة متمثلة في السجن المؤبد إذا أدى إهماله أو تهاونه إلى وفاة شخص أو عدة أشخاص وفقا لما جاءت به الفقرة الأخيرة من المادة 479 من القانون البحري بنصها على: "...وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة، تكون العقوبة بالسجن المؤبد"، كما قد تغلظ العقوبة لتصل إلى الإعدام في عديد الجرائم

(1) محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 45.

(2) جاء القانون البحري مشتملا على عديد النصوص التجريمية والتي تفاوتت العقوبات فيها بحسب درجة الجرم، وقد كانت هذه لنصوص محل تعديل بموجب القانون 98-05، ويمكن لمزيد من المعلومات الاطلاع على المواد 481 وما بعدها.

(3) جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2008/2009، ص 78.

التي قد يكون الرّبان أحد مرتكبيها لاسيما إذا تعدد إتلاف السفينة بقصد إجرامي، وهو ما ذهبت إليه المادة 481 من القانون البحري الذي أشارت إلى ذلك في السياق العام، حيث نصّت على: " يعاقب بالإعدام كل شخص يعمد بأي وسيلة كانت إلى جنوح أو إتلاف أية سفينة بقصد إجرامي".

*صلاحيات ربّان السفينة.

يحظى ربّان السفينة بسلطات وصلاحيات موسّعة تجعل منه عنصرا مهما في الحياة البحرية، وتتنوع بين صلاحيات عامة وخاصة؛

- الصلاحيات العامة لربّان السفينة.

يتمتع ربّان السفينة بصلاحيات السلطة العامة على اعتبار أنه من يمثل الدولة على متن السفينة، التي تعدّ امتدادا للإقليم، ويمكن أن تتمحور حول التأديب، التحقيق والتوثيق.

/ سلطة التأديب.

يعتبر ربّان السفينة الرئيس السلمي لكافة أفراد الطاقم في نطاق التنظيم التخلي للطاقم البشري المسير للسفينة، وفقا لنص المادة 460 من القانون البحري التي نصّت على: " يعدّ الربّان الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم ويمثل المجهّز على متن السفينة"، حيث يتعين عليه تأديب البحارة بما يتلاءم والنظام الداخلي للسفينة ، وهو ما جاءت به المادة 468 من القانون البحري بنصّها على: " يتعرض لعقوبة تأديبية كل عضو من أعضاء الطاقم، يرتكب عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو فعلى اليابسة"، حيث حدّدت المادة 471 من القانون البحري⁽¹⁾ جملة العقوبات التي تتماشى والخطأ المرتكب، على أن يتولى الربّان توقيع عقوبة الإنذار والتوبيخ إذا كانت الأخطاء خفيفة وفقا للمادة 472 من القانون البحري التي نصّت على: " مع مراعاة أحكام التنظيم الجاري به العمل في هذا الشأن، ينطق ربّان السفينة تجاه أعضاء الطاقم بالعقوبات المذكورة في الفقرات أ، ب، ج من المادة 471 أعلاه".

(1) نصّت المادة 471 من القانون البحري التي تم تعديلها بموجب القانون 98-05 على ما يلي: " دون الإخلال بالمتابعات الجزائية، يعاقب عن خطأ تأديبي بإحدى العقوبات الآتية: أ-التوبيخ، ب-الإنذار الشفوي أو الكتابي، ج-الإيداع على متن السفينة، د-التأنيب، هـ-المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد، و-الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة، ز-التنزيل من الرتبة، ح-العزل، ط-الشطب من رجال البحر، ي-السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة".

/ سلطة التحقيق.

يتمتع ربّان السفينة بسلطة الضبط والحفاظ على النظام العام⁽¹⁾، وفقا للمادة 453 من القانون البحري التي نصّت على: " يتعين على الربّان أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة وأن يسهر على التنظيم السليم للرحلة التي شرع فيها. ولهذا الغرض يستعمل جميع الوسائل الضرورية والمنصوص عليها في الأحكام التشريعية والنظامية الجاري بها العمل"، وله صفة الضبط القضائي التي تمكّنه من التحري على الجرائم المرتكب على متن السفينة، وفقا لنص المادة 454 من القانون البحري التي نصّت على: " يجوز للربّان حين ممارسته لسلطته أثناء الرحلة أن يوقف احتياطيا أي شخص موجود على متن السفينة، ويعتبر ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة والأشخاص المبحرين على متنها أو على الحمولة"، وتحرير المحاضر والقبض على المتهمين وتسليمه للسلطات المختصة وفقا لما جاءت به المادة 564 من القانون البحري بنصّها على: " عندما ترتكب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة، يستطيع الربّان بعد إجراء تحقيق يتم تسجيله بمحضر، حبس المتهم بصفة احتياطية وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري".

/ سلطة التوثيق.

يتولى ربّان السفينة بعض اختصاصات الموظف العمومي⁽²⁾، حيث يعتبر ضابطا للحالة المدنية من خلال قيد ما يجب من ولادة ووفاة وفقا لنص المادة 596 من القانون البحري التي نصت على: " يحق للربّان، كما يجب عليه تسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة ووفاة على متن السفينة وخلال رحلتها وسندات الوكالة والموافقة والإذن وأيضا قبول الوصايا".

- الصلاحيات الخاصة لربّان السفينة.

يتمتع ربّان السفينة بصلاحيات واختصاصات خاصّة تخص مهنته كأحد رجالات البحر وتظهر جليا من خلال الصلاحيات الفنية، والصلاحيات التجاريّة.

/ الصلاحيات الفنية.

يتمتع ربّان السفينة بجملة من الاختصاصات الفنية التي يمارسها دون سواه بعيدا عن توجيهات وتعليمات المجهّز أو المالك، حيث تظهر هذه الصلاحيات في قيادة السفينة وإدارتها والإشراف عليها

(1) خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 53.

(2) خير الدين فنطازي، المرجع نفسه، ص 54.

خلال الرحلة البحرية، فيقرّر الإبحار بنفسه بعد الحصول على رخصة السلطة البحرية المختصة⁽¹⁾، ويكشف على السفينة قبل الإبحار والتأكد من مدى جاهزيتها للإبحار وفقا لنص المادة 589 من القانون البحري التي نصّت على: "يجب على ربّان السفينة قبل بدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كاف ومجهزة تجهيزا جيدا وممونة وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها"، ويتعين عليه رصّ البضاعة بطريقة تحفظ توازن السفينة، وفقا للمادة 590 من القانون البحري التي نصّت على: " يجب على ربّان السفينة السهر على أن يكون تحميل البضاعة ورصّها وتفريغها متممة مع حفظ الاستقرار السليم للسفينة وقابليتها للملاحة وأمنها"، والمحافظة على أمن السفينة ومن فيها طبقا لما جاءت به المادة 591 من القانون البحري التي نصّت على: " يجب أن يسهر الربّان خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة"، فضلا على حمل الوثائق اللازمة بالسفينة وفقا للمادة 594 من القانون البحري التي نصّت على: " يجب على الربّان أن يسهر على أن تكون الوثائق المطلوبة والمتعلقة بالسفينة وطاقمها ومسافريها وحمولتها موجودة على متن السفينة".

/ الصلاحيات التجارية.

تظهر الصلاحيات التجارية من خلال تنفيذ تعليمات المجهّز فيما يتعلق بالحفاظ على مصالح ذوي الحقوق⁽²⁾، وهو ما جاءت به المادة 586 من القانون البحري التي نصّت على: " يتعين على الربّان خلال الرحلة أن يعمل على حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف في هذا الميدان طبقا لتعليمات المجهّز".

ب- البحارة:

يشكل البحارة العامل البشري الأكثر ممارسة في النشاط البحري من خلال توليهم المهام العديدة لقيادة السفينة، فهم على كثرتهم يعتبر دورهم مركزيا تحت إشراف الربّان، ولذلك وجب إبراز مختلف ما يتعلق بهم كما يلي:

*تعريف البحارة.

عرّف المشرّع الجزائري البحّار في سياق المادة 384 قانون بحري (البحار كل شخص يعمل في

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 48.

(2) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع نفسه، ص 57.

خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر)، ويُسمون أيضا رجال البحر وفقا لنفس المادة، ويندرج ضمن البحارة كل من ربان السفينة والمهندسين البحريين وضباط الملاحة والضباط الإداريين، وطقم اللاسلكي وطبيب السفينة والمرشد، فضلا على عمال الصيانة والنظافة والمطبخ، وقد عملت المادة 411 من القانون البحري على تقسيمهم إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين للخدمة العامة، حيث نصت على ما يلي: "يتكون طاقم السفينة من الربان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في السفينة. ويعدّ المرشد، أحد أفراد الطاقم خلال عمله على مت السفينة. وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين للخدمة العامة...".

إن البحارة تابعون في عملهم للمجهّز وفق عقد العمل البحري الذي قد ينتهي بالفسخ أو بانتهاء الرحلة أو مدة العقد أو وفاة البحر أو طرده⁽¹⁾، ويكون البحار خاضعا أثناء الرحلة للربان وفقا لما جاءت به المادة 412 من القانون البحري التي نصت على: "يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لربان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهّز طبقا للأحكام القانونية الخاصة بالأهلية"، ويجب أن يتكون مجموع الطاقم من بحارة جزائريين وفقا لنص المادة 413 من القانون البحري بنصّها على: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم او الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

كما يجدر بالبحار الخضوع لربان السفينة قبل برمجة الرحلة البحرية بأربع وعشرين ساعة وفقا للمادة 417 من القانون البحري التي نصت في فقرتها الأولى على: " يجب على البحارة الدائمين أو التابعين للاحتياط: أ-أن يكونوا خلال الأربع والعشرين ساعة من التبليغ تحت تصرف سفينتهم المجهّزة استعدادا لكل إبحار...".

*حقوق والتزامات البحارة.

للبحار جملة من الحقوق أبرزها الأجرة والغذاء واللباس والسكن الملائم والعلاج، فضلا على حقه في العودة إلى بلده سالما، فضلا على حقه في التأمين، والتعويض عن الكفاءة المهنية وكذا حوادث العمل والتعويض على الوفاة وما ينتج عن ذلك من مصاريف الجنائز والدفن، وهو ما تضمنه القانون البحري في المواد 428 وما بعدها.

بالمقابل فإن على البحار مجموعة من الالتزامات المحددة قانونا، وتتراوح بين الخضوع لتعليمات

(1) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 270.

مسؤوليه والحفاظ على السفينة وكذا الإسهام في الحياة المشتركة فضلا على التزاماته تجاه وطنه، وعدم القيام بنشاط مريح، وهذه الالتزامات أشارت إليها المادة 415 من القانون البحري، بنصها على: "يتعين على البحار: أ-أن يقوم بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة وذلك رغبة في إنجاز مهام السفينة على الوجه الأفضل، ب-أن يراعي قوانين النظام والتأديب الجاري بها العمل وكذلك الإجراءات المقررة في هذا الشأن، ج-أن يحفظ السر المهني، د-أن يراعي قواعد التعاون والتعاقد والحياة المشتركة، ه-ألا يقوم بنشاطات أخرى ذات ربح، و- أن يحافظ على لسفينة وتجهيزاتها، ز- أن يحافظ على شرف وسمعة الراية الجزائرية، ح- أن يكون أهلا لتمثيل الشهرة الحسنة للبحار الجزائري والمحافظة عليها".

ثانيا: الأشخاص المساعدون.

يعرفون عند بعض الفقهاء برجال البر أو الطاقم البري للسفينة، لأنهم يعملون في البر ولكن لصالح النشاط البحري، حيث لهم علاقة بالمجهز، ولكن القانون البحري الجزائري قد أشار إليهم من خلال الفصل الثالث تحت مسمى مساعدو التجهيز، وقسمهم إلى ثلاثة أقسام: وهم وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسار البحري⁽¹⁾.

1- وكيل السفينة.

تولى المشرع تعريفه من خلال المادة 609 من القانون البحري التي أشارت إلى: (يعتبر وكيلاً 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 وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمتربطة برسو السفينة في الميناء)، فواضح من خلال التعريف أن الوكيل الذي قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا يمارس عمله لقاء أجر، ويكون ذلك بموجب تعاقد مع المجهز أو الربان، على أن يقوم بكل ما تحتاجه السفينة خلال الرحلة البحرية بكل ما لا يقوم به الربان شخصيا، حيث يعتبر الوكيل ممثلا له، بكافة العمليات المعتاد للسفينة ولاسيما رسوها في الميناء.

لقد أناط القانون البحري العديد من المهام لوكيل السفينة التي من بينها العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الربان، فضلا على القيام بإتمام المعاملات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية،

(1) أشار القانون البحري إلى مهام مساعدي التجهيز، حيث قسمهم إلى ثلاثة أقسام: يشمل القسم الأول وكيل السفينة وهو ما تم عرضه في المواد 609 إلى 620، ووكيل الحمولة من خلال المواد 621 إلى 630، وانتهاء بالسمسار البحري في المواد 631 إلى 639.

وكذا عقود المعالجة والقطر والإرشاد والإسعاف، وتموين الرّبان، والعناية بكافة التكاليف الخاصة بسبب توقف السفينة في الميناء (1).

كما يمكن لوكيل لسفينة القيام بجميع مهام المجهّز أو الرّبان والخاصة بالاستغلال التجاري (2)، وهو ما ذهب إليه المادة 611 من القانون البحري بنصّها على: "يجوز لوكيل السفينة أن يقبل من المجهّز أو من الرّبان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة".

يمكن أيضا لوكيل السفينة أن يعمل لحساب الطرف الآخر إذا وافق المجهّز (3)، وفقا لنص المادة 612 من القانون البحري بنصّها على: "يجوز لوكيل السفينة أيضا العمل لحساب الطرف المتعاقد الآخر على أن يوافق المجهّز على ذلك"، ومكنه كذلك التقاضي باسم ولحساب المجهّز وفقا للمادة 613 من القانون البحري التي نصّت على: "يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهّز أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق"، ويعتبر مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها بمناسبة ممارسة مهامه وفقا للمادة 617 من القانون البحري التي نصّت على: "يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام".

بالمقابل فإن له حقوقا تجاه المجهّز أو الرّبان بخصوص أجرته التي يتم تحديدها وفقا للاتفاق أو تعريف أو العرف، وفقا للمادة 615 من القانون البحري التي نصّت على: "يحدّد أجر وكيل السفينة بموجب اتفاقية أو بموجب تعريف، وعند انعدام ذلك فبموجب العرف".

2- وكيل الحمولة.

تولى المشرّع تعريفه من خلال المادة 621 من القانون البحري (يعدّ وكيلًا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع، باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم)، فيتضح من خلال التعريف أن وكيل الحمولة هو شخص طبيعي أو معنوي يقوم بمهامه بموجب عقد على أن يستلم

(1) تضمنت المادة 610 من القانون البحري التزامات وكيل السفينة بنصّها على: "تشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الرّبان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء وتموين الرّبان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء".

(2) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 61.

(3) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 291.

البضائع باسم ولحساب موكله، ويدفع أجره الشحن ويوزع البضائع بين المرسل إليهم.

يمكن لوكيل الحمولة تمثيل موكله أمام القضاء في حدود وكالته وفقا لنص المادة 623 من القانون البحري التي نصّت على: "يجوز لوكيل الحمولة أن يدعي أو يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".

ينبغي على وكيل الحمولة إتمام مهامه على الوجه المتفق عليه من خلال العقد ويحافظ على مصالح أصحاب الحقوق (1) وفقا لما جاءت به المادة 622 من القانون البحري التي نصّت على: "يجب على وكيل الحمولة أن يتم التزاماته بعناية تبعا لعقد الحمولة وأن يسهر على مصالح أصحاب الحقوق في البضائع وأن يتخذ التدابير الضرورية لحفظ حقوقهم".

في المقابل له الحق في أجرته (2) بموجب الاتفاق أو التعريف أو العرف وفقا لنص المادة 625 من القانون البحري التي نصّت على: "يستحق وكيل الحمولة أجرا محددا بموجب اتفاقية أو تعريف، وفي حالة انعدامهما فبموجب العرف".

3- السمسار البحري.

عرّفه المشرّع بموجب المادة 631 من القانون البحري والتي نصّت على: (يعدّ 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)، فواضح مدى الضبط الذي أعطاه المشرّع للسمسار البحري من حيث التعريف وكذا طبيعة مهامه، المنصبة حول إبرام عقود شراء السفن وبيعها واستئجارها وعقود النقل البحري وغيرها.

من خلال المهام الخاصة بالسمسار البحري فإن وكالته يجب أن تكون كتابة وتحدد فيها بدقة الحقوق والالتزامات، وهو ما جاءت به المادة 632 من القانون البحري التي نصّت على: "توضع وكالة السمسرة البحرية كتابيا وتحدد فيها بوضوح حقوق والتزامات السمسار"، ولذلك فإن عمل السمسار البحري لا يعدو أن يكون وكيلا بالعمولة لمختلف العقود البحرية (3).

يتحمل السمسار البحري المسؤولية عن أعماله وفقا لما جاءت به المادة 636 من القانون البحري

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 61.

(2) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 291.

(3) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 70.

التي نصّت على: "يعدّ السمسار البحري مسؤولاً عن أعماله بمقتضى أحكام القانون العام"، كما قد تتوسع رقعة مهامه لتبلغ مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة، وفقاً لما نصّت عليه المادة 638 من القانون البحري: "يمكن للسمسار البحري الجمع بين نشاطاته ونشاطات وكيل السفينة والحمولة وفي هذه الحالة تسري أحكام مواد هذا الباب على العمليات التي تدخل في مجال عمل وكيل السفينة والحمولة".

يمكن للسمسار البحري أن يكون وكيلاً للطرفين إذا تم تعيينه من طرفهما وفقاً لنص المادة 634 من القانون البحري التي نصّت على: "يجوز للسمسار البحري أن يلتزم بالعمل لحساب طرفين متعاقدين إذا عين من قبلهما، وفي هذه الحالة يتعين عليه إعلام كل من الطرفين بأنه يتصرف لحسابهما وبأنه يتعهد بالعمل بكل تجرد مع الأخذ بعين الاعتبار لمصالح كل منهما"، على أن تكون ممارسة السمسرة البحرية مقصورة فقط عبر التراب الوطني للشركات الجزائرية دون غيرها وفقاً لما نصّت عليه المادة 639 من القانون البحري: "تخصّص ممارسة مهام السمسرة البحرية في التراب الوطني للشركات أو المؤسسات الوطنية الجزائرية فقط".

بالمقابل يستحق السمسار البحري أجر لقاء مهامه⁽¹⁾ بموجب الاتفاق أو التعريف أو العرف، وهو ما ذهبت إليه المادة 635 من القانون البحري التي نصّت على: "يحدد أجر السمسار البحري عن الخدمات التي يقوم بها، بموجب اتفاقية أو تعريف، وفي حالة انعدام ذلك فبموجب العرف. بيد أنه لا يستحق الأجر إلا إذا أبرم العقد بمساعيه".

(1) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 301.

المحور الثالث: الحوادث البحرية

أولاً: مفهوم التصادم البحري.

أصبح التصادم البحري كثير الحدوث خاصة بعد زيادة عدد السفن وتضاعف سرعتها، وهو الأمر الذي قد يؤدي إلى أضرار جمة يمكن أن تؤدي إلى المساس بالأشخاص والممتلكات، ولذلك يجب التعرض لمفهوم التصادم البحري من حيث بيان تعريفه واستعراض شروطه وفقاً للتفصيل التالي:

1- تعريف التصادم البحري.

ورد تعريف التصادم البحري في نطاق المادة الأولى من المعاهدة الدولية للتصادم البحري بروكسل 1910، حيث نصّت على: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل بها التصادم"⁽¹⁾، والملاحظ أن التعريف جاء عاماً من خلال بيانه حدوث التصادم بين الآليات البحرية على تنوعها بدون مراعاة مكان وقوعه.

كما عرفه المشرّع الجزائري بموجب المادة 273 من القانون البحري التي نصّت على: "يُعد 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"، فيكاد يتطابق تعريف المشرّع مع تعريف المعاهدة الدولية، وهو ما من شأنه عدم التفصيل في النطاق البحري لوقوع التصادم، حيث يُكتفى بالجانب المادي لوقوع التصادم بين أي سفينة أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها الحادث البحري.

2- شروط التصادم البحري:

من خلال تعريف التصادم البحري وحتى يتحقق هذا الأخير لابد من استحضار جملة من الشروط التي لا يتحقق التصادم البحري بدونها وهي تشمل ما يلي:

(1) Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions, in whatever waters the collision takes place. (<http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html>)

أ- أن يحدث التصادم بين منشأتين عائمتين.

معنى لك أن يكون التصادم البحري قد حدث بين منشأتين عائمتين أو أكثر، فإنه وفي حال ارتطام سفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور، فلا يعتبر الحادث تصدما بحريا بل تنطوي عليه المبادئ العامة للمسؤولية، ويسري نفس الحكم إذا ارتطمت السفينة بجسم عائم لا يعتبر سفينة⁽¹⁾، ويمكن إدراج كافة السفن أيا كانت طبيعتها سواء كانت للنزهة أو التجارة البحرية، غير أنه إذا كان التصادم في نطاق الأملاك البحرية الوطنية فحتى لو وقع مع جسم ثابت فذلك يعتبر من قبيل التصادم البحري، وهو ما أشارت إليه المادة 274 من القانون البحري في فقرتها الثانية بنصها على: " يشبه بتصادم سفن في البحر حسب مفهوم هذا الفصل، كل ارتطام بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية ".

ب- أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية.

مؤدى هذا الشرط أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة سواء كانت صادمة أو مصدومة، وسواء وقع الحادث داخل المياه البحرية أو الداخلية⁽²⁾، ومن هذا المنطلق فإنه في صورة وقوع الحادث بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية في المياه البحرية أو الداخلية فإن التصادم يعدّ بحريا، كما ينطبق التصادم البحري على السفن البحرية حتى لو كانت لنفس المجهّز ، أما لو ارتطم مركبان من مراكب الملاحية الداخلية أحدهما بالآخر في المياه البحرية، فإن ذلك لا يعتبر تصادما بحريا وتسري عليه الأحكام العامة للمسؤولية ولاسيما أحكام القانون المدني في المسؤولية التقصيرية عن أفعال الغير وبالتحديد المسؤولية عن حراسة الأشياء.

ج- الارتطام المادي.

معنى الارتطام المادي أن يقع الاحتكاك بين المنشأتين العائمتين، فلا يعتبر تصادما بحريا الضرر الذي أصاب السفينة والناشئ عن الأمواج العنيفة التي أحدثتها سفن عابرة بالقرب منها دون أن ترتطم بها⁽³⁾، كما أن المادة 274 في فقرتها الثالثة قد أناطت بوقوع الارتطام المادي كل ما من شأنه أن يؤدي لخسارة تسببها سفينة لأخرى أو لأشخاص موجودين على متنها بسبب إهمال أو مناورة مع عدم الحصول

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 404.

(2) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 73.

(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 405.

الفعلي للاحتكاك المادي أو بطريقة مباشرة، حيث نصّت المادة في فقرتها على: "...وتشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة".

إلا أن المشرّع الجزائري قد استثنى أو أبعد المسؤولية عن الأضرار التي قد تتسبب فيها سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ بمناسبة الخدمة أو التمارين العسكرية في المياه البحرية التي تم التصريح بأنها خطيرة للملاحة، وهذا لا يمنع من تقديم المساعدة للسفن المتضررة، وهو ما أشارت إليه المادة 286 من القانون البحري التي نصّت على: "لا تعدّ السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ مسؤولة تجاه السفن الأخرى عن الأضرار التي تحدث إثر وقوع تصادم، خلال الخدمات أو التمارين العسكرية في مدى المياه البحرية المصرح بأنها مخطرة للملاحة ولا يعني هذا المقتضى قواد هذه السفن من إلزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة".

3- صور التصادم البحري.

تزداد أعداد حالات التصادم البحري بسبب كثافة نشاط الملاحة البحرية، وهو ما يؤدي لقيام المسؤولية القانونية للمتسبب في وقوع الضرر، على أن التصادم البحري له عديد الصور أو الحالات التي قد تكون بسبب القوة القاهرة، أو بسبب خطأ إحدى السفن أو بسبب الخطأ المشترك للسفن المتصادمة، وهو ما سيتم التفصيل فيه وفقا لما يلي:

أ- التصادم بقوة القاهرة.

قد يحدث التصادم بقوة القاهرة وهي الحادث الذي لا يمكن توقعه ولا تفاديه ولا يد للمدين في حدوثه، وفي هذه الحالة فالتصادم ليس متعمداً ومن غير الممكن تجنبه⁽¹⁾، فطالما تعذر الوقوف على سبب حدوثه فيعتبر قهريا أو بفعل القوة القاهرة، وأغلب هذه التصادمات تكون في الموانئ بسبب هبوب عواصف قوية قد تؤدي لقطع الحبال التي تربط السفينة بالرصيف ومن ثمة اقتلاع مرساتها، أو بسبب ارتفاع مستوى المياه بطريقة مفاجئة أو الضباب⁽²⁾، وقد عملت المادة 281 من القانون البحري على

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 75.

(2) عز الدين فراح، التصادم البحري، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد الثاني عشر، مارس 2015، ص 174.

إضفاء أثر القوة القاهرة في صورة الشك في تحديد سبب الحادث، حيث أشارت إلى: " إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة لتي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم".

ب-التصادم بسبب خطأ إحدى السفن.

قد يقع التصادم بسبب خطأ إحدى السفن وفي هذه الحالة يتحمل التعويض عن الضرر الناجم من كان سببا في ذلك، وهو ما قالت به المادة 277 من القانون البحري في فقرتها الأولى: (إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ)، حيث يتحمل الخطأ ربان السفينة من خلال مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم البحري⁽¹⁾ كعدم إخلاء الطريق لسفينة ذات أولوية في المرور، أو عدم إضاءة الأنوار المحددة لموقع السفينة ليلا، وكذا عدم استعمال الإشارات الصوتية عند اضطراب الجو أو عدم تخفيض السرعة في حالة وجوب الضباب، كما قد يتحمل المجهز المسؤولية كسماحه لسفر السفينة وهي غير مهية لذلك أو غير مزودة بالطاقم الكافي لمناورتها⁽²⁾.

في دعوى التصادم يجب على المدعي إقامة الدليل على خطأ الربان بكافة الوسائل لأن ذلك يعتبر واقعة مادية، ويمكن الرجوع في ذلك للتقرير البحري ودفتر يومية السفينة، ويمكن للمحكمة إجراء تحقيق لسماع الشهود الذين حضروا واقعة التصادم البحري أو تعيين خبراء لتحديد سبب وقوعه وقيمة الأضرار الناتجة جراء ذلك.

ج-التصادم لخطأ مشترك بين السفينتين.

يمكن أن يكون التصادم بفعل خطأ مشترك بين السفن المتصادمة، ويترتب على ذلك توزيع المسؤولية بينها لتعويض الأضرار بحسب جسامه الأخطاء المرتكبة من طرف كل سفينة⁽³⁾، وهو ما ذهب إليه المادة 278 من القانون البحري في فقرتها الأولى والتي نصت على: " إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدّة سفن، وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منها".

غير أنه إذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الواقع من كل سفينة ورّعت المسؤولية بينها

(1) جمال بن عصمان، مرجع سابق، ص 78.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 408.

(3) عز الدين فراح، مرجع سابق، ص 175.

بالتساوي، وهو ما أشارت إليه نفس المادة في فقرتها الثانية: "... غير أنه، إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف أو تبيّن ان الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية".

ثانيا: منازعات التصادم البحري.

على إثر وقوع الحوادث البحرية قد تنشأ منازعات بغرض طلب التعويض عن الأضرار الناجمة جرّاء التصادم البحري، حيث قد تنصب الدعوى حول تعويض الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة أو الممتلكات، وقد تمتد لتمس الجوانب الجزائية إذا ترتّب على الحوادث البحرية أضرار تصنّف في النطاق الجزائي، ولذلك سيتم بيان تفاصيل المنازعات الخاصة بالتصادم البحري وفقا لما يلي:

1- أطراف المنازعة البحرية.

يمكن أن يكون طرفا في الدعوى كل من أصابه ضرر كالشاحن والركاب والطاقم، ضد مجهّز السفينة الصادمة أو ربّانها على اعتبار أنه ممثّل للمجهّز، حيث يمكن لمن يدّعي حدوث الضّرر بسبب التصادم البحري أن يرفع دعواه ضدّ من يراه مسؤولا عن السفينة من مالك، أو مجهّز أو ربّان، مع مراعاة الجوانب الإجرائية للدعوى ولاسيما ما يتعلق بالصفة والمصلحة، فضلا على مراعاة الاختصاص القضائي.

2- الاختصاص القضائي للمنازعات البحرية حول التصادم البحري.

يتفرع الاختصاص القضائي إلى اختصاص نوعي واختصاص إقليمي، حيث يعتبر الاختصاص النوعي من النظام العام ويترتب على ذلك عدم إمكانية الاتفاق على مخالفة قواعد الاختصاص النوعي، وكذا إمكانية إثارة عدم الاختصاص النوعي في أي مرحلة كانت عليها الدعوى، ويمكن للقاضي إثارة ذلك من تلقاء نفسه، ولذلك سيتم تفصيل الاختصاص القضائي بنوعيه الإقليمي والنوعي وفقا لما يلي:

أ- الاختصاص الإقليمي للتصادم البحري.

لا يعتبر الاختصاص الإقليمي من النظام العام، ومع ذلك فقد تم ضبطه في نطاق القانون البحري بموجب المادة 290 من القانون البحري، وكذا قانون الإجراءات المدنية والإدارية ولاسيما بعد تعديله سنة 2022⁽¹⁾، حيث تم الحديث عن استحداث المحاكم التجارية، بالرجوع للمادة 290 من القانون

(1) القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الصادر في 25 فبراير 2008، الجريدة الرسمية، رقم 21، المؤرخة في 23 أبريل 2008، المعدل والمتمم بالقانون 22-13 المؤرخ في 12 يوليو 2022، الجريدة الرسمية، رقم 48، المؤرخة في 17 يوليو 2022.

البحري فقد أعطت الخيار للمدعي في رفع دعواه المتضمنة طلبا بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن الحادث البحري أمام:

المحكمة التي يقع فيها موطن المدعى عليه أو أحد مقراته،

المحكمة التي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه،

أو بالمحكمة الموجودة بالمكان الذي وقع فيه التصادم⁽¹⁾، حيث نصّت المادة على ما يلي: "يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي: أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله، ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه وذلك في حالة ما إذا تمّ الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر، ج - المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ والفرض وكذلك في المياه الداخلية".

ينبغي مراعاة الإطار العام للاختصاص الإقليمي المنصوص عليه في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ولا سيما ما جاءت به المادة 37 التي جعلت المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه الأصل في رفع الدعوى، فإن لم يكن له موطن معروف فالجهة القضائية لآخر موطن معروف له هي المختصة إقليميا بنظر الدعوى، وفي حالة اختيار موطن فالعبرة بالموطن المختار، حيث نصّت المادة على: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

غير أن خصوصية القانون البحري قد أظهرتها المادة 290 من القانون البحري من حيث إعطاء خيارات أخرى للمدعي في رفع دعواه، كما أن فكرة تحديد المحكمة المختصة إقليميا منوطة باتفاق الأطراف وهو ما أشارت إليه المادة 291 من القانون البحري التي نصّت على: "إن أحكام المادة 290 أعلاه، لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع الدعوى بسبب تصادم السفن في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك بينهم أو في عرضها على التحكيم".

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 78 و79.

مع ذلك فقد حصر المشرع نطاق الاختصاص القضائي ليجعله أمام القاضي الجزائري إذا كان التصادم قد وقع في البحار ضد سفن البحرية الوطنية أو سفن حراسة الشواطئ أو السفن التي تعمل في المصلحة العمومية، وفقا لما جاءت به المادة 292 من القانون البحري.

كما أنه بموجب تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية فقد تم تنصيب العديد من المحاكم التجارية على مستوى بعض المجالس القضائية، حيث تمت العملية بتاريخ 23 جانفي 2023 أين تم تنصيب المحاكم التجارية المتخصصة عبر المجالس القضائية التالية: بشار، تامنغست، الجلفة، البلدية، تلمسان، الجزائر، سطيف، عنابة، قسنطينة، مستغانم، ورقلة، وهران⁽¹⁾، وتتنظر هذه المحاكم (خاصة تلك الواقعة في المدن الساحلية) في المنازعات البحرية التي يندرج ضمنها الحوادث أو قضايا التصادم البحري.

ب- الاختصاص النوعي لمنازعات التصادم البحري.

ينعقد الاختصاص إما للمحاكم المدنية أو الجزائية، وهو ما أشار إليه المشرع في القانون البحري بعنوان الحوادث البحرية في الفصل الرابع من الباب الأول من الكتاب الأول، وسيتم بينها وفقا للتدرج الذي قدمه المشرع في شكل المواد الواردة في القانون البحري.

*الاختصاص المدني لمنازعات التصادم البحري.

تهدف الدعوى في المنازعة البحرية إلى طلب التعويض عن الخسائر الناجمة عن الحادث، مع مراعاة التقسيم الهيكلي للمحاكم، المجالس القضائية والمحكمة العليا.

حيث أن تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية قد أتى باستحداث المحاكم التجارية، التي تنظر في عديد المسائل ولا سيما المنازعات البحرية⁽²⁾، وهو ما أشارت إليه المادة 536 مكرر: "تختص المحكمة التجارية المتخصصة بالنظر في المنازعات المذكورة أدناه: ...المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري".

على أنه يسبق قيد الدعوى إجراء الصلح بطلب من أحد الخصوم الذي يقدم لرئيس المحكمة

(1) موقع وزارة العدل الجزائرية. <https://www.mjustice.dz/ar> تاريخ زيارة الموقع 2023/07/30 على الساعة 19:10

(2) حنان مازة، سعيد بوقرور، النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، مخبر القانون الخاص المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، المجلد 9، العدد 01، 2023، ص 275.

التجارية الذي يعين قاضي للقيام بالصلح خلال خمسة أيام، بموجب أمر على عريضة، والذي يحاول القيام بالصلح خلال ثلاثة أشهر، وفي حال فشل هذا المسعى ترفع الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة، بعريضة افتتاح الدعوى تحت طائلة عدم قبول الدعوى شكلا بمحضر عدم الصلح، وهو ما أشارت إليه المادة 536 مكرر 4 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

كما أنّ الأحكام التي تصدرها المحاكم التجارية قابلة للاستئناف أمام المجلس القضائي، وهو ما فصلته المادة 536 مكرر 5 بنصّها على: " يتم الفصل في الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة بعريضة افتتاح الدعوى طبقا للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون مرفقة، تحت طائلة عدم قبول الدعوى شكلا، بمحضر عدم الصلح".

لقد تطرق المشرع الجزائري لمشكل اختلاف الجنسيات في الحوادث البحرية⁽¹⁾ في نطاق المادة 287 من القانون البحري والتي أخضعها للقضاء المدني حيث نصّت المادة على: " تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار: أ- للقانون الجزائري إذا كان حاصلًا في المياه الإقليمية الجزائرية، ب- لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر، ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم".

كما أن المشرع الجزائري قد أشار إلى عدم خضوع دعوى التعويض عن التصادم البحري إلى أي احتجاج أو إجراء خاص⁽²⁾ وفقا لنص المادة 288 من القانون البحري التي نصّت على: " لا تتبع دعوى التعويض عن الأضرار الحاصلة على إثر وقوع تصادم لأي احتجاج ولأي إجراء خاص"، مع مراعاة قواعد الإثبات التي أقرتها المادة 306 من القانون البحري من حيث أن الخسارة أو الضرر أو المصروف تندرج في نطاق الخسائر المشتركة على عاتق الشخص الذي يطالب بها، وهو ما نصّت عليه المادة: " يقع الإثبات في كل الأحوال، على أن خسارة ما أو ضررا أو مصروفا يجب قبوله في عداد الخسائر المشتركة، على عاتق الشخص الذي يطالب بذلك القبول"، ويبقى النص القانوني مفتقرا لضوابط تحديد الأضرار وقيمة التعويضات وهو ما يجب التنبيه له خاصة في ظل تعاظم وتزايد حالات التصادم البحري وما ينجر عنها من أضرار يعالجها القضاء المدني في شقها التعويضي التي يجب الرجوع فيها إلى

(1) Hami Hayat, Provisions of Maritime Collision in Algerian Law, Algerian Journal of Legal and Political Sciences, Faculty of Law, university of Algiers 1, vol 59, N° 4, 2022, p 16.

(2) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 162.

الأحكام العامة للقانون المدني، ولا سيما المواد 176 و 177 من القانون المدني.

*الاختصاص الجزائي.

قد تظهر المسؤولية عن الأضرار لتصبح جزائية سواء كان التصادم عن خطأ أو بصفة عمدية، فإذا كانت كل الأطراف جزائية فذلك لا يثير إشكالا، بينما تثار مسألة الاختصاص في صورة وقوع الحادث في أعالي البحار.

بالرجوع إلى المادة 294 من القانون البحري فإنه وفي صورة حدوث تصادم بحري ونشوء مسؤولية جزائية أو تأديبية لفرد من الطاقم (1) ، فعندئذ تتم متابعتها أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم، حيث نصّت على: "مع مراعاة أحكام المواد التالية وفي حالة وقوع تصادم السفن في البحار والذي تترتب فيه مسؤولية الرّبان الجزائية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة، فلا تجري أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم".

كما أن المادة 295 من القانون البحري أشارت إلى أنه وفي حال ترتّب المسؤولية الجزائية فإنه لا يمكن حجز السفينة أو توقيفها حتى لغرض إجراء التحقيقات إلا من طرف السلطات التي كانت السفينة تحمل رايتها، حيث نصّت المادة على: "في الحالة المنصوص عليها في المادة السابقة، لا يمكن الأمر بأي حجز أو توقيف للسفينة حتى ولو للقيام بإجراءات للتحقيق من طرف السلطات غير سلطات البلد الذي كانت السفينة تحمل رايته".

فإذا وقع التصادم غير خاضع لاتفاقية بروكسل فيمكن أن يكون التصادم قد وقع في أعالي البحار وفي هذه الحالة فإن ضابط الإسناد الذي يمكن الرجوع عليه لتحديد القانون الوجب التطبيق تحكمه المادة 287 من القانون البحري(2)، التي وضعت ضوابطاً لتطبيق القانون الجزائري حيث نصّت على: "تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار: أ- للقانون الجزائري إذا كان حاصلًا في المياه الإقليمية الجزائرية، ب- لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر، ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية

(1) Hami Hayat, op.cit, p 16.

(2) عبد القادر زيان، التوحيد في أحكام التصادم البحري-دراسة في القانون الدولي الخاص-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، جامعة وهران، السنة الجامعية 2011/2012، ص 136.

بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم"، حيث أن المعيار الأكثر ملاءمة لتطبيق القانون هو قانون جنسية السفينة التي لحقها الضرر⁽¹⁾.

في صورة وقوع التصادم داخل المياه الإقليمية فالأمر يخضع للقواعد العامة في تنازع القوانين من خلال تطبيق القانون الجزائري، وفقا لما أشارت إليه المادة 20 من القانون المدني التي نصت على: "يسري على الالتزامات غير التعاقدية، قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام. غير أنه فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الفعل الضار، لا تسري أحكام الفقرة السابقة على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في الجزائر وإن كانت تعد غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه".

غير أن المادة 287 من القانون البحري قد استثنت حالة اتحاد جنسية السفن المتصادمة، حيث يطبق قانون جنسيتها بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم البحري⁽²⁾.

كما أن القانون البحري قد اشتمل على عديد التصوص ذات البعد الجزائي ولا سيما إذا تعلق الجرم بالتأثير على سير السفينة وإمكانية اصطدامها ووقوع الأضرار، حيث أشارت المادة 479 في الفقرة الأولى والثانية إلى ما يلي: "يعاقب بغرامة مالية من 50.00 دج إلى 300.000 دج، كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية، وغير معدة أو مموّنة، وكل مجهزة يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة. ويعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنتين (2) وغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه يضع في خطر السفينة نفسها أو سفنا أخرى، أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئي البحرية".

كما قد تتعاضم المسؤولية الجزائية لينال مرتكب الجرم عقوبة الإعدام إذا تسبب في جنوح السفينة أو إتلافها بغرض إجرامي، وذلك وفقا للمادة 481 من القانون البحري التي نصت على: "يعاقب بالإعدام كل شخص يعمد بأي وسيلة كانت إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف أية سفينة بقصد إجرامي".

فضلا على أن المادة 483 من القانون البحري قد رتبت عقوبات عديدة إذا تعلق الأمر بالإهمال المؤدي لوقوع تصادم السفن، حيث نصت على: "يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج، أو بإحدى العقوبتين، كل ربان أو ضابط أو

(1) هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التصيرية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، مصر، 2003، ص 122.

(2) عبد القادر زيان، مرجع سابق، ص 137.

قائد أو أي عضو آخر من الطاقم تسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية أو أي فعل آخر من الإهمال تسبب لسفينته أو لسفينة أخرى في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف، أو تسبب في عطب للسفينة أو لحمولتها، أو في مساس بالبيئة".

3- تقادم الدعوى البحرية.

أشار المشرع إلى تقادم الدعوى في الشق المدني بسبب التصادم البحري⁽¹⁾، وفقا للمادة 289 قانون بحري التي نصّت على: (تتقادم دعاوى التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث).

يمكن للسفينة التي دفعت في نطاق مسؤوليتها التضامنية تعويضا يفوق حجم الحصة التي ستحملها، الرجوع بالنسبة للفائض على السفن الأخرى المسؤولة تضامنيا⁽²⁾، وفقا للمادة 280 من القانون البحري التي نصّت على: "تستطيع السفينة التي دفعت في إطار مسؤوليتها التضامنية تعويضا يفوق الحصة التي كانت ستحملها نهائيا، الرجوع بالنسبة للفائض على السفن الأخرى المسؤولة تضامنيا..."، ففي هذه الحالة تتغير مدة التقادم لتصبح سنة واحدة فقط⁽³⁾، حيث يبدأ حساب هذه السنة الواحدة من تاريخ الدفع، مع مراعاة حجز السفينة في المياه الإقليمية الجزائرية، وهو ما ذهبت إليه المادة 289 من القانون البحري في فقرتها الثانية والثالثة التي نصّت على: "إن الأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 280 أعلاه، هو سنة واحدة. ولا يسري هذا التقادم إلا من يوم الدفع. إن مدة التقادم المذكور آنفا، لا تسري عند عدم التمكن من حجز السفينة المدعى عليها في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري".

(1) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 162.

(2) Hami Hayat، op.cit، p 16.

(3) عز الدين فراح، مرجع سابق، ص 175.

المحور الرابع: التأمينات البحرية.

نظرا لتعاظم المخاطر التي يمكن أن تكون مصاحبة للرحلة البحرية، فقد أضحت التأمينات البحرية ضرورة ملحة أملت لها هذه الظروف وفرضتها التشريعات شأنها في ذلك الرحلات البرية والجوية، وهذا راجع لقيمة التعويضات التي قد يتحملها المسؤول عن الأخطاء التي تسببها السفين، فيعمد إلى التأمين من أجل تفادي دفع هذه المبالغ التي قد تكون معتبرة سيما إذا كانت الأضرار جسيمة، ولذلك سيتم بحث موضوع التأمينات البحرية وفقا لما يلي:

أولاً: مفهوم عقد التأمين البحري.

يعتبر عقد التأمين البحري من أهم العقود الجاري التعامل بها في نطاق الملاحة البحرية، حيث أنه في ظل تزايد المخاطر البحرية أضحت الضرورة تستدعي التأمين على السفينة وكل مشتملاتها المادية والبشرية، ذلك أنه نشأ تحت مسمى قرض المخاطر وتزايد العمل به بسبب الرواج التجاري عبر الطريق البحري، فكانت الحاجة ملحة للتأمين على الممتلكات والأشخاص بسبب ما تنطوي عليه الرحلة البحرية من مخاطر، ومن أجل العناية بهذه التفاصيل سيتم التعرض لتعريف عقد التأمين وبيان أركانه وفقا لما يلي:

1-تعريف عقد التأمين البحري.

من خلال القانون البحري فإن المشرع الجزائري لم يعط تعريفا مخصوصا لعقد التأمين البحري، ويمكن الرجوع إلى قانون التأمينات الذي بسط مفهوم التأمين بمفهومه العام على عمليات النقل البحري، وإن كان ذلك لا يعتبر تعريفا لعقد التأمين البحري، بل إدراجا في نطاقه، حيث أشارت المادة 92 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في فقرتها الأولى على ما يلي: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"⁽¹⁾، فيتضح من خلال هذا النص أن عملية التأمين البحري يتم تطبيقها حصرا على النقل البحري دون سواه، حيث لم يمتد المعنى لغير ذلك.

بالرجوع إلى الإطار المفاهيمي العام لمعنى التأمين فإن المشرع قد أورد تعريفا لعقد التأمين في السياق العام، حيث أشار إلى ذلك في التشريع الخاص بالتأمينات مع الإحالة إلى القانون المدني، فأشارت المادة الثانية من الأمر المتعلق بالتأمينات إلى ما يلي: "إن التأمين، في مفهوم المادة 619 من

(1) الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، المؤرخ في 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية، رقم 13، المؤرخة في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، رقم 15، المؤرخة في 12 مارس 2006.

القانون المدني، عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى⁽¹⁾.

بالرغم من قصر التعريف الخاص بالتأمين البحري على النقل البحري، غير أن النص القانوني عمل على توسيع نطاق التأمين البحري حيث لم يحصر الخطر محل التأمين وإنما جعله عاما ليشمل كافة الأخطار المتعلقة بالعملية البحرية، ويظهر ذلك جليا من نص المادة 124 من الأمر الخاص بالتأمينات حيث نصت على: "فيما يخص 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- أركان عقد التأمين البحري.

عقد التأمين على غرار باقي العقود يستوفي جملة من الأركان والشروط حتى يؤدي الهدف من إنشائه، حيث يجب أن يقوم كل عقد على أركان تتمثل في الرضا، المحل والسبب فضلا على الشكلية في بعض العقود التي تشترط ذلك، مع مراعاة الخصوصية التي يتميز بها كل عقد عن العقود الأخرى، فلكذلك حال عقد التأمين البحري الذي وبرغم اشتماله للأركان إلا أنه يختلف عن باقي العقود ويتميز بجملة من التفاصيل التي يمكن بيانها وفقا لما يلي:

أ- الرضا.

يعتبر عقد التأمين البحري عقدا رضائيا، فلا ينعقد إلا بتبادل إرادتي المؤمن والمؤمن له، رغم ما تمثله الكتابة من أهمية في وجوده، غير أن المشرع الجزائري اعتبرها وسيلة للإثبات وليست شرطا في إنشائه، ويظهر ذلك واضحا من خلال المادة 97 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي نصت على: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية".

(1) أعطى المشرع الجزائري تعريفا لعقد التأمين في نطاق القانون المدني باعتباره الشريعة العامة للقانون الخاص، فجاء تعريف عقد التأمين مقاربا لمعناه المنصوص عليه في الأمر المتعلق بالتأمينات، حيث نصت المادة 619 من القانون المدني على ما يلي: "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".

يتحقق التراضي في عقد التأمين البحري بالتقاء الإيجاب والقبول لكل من المؤمن والمؤمن له، غير أن ذلك منوط بجوانب نوعية وتقنية يختص بها هذا العقد من خلال التغطية والقسط وسرعة الإجراءات لانتمائه لطائفة العقود التجارية⁽¹⁾.

يشتمل عقد التأمين البحري على طرفين هما: شركة التأمين باعتبارها المؤمن، والمؤمن له الذي يمثل المجهّز أو الرّبّان أو أي شخص آخر يمثل السفينة، ويمكن لكل منهما التعاقد عن طريق النيابة من خلال أحكام النيابة في التعاقد، على أن ينصب التراضي حول كافة المسائل الجوهرية في العقد من حيث تحديد الأخطار، القسط وكذا مبلغ التأمين فضلا على مدة العقد، وهو ما يدعو لضرورة دراسة العقد وقبل المضي فيه وتحمل الالتزامات التي يربتها لكل من المؤمن والمؤمن له⁽²⁾.

ب-المحل في عقد التأمين البحري.

اكتسى عقد التأمين وصف البحري بسبب تعلقه بالملاحة البحرية، غير أن ذلك لا يعني امتداده إلى الأخطار البرية سيما إذا تعلقت وكانت تابعة للرحلة البحرية ومن ذلك الأخطار التي قد تصيب السفينة بسبب إصلاحها خارج البحر.

*مفهوم المحل في عقد التأمين البحري.

ينصب محل عقد التأمين البحري حول ضمان المؤمن له من الضرر الذي يلحقه بسبب تحقق الخطر البحري، والمتعلق بالحادث الفجائي المحتمل الوقوع للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية المحددة في العقد، ولذلك فكل ما من شأنه الحدوث خلال الرحلة البحرية من أخطار وحوادث يصلح أن يكون محلا للتأمين البحري⁽³⁾.

يشتمل التأمين على السفينة هيكلها وجميع الأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بما في ذلك التموين الخاص بها، والأشياء الموضوعة خارجها، بمعنى أنه يشمل كل ما يستخدمه المجهّز في الملاحة وكل ما يضعه على متنها من فحم ووقود وكل ما يدخل في نفقات التجهيز، فضلا على الالتزامات والنفقات الأخرى التي من ضمنها الخسائر المشتركة وتكاليف المساعدة

(1) علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص 133.

(2) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر (التأمينات)، ج7، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، بيروت، لبنان، 2000، ص 1280.

(3) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 491.

وإنقاذ الأموال المؤمن عليها، من خطر وشيك أو التخفيف من آثاره⁽¹⁾، ويكون التأمين من الأخطار المحدقة بالسفينة وما تحمله لاسيما الاضطرابات الجوية المشتملة على الرعود والأمطار والرياح التي تتسبب في ارتفاع الأمواج، غير أن العاصفة تختلف عن سوء الأحوال الجوية التي تعتبر حادثا عاديا في الملاحة البحرية، بينما تعدّ العاصفة البحرية سببا قد يؤدي إلى غرق السفينة أو فقدها أو اصطدامها⁽²⁾.

*شروط المحل في عقد التأمين البحري.

يجب أن تتوفر في محل عقد التأمين البحري عدة شروط يمكن تبيينها وفقا للتالي:

- أن يكون غير محقق الوقوع:

معنى ذلك تحقق عنصر الاحتمالية، حيث لا يعلم مدى وقوعه من عدمه وارتباط ذلك بالعامل الزمني، فلا يكفي في عقد التأمين وجود الخطر في حد ذاته بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر، فقد يكون الشيء المؤمن علي معرضا للخطر وقت إبرام العقد ومثال ذلك هو عقد التأمين بعد بداية السفر، ولكن غالبا ما يتم إبرام العقد لخاص بالتأمين توقعا لخطر مستقبل وقبل التعرض له، وفي صورة عدم تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، فيكون التأمين باطلا لانقضاء المحل.

كما يتعين على المؤمن له إثبات تعرض المحل للخطر المبين في العقد، حيث يكون الإثبات بكافة الطرق، على اعتبار أنها واقعة مادية، فمن السهل إثبات تعرض السفينة المؤمن عليها للضرر من خلال شهادة من سلطات الميناء وبدفتر يومية السفينة⁽³⁾.

- ألا تكون لإرادة الأطراف دور في حدوث الخطر المؤمن عليه.

وهو ما جاءت به المادة 12 من التشريع الخاص بالتأمين، من حيث الحديث عن التزامات المؤمن بالتعويض عن الخسائر التي تنشأ بسبب الحالات الطارئة، وكذا غير المتعمدة حيث نصّت على: "يلتزم المؤمن: 1-تعويض الخسائر والأضرار: أ-الناجمة عن الحالات الطارئة، ب-الناجمة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له. ج-التي يحدثها أشخاص يكون المؤمن له مسؤولا مدنيا عنهم طبقا للمواد من 134 إلى 136 من القانون المدني، كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته، د-التي تسببها أشياء

(1) وناسة بوخميس، مرجع سابق، ص 75.

(2) مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012، ص 284.

(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 494.

أو حيوانات يكون المؤمن له مسؤولاً مدنيا عنها بموجب المواد من 138 إلى 140 من القانون المدني".

- كون الخطر مشروعا.

بمعنى نشوء الخطر عن نشاط مخالف للنظام العام والآداب العامة من قبل المؤمن له، تحت طائلة البطلان⁽¹⁾، وفقا للإطار العام المنصوص عليه في القانون المدني سيما المادة 96 التي نصت على: "إذا كان محل الالتزام مخالف للنظام والآداب العامة كان العقد باطلا".

- تحقق الخطر المؤمن عليه.

يتعين على المؤمن ضمان الأخطار التي قد تقع للسفينة خلال الإطار الزمني والمكاني المنصوص عليه في نطاق عقد التأمين، أي بداية من وقت تحركها لغاية رسوها في المكان المتعاقد عليه، حيث أنه وبالمفهوم المخالف إذا تم تغيير وجهة السفينة فإن المؤمن ليس مطالبا بضمان ما قد يحدث من مخاطر قد يطلب المؤمن له التعويض عنها لخروجها عن النطاق التعاقدى بين الطرفين، إلا إذا كان التغيير ضروريا فهذا لا يعفيه من التعويض.

لا يكفي لقيام العقد أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر، بل ينبغي ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين، وإلا عدّ العقد باطلا لانعدام المحل، فلو تم تطبيق القواعد العامة لكان التأمين باطلا ولو جهل طرفاه هلاك الشيء المؤمن عليه أو وصوله قبل العقد، لكن المشرع لم يأخذ في تقدير وجود الخطر قبل إبرام العقد بالمعيار المادي، بل راعى الاعتبار الشخصي مع الأخذ بعين الاعتبار الصعوبة التي يوجد فيها أطراف العقد في طلب المعلومة حول مصير الأشياء المؤمن عليها من أجل حصر للقاعدة في النطاق اللازم تقاديا للغش وحماية للمتعاقدين⁽²⁾، وفق ما أشارت عليه المادة 43 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي نصت على: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر، ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة".

- شرط الإثبات.

ينبغي على المؤمن له إثبات تعرض السفينة للخطر الوارد ذكره في عقد التأمين البحري وإثبات

(1) فوزيل بن معروف، التأمين البحري في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 07، مارس 2018، ص 170.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 494.

الضرر جراء ذلك، ويكون ذلك بكافة الوسائل على اعتبار أنه واقعة مادية (1).

يمكن للأطراف المتعاقدة الاتفاق على أن يكون وصول السفينة شرطا أساسيا، وينبغي الإثبات بكافة الوسائل، وقد أشارت المادة 125 من الأمر المتعلق بالتأمينات على الاتفاق على سلامة السفينة، وقد نصت على: "يمكن المؤمن والمؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددها في العقد".

ج-السبب في عقد التأمين البحري.

السبب هو الدافع للتعاقد، حيث يعتبر ركنا أصيلا في كل عقد ولا سيما عقد التأمين البحري، وينبغي أن يكون مشروعاً حتى يعتدّ به تحت طائلة بطلان العقد، وهو ما أشار إليه المشرع من خلال المادة 97 من القانون المدني التي نصّ على: "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلاً"، غير أن المصلحة هي التي أدت للطرفين للتعاقد في عقد التأمين ولاسيما البحري منه، حيث يتّضح السبب في عقد التأمين البحري من خلال جزئيتين أساسيتين تمثلان حقوقاً متوازية لدى طرفي العقد، فيلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين، وبالمقابل يلتزم المؤمن له بدفع القسط، وهو ما سيتم تفصيله فيما يلي:

- مبلغ التأمين.

يمثل المبلغ المالي الذي يلتزم المؤمن بدفعه إذا تحقق الخطر المؤمن بشأنه في صلب العقد (2)، على أن يكون متناسباً مع القسط المدفوع، وهو ما أشارت إليه المادة 117 من الأمر المتعلق بالتأمينات بنصّها على: "يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين".

- القسط.

يتمثل القسط في مبلغ المال الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل تعهد الأخير بتغطية المخاطر المؤمن عليها والمتفق عليها في صلب العقد، فيكون القسط سبباً في ترتيب مسؤولية المؤمن له في حال تحقق الحادث أو الخطر، وسبباً في تقدير التعويض بما يتلاءم وقيمة القسط المؤدى (3).

(1) علي بن غانم، مرجع سابق، ص 285.

(2) فوضيل بن معروف، مرجع سابق، ص 170.

(3) عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص 1286.

اعتنى المشرع بفكرة القسط من خلال بيان كيفية تقديره ويظهر ذلك من خلال المادة 79 التي أشارت إلى نوع من أنواع القسط التي من ضمنها القسط الوحيد الذي ينبغي أن يكون دفعة واحدة مقابل الحصول على التغطية التأمينية، حيث نصت المادة على: " يمثل القسط الوحيد، المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أدائه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه والحصول على الضمان "، وكذا قسط الجرد من خلال المادة 80 التي نصت على: " إن قسط الجرد هو القسط الصافي المطابق لتكلفة الخطر مضافا إليه نفقات التسيير الواقعة على عاتق المؤمن "، فضلا على القسط الدوري الذي نصت عليه المادة 81: " إن القسط الدوري هو القسط الذي يدفعه مكتب التأمين كلما حل أجل الاستحقاق طوال المدة المحددة في العقد"، فمن خلال هذه المواد ترتبط قيمة القسط باحتمال درجة وقوع الخطر من جهة، ومن جهة أخرى مدى جسامه الخطر.

3- خصائص التأمين البحري.

يتسم عقد التأمين البحري بجملة من الخصائص التي تجعل منه يختلف عن العديد من العقود الأخرى، ذلك لتعلقه بتشريع نوعي خاص هو التشريع البحري، فضلا على تغطيته للمخاطر التي قد تنشأ عن الرحلة البحرية ليشمل السفينة بكل مشتملاتها، وما على متنها من ممتلكات وأشخاص، ولذلك فعقد التأمين البحري له خصائص تتنوع بين العامة والخاصة، وهو ما سيتم تفصيله وفقا لما يلي:

أ- الخصائص العامة لعقد التأمين على السفينة.

تتطوي الخصائص العامة لعقد التأمين البحري على ما تشمله باقي العقود عموما، حيث يشترك عقد التأمين البحري في بعض الخصائص مع المعنى العام للعقد دون خوض في الجزئيات التفصيلية، من حيث كونه عقدا رضائيا، وأنه عقد ملزم لجانبين، وضرورة وجود النية لدى أطرافه، وهي الخصائص التي يمكن التدقيق فيها كما يلي:

* عقد التأمين البحري عقد رضائي.

يعتبر عقد التأمين البحري عقدا رضائيا بمجرد أن يتبادل المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتين متطابقتين⁽¹⁾، حيث أن الكتابة ليست شرطا لانعقاد بل للإثبات، إذا كان التراضي كافيا لانعقاد العقد، فيمكن لطرفيه الاتفاق على جعل الكتابة لازمة لانعقاده، حيث قد يتفقان على عدم الانعقاد بدون الكتابة، وهو ما ذهبت إليه المادة 97 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي نصت على: " يثبت عقد التأمين البحري

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 465.

بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية⁽¹⁾.

* عقد التأمين البحري عقد ملزم لجانبيين.

عقد التأمين البحري من العقود الملزمة لجانبيين، ذلك أن المؤمن له يلتزم بدفع القسط، بينما يلتزم المؤمن بضمان الخطر ودفع مبلغ التأمين في صورة تحقق الخطر المنصوص عليه في عقد التأمين البحري، فتنشأ التزامات متقابلة بين الطرفين، ولذلك كان التزام كل طرف مرتبطاً بالتزام الطرف الآخر في نطاق عقد التأمين البحري من حيث القسط وضمان الأخطار والتعويض عليها⁽²⁾.

غير أنه بالرجوع للمادة الثانية من الأمر المتعلق بالتأمينات يمكن ملاحظة أن المؤمن له يدفع أقساطاً بسبب التزامه، وبالمقابل قد لا يدفع له المؤمن أي مبلغ بسبب عدم تحقق الخطر المؤمن عليه، وهو ما يجعل العقد معلقاً على شرط تحقق الخطر والذي في حال عدم حدوثه فالعقد لا يعدّ ملزماً لجانبيين.

* عقد التأمين البحري من عقود منتهى حسن النية.

يعتبر مبدأ حسن النية من المبادئ العامة التي تسود كافة العقود، وهو ما يتوافق مع الاتجاه العام في القانون المدني في عديد المواضع، وينطوي حسن النية في عقد التأمين البحري على وجوده بصفة مطلقة من خلال تكوين العقد وتنفيذه، حيث يظهر ذلك من خلال التزام المؤمن له بتقديم البيانات الصحيحة والدقيقة عن الخطر المؤمن منه، وكل كتمان للمعلومة يجعل من العقد باطلاً، وفي المقابل يظهر مبدأ حسن النية لدى المؤمن بالامتناع عن كل ما من شأنه تغيير المخاطر المؤمن منها وزيادتها، كما يتوجب عليه إخطار المؤمن له بكل جديد يخصّ الحوادث أثناء تنفيذ العقد، واتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع حدوث الأخطار أو الحد من آثار ذلك⁽³⁾.

ب- الخصائص الخاصة لعقد التأمين على السفينة.

يتميز عقد التأمين البحري بخصائص تميّزه عن باقي العقود، وهي التي تدخل في نطاق الخصائص الخاصة، حيث أنها تعطي بوضوح مدى خصوصية عقد التأمين البحري، ويظهر ذلك من

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 466.

(2) فوزيل بن معروف، مرجع سابق، ص 179.

(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 468.

خلال كونه عقدا احتماليا بصفة الإذعان، وأنه عقد تعويض كما يعتبر عقدا تجاريا، وهذه التفاصيل سيتم توضيحها كما يلي:

* عقد التأمين البحري عقد احتمالي بصفة الإذعان.

يعتبر عقد التأمين عقدا احتماليا بالنسبة لطرفيه من الناحية القانونية، ذلك أن يرد على أمر غير محقق الوقوع وهو الخطر المؤمن عليه، ولذلك كان الخطر ركنا من أركان هذا العقد الذي لا يقوم بدونه، وعلى هذا الأساس يجب أن يكون المال المؤمن عليه عرضة للخطر، فإذا تحقق الخطر قبل التأمين أو زال قبل التأمين كان العقد باطلا.

كما أن الأصل في العقد أن يبرم بين المؤمن والمؤمن له بعد مشاورات حول كافة بنوده، غير أن ذلك يبقى أمرا غير واقعي في الحقيقة، ومرد ذلك هو ما تتميز به شركات التأمين من مركز قوي في العقد بسبب قوتها الاقتصادية، حيث تفرض على الطرف الآخر شروطها في وثيقة مطبوعة، ولا يمكن للمؤمن له الرفض أو المناقشة، فكان عقد التأمين البحري من عقود الإذعان الذي تنحصر فيه الحرية التعاقدية، باستثناء بعض الحالات التي تتيح للمؤمن له مناقشة بعض التفاصيل سيما إذا كان المؤمن له هيئة كبيرة وهو الأمر الذي يمكن تطبيقه على بعض شركات البترول⁽¹⁾، الأمر الذي يدفع لإعمال تدخل القاضي في إعفاء الطرف المذعن (المؤمن له) من بعض الشروط التعسفية التي يضعها الطرف الآخر، وفقا لنص المادة 110 من القانون المدني التي نصت على: "إذا تم العقد بطريقة الإذعان، وكان قد تضمن شروطا تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منها، وذلك وفقا لما تقضي به العدالة ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك"، وقد جرى العمل على تفسير عقد التأمين في مصلحة المؤمن له باعتباره الطرف المذعن.

* عقد التأمين البحري عقد تعويض.

يتحصل المؤمن له على التعويض في حال تحقق الخطر المؤمن عليه، وما تكبده من خسائر ونفقات جرّاء إصلاح السفينة، وفقا لما جاء في نص المادة 101 من الأمر المتعلق بالتأمينات، حيث نصت على: "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغته أو القوة القاهرة و/ أو الأخطار البحرية طبقا

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 467.

للشروط المحددة في العقد..."، ولا يمكن أن يزيد مبلغ التأمين عن قيمة السفينة المتضررة (1)، ولذلك فإذا لم يتحقق الخطر المؤمن عليه فلا جدوى من المطالبة بالتعويض، وهو ما ذهبت إليه المادة 43 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي نصّت على: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر، ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة".

* عقد التأمين البحري عقد تجاري مستمر.

يعتبر عقد التأمين البحري عقدا تجاريا بالنسبة للمؤمن، وهو ما ذهبت إليه المادة الثانية من القانون التجاري التي اعتبرته عملا تجاريا بحسب الموضوع على وجه المقابلة حيث نصّت على: "يعدّ عملا تجاريا بحسب موضوعه: ...كل مقابلة للتأمينات"، كما اعتبرته المادة الثالثة من القانون التجاري عملا تجاريا بحسب الشكل حيث نصّت على: "يعدّ عملا تجاريا بحسب شكله: ...كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

أما بالنسبة للمؤمن له فلا يعدّ تجاريا إلا إذا كان يحمل صفة التاجر وباشر هذا التأمين لحاجات متجره أو تدعيما لتجارته، وهو ما يدخل في نطاق الأعمال التجارية بالتبعية والتي نصّت عليها المادة الرابعة من القانون التجاري، كما أن تنفيذ عقد التأمين البحري يتطلب مدّة زمنية لتنفيذه ولذلك فإنه يندرج ضمن العقود المستمرة، باعتبار عامل الزمن عاملا فعلا في سريانه، فيدفع المؤمن له الأقساط خلال فترات زمنية محدّدة، نظير التزام المؤمن له بتغطية الأضرار المتعلقة عليها خلال فترة العقد (2).

ثانيا: آثار عقد التأمين البحري.

على اعتبار عقد التأمين البحري عقدا كسائر العقود فذلك يربّب آثارا تمسّ أطرافه وقد تتصرف للغير، وقد تتعدد تلك الآثار لتشمل الدعاوى المرفوعة بشأن التنازع بخصوص التأمين البحري، كما تظهر آثاره من خلال انقضاء عقد التأمين البحري، ولذلك سيتم تبين هذه التفاصيل وفقا لما يلي:

1- التزامات أطراف عقد التأمين.

ينتج عن عقد التأمين التزامات لطرفيه ذلك أنه عقد ملزم لجانبيين، حيث يتحمل المؤمن له جملة من الالتزامات تظهر في ضرورة التزامه بدفع القسط، والتصريح بالبيانات المتعلقة بالخطر، فضلا على

(1) عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 251.

(2) جمال عبد الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، دار المعارف، مصر، 1965، ص 37.

المحافظة على مصالح المؤمن، وعلى الطرف الآخر يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين، وتخفيض التأمين وكذا تكوين احتياط حسابي لصالح المؤمن، وهي جملة من الالتزامات التي سيتم تفصيلها كما يلي:

أ- التزامات المؤمن له.

على المؤمن له وبموجب عقد التأمين البحري أن يلتزم بما هو منصوص في بنود العقد ولاسيما ما يلي:

*الالتزام بدفع قسط التأمين.

قسط التأمين هو المبلغ الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل تحمله الخطر والتزامه الاحتمالي بالتعويض، ويراعى في تحديده مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن عليه ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه وقيمه ومدة تأمينه (1)، فإذا حدّد القسط فلا يمكن تغييره بعد ذلك ولو طرأت بعد إبرام العقد ظروف لم يمكن توقعها وكان من شأنها التأثير على حجم الخطر زيادة أو نقصانا، غير أن الزيادة في القسط ليست من النظام العام ويمكن الاتفاق على زيادته أو نقصانه بحسب زيادة أو نقصان حجم الخطر (2).

لقد حدّدت المادة 15 من الأمر المتعلق بالتأمينات جملة من التزامات المؤمن له، ومن بينها دفع القسط وذلك من خلال الفقرة الثانية التي أشارت إلى: "يلزم المؤمن له: 2...-بدفع القسط أو الاشتراك في الفقرات المتفق عليها"، على أن يكون الدفع خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الاستحقاق، وفقا لنص المادة 16 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي أشرت لذلك في فقرتها الثانية بنصها على: "في العقود المجددة تلقائيا: 2...-يجب على المؤمن له أن يدفع القسط المطلوب خلال خمسة عشر (15) يوما على الأكثر من تاريخ الاستحقاق".

*التصريح بالبيانات المتعلقة بالخطر.

لا يمكن للمؤمن التعرف على كافة تفاصيل الخطر المؤمن مالم يطلع المؤمن له على ذلك

(1) أحمد دغيش، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة-دراسة مقارنة-، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية،

مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مرسلني عبد الله، تيبازة، العدد 03، سبتمبر 2017، ص 185.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 522 و 523.

وبطريقة تسودها المصادقية والموضوعية، وهذا يدخل في صميم التزامات المؤمن له⁽¹⁾، وهو ما تناولته الفقرة الأولى من المادة 15 التي بينت بشكل عام التزامات المؤمن له بنصّها على: "يلزم المؤمن له: 1- بالتصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بها"، كما يتعين على المؤمن له تبليغ المؤمن بكافة التغييرات التي تطرأ على الخطر سيما إذا تفاقم، ويكون ذلك خلال سبعة أيام من تاريخ اطلاعه عليه، وفقا لفقرة الثالثة من المادة 15 من الأمر المتعلق بالتأمينات، حيث نصّت على: "3- بالتصريح الدقيق بتغير الخطر أو تفاقمه إذا كان خارجا عن إرادة المؤمن له، خلال سبعة (7) أيام ابتداء من تاريخ اطلاعه عليه إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة. - بالتصريح المسبق للمؤمن بتغير الخطر أو تفاقمه بفعل المؤمن له".

إن الإخلال بتقديم المعلومات الصحيحة المتعلقة بالخطر المؤمن عليه يعطي المؤمن الحق في المطالبة بزيادة القسط أو فسخ العقد، إذا كان المؤمن له حسن النية، وهو ما ذهب إلىه المادة 19 في فقرتها الأخيرة التي نصّت على: "إذا تحقق المؤمن بعد وقوع الحادث، أن المؤمن له أغفل شيئا أو صرح بتصريحا غير صحيح، يخفض التعويض في حدود الأقساط المدفوعة منسوبة للأقساط المستحقة فعلا مقابل الأخطار المعنية مع تعديل العقد بالنسبة للمستقبل".

أما إذا كان متعمدا فيحق عندئذ للمؤمن حبس مبلغ التأمين حتى لو تحقق الخطر الأمر الذي يؤدي إلى إبطال العقد⁽²⁾، وهو ما أشارت إليه المادة 21 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي نصّت على: "كل كتمان أو تصريح كاذب متعمد من المؤمن له، قصد تضليل المؤمن في تقدير الخطر، ينجر عليه إبطال العقد مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في المادة 75 من هذا الأمر. وبقصد بالكتمان، الإغفال المتعمد من المؤمن له للتصريح بأي فعل من شأنه أن يغير رأي المؤمن في الخطر. تعويضا لإصلاح الضرر، تبقى الأقساط المدفوعة حقا مكتسبا للمؤمن الذي يكون له الحق أيضا في الأقساط التي حان أجلها مع مراعاة الأحكام المتعلقة بتأمينات الأشخاص، وفي هذا السياق يحق له أن يطالب المؤمن له بإعادة المبالغ التي دفعها في شكل تعويض".

*المحافظة على مصالح المؤمن.

يكتسي عامل الثقة أهمية بالغة في عقد التأمين البحري، ولذلك كان حريا بالمؤمن المحافظة على

(1) عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 284.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 517.

مصالح المؤمن له من خلال عدم الإسهام في تزايد حجم الخطر المؤمن عليه، أو تغييره أثناء سريان عقد التأمين⁽¹⁾، ويجدر به إخطار المؤمن بوقوع الحادث خلال ثلاثة أيام من علمه بوقوعه، إذا تعلق الأمر بالتأمين على السرقة وفقا لما جاء في نص المادة 15 من الأمر المتعلق بالتأمينات، حيث نصت في الفقرة الخامسة على: "في مجال التأمين من السرقة، تحدد مهلة التصريح بالحادث بثلاثة (3) أيام من أيام العمل، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة...".

ب- التزامات المؤمن.

حتى يؤدي عقد التأمين البحري الدور المنوط به ينبغي على المؤمن أن يقوم بما هو مطالب به من التزامات لا يسري العقد إلا بها، وذلك في مقابل التزامات المؤمن له، ويمكن بيانها فيما يلي:

* دفع مبلغ التأمين.

مبلغ التأمين هو المبلغ الخاص بالتعويض عن الأضرار التي تنتج بسبب تحقق الخطر المؤمن عليه، ويعتبر مبلغ التأمين التزاما جوهريا في عقد التأمين البحري من جهة المؤمن، ويرتبط تقديره بمدى حجم الخطر، وكذا مدى تأثير الضرر على السفينة⁽²⁾، وذلك مرتبط بقيمة القسط المدفوع، وهو ما ذهبت إليه المادة 133 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي نصت على: "يلزم المؤمن بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد. غير أن للمؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث".

* تخفيض التأمين.

المراد بتخفيض التأمين هو استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين أخرى يكون القسط فيها متمثلا في الاحتياط الحسابي، فيكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا التأمين، ويمكن حينئذ للمؤمن له الحصول على وثيقة التأمين البديلة والتي تحتوي على تخفيض مبلغ التأمين المتناسب والقسط المدفوع على شكل الاحتياط الحسابي⁽³⁾.

حتى يتحقق ذلك ينبغي أن يكون للمؤمن له عنصر الأدخار، وأن يدفع عددا كافيا من الأقساط لتكوين احتياط حسابي، لأنه لا يمكن التخفيض دون وجود رصيد حسابي، وهو ما جات به المادة 85

(1) خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 90.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 522 و 523.

(3) خير الدين فنطازي، المرجع السابق، ص 91.

من الأمر المتعلق بالتأمينات التي نصّت على: "يساوي رأس المال المخفض، المبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجرد لدى طلب التأمين المماثل، وفقا للتعريفات السارية المفعول وقت التأمين الأول، بحيث يكون مساويا لمبلغ الرصيد الحسابي الوارد في العقد عند تاريخ التخفيض..."

في صورة عدم التزام المؤمن له بدفع القسط فالتخفيض يكون بقوة القانون وفقا لما جاءت به المادة 22 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي نصّت على: "إذا خالف المؤمن الالتزامات المنصوص عليها في 4 و 5 من المادة 15 أعلاه، وترتبت عن هذه المخالفة نتائج ساهمت في الأضرار أو في اتساع مداها، جاز للمؤمن تخفيض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به".

*تكوين احتياط حسابي لصالح المؤمن له.

من بين الالتزامات الملقاة على عاتق المؤمن هي إنشاء احتياط حسابي للمؤمن له، وهو ما يعتبر ادخارا لفائدته، ذلك أن قسط التأمين الذي يدفعه المؤمن له دوريا يتراكم وتتزايد فوائده (1)، ولذلك فالادخار يسمى الاحتياط الحسابي وهو ما يعرف لدى المشرّع الجزائري بالرصيد الحسابي، والذي أشارت إليه المادة 74 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي نصّت على: "إن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له"، ولا يكون الرصيد الحسابي مستحقا إلا إذا تحقق الخطر المؤمن عليه، غير أنه في حال وفاة المؤمن له يلتزم المؤمن بإرجاعه إلى ذوي الحقوق من الورثة.

2- منازعات التأمين.

قد تنشأ دعاوى في نطاق العقد الخاص بالتأمين البحري، حيث أتاح المشرّع للمؤمن له الحصول على حقه، أي مبلغ التعويض، فأتاح له حق التقاضي من خلال رفع دعوى بطريقة عادية وهو ما يسمى بدعوى الخسارة، فضلا على تمكينه من الطريق غير العادي في إطار دعوى الترك وهو ما سيتم بيانه وفقا لما يلي:

أ- دعوى الخسائر.

دعوى الخسارة هي الدعوى التي يرجع بها المؤمن له على المؤمن طلبا للحصول على تعويض الضرر اللاحق به جراء تحقق الخطر المؤمن عليه في حدود قسط التأمين، مع الاحتفاظ بملكية الشيء

(1) خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 92.

المؤمن عليه أو ما تبقى منه، وتثير هذه الدعوى صعوبات تتعلق بتقدير الخسارة فضلا على كيفية استعمالها، حيث أن الأمر يبقى واضحا من خلال النفقات التي يتحملها المؤمن له في سبيل التخفيف من الضرر أو كان هلاك السفينة كليا أو جزئيا، فتعتبر السفينة أساسا لتقدير التقييم، أما بخصوص نفقات الإصلاح التي طالت السفينة فتقدّر بالنظر إلى الفواتير المقدمة أو بقوائم الحسابات، وهو الأمر المثبت من خلال دفتر يومية السفينة⁽¹⁾.

هذا وقد أشارت المادة 117 من الأمر المتعلق بالتأمينات إلى ضرورة تكفل المؤمن بتعويض المؤمن له من خلال العقد فضلا على الزيادة بعد انتهاء الأجل، فنصت المادة على: "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 على التعويض المستحق".

ب- دعوى الترك.

دعوى الترك هي دعوى استثنائية يباشرها المؤمن له للحصول على التعويض، حيث يطالب المؤمن بدفع كامل مبلغ التأمين في مقابل التنازل عن ملكية السفينة، حيث لا يمكن أن تتم هذه الدعوى إلا في حالات ثلاث هي: انقطاع أخبار السفينة، أو الاختفاء الكلي لها أو عدم صلاحيتها للملاحة البحرية. تتحقق الحالة الأولى من خلال الاختفاء الكلي للسفينة أي فقدانها بسبب عاصفة أو تصادم أو انفجار، ولذلك أمكن للمؤمن له ترك السفينة حتى بعد انتشالها بعد الغرق.

أما الحالة الثانية فتتحقق من خلال عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها، وهو ما أشار إليه المشرع الجزائري من خلال القانون البحري في المادة 2/134.

الحالة الثالثة تتحقق بعدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، فيتعين على المؤمن التعويض الكلي إذا كانت غير صالحة مطلقا للملاحة، أو في حالة كونها صالحة نسبيا إذا أمكن إصلاحها بنفقات تزيد عن ثلاثة أرباع قيمتها⁽²⁾.

أما الحالة الرابعة فتظهر في صورة انقطاع أخبار السفينة لمدة ثلاثة أشهر في الحالة العادية أو لمدة ستة أشهر في حالات الحرب، وهو الأمر الذي يجيز للمؤمن له المطالبة بالتأمين لقاء ترك الشيء المؤمن عليه،

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 529 و 530.

(2) فوزيل بن معروف، مرجع سابق، ص 180.

لقد أشارت إليه المادة 134 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي فصلت في هذه الحالات والتي يمكن الحكم عليها أنها جاءت على سبيل الحصر، وإن كانت التطبيقات قد تتجاوزها في حالة عدم مطابقة النص القانوني لحادث آخر، فنصت المادة على: "ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، لا يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية: 1- فقدان الكلي للسفينة، 2- عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها، 3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري (4/3) القيمة المتفق عليها، 4- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة (3) أشهر، وإذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر".

لا يجوز أن يكون التخلي جزئياً أي أنه يتوجب على المؤمن له أن يترك الأشياء المؤمن عليها بصفة كاملة، ولا يجوز له ترك جزء من الأشياء ويستعمل في نفس الوقت دعوى الخسائر فيما يتعلق بالباقي، ولا يشمل الترك إلا الأشياء المؤمن عليها والتي كانت محلاً للتأمين، ففي حال قيام المؤمن له بالتأمين على جزء من الأشياء المؤمن عليها، فلا يلتزم إلا بترك الجزء المؤمن عليه فقط، ولا يشمل الترك أيضاً سوى الأشياء المؤمن عليها التي كانت عرضة للخطر وقت الحادث (1).

يترتب على الترك عدم جواز الرجوع فيه، بمعنى لا يمكن للمؤمن له الرجوع عن الترك والمطالبة بالتسوية عن طريق الخسارة إلا عبر رضا المؤمن، وبالمقابل لا يمكن للمؤمن الامتناع عن دفع مبالغ التأمين محتجا برجوع السفينة أو البضائع بعد الترك، غير أنه يمكن الرجوع بالترك إذا اتفق الطرفان على ذلك.

كما يترتب على الترك أنه إذا قام المؤمن له بالترك فمن حقه الحصول على مبلغ التأمين كاملاً، ويرتبط التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين بمدى قيام المؤمن له بالالتزام المفروض عليه.

هذا ويترتب على الترك أيضاً انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها للمؤمن، حيث أن المؤمن له يحصل بفضل الترك على كامل مبلغ التعويض المتفق عليه، ولا يمكنه الاحتفاظ بالشيء المؤمن عليه وبالتعويض (2).

ثالثاً: انقضاء عقد التأمين.

ينقضي عقد التأمين البحري كباقي العقود التأمينية، ويكون ذلك بطريق عادي وآخر غير عادي،

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 541.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 543.

حيث تجعل من عقد التأمين ينتهي بطريق نهائي، وهو ما يمكن بيانه من خلال ما يلي:

1- الطرق العادية لانقضاء.

تظهر الطرق العادية لانقضاء عقد التأمين البحري من خلال انتهاء المدة القانونية لعقد التأمين وكذا تحقق الخطر المؤمن عليه، ويمكن تفصيل ذلك كما يلي:

أ- انتهاء مدة العقد.

إن تحديد مدة العقد أمر جوهري في عقد التأمين، حيث يعتبر عقدا محدد المدة حيث أشارت المادة السابعة من الأمر المتعلق بالتأمينات إلى جملة من التفاصيل الواجب مراعاتها في عقد التأمين بصفة عامة، والتي يندرج ضمنها بداية نفاذ العقد ومدته، حيث أشارت إلى: "يحرر عقد التأمين كتابيا، وبحرف واضحة وينبغي أن يحتوي إجباريا، زيادة على توقيع الطرفين المكتتبين، على البيانات التالية:...- تاريخ سريان العقد ومدته..."، ونفس الأمر وجّهت إليه المادة 98 بنصّها على: "يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي: ...- مدة الأخطار المؤمن عليها...".

تعتبر مدة العقد معيارا جوهريا في المطالبة بالحقوق والالتزامات التي يفرزها عقد التأمين البحري، حيث أنه وفي حالة وجود أخطار خارج المدة المحددة في العقد فإن ذلك يحرم المؤمن من المطالبة بالتعويض (1).

ب- وقوع الخطر المؤمن عليه.

إن وقوع الخطر المؤمن عليه يؤدي إلى انقضاء عقد التأمين البحري، ويحصل بالتالي المؤمن له على التعويض، لكن يقع عبء الإثبات عليه بكافة الطرق على اعتبار أنّ الضرر الواقع من الخطر المؤمن عليه هو واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق.

غير أن هذا الخطر ينبغي أن يحدث خلال الأجل التعاقدية وهو ما نصّت عليه المادة 99 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي نصّت على: "لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين (2) من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد"، ففي هذه الحالة يكون العقد قد تم تنفيذه بسبب وقوع الخطر والوفاء بالتزامات الطرفين، وهو ما أشارت إليه المادة 100 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي نصّت على: "لا يكون للتأمين المكتتب بعد

(1) علي بن غانم، مرجع سابق، ص 273.

وقوع الحادث و بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل. يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار".

2- الطرق غير العادية لانقضاء.

يمكن إجمال الطرق غير العادية لانقضاء عقد التأمين البحري في فسخ العقد، وبطلانه بالإضافة إلى التقادم وهو ما يمكن تبيينه وفقا لما يلي:

أ- فسخ العقد.

الفسخ في الإطار العام هو حل الرابطة العقدية بسبب إخلال أحد الأطراف بالتزاماته⁽¹⁾، وهو ما أشارت إليه المادة 119 من القانون المدني، حيث يعفى المتضرر من الالتزامات التي ينبغي عليه الوفاء بها، حيث أشارت المادة إلى: "في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر بعد إذاره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك..."، غير أن الأمر في مجال التأمين البحري يتحقق في حالات عديدة من بينها:

- اتفاق الأطراف على الفسخ وفق كل صنف من أصناف التأمينات، فمثلا التأمين على الأشخاص الذي تتجاوز مدته ثلاث سنوات يجوز المطالبة بالفسخ عن طريق إشعار مسبق بثلاثة أشهر، وهو ما نصت عليه المادة العاشرة من الأمر المتعلق بالتأمينات: "يحدد الطرفان المتعاقدان مدة العقد، وتخضع شروط الفسخ للأحكام المتعلقة بكل صنف من أصناف التأمين. مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالتأمين على الأشخاص يجوز للمؤمن والمؤمن له في العقود التي تفوق مدتها ثلاث (3) سنوات، أن يطلب فسخ العقد كل ثلاث (3) سنوات عن طريق إشعار مسبق بثلاثة (3) أشهر".

- إخلال المؤمن له بالتزاماته التعاقدية في إطار عقد التأمين البحري وبخاصة دفع قسط التأمين، وهو ما أشارت إليه المادة 111 من الأمر المتعلق بالتأمينات في فقرتها الأولى: "إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين، وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية (8) الموالية، وإذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان، ويجوز فسخ العقد بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام. ويكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر

(1) خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 96.

بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستقيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ".

- للمؤمن الحق في الفسخ بعد عشرة أيام من إيقاف الضمانات، وفقا للمادة 16 فقرة 5 من الأمر المتعلق بالتأمينات، فنصت على: " للمؤمن الحق في فسخ العقد بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمانات، ويجب تبليغ الفسخ للمؤمن له بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام وفي حالة الفسخ يبقى المؤمن له مطالبا بدفع القسط المطابق لفترة الضمان".

-إفلاس المؤمن له أو بداية مباشرة إجراءات التسوية القضائية، وفقا لما جاءت به المادة 23 من الأمر المتعلق بالتأمينات بنصها على: " إذا أفلس المؤمن له أو صدرت في شأنه التسوية القضائية يستمر التأمين لفائدة جماعة الدائنين الذين يتعين عليهم دفع الأقساط التي قرب حلول أجلها، ابتداء من إعلان الإفلاس أو التسوية القضائية. غير أن لجماعة الدائنين والمؤمن، الحق في فسخ العقد بعد إشعار مسبق بخمسة عشر (15) يوما خلال فترة لا تزيد عن أربعة (4) أشهر، ابتداء من تاريخ إعلان الإفلاس أو التسوية القضائية، وفي هذه الحالة يجب أن يعيد المؤمن إلى جماعة الدائنين حصة القسط المطابقة للمدة الباقية لاستنفاد أجل التأمين والتي زال فيها الخطر".

ب- بطلان العقد.

يترتب بطلان عقد التأمين البحري إذا تخلف أحد الأركان التي يبني عليها العقد⁽¹⁾، ولذلك اعتنى المشرع بحالات بطلانه، ومن ذلك ما أشارت إليه المادة 109 من الأمر التعلق بالتأمينات في فقرتها الثانية على إمكانية مطالبة المؤمن بإبطال العقد في حال تقادم الخطر، حيث نصت على: " غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تقادم الخطر".

فضلا على إمكانية إبطال العقد في حال ثبوت الغش من المؤمن له، وهو ما نصت عليه المادة 110 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي نصت على: " يعتبر التأمين لا غيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن".

(1) خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 97.

ج-التقادم.

تم تحديد التقادم بالنسبة للتأمينات بمدة ثلاث سنوات بالنسبة لطرفي العلاقة العقدية⁽¹⁾، أي بالنسبة للمؤمن والمؤمن له، ابتداء من تاريخ وقوع الحادث الذي نشأت بسببه الدعوى وفقا لنص المادة 27 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي نصت على: "يحدد أجل تقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث (3) سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه... "، مع مراعاة الاستثناءات الواردة في نفس المادة.

أما التأمينات البحرية فتتقادم بمضي سنتين (2) وفقا للمادة 121 من الأمر المتعلق بالتأمينات، حيث نصت على: " يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين (2)، يبدأ سريان أجل التقادم ابتداء من : 1- تاريخ الاستحقاق بالنسبة لدعاوى دفع القسط، 2- تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة، 3- فيما يخص البضائع المشحونة ابتداء من: أ- تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى، ب- التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى، إن لم يكن ذلك، ج- تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب إذا وقع بعد تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى، 4- تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي، 5- تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في الخسائر المشتركة أو أجر المساعدة والإنقاذ أو الطعن من طرف الغير، 6- تاريخ الدفع غير المستحق، فيما يخص أية دعوى، من أجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقا لعقد التأمين".

(1) علي بن غانم، مرجع سابق، ص 112.

المحور الخامس: البيوع البحرية

أولاً: مفهوم البيوع البحرية.

تعتبر البيوع البحرية عنصراً مهماً في نطاق الملاحة البحرية، ولذلك حظيت بعناية بالغة من قبل النص التشريعي البحري، حيث أن القانون البحري وعلى غرار التشريعات العالمية أعطى أهمية يمكن التأكد منها عبر ما تمثله التجارة البحرية في التشريع ولاسيما القانون التجاري، ذلك أن القانون البحري في شقه الخاص يعتبر تجارياً صرفاً بتنظيمه لعمليات البيع وما يستتبع ذلك من إجراءات، ولذلك سيتم التركيز على مفهوم البيوع البحرية بإبراز تعريفها وكذا بيان أنواعها وفقاً لما يلي:

1- تعريف البيوع البحرية.

كانت البيوع البحرية محل العديد من التعريفات التي وردت بشأن تبيين معناها، ومن بينها أن البيع البحري هو بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر، ويمثل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع، واستيراد بالنسبة للمشتري، ويتطلب تنفيذ هذا العقد نقل البضائع عبر البحر قصد تسليمها للمشتري⁽¹⁾.

كما أن المقصود بالبيع البحري هو عقد بيع تجاري يتضمن حقوق والتزامات خاصة بالنسبة للمتعاقدين كنتيجة لضرورة النقل البحري لإتمام النقل⁽²⁾.

بالنسبة للمشرع الجزائري فقد اعتبر البيوع البحرية من قبيل العقود التجارية، وفقاً لما جاء في نص المادة الثانية من القانون التجاري التي أشارت إلى الأعمال التجارية بحسب الموضوع ولاسيما كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية، حيث نصت على: "يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه: ... كل شراء وبيع لعتاد أو مؤن السفن، - كل تأجير أو اقتراض أو قرض بحري بالمغامرة، - كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية...".

كما أشار المشرع إلى اعتبار البيع التجاري عملاً تجارياً بحسب الشكل، وذلك في سياق سرد هذه الطائفة من الأعمال التجارية وفقاً لنص المادة الثالثة من القانون التجاري في فقرتها الأخيرة والتي نصت على: "يعد عملاً تجارياً بحسب شكله: ... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية"، حيث يظهر مدى اهتمام المشرع الجزائري بالتجارة البحرية والتي يعدّ البيع البحري أهم مظاهرها، غير أن

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 389.

(2) أحمد محمود حسني، البيوع البحرية (دراسة لعقود التجارة البحرية سيف وفوب)، منشأة المعارف، القاهرة، مصر، 2001، ص 477.

المشرّع لم يحسم الطبيعة القانونية للعقد البحري وتصنيفه في خانة العمل التجاري بحسب الموضوع أو بحسب الشكل، الأمر الذي يستدعي الضبط إذا ما كان هناك تعديل للقانون التجاري الجزائري.

2- أنواع البيوع البحرية.

تتنوع البيوع البحرية بحسب الميناء الذي تمت فيه، حيث قد تكون بيوعا في ميناء الوصول أو بيوعا تعرف ببيوع القيام، فتختلف الأحكام وكذلك تترتب مسؤوليات متباينة بين كل نوع من أنواع البيوع، بين البائع والمشتري، من خلال المسؤولية حول تبعة هلاك البضاعة، وعقد النقل والتأمين وما يشكله الاتفاق بين الطرفين من آثار على عقود البيع التي تتراوح بين هذين النوعين دون غيرهما، فكان الإطار العام لكل نوع من البيوع متعلقا بميناء الوصول أو ميناء القيام، مع انفراد كل نوع منها بأنواع تفصيلية أخرى تختلف مع إرادة طرفي العقد، حيث يوفر كل نوع جملة من المزايا وبالمقابل يُعاب عليها بعض الإشكالات، فكانت البيوع البحرية في ميناء الوصول متنوعة بين البيع على سفينة معينة و البيع على سفينة غير معينة، بينما تنفرد البيوع البحرية في ميناء القيام بنوعين هما البيع على طريقة سيف، والبيع على طريقة فوب، وهوما سيتم تبيينه وفقا للتالي:

أ- البيوع البحرية في ميناء الوصول.

سمّيت كذلك لأن البضاعة لا تنتقل إلى المشتري إلا بعد وصولها سالمة إلى ميناء الوصول، فتبعة هلاكها أثناء الرحلة على عاتق البائع وعند الوصول على المشتري، الذي لا يمكن إلزامه بدفع ثمنها إلا بعد وصول البضاعة سالمة⁽¹⁾، ولها أنواع يمكن تبيينها كما يلي:

* البيع على سفينة معينة.

البيع لسفينة معينة هو بيع لبضاعة معينة بنوعها، حيث يلتزم البائع بنقلها على سفينة معينة في عقد البيع ذاته لميناء الوصول أين تسلّم للمشتري وتنتقل الملكية له، وقد يتم تعيين السفينة لاحقا، ويعتبر تعيين السفينة نهائيا لا رجعة فيه ذلك ويمنع تعديله ذلك أنه يعد عنصرا من عناصر العقد⁽²⁾.

تظهر أهمية تعيين السفينة من خلال أثر هلاك البضاعة أثناء الرحلة، حيث يفسخ العقد وتبرأ ذمة المشتري من الوفاء بالثمن، ولا يمكن للمشتري مطالبة البائع بتسليم بضاعة أخرى من نفس النوع وبنفس المقدار، ومردّ ذلك أن تعيين البضاعة وإفرازها يتم بشحنها على ظهر السفينة، وأن هذا النوع من البيع

(1) عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 165.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 390.

يرد على منقول معين بالذات، ومن ثم ينعقد العقد بمجرد التعاقد، أما نقل الملكية الذي يعد أثراً من آثار العقد فيتراخى باتفاق الطرفين لحين وصول البضاعة لميناء الوصول (1).

يرى البعض أن البيع بسفينة معينة هو بيع مُعلق على شرط وصول البضاعة سالمة، بينما يرى البعض الآخر أن وصول البضاعة ليس شرطاً في البيع وإنما هو موضوع البيع في حد ذاته، ولذلك يعتبر التعاقد في هذه الحالة بمثابة بيع أشياء مستقبلية.

فإذا كان الهلاك بقوة قاهرة فإنه يترتب عليه استحالة في تنفيذ الالتزام وبالتالي سيؤدي لفسخ العقد وسقوط الالتزام على عاتق المشتري، وهو ما ذهبت إليه المادة 121 من القانون البحري بنصها على: "يحق لمالك السفينة المذكورة في المادة 117 أعلاه، تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن والتي تكون الجزائر طرفاً فيه".

* البيع بسفينة غير معينة.

كان البيع بسفينة معينة سائداً في النصف الأول من القرن التاسع عشر، حيث كانت السفن الشراعية تقوم بالملاحة البحرية، فكان المشتري يهتم بالسفينة التي ستقل بضاعته حتى يعرف مدى سلامة الرحلة البحرية، لكن بعد اكتشاف البخار وانتظام الخطوط الملاحية لم يعد لمعرفة السفينة أهمية في العقد، فترك للبائع مهمة اختيار السفينة التي تتولى نقل البضائع، فحلّ البيع بسفينة غير معينة محل البيع بسفينة معينة بداية من سنة 1875 ميلادي (2).

في هذا النوع من البيوع يتولى البائع نقل ملكية البضاعة خلال مدة زمنية معينة وعلى متن سفينة لا يتم اشتراطها من المشتري، وإنما يعيّن البائع دون تحديدها في العقد، لذلك فالسفينة غير معروفة لدى المشتري، فتطبق أحكام البيع الخاصة بالبضاعة المعينة بنوعها دون فرز ذلك أن الفرز لا يتم إلا بعد الوصول (3).

في البيع بسفينة غير معينة لا يقوم المشتري بإبرام عقد النقل البحري، ولا يختار السفينة التي

(1) أمينة دريسي، أنواع البيوع البحرية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، العدد الثالث، ماي 2018، ص 426.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 391 و 392.

(3) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة، مصر، ص 255.

ستتولى عملية النقل، ولذلك فإن فرز البضاعة لا يكون إلا في ميناء الوصول، فتبقى البضاعة ملكا للبائع خلال الرحلة البحرية، ويتحمل على إثر ذلك البائع وحده تبعه الهلاك لحين الوصول (1).

يعتبر عقد البيع بسفينة غير معينة بيع أجل لتوقفه على توصيل البائع للبضاعة لميناء الوصول، ويترك تحديد الميعاد للبائع الذي يذكره في العقد أولاً يذكره، وجرى العرف على ألا يتجاوز مدة الشهرين.

هناك فرق بين البيع بسفينة معينة وسفينة غير معينة، حيث أن البيع في السفينة المعينة يمتنع على المشتري أن يطالب البائع بتسليم بضاعة أخرى من نفس النوع، بخلاف البيع في سفينة غير معينة فللمشتري المطالبة بتنفيذ البيع وتسليمه بضاعة أخرى بدلا من البضاعة التي هلكت، وعلّة التمييز بين البيعين أن البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة تم فرزها من خلال تعيين السفينة التي تتولى نقلها، أما في البيع بسفينة غير معينة فليس هناك فرز أو تعيين للبضاعة، بل يتحقق الفرز بتسليم البضاعة للمشتري (2).

ب- بيوع القيام.

تختلف بيوع القيام في أن تبعه هلاك البضائع أثناء نقلها عبر البحر تكون على عاتق المشتري وليس البائع، حيث يتحمل المشتري كافة المخاطر بسبب انتقال ملكية البضائع إليه في ميناء القيام.

فالبيوع البحرية في ميناء القيام أو ميناء الشحن هي تلك البيوع التي يتفق فيها الطرفان على أن تسليم البضاعة يكون في ميناء القيام، فتنقل ملكيتها من البائع إلى المشتري قبل نقلها لأنه يتم تعيينها في ميناء القيام (3).

يمكن للمشتري التصرف في البضاعة منذ شحنها دون انتظار وصولها حتى يتصرف فيها، على اعتبار أنه أصبح مالكا لها، وهو ما حال دون اعتماد الكثير من العملاء على اعتمادها بسبب انطوائها على المخاطر عكس بيوع القيام، وتتفرق إلى نوعين بيع السيف (CIF)، وبيع الفوب (FOB)، وهو ما سيتم تبيينه وفقا لما يلي:

* بيع سيف (cif) (Cost , Insurance And Freight).

عقد يتم إبرامه بيع البائع والمشتري، حيث يلتزم البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن وشحنها

(1) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، مصر، ص 310.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 391.

(3) هاني دويدار، مرجع سابق، ص 303.

على متن السفينة، ويلتزم كذلك بإبرام عقد نقل البضاعة ودفع أجرة النقل والتأمين عليها، هذا ويلتزم المشتري مقابل ذلك بأداء مبلغ إجمالي يشمل قيمة البضاعة وأجرة نقلها وقسط التأمين (1)، يستمد هذا البيع اسمه من الحروف الأولى للأسماء الإنجليزية للعناصر التي تدخل في تقدير الثمن الذي يدفعه المشتري، وبمعنى تفصيلي قيمة البضاعة: cost وقسط التأمين: insurance ، وأجرة النقل: freight .

ظهر هذا النوع من البيوع في الربع الأخير من القرن التاسع عشر، وانتشر بعد ذلك حيث أصبح أهم الصور التي يجري التعامل بها في نطاق البيوع البحرية، وسبب انتشاره هو ما يقدمه من مزايا للبائع والمشتري؛ فلا يتحمل البائع خطر هلاك البضاعة أو تلفها بداية من تاريخ شحنها، فيستحق بالتالي الثمن بصرف النظر عن مصير البضاعة.

أما بالنسبة للمشتري فيتم إعفاؤه من عبء الشحن والتأمين في مكان بعيد، كما يصبح مالكا للبضاعة من وقت الشحن وهو ما يسمح له بالتصرف فيها والاستفادة من تغيرات أسعارها، ولا يتكبد الخسائر المترتبة على أخطار الرحلة البحرية ذلك أنها محمية بالتأمين، ويتميز هذا النوع من البيع بخصائص يمكن تلخيصه فيما يلي:

- يلتزم البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري.

- انتقال ملكية البضاعة من وقت الشحن للمشتري.

- اعتبار مخاطر الطريق على عاتق المشتري منذ الشحن.

بالمقابل يلتزم المشتري بدفع المبلغ المتفق عليه، حيث يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين، وجميع المصاريف التي من شأنها تسهيل عملية التسليم بالطريقة التي يتم التوافق حولها (2).

غير أن هذا البيع له عيب يظهر من خلال دفع المشتري لثمن بضاعة لم يرها بعد، وهو ما يؤدي عمليا لظهور العديد من المنازعات في هذا الشأن.

*بيع الفوب (FOB): (Free On Borad)

يتم الاتفاق بين الطرفين على تسليم البضاعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يحددها المشتري، لقاء دفع الثمن، أين يتملص البائع بعد وضع البضاعة على ظهر السفينة من أي التزام، كما

(1) عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 165.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 393 و 397.

يمكن الاتفاق على وضع البضاعة بجوار السفينة وعلى الرصيف ويسمى بيع (FAS) (Free Alongside Ship)⁽¹⁾.

يتميز هذا النوع من البيوع بجملة من المميزات يمكن حوصلتها فيما يلي:

- انتقال مخاطر البضاعة عند تسليمها من البائع للناقل البحري الذي تعاقده مع المشتري على متن السفينة التي عينها المشتري.

- يتولى المشتري إبرام عقد النقل البحري الخاص بالبضاعة.

- إمكانية زيادة شروط وتزيد معها أعباء إضافية للطرفين بهدف تحقيق المنفعة.

من خلال هذا النوع من البيع يلتزم البائع بتجهيز البضاعة وتسليمها للمشتري في مكان التسليم وزمانه، كما يلتزم البائع بالحصول على شهادة التصدير على نفقته وتغليف البضاعة والالتزام بإصدار سند الشحن، كما يتعين عليه تقديم المساعدة للمشتري للحصول على شهادة المنشأ بهدف إعادة البيع، كما يلتزم البائع بدفع نفقات الفحص والحصول على إشهاد بذلك⁽²⁾.

بالمقابل يتعين على المشتري تهيئة السفينة حتى تكون جاهزة لاستقبال البضاعة وقت التسليم حيث يتحمل المشتري المسؤولية عن أي تأخير بذلك، كما يلتزم بدفع ثمن البضاعة⁽³⁾.

يمكن للطرفين الاتفاق بمقتضى اتفاق خاص على أن يقوم البائع بإبرام عقد النقل وعقد التأمين لفائدة المشتري، ويتعلق الأمر بوكالة تتميز عن عقد البيع، فالبايع يبرم عقدي النقل والتأمين بصفته وكيلًا عن المشتري وليس تنفيذًا لالتزام ناشئ عن عقد البيع، فإن لم يقم البائع بإبرام عقدي النقل والتأمين تنفيذًا للوكالة، فهذا الإخلال ليس مبررًا لفسخ عقد البيع، بل ينبغي التعويض عن الضرر اللاحق فقط، بخلاف الحالة في بيع سيف حيث يلتزم البائع بموجب عقد البيع بإبرام عقدي النقل والتأمين، حيث يكون جزاء الإخلال بهذا الالتزام فسخ العقد وليس مجرد مسؤولية البائع عن التعويض، ويجب على مشتري عقد فوب إرسال أجرة النقل وقسط التأمين إلى البائع، ويستطيع الناقل أن يطالب المشتري بأجرة النقل لالتزامه بتصرف وكيله، فإذا لم يوجد اتفاق خاص في هذا الشأن، فلا يتحمل البائع الالتزام بالنقل والتأمين

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 391.

(2) عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 180 و 181.

(3) أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 489.

باعتباره بائعا⁽¹⁾.

ثانيا عقد النقل البحري.

إن البيوع البحرية قد تتم بين أطراف تنتمي لدول مختلفة ومتباعدة جغرافيا، فتحتاج العملية لجعلها أكثر واقعية، ولا يكون ذلك إلا بنقلها من دولة مصدرة إلى دولة مستوردة، فيكون ذلك وفق عملية نقل يكون طريقها بحريا، وما يحتاج إليه الأمر من إبرام لعقد يختلف عن عقود النقل الأخرى التي تتم بطريق البر أو الجو، فكان عقد النقل البحري من أهم أوجه استغلال السفينة وتسهيلا للبيوع البحرية التي من ضمن شروطها أن يكون نقل البضائع فيها عن طريق البحر، ولذلك سيتم التركيز على عقد النقل البحري وفقا للتفاصيل الآتي بيانها:

1- ماهية عقد النقل البحري.

يعتبر النقل البحري عقدا ذا أهمية بالغة سيما لارتباطه بالبيوع البحرية، حيث أنه بعد الاتفاق على بيع البضائع يجب الأخذ بالحسبان السفينة التي تتولى عملية النقل، ولذلك سيتم التركيز على بيان تفاصيله وفقا لما يلي:

أ- تعريف عقد النقل البحري.

يمكن تعريف عقد النقل البحري على أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع معينة من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن⁽²⁾، ومن هذا المنطلق فلا ينطبق النقل البحري على استغلال مالك السفينة لها في نقل بضائعه الخاصة به.

تعرض المشرع الجزائري لفكرة عقد النقل البحري من خلال المادة 738 من القانون البحري، حيث أن المادة لم تعط له تعريفا بل وضحت التزام الناقل وحقوقه في نقل البضاعة، من خلال نصها على: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسمأة أجرة الحمولة".

كما أن عقد النقل يبدأ سريانه بداية بمجرد تكفل الناقل بالبضاعة لحين تسليمها، وهو ما ذهبت إليه المادة 739 من القانون البحري التي نصت على: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 299.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 283.

على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن⁽¹⁾.

الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق لتفاصيل العقد في حد ذاته بل إنه حدّد تعهّد الناقل بضرورة إيصال البضاعة بحرا عبر الموانئ، وهذا كالتزام منه، وبالمقابل يتعهد الشاحن بأن يدفع له أتعابه، فضلا على تحديد بداية مسؤوليته من خلال تسلمه البضاعة لحين تسليمها لوجهتها المحددة سلفا.

ب- خصائص عقد النقل البحري.

يتميز عقد النقل البحري بجملة من الخصائص التي يمكن تبيينها وفقا لما يلي:

* عقد النقل عقد رضائي.

يعتبر عقد النقل البحري عقدا رضائيا أي يكفي لانعقاده تطابق إرادتي الطرفين ولا يشترط لذلك شكل معيّن، وهو ملزم لجانبيين، أي يلتزم من خلاله الناقل بنقل البضاعة بحرا من ميناء لآخر حسب الاتفاق، على أن يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل.

* عقد النقل البحري عقد إذعان.

إن عقد النقل البحري من عقود الإذعان الذي يقبل بموجبه الشاحن بتفاصيل العقد التي يضعها الناقل دون مناقشة⁽²⁾، وهو ما ذهبت إليه المادة 70 من القانون المدني التي نصّت على: "يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها"، غير أنه يراعى في ذلك ما اتفق عليه الأطراف وفقا للاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر وفقا لما جاء في نص المادة 747 من القانون البحري والتي نصّت على: "لا تسري أحكام هذا الباب، مع التحفظ للاستثناءات المحددة فيما يلي، إلا في حالة وجود اشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة، وتسري عند الحاجة الأحكام الخاصة للاتفاقيات الدولية التي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر وذلك في النقل البحر المتمم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية".

(1) تم تعديل المادة 739 بموجب القانون 98-05 بإدراج فكرة الممثل القانوني وزيادتها في صلب المادة حيث لم تكن موجودة قبل التعديل، ويعتبر هذا زيادة في مرونة النص القانوني بصياغته الحالية مراعاة لعامل السرعة في التعامل وتسهيلا للمعاملات التجارية البحرية ولاسيما عمليات النقل عبر البحر.

(2) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 303.

* عقد النقل البحري عقد تجاري.

يعدّ عقد النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة للمجهّز الذي يلتزم بنقل البضاعة بحرا⁽¹⁾، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال المادة الثالثة من القانون التجاري التي بيّنت الأعمال التجارية بحسب الشكل، والتي اعتبرت كافة العقود البحرية أعمالا تجارية حيث نصّت على: "يعدّ عملا تجاريا بحسب شكله: ... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

بالمقابل قد يكون هذا العقد عملا تجاريا بالتبعية إذا قام به الشاحن بهدف حاجات تجارته وكان هذا النقل مرتبطا بهذا النشاط التجاري، حيث أشارت المادة الرابعة من القانون التجاري إلى: "يعدّ عملا تجاريا بالتبعية: - الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره. - الالتزامات بين التجار".

2- تكوين عقد النقل البحري.

إن عقد لنقل البحري هو عقد كسائر العقود التي يجب مراعاة الأركان الواجب استحضارها في كل عقد، غير أن ذلك لا يمنع من إضفاء الخصوصية التي يتسم بها هذا العقد على غيره من العقود، ويمكن الحديث عن تكوين هذا العقد وفقا للتفصيل الآتي بيانه:

أ- أطراف عقد النقل البحري.

وفقا لتعريف عقد النقل البحري الذي هو بالأساس عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع من ميناء لآخر لقاء أجر يلتزم به الشاحن، فيظهر بجلاء أن هذا العقد يتكون من طرفين هما: الناقل من جهة، والشاحن من جهة أخرى⁽²⁾.

الطرف الأول هو الناقل والذي يلتزم بنقل البضاعة بحرا، وفي الغالب هو من يملك السفينة التي تتم عملية النقل على متنها، غير أنه يمكن أن يكون مستأجرا للسفينة المجهّزة أو غير المجهّزة. أما الطرف الثاني فهو الشاحن الذي يتعهد بتقديم البضاعة للنقل، وقد يرسل الشاحن البضاعة لنفسه، كأن يتولى محل تجاري إرسال منتجاته إلى أحد الفروع له في الخارج، غير أنه في غالب الأحيان يكون النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن هو المرسل إليه، الذي له حق خاص في مواجهة الناقل⁽³⁾.

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 85.

(2) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 311.

(3) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 287.

ب- التراضي في عقد النقل البحري.

عقد النقل البحري عقد رضائي، حيث أنه لا يمكن أن يتم إلا بتطابق إرادتي الناقل والشاحن، حيث أنه لو تم شحن بضائع في سفينة بغير علم الناقل أو الرّبان، أمكن للرّبان إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقائها وفق ما تقتضيه الضرورة للحفاظ على السفينة⁽¹⁾، وهو ما أشارت إليه المادة 600 من القانون البحري التي نصّت على: "يستطيع الرّبان في الحالات الاضطرارية القصوى أن يقوم بأيّ تضحية في منشآت السفينة وحمولتها أو أن يلتزم بالمصاريف الطارئة لإنقاذ السفينة والأشخاص المبحرين والبضائع الموجودة على متنها من الخط المشترك".

كما أن الشروط التي يقوم عليها عقد النقل البحري هي محل مناقشات بين الأطراف، غير أن الواقع العملي يشير إلى فرض الناقل شروطا على الشاحن بسبب احتكار الناقلين لظروف وشروط النقل البحري، ولذلك كان عقد النقل البحري عقدا إذعان⁽²⁾.

ج- محل عقد النقل البحري.

إن محل عقد النقل البحري ليس الانتفاع بالسفينة بل هو نقل البضاعة، الذي تعتبر السفينة وسيلته في تنفيذ هذا العقد، ولذلك فإن عقد النقل البحري ليس من قبيل الإجارة، وإنما هو عقد معاولة يتعهد أحد المتعاقدين فيه بتأدية عمل في مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر⁽³⁾، وهو ما أشارت إليه المادة 50 من القانون المدني التي نصّت على: "المعاولة عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئا أو يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر"، حيث أن السفينة قد لا يتم تعيينها في العقد كأن يتم الاتفاق على إرسال البضاعة على متن السفينة القادمة أو على متن سفينة يتم تعيينها لاحقا، ويحتفظ المجهّز بحق تغيير السفينة في حالات عديدة، ولذلك ينحسر محل عقد النقل البحري في البضاعة وفي أجرة النقل.

3- إثبات عقد النقل البحري.

إن إثبات عقد النقل البحري يتم في الأصل بكافة وسائل الإثبات، إعمالا لمبدأ حرية الإثبات في

(1) مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 24.

(2) سمية برياني، وحدة عقد النقل البحري وتناقضاته مع المادة 812 من القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر النقل والنشاط المينائي، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، المجلد الثامن، العدد الثاني، ديسمبر 2021، ص 36.

(3) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 288.

سائر العقود التجارية، ولكونه عقدا رضائيا يتم بمجرد تطابق إرادة أطرافه، غير أن ذلك ليس على إطلاقه حيث جرت العادة على صياغة مستند كتابي لتسهيل الإثبات في صورة نشوء منازعة⁽¹⁾، وهو ما يمثله سند الشحن من أهمية في عملية إثبات هذا العقد، وهو ما أشارت إليه المادة 749 من القانون البحري على اعتبار سند الشحن وثيقة للإثبات على استلام البضاعة، حيث نصّت المادة على: "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها"، ولأهمية سند الشحن في عملية الإثبات الخاصة بعقد النقل البحري سيتم التطرق لبعض الجوانب الخاصة به سيما البيانات التي يجب توفرها، فضلا على إبراز أهمية دوره في الإثبات وفقا للتفصيل التالي:

أ- بيانات سند الشحن.

يتضمن سند الشحن بيانات معينة هدفها تحديد عناصر عقد النقل البحري، وتقديم وصف للبضائع المنقولة، كما يمكن للناقل من خلالها إدراج التحفظات الخاصة بالبضائع التي لا يعلم محتواها، ولا يترتب البطلان جزاء تخلف إحدى البيانات ذلك أن عقد النقل البحري هو عقد رضائي.

يمكن أن تكون وثيقة الشحن إسمية بمعنى تتضمن اسم المرسل إليه، أو وثيقة شحن لأمر، وهو ما نصّت عليه المادة 758 من القانون البحري: "يمكن وضع وثيقة الشحن: أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية، ب- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، ج- لحاملها، إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن".

كما يمكن نقلها بالتظهير، أو وثيقة شحن لحاملها تنقل بتسليمها، حيث تسلم البضاعة لمن يحمل الوثيقة⁽²⁾، وهو ما بيّنته المادة 759 من القانون البحري بنصّها على: "يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر أي: أ- وثيقة الشحن الاسمية، بالتخلي عن دين، ب- وثيقة الشحن لأمر بالتظهير، ج- وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن، ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن باسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة واستلامها".

(1) يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الجامعية 2021/2020، ص 29.

(2) فريد روابح، مرجع سابق، ص 59.

ب- دور سند الشحن في الإثبات.

إن وثيقة الشحن هي الإثبات على استلام البضائع المدرجة، وتعتبر أيضا سندا لحيازة البضاعة واستلامها، وفقا للمادة 749 من القانون البحري.

قد يتضمن سند الشحن بعد تحميل البضاعة بعد طلب الشاحن إدراج وثيقة تتضمن عبارة "مشحونة"، وهو ما أشارت إليه المادة 751 من القانون البحري التي نصّت على: "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" وكذلك اسم السفينة وبيان وتاريخ التحميل".

لا يمكن اعتبار سند الشحن عقد النقل البحري في حد ذاته، بسبب أنه يعتبر إثباتا لوجود عقد النقل بما يشمله من بيانات ومعلومات متعلقة به فقط، كما يمثل أيضا حيازة البضاعة المشحونة (1).

لقد اهتم القانون البحري بما يجب أن تتضمنه وثيقة الشحن من بيانات، وهو ما جاءت به المادة 752 بنصّها على: "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها،

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة،

ج- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة".

كما أن هذه البيانات تكون بناء على تصريح كتابي للشاحن وفق ما أشارت إليه المادة 753 من القانون البحري التي نصّت على: "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن".

فضلا على ضرورة أن تكون وثيقة الشحن بعدد نسخ تتماشى وطبيعة المعاملة، ويلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بها وفقا للضرورة، وهو ما أشارت إليه المادة 760 من القانون البحري بنصّها على: "يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية. وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ. ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة

(1) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 116.

بنسخة عن وثيقة الشحن. وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة. ويجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها".

4- آثار عقد النقل البحري.

تترتب على عقد النقل جملة من الآثار كسائر العقود، حيث أن هذه الآثار تمس بالدرجة الأولى أطراف العلق التعاقدية، فترتب التزامات تبادلية في جانب كل من الناقل والشحن، وبالمقابل تنشئ مسؤوليات جراء الإخلال بالالتزامات المنصوص عليها في صلب القانون البحري، ويمكن تفصيل ذلك وفقا لما يلي:

أ-التزامات أطراف عقد النقل البحري.

بما أن عقد النقل البحري هو عقد ملزم لجانبين فذلك يفرض وجود التزامات في ذمة طرفيه الشاحن والناقل، وهو ما يمكن تفصيله وفقا للتالي:

*التزامات الناقل.

يعتبر الناقل أحد طرفي العلاقة العقدية في عقد النقل البحري، ولأهمية دوره يتعين عليه القيام بجملة من الالتزامات التي يمكن تبينها وفقا لما يلي:

- الالتزام بتحضير السفينة للإبحار.

يلتزم الناقل بأن يحضر السفينة وجعلها قابلة للإبحار⁽¹⁾، حيث حدّدت المادة 700 من القانون البحري جملة من الالتزامات، التي من ضمنها الإعداد الجيد للسفينة، فنصت في فقرتها الأولى والثانية على: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي: أ-وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب"، ويكون ذلك عن طريق إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها، كما ينبغي عليه تطبيق السفينة وتموينها بما يلزم للرحلة وإعداد العنابر والغرف الباردة وكافة الأقسام الأخرى الخاصة بشحن البضائع وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها⁽²⁾، كما يتعين عليه حسب

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 89 و 90.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 304.

نفس المادة العمل على تسليحها بطريقة مناسبة بغرض حمايتها من كافة المخاطر التي قد تتعرض لها.

- الالتزام بشحن البضائع.

يلتزم الناقل في نطاق مهامه أيضا بشحن البضاعة أو تحميلها عن طريق رفعها من رصيف الميناء والقيام بوضعها على ظهر السفينة (1)، ويعتبر الشحن في الأصل بحسب الأعراف البحرية وبعض قوانين الدول من الالتزامات الملقاة على عاتق الشاحن، غير أن المشرع الجزائري جعله من التزامات الناقل، بينما تقتصر مهمة الشاحن على تقديم البضاعة للرصيف، فالمقصود مجرد وضع البضائع على متن السفينة، ويتميز عن الرصّ الذي يقوم به الرّبّان وينطوي على ترتيب البضاعة وتنظيمها في العنابر المخصّصة لها أو على سطح السفينة (2).

- الالتزام برصّ البضاعة.

يقصد بعملية رصّ البضائع توزيعها وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحفظ البضاعة من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتجعل السفينة في حالة توازن (3)، ويمكن أن يدخل في نطاق الرصّ عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو قماش سميك لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر أثناء الرحلة، ولأن الرصّ متعلق بثبات السفينة وتوازنها، فإنه يدخل في نطاق الوظائف الفنية للرّبّان، ويلتزم بملاحظته ويبقى مسؤولا عليه حتى لو قام به أشخاص تابعون للشاحن (4)، وقد بيّنت المادة 773 من القانون البحري هذه المهمة وجعلتها من صميم التزامات الناقل بنصّها على: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورصّ البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخصّ البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن".

يتضح من خلال نص المادة أن على الناقل بذل عناية الرجل العادي في إطار رصّ وتنظيم البضاعة، غير أنه إذا كانت البضاعة ذات أهمية وذات قيمة نوعية أو كانت حساسة ينبغي أن يبذل فيها عناية أكثر، ويكون أكثر حرصا عليها، ويكون ذلك عن طريق تبليغ الشاحن كتابة بكل تفصيل يخص البضاعة التي يجب أن يراعى فيها عناية الرجل الحريص، حتى تصل في أحسن الظروف بسبب مخاطر

(1) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 336.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 305.

(3) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 90.

(4) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 307.

الرحلة البحرية.

- الالتزام بتفريغ البضاعة.

بعد وصول البضاعة إلى الميناء المتفق عليه في عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن، يتعين على الناقل القيام بتفريغ البضاعة، حيث أن المقصود بهذه العملية هو إخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو في سفن أخرى إذا كانت السفينة راسية بعيدا عن الرصيف (1).

إن هذا الالتزام يبقى لصيقا بالناقل حيث فرضه النص القانوني، وهو ما ذهبت إليه المادة 780 من القانون البحري التي نصّت على: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".

- الالتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه.

يعتبر هذا الالتزام أساسيا في عقد النقل، حيث يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه الذي يتقدم إليه بسند الشحن وبالتسليم تنتهي عملية النقل البحري، والتسليم هو عملية قانونية تتميز عن التفريغ الذي يعتبر مجرد عملية مادية، وقد يكون التسليم سابقا على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه الالتزام بالتفريغ، وقد يكون لاحقا إذا كان التفريغ على عاتق الناقل (2).

باعتبار الالتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه من أهم ما يقوم به الناقل فقد خصّه المشرع الجزائري بالنص القانوني الذي يضبطه، وهو ما جاءت به المادة 782 من القانون البحري التي نصّت على: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة"، فواضح من خلال النص أن الاتفاق على مكان التسليم يعتبر عنصرا جوهريا، ولا يمكن تعديله إلا بناء على اتفاق لاحق، كما يجدر تقديم سند الشحن الذي يعتبر الوثيقة التي تؤكد عملية النقل حتى لو كانت نسخة واحدة، وتسهيلا للمعاملات فقد أشار المشرع إلى أنه في صورة عدم وجود سند الشحن فيكون الاعتماد على أي وثيقة نقل صحيحة والتي كان من الأجدر بيان المقصود بها كفاية تقاديا لإمكانية وقوع النزاع.

(1) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 85.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 310.

- الالتزام بوضع البضاعة في مستودع في حالة عدم استلامها.

قد يحدث وأن لا يتقدم من يستلم البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليه في عقد النقل البحري، ويكون ذلك بسبب رفض استلامها أو كان من يتسلمها غير معروف⁽¹⁾، ففي هذه الحالة يجب على الناقل وعلى مسؤوليته أن يتولى إيداعها في مستودع أو مكان وصفه المشرع الجزائري بالأمين، وهو الأمر الذي يحتاج لمزيد من التفاصيل، خاصة أن المكان قد يكون آمينا في نظر الناقل وهو ليس كذلك، ويتحمل مصاريف ذلك المرسل إليه، وهو ما قد وضّحت المادة 793 من القانون البحري بنصّها على: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها وإذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً".

*التزامات الشاحن.

يعتبر الشاحن الطرف الآخر المشكل لعقد النقل البحري، والذي يلتزم أيضا بجملة من الالتزامات وضّحها القانون البحري ويمكن إجمالها كما يلي:

- الالتزام بتسليم البضاعة للناقل.

على الشاحن أن يلتزم بتسليم البضائع للناقل في المكان والزمان المتفق عليهما بموجب عقد النقل البحري، أو ما يقضي به العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك⁽²⁾. هذا ويتحمل الشاحن المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة للناقل⁽³⁾، وقد أشار المشرع الجزائري إلى إمكانية أن تتجه هذه المسؤولية إلى تعويض الناقل بمبالغ تعادل الخسائر التي تكبدها جراء التأخير، على ألا تتعدى أجرة الحمولة المتفق عليها، وهو ما وضّحت المادة 772 من القانون البحري والتي نصّت على: "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".

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 91.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 318.

(3) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 338.

لا يمكن أن يتم تحميل البضاعة على متن السفينة إلا بناء على ما تم الاتفاق عليه بطريقة لا تؤثر على أمن الرحلة، سيما إذا كان التحميل نظاميا وفق المقتضيات العامة، ويجدر بالناقل إعلام الشاحن بذلك، وهو ما جاءت به المادة 774 من القانون البحري والتي نصّت على: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم. وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن".

إن التزام الناقل بتسليم البضاعة لا يحدّ من صلاحياته في تبديل السفينة متى كانت الأخيرة مماثلة لمواصفات السفينة المتفق عليها في العقد وتقوم بالنقل من دون تأخير، وهو ما ذهبت إلى توضيحه المادة 771 من القانون البحري والتي نصّت على: "يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير".

- الالتزام بالتبليغ عن البضائع الخطرة.

يجدر بالشاحن أن يخطر الناقل بمدى خطورة البضاعة المشحونة سيما إذا كانت قابلة للاشتعال أو الانفجار، وأن يضع بيانا للدلالة على ذلك، ويبين بطريقة كافية طريقة الوقاية في حال وجود الخطر⁽¹⁾، وقد احتاط المشرع مثل هذه الحالات بأن نصّ على ذلك من خلال المادة 778 من القانون البحري والتي نصّت على: "إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تتجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها. وإذا كان بعض من هذه البضاعة محملا على متن السفينة بمعرفة وموافقة الناقل، وأصبح يشكل خطرا على السفينة أو الحمولة، فإنه يمكن تنزيله بنفس الشكل أو إتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل مالم تترتب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل".

في الحقيقة تثير هذه المادة التي تعالج إشكالا قانونيا يتعلق بالمواد ذات الطبيعة الخطرة، وأشارت إلى إمكانية التخلص منها عبر طر عديدة لعل من أهمها الرمي في البحر وهو ما من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية وانعكاس ذلك على إمكانية نشوء نزاع دولي سيما إذا تترتب على هذا التصرف المساس

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 319.

بالثروة البحرية التي تستحق الحماية، ولهذا يجدر العناية بهذا النص وتطبيقه في أضيق الحالات، حيث ينبغي إخضاع البضاعة لمراقبة دقيقة قبل بداية الرحلة، ومنع السفينة من الإبحار إذا تم التأكد من أنها تحتوي شحنة خطيرة وعدم المجازفة بإلقائها في البحر.

- الالتزام بدفع أجرة النقل.

من مقتضيات عقد النقل البحري الذي تم إبرامه بين أطرافه هو النصّ على أجرة النقل، حيث أن الناقل يؤدي خدمة للشاحن لقاء أجرة يدفعها الأخير له، فكان سبب التزام الناقل بنقل البضاعة بحرا هو استعادته من العمولة أو الأجرة التي يتم تحديدها تعاقديا أو عرفا (1)، وهو ما ذهبت إليه المادة 797 من القانون البحري بنصّها على: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف...".

حيث جرت العادة على تحديد قيمتها وفق وزن البضاعة، فيتم الاتفاق على مبلغ معين عن كل كيلوغرام أو طن في الأوزان، وقد يتم تحديدها على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هكتولتر في السوائل، بينما قد يتم تحديدها على أساس القطعة أو القيمة، عندما يتعلق الأمر بالبضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية (2).

قد يدفع الأجرة المرسل إليه رغم عدم كونه طرفا في عقد النقل البحري إذا كان يقضي باستلام الأجرة عند الوصول من قبل المرسل إليه، ويكون للناقل ضمان حبس البضاعة أو الامتياز عليها لاستيفاء الأجر ومصاريف التفريغ والإيداع، وهو ما نصّت عليه المادة 791 من القانون البحري: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة أخرى".

غير أن الأجر قد لا تدفع سيما إذا فقدت بسبب فقدان البضاعة جرّاء الأخطار البحرية، غير أنها إذا فقدت جرّاء الحزم الفاسد أو بسبب عمل منسوب للشاحن فيتعين في هذه الحالة دفعها، وهو ما نصّت عليه المادة 798 من القانون البحري: "لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جرّاء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جرّاء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جرّاء عمل منسوب للشاحن".

كما أنه لا يمكن المطالبة بالأجرة بسبب البضاعة المفقودة جرّاء إهمال الناقل في توفير التزاماته

(1) علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 340 و341.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 320.

المنصوص عليها في القانون البحري، وفقا لنص المادة 800 من القانون البحري التي نصّت على: " لا تستحق أي اجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية الالتزامات المذكورة في المواد 770 و 773 و 775 المذكورة أعلاه".

ب-مسؤوليات أطراف عقد النقل البحري.

إن لأطراف عقد النقل البحري في مقابل التزاماتهم مسؤوليات يجدر الحديث عنها، حيث يتحمل كل منهم المسؤولية القانونية التي ضبطها النص القانوني وفقا للتفصيل التالي:

* المسؤولية بالنسبة للناقل وطرق دفعها.

يمكن أن تكون المسؤولية القانونية خاصة بالناقل باعتباره طرفا أصيلا في عقد النقل البحري، ومع ذلك يمكنه الدفع بانتفاء أوجه المسؤولية، وهو ما سيتم تفصيله كما يلي:

-مسؤولية الناقل.

يترتب على الناقل جملة من المسؤوليات بسبب قيامه بالتزامه ويتعلق الأمر بما يلي:

/مسؤولية الناقل عن التأخير.

يسأل الناقل عن الضرر الذي تسبب فيه جزاء تأخير الوصول في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد إذا لم يتم الاتفاق على ميعاد للوصول⁽¹⁾، ولا يمكن للناقل أن يتخلص من مسؤوليته إلا بإدخال السبب الأجنبي في وقوع هذا التأخير⁽²⁾، وقد أشار المشرع الجزائري إلى تحميل المسؤولية للناقل في صورة تأخير وصول السفينة ومن ثمة الإخلال بالالتزام التعاقدى لعقد النقل البحري، وهو ما أشارت إليه المادة 802 من القانون البحري والتي أوردت حالات عديدة تعفي الناقل من تحمل المسؤوليات فنصت على: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

(1) يمكن للناقل أن يستفيد من التعويض بسبب التأخر في تسليمه البضاعة من طرف المرسل إليه، على أن يكون هذا التعويض يتلاءم والخسائر المسجلة بسبب مدة التأخير، وهو ما أشارت إليه المادة 794 من القانون البحري والتي نصت على: "يحق للناقل التعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه".

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 381.

/مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة.

يعتبر الناقل مسؤولاً على نقل البضاعة وإيصالها سالمة حسب العقد المبرم من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، حيث أن المادة 802 من القانون البحري قد جاءت عامة في تحديد المسؤولية للناقل، وهذا الأمر يعتبر منطقياً حيث ينبغي عليه الحرص على سلامة الحمولة التي تعتبر السبب الرئيسي في تعاقده مع الشاحن.

-إعفاء الناقل من المسؤولية.

ذكرت المادة 803 من القانون البحري أسباباً عديدة على سبيل الحصر لإعفاء الناقل من المسؤولية، حيث تضمنت أسباباً واضحة وأخرى نسبية تحتمل التأويل، فنصت على إدراج القوة القاهرة في الفقرة (هـ) كما يلي: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: هـ- القوة القاهرة..."، فضلاً على الأفعال التي لا يد للناقل في حدوثها وإن كانت هذه الصياغة فضفاضة ولم تحدد بالدقة المقصود منها من خلال الفقرة (ك) التي نصت على: "ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل"، كما أوردت الأسباب بصفة عامة التي لا يكون فيها للناقل دخل هو أو أحد ممثليه، وبخاصة إذا قدم الإثبات بعدم التقريط في التزاماته، من خلال الفقرة الأخيرة من المادة 803 من القانون البحري، فنصت على: "أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبي، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر".

للناقل أن يدفع عن نفسه المسؤولية في الإطار العام بإدخال السبب الأجنبي كما سلف الذكر، ويمكنه أيضاً إدراج بعض الأسباب الفنية⁽¹⁾ والتي أوردتها المادة 803 من القانون البحري ويمكن الحديث عن قيامه باللائم وعدم الإهمال أو التقصير وهو ما أشارت إليه الفقرة (أ) بنصها على: "أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه"،

يمكن للناقل أيضاً في إطار الدفع بعدم مسؤوليته لأسباب قانونية تتعلق بالسفينة هي إدراج فكرة عدم صلاحية السفينة للإبحار، ذلك أن الناقل مطالب ببذل عناية مادام قد قام بتنفيذ التزامه ببذل الهمة

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 93.

المطلوبة واليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة⁽¹⁾، ثم اتّضح أن بالسفينة عيوباً لا يمكن معرفتها في نطاق سلوك الرجل العادي، وهو ما جاء في نصّ الفقرة (ز) وكذا الفقرة (ط) والتي جاءت صياغتها على النحو التالي: "ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر، ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي".

يجدر بالناقل أيضاً أن يستعين بالظروف الملاحية التي من الممكن أن تسهم في عدم تحمله المسؤولية والمقصود بذلك هو الخطأ الملاحي، فيعتبر الناقل أيضاً معفى من المسؤولية إذا أثبت أن وصول البضاعة كان متأخراً أو وصلت تالفة بسبب أخطاء لم يرتكبها شخصياً بل كان السبب فيها أشخاص آخرون⁽²⁾ تم سردهم تحديداً في الفقرة (ب) ويتعلق الأمر بالربان أو المرشد أو غيرهم، فنصّت على: "ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل"، وإن كان القانون البحري وكذا القانون المدني قد حدد المسؤولية في نطاق تعاقد بين الناقل وهؤلاء، أو بناء على تحمل المسؤولية بسبب المسؤولية التقصيرية عن أخطاء الغير وبالتحديد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.

فضلاً على الأسباب التقنية التي من شأنها إعاقة أو تعطيل عمله والتي ليست من صميم اختصاصه، وهو ما يتعلق بحالة المستودعات التي ستستوعب البضاعة المشحونة، فإذا كانت مغلقة لأضرار أو لسبب آخر، جاز له الدفع بذلك، وهو ما بيّنته الفقرة (و) بنصّها على: "الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب".

بإمكان الناقل في إطار الدفع بانتفاء المسؤولية وفقاً للالتزامات عقد النقل البحري أن يستعين بالإنقاذ أي قيامه بعملية إنسانية بهدف منع موت أشخاص بسبب مخاطر البحر، ذلك أن عملية الإنقاذ هي واجب أخلاقي تفرضه المعاهدات الدولية، وكذلك يتعلق الأمر بإنقاذ الأموال أو محاولة القيام بذلك، فقد ساوى المشرع الجزائري عبر النص القانوني ولاسيما المادة 803 في فقرتها (ي)، حيث نصّت على أنها حالة من حالات انتفاء المسؤولية عن الناقل بنصّها على: "ي-إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك".

(1) شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري - دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الجامعية 2021/2020، ص 192.

(2) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 93.

* المسؤولية بالنسبة للشاحن وطرق دفعها.

يمكن للشاحن كما الناقل أن يتحمل جزءا من المسؤولية بسبب جوانب معينة ينبغي له العناية بها، وفي حال عدم التزامه بها فهو ضامن، وله أيضا أن يطلب الإعفاء منها وفقا للتفصيل التالي:

-مسؤولية الشاحن.

يتحمل الشاحن قدرا من المسؤولية نظير التزاماته، ويمكن بيانها وفقا لما يلي:

/المسؤولية عن الخطأ في التغليف.

يعتبر الشاحن مسؤولا عن الأخطاء التي قد تبدر منه أثناء تغليف البضاعة، وتتطوي عدم كفاية التغليف حسب نوع البضاعة بالنظر إلى الإطار المعمول به في هذا الجانب، حيث يختلف التغليف باختلاف طبيعة الرحلة ومدتها، ولا يكون التغليف كافيا إذا اقتصر على حفظ البضاعة فقط، بل يجب أن يكون صلبا ومتينا ويتحمل ما قد يتعرض له من ضغط البضائع الأخرى عند رصّها في العنبر أو ما قد يصاحب الرحلة البحرية من تغيرات جوية⁽¹⁾، ويجب التمييز بين عدم كفاية التغليف وعدم التغليف كلية، حيث أن بعض البضائع لا تحتاج للتغليف كالسيارات، فيلتزم الناقل في هذه الحالة ببذل العناية للحفاظ عليها، ولا يمكن له الدفع بعدم المسؤولية لأن هذا اصنف من البضائع يتم نقله بدون تغليف، بل إن وجود الخطأ في التغليف لا يعني انتفاء وجود التغليف كلية، بل إنه كان بطريق غير مطاق لمعايير ذلك، ويكون ذلك طبقا لما جاءت به المادة 774 من القانون البحري والتي نصّت على: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم. وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن".

/المسؤولية عن عدم إتقان العلامات الخاصة بالبضاعة.

على الشاحن أن يقوم بتعليم البضائع من خلال وضع علامات عليها، والتي من خلالها يتم التعرف على ذاتيتها وخصائصها وبالتالي طريقة التعامل معها، وتكون مطبوعة وموضوعة بطريقة ظاهرة على البضائع غير المغلقة، أو على الصناديق والأغلفة التي تعبأ فيها البضائع حتى تسهل قراءتها، ويظهر خطأ الشاحن في صورة ما يعترضها من قصور أو عيب في وضع العلامات⁽²⁾، وهو ما أشارت إليه

(1) شهرزاد بن الصغير، مرجع سابق، ص 172.

(2) شهرزاد بن الصغير، المرجع نفسه، ص 172.

المادة 803 في فقرتها (ح) والتي أعفت الناقل من المسؤولية وأرجعتها للشاحن، بنصّها على "ح-أخطاء الشاحن، ولا سيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضاعة".

يتحمل الشاحن المسؤولية في الإطار العام بسبب أخطائه أو أخطاء مندوبيه، والتي تؤدي لوقوع أضرار بالبضائع⁽¹⁾، وهو ما تطرقت إليه المادة 779 من القانون البحري بنصّها على: "يعدّ الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه".

/ المسؤولية عن تعمد ذكر معلومات غير صحيحة.

قد يعتمد الشاحن لتقديم تصريح كاذب حول نوع وقيمة البضائع، وهو الأمر الذي يعرضه إلى المساءلة القانونية سيما إذا ترتّب على ذلك أضرار أدّت وقوع خسائر في السفينة أو البضائع المشحونة على متنها، فيتم إعفاء الناقل من المسؤولية، حيث أن المادة 805 من القانون البحري قد عملت على تحديد المسؤولية في خانة الشاحن كونه المسؤول عن ذلك وبخاصة إذا كان ذلك بطريقة عمدية، فنصّت المادة على: "إذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل نقلها ولم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة نقل أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بها بما يزيد عن المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية والمصادق عليها من قبل الجزائر".

من هذا المنطلق فإن التصريح الكاذب من قبل الشاحن يجعله مسؤولاً ويتم إعفاء الناقل⁽²⁾ وفقاً للمادة 810 من القانون البحري التي نصّت على: "لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

/الامتناع عن تسلّم البضاعة في ميناء الوصول.

إذا لم يتقدم الشاحن أو امتنع عن ذلك، أعطى المشرع المكنة للناقل إيداع البضاعة في مستودع على نفقة المرسل إليه على أن يعلم الشاحن بذلك وفقاً لتفاصيل المادة 793 من القانون البحري، حيث أنه إذا لم يتقدم الشاحن لتسلمها كان عليه تحمل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة⁽³⁾.

(1) حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 93.

(2) حمدي الغنيمي، المرجع نفسه، ص 93.

(3) جاءت المسؤولية متداخلة بين الناقل والشاحن والمرسل إليه، وبخاصة إذا لم تتحد صفاتهم حيث نصّت المادة 793

-إعفاء الشاحن من المسؤولية.

بناء على التزامات الشاحن وتحديد مسؤولياته القانونية فإنه وفي حالة قيامه بما هو مطلوب منه على الوجه الأمثل، فيمكنه في هذه الحالة دفع المسؤولية عن نفسه أو عن مندوبيه وتحميلها للغير ممثلاً في الناقل⁽¹⁾، فبالمفهوم المخالف لنص المادة 779 من القانون البحري والتي تنص على: "يعدّ الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه"، فإنه إذا لم يترتب أي خطأ منه أو من مندوبيه فهذا لا يقيم المسؤولية في جانبه، ذلك أن الخطأ ذو طابع شخصي أو عن تصرفات الغير.

كما أن الشاحن يمكنه الدفع بعدم مسؤوليته إذا أثبت أنه لم يرتكب خطأ في التغليف الخاص بالبضائع التي تحتاج لذلك، وأنه قدّم تصريحات ذات مصداقية بما يتلاءم والبضائع المشحونة على متن السفينة، وأنه لم يمتنع عن تسلم البضاعة في ميناء الوصول.

ثالثاً: منازعات البيوع البحرية.

نتيجة ممارسة التجارة البحرية بأنواعها المتعددة فإن ذلك قد يدفع لوجود تجاذبات بين الأطراف المتعاقدة، وتظهر منازعات يحاول من خلالها كل طرف السعي لحلها عبر أبسط الحلول، بهدف ربح الوقت خاصة أن المعاملات التجارية ولا سيما البحرية منها تتطلب عامل السرعة لكثرة توالي العمليات في ظل تقلبات الأسعار والسعي لكسب المزيد من العملاء والمحافظة عليهم، ولذلك كانت المنازعات الخاصة بالبيوع البحرية ولازالت تظهر كثيراً ويتم حلّها عبر طرق عديدة لعل أهمها التسوية الودية، أو عن التحكيم أو الالتجاء للقضاء كآخر الحلول وهو ما سيتم تبينه وفقاً للتفصيل التالي:

1- التسوية الودية:

يتم حل النزاع بين الأطراف وفقاً للحلول التفاوضية، حيث تتفق الأطراف على طريق محدد لحل المنازعات التي قد تنشأ، فتتعدّد طرق التسوية الودية من خلال الاتفاق على محل رضائي يؤدي للتوافق بين الأطراف، كما يمكن الاتفاق أيضاً على اللجوء لوساطة طرف ثالث هو الوسيط؛ والذي يعتبر

على: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها وإذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً".

(1) محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري، دار الحدائق للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، بيروت، لبنان، 1990، ص 310.

مختصا للنظر في مثل هذه المنازعات وما يترتب عليها من إشكالات قانونية، ويتم التوافق على قبول ما تؤول إليه الوساطة في نطاق العقود بين الأطراف⁽¹⁾، فيجدر بالبائع والمشتري بذل العناية الكافية لتسوية المنازعات بطريق ودي عن طريق المفاوضات غير الرسمية.

2- التسوية عن طريق التحكيم:

إن نظام التحكيم نظام قديم انتشر لفض النزاعات، لاتباعه بسرعة الإجراءات وإسهامه في تنفيذ المعاملات التجارية، فضلا على ما يتعلق بسرية الجلسات، بسبب خبرة المحكمين وتخصّصهم في مجال حل المنازعات عملا ومقتضيات التجارة الدولية والعلاقات البحرية.

في الجزائر تم العمل بالتحكيم بداية من سنة 1993 من خلال المرسوم التشريعي 93-09⁽²⁾، فضلا على قانون الإجراءات المدنية والإدارية ولا سيما المادة 1039 التي نصّت على: "يعد التحكيم دوليا، بمفهوم هذا القانون، التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل"، حيث أعطى المشرّع من خلال التعريف الخاص بالتحكيم البعد الاقتصادي للدولة بما يمثله من تداول رؤوس الأموال عبر الحدود ولاسيما البحرية منها.

كما لا يعني اختيار التحكيم استبعاد رقابة القضاء، حيث يمكن للقاضي التدخل في الشق الإجرائي وبخاصة عندما يتعلق الأمر بتعيين المحكمين في حال تماطل أحد الأطراف عن تعيين محكمة، وهو ما ذهبت إليه المادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بنصّها على: "يتم الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي في الجزائر إذا أثبت من تمسك بها وجودها، وكان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي. وتعتبر قابلة للتنفيذ في الجزائر وبنفس الشروط، بأمر صادر عن رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة اختصاصها أو محكمة محل التنفيذ إذا كان مقر محكمة التحكيم موجودا خارج الإقليم الوطني"، كما يمكن أن يتم ضبط الإجراءات أمام المحكمة التحكيمية في نطاق اتفاقية التحكيم، وهو ما عالجه المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بنصّها على: "يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم، الإجراءات الواجب اتباعها في الخصومة مباشرة أو استنادا على نظام تحكيم،

(1) عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، دار هومة، الجزائر، 2007، ص 289.

(2) أشارت إلى ذلك المادة 458 مكرر التي نصّت على: "يعتبر دوليا، بمفهوم هذا الفصل، التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح التجارية الدولية والذي يكون فيه مقر أو موطن أحد الطرفين على الأقل في الخارج" (أنظر: المرسوم التشريعي رقم 93-09 المتضمن تعديل قانون الإجراءات المدنية، الصادر في 25 أبريل 1993، الجريدة الرسمية، رقم 27، الصادرة بتاريخ 27 أبريل 1993).

كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم. إذا لم تنص الاتفاقية على ذلك، تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات، عند الحاجة، مباشرة أو استنادا إلى قانون أو نظام تحكيم".

يمكن الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي في الجزائر إذا أثبت من تمسك بها وجودها مع تقديم نسخة أصلية أو نسخة مستوفاة لشروط صحتها وفقا للمادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

3- القضاء:

لا يتم اللجوء للقضاء تقريبا بسبب بطء الإجراءات وعلنية الجلسات، غير أن ذلك لا ينفي اللجوء إليه في حال الاتفاق على ذلك في نطاق العقد بتعيين الجهة القضائية المختصة، أو في حالة عدم الاتفاق على تعيينها، ففي صورة تعيينها فذلك لا يطرح إشكالا عمليا، لكن في صورة عدم التحديد فذلك يشكل تجاوزا قانونيا ولكن في الإطار العام تطبق قاعدة الاختصاص الإقليمي من حيث المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وفقا للمادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، لكن الإشكال يظهر في التنفيذ لدى بعض الدول التي لا تأخذ بهذه القاعدة القانونية⁽¹⁾.

غير أن المشرع الجزائري قد أشار في نطاق قواعد القانون الدولي الخاص فلى هذه الجزئية من خلال المادة 18 من القانون المدني والتي نصّت على: "يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد، وفي حالة عدم إمكان ذلك يطبق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة، وفي حالة عدم إمكان ذلك يطبق قانون محل إبرام العقد، غير أنه يسري على العقود المتعلقة بالعقار قانون موقعه".

(1) خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 109.

خاتمة.

عالج القانون البحري الجزائري العديد من المسائل التي تساير اهتمامات الفاعلين في النشاط البحري، من خلال التركيز على المسائل الجوهرية التي تثير العديد من المنازعات، مع ما تمثله مواد القانون البحري من إلزامية التطبيق على السفن الجزائرية ومن يتولى الإشراف على الإبحار بها داخل المياه الإقليمية الجزائرية، فضلا على ما تفرضه الاتفاقيات الدولية في تنظيم الملاحة بصفة عانة لاسيما إذا تعلق الأمر بالتفاصيل التقنية التي تنظم الملاحة البحرية، وما يتعلق بالسفينة من ضوابط تقنية ينبغي مراعاتها بما تمثله من خصوصية التي راعاها القانون البحري، ويظهر ذلك من خلال إخضاعها للرهن الرسمي كما العقار، بالإضافة إلى حق الامتياز، فضلا على ما تتمتع به من خصوصية كإمكانية منحها الجنسية وفق شروط محددة، كما اهتم القانون البحري بالطاقم البشري المشرف على تسيير الرحلة البحرية بما يقتضيه القانون من غير تعسف، حيث أنه وفي حال تجاوز أي شخص صلاحياته فإنه سيكون عرضة للعقوبات التي قد تغلظ لتصل إلى الإعدام، ومن ذلك تعمد الإضرار بالسفينة ومن عليها أو الاصطدام بسفن أو حواجز من شأنها تعريض الأشخاص أو الحمولة للخطر، حيث ضبط القانون البحري فكرة الحداث البحرية وما يترتب عليها من مسؤوليات قانونية: مدنية وجزائية، بالرغم من قصور الرؤية التشريعية في ضبط المسؤولية المدنية في هذا المجال والإحالة إلى القانون المدني، ولذلك يجدر التأمين على السفينة وما تشمله من لواحق، وهو الأمر الذي لم يفصله المشرع عبر القانون البحري تاركا ذلك للأمر المتعلق بالتأمينات الذي احتوى على جزء معتبر يتعلق بالتأمين على السفينة والذي كان من الأليق جعله في صلب القانون البحري بما أنه يتعلق بجزئيات خاصة بالملاحة البحرية، خاصة أن المرجو من سن هذا القانون هو حماية التعاملات البحرية التي تشكل رقما مهما في التجارة العالمية ذلك أن الطريق البحري يبقى أهم وجهة لنقل البضائع التي تعتبر تنويجا للبيوع البحرية التي تختلف من ميناء القيام وميناء الوصول، وضرورة ضبط هذه التفاصيل من خلال مواد قانونية صريحة لا تحتمل التأويل، ويمكن القول أن المشرع الجزائري قد ألمّ بكافة التفاصيل التي تقتضيها المادة البحرية على تفرّعها، ورغم ذلك ينبغي تحيين النصوص بما يتوافق والمعاهدات الدولية الحديثة أو تلك التي لم تتم المصادقة عليها بعد، حتى يتسنى بسط العناية التشريعية بكافة القضايا التي قد تثار في ظل شح الاجتهاد القضائي في هذا المجال، وعلى كل يمكن إجمال أهم النتائج والاقتراحات وفقا للتفصيل التالي:

أولاً: أهم النتائج.

يمكن تبيين أهم النتائج كما يلي:

1- خصّ المشرع الجزائري السفينة باعتبارات نوعية جعلت منها أداة فعالة في إتمام الرحلة البحرية، من خلال إمكانية منحها الجنسية الجزائرية وفق أطر مشدّدة تتعلق بالطاقم المشرف عليها مع تغليب العنصر الجزائري، فضلا على خصوصية الحقوق العينية التي قد ترد على العقارات وتميّز السفينة بها كحق الرهن الرسمي رغم أنها منقول، وهو ما يستدعي ضرورة ضبط النص القانوني الخاص بها في هذا الإطار.

2- أشار القانون البحري إلى الطاقم البشري المشرف على الإبحار، والذي قسّمه المشرع إلى طاقم رئيسي وطاقم مساعد؛ فيشمل الطاقم الرئيسي: المالك، المجهّز، الرّبّان والبحارة، ويشمل الطاقم المساعد كلا من وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسّمسار البحري، والذين تم ضبط مهامهم بطريقة تستدعي التفصيل أكثر وبخاصة من حيث تقاطع المسؤوليات في حالة وقوع الحوادث البحرية وما يشكّله ذلك من مسؤولية مدنية تنتوع بين العقدية والتقصيرية، والمسؤولية الجزائية، التي يحسن التدقيق فيها، سيما بعد تعاظم الحوادث البحرية.

3- تضمّن القانون البحري تفاصيل حول الحوادث البحرية التي يشكل التصادم البحري أهم صورها، والتي تخضع لشروط معينة لابد من مراعاتها، وما يطرح الأمر من تفاصيل تتعلق بما يترتب على ذلك من مسؤولية مدنية يحسن قصرها في نطاق القانون البحري، وعدم إحالتها للقانون المدني، إلا في حالات ضيقة، فضلا على ضرورة تشديد العقوبات المالية وتحيينها بما يتلاءم والجرائم المرتكبة بسبب الإهمال أو التعمد.

4- جاءت مسألة عقد التأمين البحري متفرقة بين القانون البحري والأمر المتعلق بالتأمينات، ما قد يثير جدلا تشريعيًا، حيث أن القانون البحري لم يعمل على تنظيم هذه المسألة مُحيلًا إياها إلى الإطار العام الذي يشترطه عقد التأمين في الإطار العادي، مع وجوب الخضوع لتأمين السفينة وفق عقد مشتمل على الأركان العامة مع بعض الخصوصيات التي يتسم بها العقد البحري للتأمين.

5- نظّم المشرع الجزائري مسألة البيع البحرية على نحو عام يستدعي إعادة النظر بعيدا عن القانون المدني الذي يمثل الشريعة العامة، مع ما تثيره العقود البحرية من خصوصيات قد لا يتمكن القانون المدني والتجاري من مجاراتها بسبب ما تطرحه الملاحة البحرية من مخاطر وخصوصيات بين الموانئ.

ثانيا: أهم الاقتراحات.

بناء على ما تم عرضه من حصيلة علمية تخص المادة البحرية يمكن إبداء بعض المقترحات وفقا للتالي:

1- يَحسُن ضبط النص القانوني البحري الذي يبيّن خصوصية السفينة، لاسيما من حيث خضوعها لتفاصيل الرهن الرسمي وتحيين النص القانوني بما يتلاءم ومرونة القانون البحري الذي يتّسم بمقاربة القانون التجاري، والخروج من التعقيدات الإجرائية التي يقتضيها الرهن الرسمي، وبالمقابل ضرورة التشدد في منح الجنسية الجزائرية للسفن، باعتبارها امتداد للإقليم مع مراعاة المصلحة التجارية المتبادلة.

2- يمكن اقتراح تحديد مسؤولية طاقم السفينة في نطاق القانون البحري بعيدا على أحكام القانون المدني وقانون العقوبات بسبب تقاطع المسؤوليات من جهة، وإمكانية تنازع القوانين من جهة أخرى خاصة أن السفينة تقوم بعبور العديد من المياه الإقليمية للدول.

3- ضرورة ضبط النص التشريعي وجعله أكثر ملاءمة من خلال التشدد في رصد العقوبات المالية، فضلا على ضبط المسؤوليات بسبب تعدّد الأشخاص المشرفين على سير السفينة ووقوع الحادث البحري، وتولي التحقيق في ذلك وفق أطر موضوعية يدقّق فيها النص القانوني البحري، بعيدا عن الإحالة لقانون العقوبات والإجراءات الجزائية، وكذا القانون المدني والتجاري.

4- العمل على جعل فكرة التأمين البحري مستقل عن التشريع الخاص بالتأمينات من خلال دمجها في صلب القانون البحري، بما يتميز به من خصوصية تنطوي على التأمين، وبيان معايير، شروطه، وحل المنازعات التي قد تثار بشأنه.

5- جعل البيوع البحرية بما تثيره من تفاصيل نوعية تتفرق بين موانئ القيام والوصول كجزئية من القانون البحري في حال تعديله، مع ضرورة المصادقة على بعض الاتفاقيات الدولية الخاصة بالملاحة البحرية، بسبب زيادة الحاجة لإبرام المزيد من الصفقات التي يكون البحر طريقا لتنفيذها مع مراعاة السيادة الوطنية.

قائمة المصادر والمراجع.

أولاً: النصوص التشريعية.

- * القانون رقم 98-05 المتضمن تعديل القانون البحري، الصادر في 25 يونيو 1998، الجريدة الرسمية، رقم 47، الصادرة بتاريخ 27 يونيو 1998.
- * القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الصادر في 25 فبراير 2008، الجريدة الرسمية، رقم 21، المؤرخة في 23 أبريل 2008، المعدل والمتمم بالقانون 22-13 المؤرخ في 12 يوليو 2022، الجريدة الرسمية، رقم 48، المؤرخة في 17 يوليو 2022.
- * القانون رقم 10-04 المتضمن تعديل القانون البحري، الصادر في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية، رقم 46، الصادرة بتاريخ 18 غشت 2010.
- * الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الصادر في 8 يونيو 1966، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، رقم 48، المؤرخة في 10 يونيو 1966.
- * الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري، الصادر في 26 سبتمبر 1975، الجريدة الرسمية، رقم 101، المؤرخة في 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالأمر 96-27 المؤرخ في 09 ديسمبر 1996، الجريدة الرسمية، رقم 77، المؤرخة في 11 ديسمبر 1996.
- * الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، الصادر في 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية، رقم 29، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977.
- * الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، المؤرخ في 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية، رقم 13، المؤرخة في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، رقم 15، المؤرخة في 12 مارس 2006.
- * المرسوم الرئاسي رقم 03-474 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003، الجريدة الرسمية، رقم 77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003.
- * المرسوم رقم 64-71 المتضمن المصادقة على انضمام الجزائر لاتفاقية معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، المؤرخ في 02 مارس 1996، الجريدة

الرسمية، رقم 28، الصادرة بتاريخ 4 سبتمبر 1964.

* المرسوم رقم 64-171 المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالحجز الاحتياطي على السفن البحرية والموقعة في بروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، الصادر في 8 يونيو 1964، الجريدة الرسمية، رقم 18، الصادرة بتاريخ 28 يوليو 1964.

* المرسوم رقم 64-172 بشأن الاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، الصادر في 8 يونيو 1964، الجريدة الرسمية، رقم 12، الصادرة بتاريخ 7 يوليو 1964.

* المرسوم رقم 64-174 المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاكي البواخر البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أكتوبر 1957، الصادر في 8 يونيو 1964، الجريدة الرسمية، رقم 13، الصادرة بتاريخ 10 يوليو 1964.

* مرسوم رقم 72-196 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، الجريدة الرسمية، رقم 86، المؤرخة في 27 أكتوبر 1972.

* المرسوم رقم 83-510 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974 وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في 17 فبراير 1978، الصادر في 27 غشت 1983، الجريدة الرسمية، رقم 36، الصادرة بتاريخ 30 غشت 1983.

* المرسوم التشريعي رقم 93-09 المتضمن تعديل قانون الإجراءات المدنية، الصادر في 25 أبريل 1993، الجريدة الرسمية، رقم 27، الصادرة بتاريخ 27 أبريل 1993).

* قرارات مؤرخة في 28 ذي الحجة عام 1392هـ الموافق 2 فبراير 1973 تتضمن الاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، الجريدة الرسمية، رقم 17، المؤرخة في 27 فبراير 1973،

ثانيا: الكتب.

* البارودي، علي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.

- * البارودي، علي وآخرون، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان.2001.
- * إبراهيم، مدحت حافظ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، دراسة فقهية قضائية، مكتبة غريب، ط 1، 1991.
- * حسني، أحمد محمود، البيوع البحرية (دراسة لعقود التجارة البحرية سيف وفوب)، منشأة المعارف، القاهرة، مصر، 2001.
- * حلمي، عباس، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 2، بن عكنون، الجزائر، 1987.
- * دويدار، هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، مصر.
- * زهدور، محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، بيروت، لبنان، 1990.
- * السنهوري، عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر (التأمينات)، ج7، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، بيروت، لبنان، 2000.
- * شحماط، محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
- * شحماط، محمود، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للطباعة والنشر، الجزائر، 2014.
- * الشراوي، محمود سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993.
- * صادق، هشام علي، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، مصر، 2003.
- * سعد الله، عمر، قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، دار هومة، الجزائر، 2007.
- * طه، مصطفى كمال، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر.
- * عبد الحكيم، جمال، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، دار المعارف، مصر، 1965.

- * عبد الرحمان، يعقوب يوسف، التصادم البحري، منشأة المعارف، القاهرة، مصر، 2004.
- * العريني، محمد فريد، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2002.
- * بن غانم، علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، بن عكنون، الجزائر، 2005.
- * الغنيمي، حمدي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 1988.
- * بوكعبان، العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، الجزائر، 2002.

- * المقدادي، عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011.
- * المقدم، صلاح محمد، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة: دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان.

ثالثا: المحاضرات:

- * بوحجيلة، علي، موجز محاضرات القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، السنة الجامعية 2012-2013.
- * روايح، فريد، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 2، محمد الأمين دباغين، السنة الجامعية 2013-2014.
- * فنطازي، خير الدين، القانون البحري، محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، السنة الجامعية 2020-2021.

رابعا: المقالات العلمية باللغة العربية.

- * برياني، سمية، وحدة عقد النقل البحري وتناقضاته مع المادة 812 من القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر النقل والنشاط المينائي، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، المجلد الثامن، العدد الثاني، ديسمبر 2021.

* بن معروف، فوضيل، التأمين البحري في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 07، مارس 2018.

* بوخميس، وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تامنغست، المجلد 1، العدد 1، جانفي 2012.

* دريسي، أمينة، أنواع البيوع البحرية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، العدد الثالث، ماي 2018.

* دغيش، أحمد، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة-دراسة مقارنة-، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مرسلني عبد الله، تيبازة، العدد 03، سبتمبر 2017.

* فراح، عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد الثاني عشر، مارس 2015.

* مازة، حنان، سعيد بوقرور، النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، مخبر القانون الخاص المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، المجلد 9، العدد 01، 2023.

خامسا: المقالات العلمية باللغة الإنجليزية.

* Hami Hayat, Provisions of Maritime Collision in Algerian Law, Algerian Journal of *Legal and Political Sciences, Faculty of Law, university of Algiers 1, vol 59, N° 4, 2022.

سادسا: الرسائل الجامعية.

*رسائل الدكتوراه.

* بسعيد، مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2012/2011.

* بشوش، يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الجامعية 2021/2020.

* بن الصغير، شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري - دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الجامعية 2021/2020.

* بن عصمان، جمال، المسؤولية التصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2009/2008.

*رسائل الماجستير.

* زيان، عبد القادر، التوحيد في أحكام التصادم البحري-دراسة في القانون الدولي الخاص-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، جامعة وهران، السنة الجامعية 2012/2011.

* منهوج، عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص: القانون البحري والأنشطة المينائية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2012/2011.

سابعا: مواقع الانترنت.

www.mjjustice.dz/ar

* موقع وزارة العدل الجزائرية

*الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحرية والقانون البحري www.admiraltylawguide.com

فهرس المواضيع

الصفحة	العنوان
01	مقدّمة
03	تمهيد
05	أولاً: تعريف القانون البحري ونشأته
05	1-تعريف القانون البحري.
07	2-النشأة التاريخية للقانون البحري.
10	ثانياً: مصادر القانون البحري.
10	1-المصادر الرئيسية للقانون البحري(الرسمية).
13	2-المصادر التفسيرية للقانون البحري.
14	ثالثاً: خصائص القانون البحري.
14	1-ذاتية القانون البحري.
16	2-عالمية القانون البحري.
19	رابعاً: أهمية القانون البحري.
21	المحور الأول: السفينة.
22	أولاً: ماهية السفينة.
22	1-تعريف السفينة.
23	2-ملحقات السفينة.
23	3-الطبيعة القانونية للسفينة
24	4-العناصر الذاتية للسفينة
32	ثانياً: ملكية السفينة.
32	1-اكتساب ملكية السفينة عن طريق البيع.
35	2-اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء.
36	ثالثاً: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة.
36	1-الامتياز البحري.

39	2-الرهن البحري.
44	المحور الثاني: رجال البحر
44	أولاً: الأشخاص الرئيسيون.
44	1-مالك السفينة ومجهزها.
50	2-ريان السفينة وبجارتها.
56	ثانياً: الأشخاص المساعدون.
56	1-وكيل السفينة.
57	2-وكيل الحمولة.
58	3-السمسار البحري.
60	المحور الثالث: الحوادث البحرية
60	أولاً: مفهوم التصادم البحري.
60	1-تعريف التصادم البحري.
60	2-شروط التصادم البحري.
62	3-صور التصادم البحري.
64	ثانياً: منازعات التصادم البحري.
64	1-أطراف المنازعة البحرية.
64	2-الاختصاص القضائي للمنازعات البحرية حول التصادم البحري.
70	3-تقادم الدعوى البحرية.
71	المحور الرابع: التأمينات البحرية
71	أولاً: مفهوم عقد التأمين البحري.
71	1-تعريف عقد التأمين البحري.

72	2-أركان عقد التأمين البحري.
77	3-خصائص التأمين البحري.
80	ثانيا: آثار عقد التأمين البحري.
80	1-التزامات أطراف عقد التأمين
84	2-منازعات عقد التأمين
86	ثالثا: انقضاء عقد التأمين.
87	1-الطرق العادية للانقضاء.
88	2-الطرق غير العادية للانقضاء.
91	المحور الخامس: البيوع البحرية
91	أولا: مفهوم البيع البحرية.
91	1-تعريف البيوع البحرية.
92	2-أنواع البيوع البحرية.
97	ثانيا: عقد النقل البحري.
97	1-ماهية عقد النقل البحري.
99	2-تكوين عقد النقل البحري.
100	3-إثبات عقد النقل البحري.
103	4-آثار عقد النقل البحري.
114	ثالثا: منازعات البيوع البحرية.
114	1-التسوية الودية.
115	2-التسوية عن طريق التحكيم.
116	3-القضاء.

117	خاتمة.
120	قائمة المصادر والمراجع.
126	فهرس المواضيع.