

جامعة عباس لغرور - خنشلة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



دروس عبر الخط مادة:

القانون البحري

لطلبة السنة الثالثة ليسانس

تخصص: قانون خاص

إعداد الدكتورة: بولقواس سناء

أستاذ محاضر قسم "أ"

للسنة الجامعية: 2022/2021

السنة الجامعية: 2022/2021

المحور الأول: مفهوم القانون البحري

أولاً: تعريف القانون البحري

موضوع القانون البحري يختلف عن موضوع قانون البحار، الذي هو فرع من فروع القانون الدولي العام، يهتم بأجزاء البحر على اختلافها وكذا حقوق وواجبات الدول فيها، أما القانون البحري فيهتم بالنقل البحري وبالسفينة وصلحايتها للملاحة البحرية ومواجهة مخاطر البحر.¹

1. التعريف الموسع للقانون البحري

عرف القانون البحري وفق هذا الاتجاه بأنه: "القانون الذي ينظم كافة العلاقات القانونية الناشئة عن الاستعمالات المختلفة للبحر، سواء كانت علاقات عامة تكون الدولة أو السلطة العامة طرفاً فيها، أو علاقات خاصة تقتصر على الأفراد وأشخاص القانون الخاص"²

عرف أيضاً بأنه: "القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية، ذلك لأن ظروف الملاحة البحرية والأخطار التي تتعرض لها استلزمت وضع قواعد قانونية خاصة بها منذ القدم".³

بناء على هذا التعريف قسم هذا الاتجاه القانون البحري لقانون بحري عام وقانون بحري خاص استناداً لتقسيم القانون لقسمين قانون عام وقانون خاص، ووفقهم يتم التمييز بين القانون البحري العام والقانون البحري الخاص على أساس أشخاص كل منهما، تشير هنا أن جانباً من الفقه الحديث عدم الأخذ بهذا التقسيم، لأنه في وقتنا الحالي ظهر المشروع العام في ميدان الاستغلال البحري، فأصبحت الدولة تباشر الاستغلال البحري بصفتها شخص عادي،⁴ وبذلك نكون أمام:

1-1: القانون البحري العام:

"هو القانون المنظم للعلاقات التي تكون الدولة أو السلطة العامة أحد أطرافها".

ينقسم حسب هذا الاتجاه البحري العام إلى:

أ. القانون الدولي العام البحري

¹ - رويح فريد، محاضرات في القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 2، ص 6.

² - بوججيلة علي، محاضرات القانون البحري، أقيمت على طلبة السنة الرابعة (النظام الكلاسيكي)، السداسي الثامن، جامعة قسنطينة 1، 2013/2012، ص 2.

³ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، د ط، د س، ص 7.

⁴ - بوججيلة علي، المرجع السابق، ص 6.

يتولى تنظيم العلاقات البحرية بين الدول سواء وقت السلم أو الحرب،⁵ ويضم كل القواعد القانونية التي تتولى تنظيم عرض المياه الإقليمية وحق سيادة الدولة الساحلية عليها، وحقوق بقية الدول، كما تتولى تنظيم مسألة تنظيم الملاحة البحرية من حيث حريتها أو تقييدها وكيفية تنظيم المواصلات البحرية، كما أن من موضوعاته تنظيم صلاحيات الدولة الساحلية في المنطقة المجاورة، كما يبين ما لي الدولة الساحلية من حقوق سيادية على الثروات الحية/غير الحية التي تكون في المنطقة الاقتصادية والمحددة بمئتي ميل بحري...الخ.

ب. القانون الإداري البحري

يتمثل في القواعد القانونية المنظمة للعلاقات بين العاملين في الملاحة البحرية والإدارة العامة من جهة أخرى، أي مجموع القواعد التي تحكم العلاقات بين الدولة والعاملين في مجال الملاحة البحرية، وقواعد تنظم شؤون الموانئ في تنظيمها وعلمية إدارتها وإستثمارها، وإجراءات حفظ الامن فيها، كما يتضمن قواعد متعلقة بتجهيز السفن وسلامتها وجنسياتها وإمساك بعض السجلات، وكطا القواعد المتعلقة بشروط ومؤهلات استخدام ربان السفينة والبحارة...الخ.⁶

ج. القانون المالي البحري

من خلال تسميته فهو يضمن كل القواعد القانونية المتعلقة بالرسوم على غرار: رسوم خدمة الإرشاد البحري، وكل اشكال المتحصلات والعوائد التي تأتي من السفن في الموانئ، وكيفية تحصيلها.

د. القانون الجنائي البحري

يتضمن القواعد القانونية الخاصة بحماية الأمن والنظام داخل الموانئ وعلى ظهر السفينة، والتي لضمان ذلك تجرم الأفعال المتعلقة بالملاحة البحرية، ويحدد العقوبات التي تطبق على مرتكبيها، ونشير هنا أن قواعدها موزعة بين أحكام قانون العقوبات والبعض الآخر موجود في أحكام القانون البحري...الخ.⁷

نشير في هذا الصدد أنه أبرمت اتفاقية دولية هي اتفاقية روما في 10 مارس 1988 لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية، وقد استمدت هذه الاتفاقية أحكامها لحد كبير

⁵- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 7.

⁶- نفس المرجع، ص 7.

⁷- بوججيلة علي، المرجع السابق، ص ص 3، 5.

من اتفاقية لاهاي لسنة 1970 بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، واتفاقية مونتريال لسنة 1971 بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني.⁸

1-2: القانون البحري الخاص

عرف بأنه: " هو القانوني الذي ينظم العلاقات بين الأشخاص القانونية الخاصة".⁹
عرف أيضا بأنه: " مجموع القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الخاصة الناشئة عن الملاحة البحرية، وهذا المعنى الخاص هو الذي يقصد عادة بكلمة قانون بحري عند إطلاقها".¹⁰
عرف أيضا بأنه: " القانون الذي ينظم الاستغلال البحري وما ينجم عنه عن علاقات بين مباشري الاستغلال والمنتهجين به، وينقسم إلى:

أ. القانون الدولي الخاص البحري

يخص كل ما يتعلق بمسائل التنازع التي تثور بصدد تحديد الاحتصاص التشريعي والقضائي، في مجال العلاقات البحرية الخاصة.

ب. القانون البحري التجاري

يعنى بتنظيم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام العقود البحرية.

تعد السفينة محور أبوابه، والملاحة البحرية التجارية من نقل الركاب والبضائع مجال عمل قواعده. كما أن قواعده تطبق على الاستغلال البحري سواء قام به أشخاص طبيعيين أو معنويون... الخ

ج. القانون البحري المدني

يطلق الفقه هذه التسمية على بعض أحكام القانون البحري المنظمة لحقوق الامتياز والرهن البحري وعقد استئجار السفينة، وعقد بيعها، والأحكام الخاصة بملكية السفينة... الخ.¹¹

د. قانون العمل البحري

هو المكون من القواعد القانونية التي تنظم علاقات العمل على ظهر السفن أثناء وبسبب رحلاتها

⁸- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 8.

⁹- بوججيلة علي، المرجع السابق، ص 3.

¹⁰- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 8.

¹¹- روابح فريد، المرجع السابق، ص 7.

2. التعريف الضيق للقانون البحري

عرف بأنه: "مجموع القواعد المنظمة للروابط الناشئة بين الأفراد والهيئات الخاصة بسبب استغلال السفينة في الملاحة البحرية.

فهو يعنى بتنظيم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام العقود البحرية، وتسمى هذه القواعد بالقانون التجاري البحري".¹³

يعتبر النشاط البحري من الأعمال التجارية، حيث نص المشرع على أنه: "... كل مقاوله لبيع أو صنع أو شراء أو إعادة بيع السفن المعدة للملاحة البحرية، وكل شراء أو بيع لمؤمن السفن.

- كل تأجير أو اقتراض أو قرض بحري بالمغامرة.

- كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.

- كل الاتفاقيات المتعلقة بأجور الطاقم وإيجارهم، وكل الرحلات البحرية".¹⁴

ثانيا: ذاتية القانون البحري

كما سبق لنا الإشارة فالمادة 15/2 من أحكام القانون التجاري الجزائري تعتبر العمليات القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية من الأعمال التجارية، الأمر الذي دفع ببعض الفقه للقول بأن القانون البحري فرع من فروع القانون التجاري، لذا جرى العمل على تسميته بالقانون التجاري البحري، لكن هذه الفكرة غير سليمة فالقانون البحري لا يعد فرعا من فروع القانون التجاري، فهو قانون مستقل له ذاتيته، وذلك للأسباب التالية:¹⁵

- على الرغم من اهتمام القانون البحري بالملاحة التجارية الخاصة بالنقل البحري، لكنه يسري على ملاحة الصيد وملاحة النزهة وهما لا تعدان عملا تجاريا،

- يتضمن القانون البحري أنظمة وقواعد لا مثيل لها في القانون التجاري، فالتأين كان خاصا بالقانون البحري وحده نظرا للمخاطر الكبيرة التي كانت في الملاحة البحرية، وكانت المخاطر البحرية السبب في ظهور أنظمة أخرى كالحسائر المشتركة وعقد المخاطرة الجسيمة،

¹²- بوججيلة علي، المرجع السابق، ص 6.

¹³- روايح فريد، المرجع السابق، ص 7.

¹⁴- المادة 15/2 من الأمر رقم 59/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101، معدل ومتمم بالقانون رقم 09/22، المؤرخ في 5 ماي 2022، ج ر عدد 32.

¹⁵- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ص 9، 10.

- مالك السفينة ليس مسؤولاً مسؤولية مطلقة في كافة أمواله بسبب الاستغلال البحري، فمسؤوليته تبقى محدودة بوجه عام،

- الإثبات في المواد البحري ليس حراً كما هو الحال في المادة التجارية، فالمشرع في المجال البحري يأخذ بالإثبات بالكتابة كقاعدة عامة،

- تظهر ذاتية القانون البحري بشكل خاص في مجال التوحيد، فطبيعة الملاحة البحرية التي تتم بين دول متعددة وأشخاص مختلفي الجنسية يثير مشكلة تنازع القوانين، ولحل هذا الإشكال وإرساء جو من الثقة وضعت معاهدات دولية بحرية تتضمن قواعد قانونية موحدة تطبق في الدول البحرية المختلفة، وبهذا التوحيد التي تناول أغلب موضوعات القانون البحري، تظهر ذاتية القانون البحري مقارنة بفروع القانون الخاص والذي أخفقت كل المحاولات المبذولة من أجل تويده.

ثالثاً: مصادر القانون البحري

1. المصادر الرسمية للقانون البحري

يقصد بها المصادر التي تستقي منها القواعد القانونية التي يجب على القاضي أن يرجع إليها قبل غيرها، وتتمثل في التشريع والعرف، نفصل فيهما على النحو التالي:

1-1: التشريع

يحتل التشريع في وقتنا الحالي في مختلف فروع القانون مركزاً هاماً إن لم نقل صدارة مصدر أي فرع من فروع القانون، وفي مجال دراستنا في القانون البحري فإن القانون البحري الصادر بموجب الأمر رقم 80/76، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10،¹⁶ يعد المصدر الأول لأحكام القانون البحري، لكنه ليس المصدر الوحيد، لأن هناك قوانين خاصة تعنى بتنظيم مجالات بمجالات أو موضوعات في القانون البحري على غرار: قانون الصيد البحري.¹⁷

كما تعد المبادئ العامة المكرسة في أحكام القانون المدني والتجاري مصدراً للقانون البحري، ففي غياب نص في القانون البحري يتم الرجوع إليها، والأمر نفسه بالنسبة للاتفاقيات الدولية التي تصدر

¹⁶- الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98، المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج ر عدد 47، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10، المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46.

¹⁷- القانون 11/01، المؤرخ في 3 يوليو 2001، المتضمن الصيد البحري وتربية المائيات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 08/15، المؤرخ في 2 أبريل 2015، ج ر عدد 18

عليها الجزائر، تعد جزء من النظام الداخلي للدولة ويتم تطبيقها، تفصل في بعض مصادر القانون البحري على سبيل المثال كالتالي:

أ. المراسيم الرئاسية:

نشير هنا أن الجزائر صادقت على:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1996،¹⁸

- المرسوم الرئاسي رقم 38/90، المؤرخ في 30 جانفي 1990، المتضمن المصادقة على الاتفاقية رقم 108 الخاصة ببطاقة التعريف الوطنية للبحارة التي وافق عليها يوم 13 ماي سنة 1958 المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في ورته الواحدة والأربعين، ج ر عدد 05.

- المرسوم الرئاسي رقم 290/96، المؤرخ في 2 سبتمبر 1996، المتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين، ج ر عدد 51.

- المرسوم الرئاسي رقم 449/2000، المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، المتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في أول نوفمبر سنة 1974، ج ر عدد 03.

- المرسوم الرئاسي رقم 344/04، المؤرخ في 6 نوفمبر 2004، المتضمن تأسيس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج ر عدد 70.

ب. المراسيم التنفيذية

- المرسوم التنفيذي رقم 279/94، المؤرخ في 17 سبتمبر 1994، المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج ر عدد 59.

- المرسوم التنفيذي رقم 286/01، المؤرخ في 24 سبتمبر 2001، المتضمن شروط ممارسة نشاطات وكييل السفينة ووكيل الحمولة والسماير البحري، ج ر عدد 56.

- المرسوم التنفيذي رقم 02/02، لمؤرخ في 6 جانفي 2002، المتضمن القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج ر عدد

1.

¹⁸- المرسوم الرئاسي رقم 53/96، المؤرخ في 22 جانفي 1996، المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 6.

- المرسوم التنفيذي رقم 473/02، المؤرخ في 24 ديسمبر 2002، المتضمن شكل مسك سجل المواد المعدنية والمتحجرة المستغلة في البحر، ج ر عدد 88.

- المرسوم التنفيذي رقم 102/05، المؤرخ في 26 مارس 2005، المتضمن النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج ر عدد 22.

- المرسوم التنفيذي رقم 200/07، المؤرخ في 23 يونيو 2007، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها، ج ر عدد 42.

- المرسوم التنفيذي رقم 327/08، المؤرخ في 21 أكتوبر 2008، المتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن موضوع أي حادث في البحر، ج ر عدد 61.

- المرسوم التنفيذي رقم 58/22، المؤرخ في 2 فيفري 2022، المتضمن شروط وكيفيات وضع معلم تحديد موقع السفن المعدة والمجهزة للصيد البحري، ج ر عدد 10.

ج. القرارات:

- قرار ممضي في 5 نوفمبر 1989، المتضمن شروط ممارسة أشخاص ذوي الجنسية الجزائرية لوظيفة بحار على متن سفينة تحمل راية أجنبية، ج ر عدد 05.

- قرار ممضي في 2 ديسمبر 1989، المتضمن شهادات الملاحة التي تسلم للسفن التي تمارس ملاحية بحرية مهنية أو ملاحية ترفيهية بدون طاقم مأجور، ج ر عدد 12.

- قرار ممضي في 16 ماي 1996، يتضمن تحديد السن الأقصى للمترشحين في حرفتي بحار أو عون للمصلحة العامة، ج ر عدد 44.

1-2: العرف

عرفت الاعراف البحرية بأنها قواعد سلوك بحرية اعتاد المشتغلون في الملاحة البحرية على اتباعها لفترة طويلة من الزمن، حتى أصبحت مكتسبة صفة الإلزام، وتعد من المصادر الرسمية للقانون البحري ويتم اللجوء إليها من قبل القاضي متى لم يوجد نص تشريعي يحكم النزاع المعروض عليه.

نشير هنا أنه على الرغم من أهمية العرف البحري كمصدر للقانون البحري إلا أنه لا يمكنه أن يلغي أو يعدل نص تشريعيا موجودا، لكن هناك دراسات تشير لتطبيق القضاء لأعراف تجارية مخالفة لمضمون نصوص تشريعية متى توافرت أركان القاعدة القانونية فيها.¹⁹

2. المصادر التفسيرية

يعد الفقه والقضاء مصدران تفسيريان للقانون البحري، ومن ثم فالقاضي يستعين بهما على سبيل الاستئناس لا الإلزام، وتؤدي آراء الفقه دورا كبيرا في تفسير وتطوير أحكام القانون البحري.

المحور الثاني: السفينة

أولاً: تعريف السفينة

السفينة هي أداة الملاحة البحرية، لكن غالبية التشريعات المقارنة لم تضع تعريفا لها وتركت الأمر لصاحب الاختصاص الأصل بوضع التعاريف وهو الفقه، ولهذا السبب وجدت عديد التعاريف التي وضعت لها، فعرفت بأنها: "المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"،²⁰ لكن التعريف تعرض للانتقاد على أساس أنه:

- يشترط أن تكون السفينة أو المنشأة مخصصة للملاحة البحرية، وهي التي تتم في البحر، ومن ثم فما يخص للملاحة النهرية أو الداخلية فهي تعد مراكب، من جهة أخرى تخصيص السفينة للملاحة البحرية يعني أن هناك مواصفات ضرورية التوافر فيها لمواجهة المخاطر التي تواجهها والملاحة بأمان، لكن لا وجود لهذه الأمور من الناحية القانونية في تحديد صفة المنشأة.

- اشتراط الاعتياد في قيام المنشأة بالملاحة البحرية، ونظّل لها هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهريّة واحدة أو عدة مرات لا اتصال بينها، خلافا لحالة قيام مركب ملاحه داخلية بملاحة بحرية استثناء، فهذا لا يرفع عنه وصف المركب ولا يكسبه صفة السفينة.²¹

بالرجوع للقانون البحري الجزائري نجد أن المشرع عرف السفينة بأنها: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إطا بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو متخصصة لمثل هذه الملاحة".²²

¹⁹-بوججيلة علي، المرجع السابق، ص 15.

²⁰-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 42.

²¹- نفس المرجع، ص 43.

²²- المادة 13 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

1. وصف السفينة يشترط الصلاحية للملاحة البحرية

لا يمكن الحديث عن السفينة دون خاصية مميزو لها وهو صلاحيتها للملاحة البحرية، بعبارة أخرى أن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما تتعرض له من مخاطرة، والصلاحية التي نتحدث عنها هنا هي التي تحدد بدأ حياة السفينة قانونا ونهايتها.²³

أوجب المشرع الجزائري على كل سفينة تمارس الملاحة البحرية المهنية والتي يتكون طاقمها من رجال البحر أو تمارس ملاحة ترفيهية لا يوجد على متنها طاقم مأجور أن تكون مزودة بشهادة الملاحة ولاسيما بدفتر البحارة²⁴ أو بطاقة المرور الفردية أو الجماعية²⁵ حسب الحالات.²⁶

أ. مضمون دفتر البحارة: يتكون من شقين يحتويين على الملاحظات التالية:²⁷

الشق الأول: اسم مجهز السفينة، صنف السفينة، مواصفات السفينة، اسم السفينة ومكان تسجيلها ورقمه، تاريخ تجهيز السفينة، مدته ومكانه ورقمه، نوع الملاحة التي خصصت لها السفينة، شروط تعاقد الطاقم على السفينة، اسم صاحب التأمين.

الشق الثاني: يحتوي على حصر لطاقم والمعدات وكذا تأشيرة السلطة الإدارية البحرية المختصة وتاريخها ومكان صدورها.

الإضافات: تحتوي الملاحظات والتقييدات التالية المتعلقة بالطاقم: الاسم واللقب وتاريخ ومكان الولادة، عنوان المنزل، طبيعة شهادة التأهيل، رقم الدفتر المهني البحري ومكان تسجيل البحار، نوع الملاحة التي عين فيها، وظيفة البحار والصفة التي حمل بها، تاريخ ومكان الركوب والنزول، تصنيف وتجنيد البحار زمن الحرب، الفصل تاريخه ومكانه وأسبابه.

مدة صلاحية دفتر البحارة 12 شهرا تجدد في نهايتها، وفي حال نهايته في دولة أجنبية تمدد السلطة القنصلية الجزائرية الرخصة حتى وصول السفينة أو ميناء جزائري، وفي حال عدم تمثيل

²³- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 42.

²⁴- دفتر البحارة يعني السفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة، وملاحة الصيد البحري، وكذا الملاحة الترفيهية التي تستخدم رجال البحر.

²⁵- عرفها المشرع بأنها تلك المخصصة للملاحة الترفيهية والتي لا تحتوي على طاقم مأجور وهي إجبارية في حق كل السفن الترفيهية التي لا يوجد على متنها طاقم مأجور مهما كانت حمولتها.

²⁶- قرار مؤرخ في 2 ديسمبر 1989، يتعلق بشهادات الملاحة التي تسلم للسفن التي تمارس ملاحة بحرية مهنية أو ملاحة ترفيهية دون طاقم مأجور، ج ر عدد 12.

²⁷- المادة 3 من نفس القرار.

القنصلية الجزائرية يمكن ريان السفينة وبصفة استثنائية أن يذكر في دفتر السفينة التغيير الذي حدث في تكوين الطاقم والوظائف الطارئة على أعضائه.²⁸

عند نهاية فترة صلاحية دفتر البحار يسلم هذا الأخير للسلطة الإدارية المختصة في ميناء التجهيز.²⁹

ب. مضمون بطاقة المرور الفردية أو الجماعية: تتكون من شقين:

الشق الأول: يحوي الملاحظات التالية: رقم بطاقة المرور، القائمة الدنيا لعتاد الأمن، قائمة عتاد الصيد حسب نوع الترفيه، اسم السفينة ونوعها ومواصفاتها.

الشق الثاني: يحتوي الملاحظات التالية: تعريف صاحب السفينة مع الصورة، انتماء صاحب السفينة إلى نادي من أندية الملاحة، رقم رخصة السياقة وتاريخ تسليمها، تأشيرة السلطة الإدارية البحرية المختصة.³⁰ تسلم هذه البطاقة من السلطة الإدارية البحرية، وتحدد مدة صلاحية بطاقة المرور بـ 12 شهرا.³¹

2. وصف السفينة يمتد ليشمل ملحقاتها

يثير تحديد المقصود بالسفينة وماذا يشمل تعريفها إشكالات عديدة،³² لأن الامر لا يتعلق فقط بتعريف خاص بها، وإنما لأن التصرفات التي ترد عليها سترد على ملحقاتها بالتبعية، دون الحاجة لوجود نص قانوني خاص بهذه الملحقات، ما لم يكن هناك اتفاق صريح بين الأطراف على خلاف ذلك (فصل الملحقات عن السفينة)، لذا ننوه هنا أن وصف السفينة لا يتعلق فقط بهيكلها الخارجي، وإنما يمتد ليشمل كل الملحقات التي هي ضرورية لعملية استغلالها وملاحتها أيضا، بغض النظر عن ما إذا كانت هذه الأخيرة متصلة بجسم السفينة أو لا، كالألات والصواري والمرساة والسلاسل والروافع وقوارب النجاة، وأجهزة الراديو والتلغراف والرادار والوقود... الخ.

يشترط لاعتبار المنقول الذي يرصد لخدمة السفينة من ملحقاتها أن يكون مملوكا لمالك السفينة ذاتها، كما هو الحال بالنسبة للعقار بالتخصيص، فمتى كان مملوكا للغير كما هو الحال في أجهزة

²⁸- المادتين 5، 6 من قرار مؤرخ في 2 ديسمبر 1989، يتعلق بشهادات الملاحة التي تسلم للسفن التي تمارس ملاحه بحرية مهنية أو ملاحه ترفيهية دون طاقم مأجور
²⁹- المادة 7 من نفس القرار .

³⁰- المادة 8 من قرار مؤرخ في 2 ديسمبر 1989، يتعلق بشهادات الملاحة التي تسلم للسفن التي تمارس ملاحه بحرية مهنية أو ملاحه ترفيهية دون طاقم مأجور
³¹- المادتين: 9، 10 من نفس القرار .

³²- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 44.

التلغراف اللاسلكي أو الرادار فهي في الغالب ما تكون مملوكة لشركة اتصالات فهي لذلك لا تعتبر من ملحقات السفينة ولا تشملها التصرفات الواردة عليها.³³

ثانياً: عناصر شخصية السفينة

حدد المشرع العناصر المتعلقة بشخصية السفن فيما يلي:³⁴

1. الاسم

أوجب المشرع على كل سفينة أن تحمل اسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، وهذا اختصاص أصيل لمالك السفينة، لكن منح الاسم وتغييره خاضع لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة، وتحدد شروط منح الاسم للسفينة وتغييره بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية. يتم وضع اسم السفينة وجوباً على مقدمة السفينة وعلى طرف منها، ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعاً تحت اسمها الوارد على مقدمتها، نشير في هذا الصدد أن المشرع يوجب وضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاتينية على السفينة.³⁵

2. الحمولة

تقوم السلطة الإدارية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية للسفينة وكذا قياساتها، ويتولى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالمالية بتحديد قواعد معايرة السفن ومراقبة حمولة وكيفيات المعايرة ونماذج الشهادات الخاصة بالحمولة، وكذا رسوم معايرتها وذلك بموجب قرار وزاري مشترك.

تتم المعايرات طبقاً للقواعد الخاصة، وذلك بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرفاً فيها، ويتم إعداد شهادة الحمولة على أساس نتائج المعايرة وتسلم لمالك السفينة، وقد أوجب المشرع الجزائري إيداع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة.³⁶

3. ميناء التسجيل

4. الجنسية

³³- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 44.

³⁴- المادة 14 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقاً.

³⁵- المواد: من 15 إلى 17 من نفس الأمر.

³⁶- المواد: من 20 إلى 23 من نفس الأمر.

تعد الجنسية مهمة جدا للسفينة فحمل الراية الوطنية يكون على السفن التي تحمل الجنسية الجزائرية، وشهادة الجنسية تمنح من السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة، ولهذا الغرض يوجب المشرع أن تكون السفينة مملوكة بنسبة 51% من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية، وأن تكون نسبة البحارة الجزائريين في طاقم السفينة مطابقا لأحكام المادة 413.³⁷

تتضمن شهادة الجنسية: اسم ونوع ومواصفات السفينة الرئيسية، واسم وصاحبها ومجهزها، ومكان تسجيلها، وجميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة المحددة في المادة 35. وفي حال حدوث أي تغيير في البيانات السابقة تجدد شهادة الجنسية.³⁸

بالنسبة للسفن المملوكة في الخارج لحساب شخص طبيعي أو معنوي جزائري الجنسية فالسلطة القنصلية الجزائرية هي من تمنح شهادة الجنسية المؤقتة وتبقى صالحة لغاية وصول السفينة لميناء جزائري، على أن لا تتجاوز المدة سنة واحدة.³⁹

ثالثا: الطبيعة القانونية للسفينة

1. السفينة مال منقول

السفينة عبارة عن مال لأنها تدخل في التعامل بطبيعتها، وتصح لأن تكون محلا للحقوق المالية، ومن حيث التقسيم فهي تدخل في المنقول لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر، ففي القانون المصري تنص المادة 4 على أنه: "ع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة".⁴⁰

2. السفينة عقار بحر

أنصار هذا الاتجاه اعتبروا السفينة عقار بحر، على أساس قيمتها الكبيرة، وذاتيتها التي تجعلها تخضع لعدد الأحكام التي تطبق على العقارات لا المنقولات، ضف لذلك صلاحيتها لأن تكون أساسا لاعتماد مالي ضخم لما لها من قيمة اقتصادية كبيرة.⁴¹

³⁷- المواد: 27 إلى 29 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المشار إليه سابقا.

³⁸- المادتين 30، 31 من نفس الأمر.

³⁹- المادة: 32 من نفس الأمر.

⁴⁰- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 45.

⁴¹- مرتجي داود سلمان، " رهن السفينة في طور البناء"، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العراق، المجلد الثاني والأربعين، العدد 21، 2021، ص 329.

3. السفينة منشأة ذات طبيعة خاصة

أنصار هذا الاتجاه حاولوا أن يأخذوا موقفا وسطا بين التكييفين، بما يمكنهم من تبرير خضوعها لأحكام الرهن الرسمي الذي يخص العقارات.⁴²

ثالثا: التصرفات القانونية التي ترد على السفينة

1. بيع السفينة

يتطلب عقد بيع السفينة توافر القواعد القررة في أركان العقد من تراضي ومحل وسبب، إلى جانب الشكلية التي يتطلبها المشرع في أحكام القانون البحري، فقد مص المشرع على أن بيع السفينة من العقود الرسمية بنصه: "إن العقود المنشئة أو الناقله أو المسقطه 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 ويقدر الإمكان طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة"⁴³، ومادام المشرع يشترط الرسمية في عقد بيع السفينة فإن الامر كذلك بالنسبة للوعد بالبيع فيها تطبيقا للقواعد العامة.⁴⁴

ولصلاحية العقد لا بد أن يكون خاليا من عيوب الإرادة المعروفة وهي الغلط والتدليس والإكراه والاستغلال.

لإتمام إجراءات بيع السفينة يتعين:

- الحصول على رخصة بالبيع من السلطة الإدارية المختصة:⁴⁵ لتحديد جنسية السفينة لارتباط ذلك بالملكية حسب المادة 28 من القانون البحري التي تنص على فقدان الجنسية الجزائرية للسفينة في حال بيعها لأجنبي، كما نص المشرع على أنه: "لا تنتقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة".

⁴²- مرتجى داود سلمان، المرجع السابق، ص 329.

⁴³- المادة 1/49 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المشار إليه سابقا.

⁴⁴- المادة 71 من نفس الأمر.

⁴⁵- تنص المادة 50 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا. على أنه: "إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة. تسلم هذه السلطة رخصة مسبقة".

- القيام بقيد البيع في سجل السفينة: لنص المشرع الجزائري: "... ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة"،⁴⁶ وكل بيان خاضع للقيد فيه له قوة الثبوت اتجاه الغير متى تم تسجيله،⁴⁷ ويكون هذا الدفتر في متناول الجمهور ويستطيع الأشخاص المعنيون أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة.⁴⁸

يترتب على بيع السفينة انتقال ملكية ما يلي:

- السفينة بحد ذاتها: وذلك متى تمت عملية التسجيل، ويكون البيع نافذا في مواجهة الغير.⁴⁹
- ملحقات السفينة: لنص المشرع على أنه: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".⁵⁰

2. رهن السفينة

عرف المشرع الرهن البحري بأنه: "يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة"،⁵¹

الرهن نوعان إما رهن حيازي يكون في المنقولات كما في العقارات، ويستلزم أن تكون الحيازة للدائن المرتهن أو شخص يتولى الطرفان تعيينه للشئ المرهون، وإما أن يكون الرهن رسميا وهذا لا يكون إلا على العقارات دون أن يقتضي خروج حيازة العقار المرهون من يد المدين الراهن.
بناء على ما سبق فحتى ولو عدت السفينة مالا منقولاً، إلا أن تطبيق أحكام الرهن الحيازي عليها سيؤدي كما سبق الإشارة لخروج حيازتها من المالك ليد الدائن المرتهن، وهذا الامر له آثار سلبية لأنه لن يسمح باستغلال السفينة من مالكاها أو من المجهز ما يضعف من الائتمان، كما أن حق التتبع الذي يخوله الرهن الرسمية للدائن المرتهن يكون معطلا في المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند

⁴⁶- المادة 2/49 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

⁴⁷- المادة 45 من نفس الأمر.

⁴⁸- المادة 43 من نفس الأمر.

⁴⁹- المادة 45 من نفس الأمر

⁵⁰- المادة 52 من نفس الأمر

⁵¹- المادة 55 من نفس الأمر.

الملكية، كما أن الرهن الرسمي يتطلب الإشهار أو الإعلان ليكون نافذا في مواجهة الغير، والمنقولات لا تخضع بوجه عام للإشهار لكثرتها وسرعة انتقالها أيضا.⁵²

هنا استثناء على الأحكام التي تطبق على المنقولات لا تخضع السفينة لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ومن ثم لا يتعطل حق الدائن المرتهن في التتبع عند رهن السفينة، كما أن السفينة تخضع لنظام تسجيل يشبه نظام التسجيل العقاري، ما يسهل على الغير معرفة التصرفات التي ترد عليها، كما أن السفينة تخضع لعدد الأحكام الخاصة بالعقارات.⁵³

رهن السفينة بعد اكتمال عملية بنائها وتسجيلها مكرس قانونا، وإم كان يعد استثناء على شروط الرهن الرسمي، إلا أن الإشكالية في عدد من التشريعات متعلقة بمدى إمكانية ذلك عندما تكون السفينة محل بناء، أي لم نصل لمرحلة الحديث عن سفينة بمعناها القانوني؟

هناك تشريعات أجازت بنص صريح إمكانية رهن السفينة في طور البناء، على غرار المشرع الجزائري،⁵⁴ ولا تثير إشكالا في هذا الصدد، إلا أن هناك تشريعات أخرى لم تتصدى لهذه المسألة على غرار القانون العراقي.

لما كان من شأن الرهن البحري أن يثير إشكالات، تم الاتفاق على أن يكون القانون الواجب التطبيق هنا هو قانون علم السفينة، ومن ثم يكون الرهن مرتبا لآثاره في كل الدول ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحري،⁵⁵

2-1: شروط رهن السفينة

أ. أن يرد الرهن على سفينة بمعناها القانوني

بعبارة أخرى كل المنشآت التي لا علاقة لها بالملاحة البحرية لا تدخل في مجال دراستنا، ومن ثم لا بد أن يكون الرهن واردا على السفن والعمارات البحرية، كما يمكن أن يرد الرهن على السفينة كاملة أو

⁵²- فائز ذنون جاسم، " الامتيازات والرهن على السفينة"، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهدين، العراق، المجلد السابع عشرة، العدد الأول، 2015، ص 323.

⁵³- مرتجى داود سلمان، المرجع السابق، ص 329.

⁵⁴- المادة 55 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

⁵⁵- فائز ذنون جاسم، المرجع السابق، ص 324.

جزء منها أو حتى على السفينة قيد الإنشاء،⁵⁶ الحالة الأخيرة مرتبطة بعدم سداد ثمن عملية البناء من قبل طالبه، ويرد الرهن على الآلات والمعدات ومواد البناء... الخ.⁵⁷

كيفية تقوية الضمان المتعلق بالرهن على السفينة

السفينة كما سبق وأن أسلفنا معرضة لعديد المخاطر البحرية، وقد تتعرض لمخاطر تضاف الرهن المترتب عليها، لهذا ولتقوية هذا الضمان نص المشرع على انتقال محل الرهن إلى:

- التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي تلحق بها،
- المبالغ المستحقة لمالك السفينة من إشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة،
- المبالغ المستحقة للمالك عن إشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة محل الرهن،
- التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة جراء الإسعاف أو الإنقاذ التي كانت من تسجيل الرهن، في حدود ما لحق السفينة من خسارة،
- تعويضات التأمين على هيكل السفينة.⁵⁸

ب. أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر عن مالك السفينة

أوجب المشرع لصحة الرهن البحري وروده بموجب سند رسمي صادر عن مالك السفينة، والذي أوجب المشرع تمتعه بأهلية الرهن، وفي غياب ذلك نص المشرع صراحة على أن عملية الرهن تكون باطلة.⁵⁹

ج. احتواء عقد الرهن البحري على البيانات الضرورية لتمييز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة

د. لا يمكن أن يتم رهن سفينة متى كان ذلك سيرتب فقدانها لجنسيتها⁶⁰

2-2: نفاذ الرهن البحري المثقل للسفينة

يتعين لنفاذ الرهن البحري أن يتم تقييده في دفتر تسجيل السفينة المرهونة، يمسكه محافظ الرهن البحرية في الدائرة المينائية التي تكون السفينة مسجلة فيها،⁶¹ وكل سفينة مثقلة برهن بحري يتعين عليها

⁵⁶- المادة 55 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

⁵⁷- المادة 58 من نفس الأمر.

⁵⁸- المادة 62 من نفس الأمر.

⁵⁹- المادة 57 من نفس الأمر.

⁶⁰- المادة 71 من نفس الأمر.

⁶¹- المادة 4/56 من نفس الأمر

أن تحمل وثائق إبحارها كشفا بقيود الرهن المستكملة عند المغادرة.⁶²

2-3: الآثار المترتبة على الرهن البحري

مالك السفينة المرهونة يحتفظ بحياتها على الرغم من أن تكييفها من المنقولات، ويمكن إرجاع ذلك لتمكينه من استمرار نشاطه لما لذلك من أهمية، وفي نفس الوقت مادام الأمر كذلك يتعين على المدين الراهن المحافظة على السفينة وضمان صيانتها، وللمحافظة على السفينة محل الرهن مكن المشرع الدائن المرتهن من اتخاذ كل تدبير تحفظي من شأنه الحفاظ على محل الرهن، وهنا تطبق القواعد العامة المنصوص عليها في أحكام القانون المدني.

يرتب الرهن البحري حق الأفضلية وحق التتبع لفصل فيهما كالتالي:

أ. **حق الأفضلية:** تسجيل الرهن البحري هو ضمان لمبلغ الدين الذي أنشأ بسببه الرهن، فيكون للدائن المرتهن حق الأولوية في سقاء دينه سابقا في ذلك الامتيازات من الدرجة الثانية، والدائنين المرتهنين اللاحقين له في قيد رهونهم.⁶³

ب. **حق التتبع:** نص المشرع على حق الدائن المرتهن تتبع السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة حتى في حال تغيير أو تسجيل السفينة المرهونة، ولا يمكن لمشتري السفينة التمسك بمبدأ حسن النية للافلات من ذلك،⁶⁴ لأنه بإمكانه الإطلاع على المركز القانوني للسفينة من خلال سجلها القانوني. ولتطبيق التتبع نرجع للقواعد العامة المنصوص عليها في المادتين 911، 912 من القانون المدني.

3. حق الامتياز البحري

حق الامتياز البحري من الحقوق العينية التي ترد على السفينة، ويعد تأمينا لحقوق الدائنين البحريين، وقد نظم المشرع الجزائري أحكامه في المادة من 72 حتى المادة 92 من احكام القانون البحري. لقد عرفه المشرع الجزائري بأنه: "الامتياز هو تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه".⁶⁵

هناك اتفاقية دولية تنظم حقوق الامتياز والرهون البحرية معروفة باسم **معاهدة بروكسل لسنة 1964**، وبالنظر لأهميتها انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 27/64، وكان ذلك سابقا على

⁶²- المادة 64 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

⁶³- المادة 65 من نفس الأمر.

⁶⁴- المادة 67 من نفس الأمر.

⁶⁵- المادة 72 من نفس الأمر.

صدر القانون البحري رقم 80/76، ثم جاءت معاهدة جديدة في هذا المجال سنة 1967، لكن لم تحظ بتصديق كبير من الدول فتم التخلي عنها لغاية إبرام معاهدة جديدة في جنيف سنة 1993 متعلقة بالامتيازات والرهن البحرية، والتي انعكس مضمونها في أحكام القانون البحري في هذا الصدد. نشير في هذا الصدد أن المعاهدة أوجبت على كل دولة تنضم لها أن يتضمن قانونها البحري نوعين من حقوق الامتياز:

3-1: الامتيازات الدولية: وهي امتيازات الدرجة الأولى تأتي قبل الرهن البحرية، وقد أخذ بها المشرع الجزائري فنص: "تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و من المادة 73 الأفضلية على الرهن البحرية المسجلة قانوناً".⁶⁶ تتمثل فيما يلي:

- ✓ أ. الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان 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 المثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
- ✓ هـ. الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب الحطام أو المساهمة بالخسائر البحرية المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها لغاية بيعها وتوزيع ثمنها.

قد يحصل أن تكون الديون المذكورة في صنف واحد موجودة كلها فكيف ترتب؟ هنا نص المشرع أن كل الديون الواردة في الفقرة الواحدة تكون في ذات المرتبة، ويقتضون حقوقهم وفق القاعدة المعروفة "قسمة الغرماء"، لكن الديون المذكورة في الفقرة هـ لا تتنافس فيما بينها، ولكن ترتب عكسيا لتاريخ نشوئها فصاحب الدين الذي نشأ آخر شئ هو من يحصل على دينه أولا وهكذا.⁶⁷

⁶⁶- المادة 1/75 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

⁶⁷- المادة 79 من نفس الأمر

يتم ترتيب هذه الامتيازات البحرية حسب الترتيب الذي تحتله فنص المشرع على أنه: "إن الامتيازات المذكورة في المادة 73 تأخذ مرتباتها حسب الترتيب الذي تحتله.

بيد ان الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ وكذا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تنقل السفينة عن استكمال العمليات التي تولدت هذه الامتيازات".⁶⁸

3-2: الامتيازات الداخلية: وهي امتيازات الدرجة الثانية، وتركت مسألة تنظيمها للمشرع الوطني وتأتي بعد الرهون البحرية. ونص المشرع الجزائري على أنه: "غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين "ز" و "ح" من المادة المذكورة".⁶⁹

تتمثل الامتيازات المشار إليها أعلاه فيما يلي:

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

✓ ح. الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة أو الحقائق.

كما نص المادة 76 من القانون البحري على أنه: "يجوز للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام، ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية".

ترتيب الامتيازات في حال تعدد الرحلات البحرية

نص المشرع الجزائري أنه: "أن الديون الامتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة، بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات".⁷⁰

الآثار المترتبة على الامتياز البحري

حق التبعية: نص المشرع على أنه: "مع مراعاة أحكام المادة 87 الواردة بعده، تبقى الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تابعة للسفينة، وذلك رغما عن كل تغيير للملكية أو التسجيل".⁷¹

⁶⁸ - المادة 77 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

⁶⁹ - المادة 2/75 من نفس الأمر.

⁷⁰ - المادة 80 من نفس الأمر.

⁷¹ - المادة 82 من نفس الأمر.

حق الأفضلية: أجاز المشرع للدائنين الممتازين من الدرجة الأولى استيفاء حقوقهم من ثمن بيع السفينة بالأولوية على غيرهم من الدائنين العاديين والدائنين المرتهنيين للسفينة، أما حل الدائنين الممتازين من الدرجة الثانية والدائنين الممتازين من أحكام القانون المدني فدورهم يكون فقط قبل الدائنين العاديين، وبعد كل من الدائنين الممتازين من الدرجة الأولى والدائنين المرتهنيين البحريين.

المحور الثالث: رجال البحر

أولاً: تحديد من هم رجال البحر

بالرجوع لأحكام القانون البحري نجد أن المشرع الجزائري عرفه بأنه: " من أجل تطبيق هذا الأمر، فإن الاصطلاحات التالية تعني ما يلي:

أ. يعني " رجل البحر " أو " البحار " كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر..

ج. يعني " أحد أفراد الطاقم " كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر "الطاقم"...⁷²

بالرجوع لنص المادة 3/411 من القانون البحري على أنه: " وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين للخدمة العامة".

من خلال نص المادة يتضح أن المشرع يعتد في صفة البحار بمكان ممارسة العمل وهو السفينة، دون تحديد أو إشارة أو تركيز على المهنة التي يقوم بها البحار.

ثانياً: شروط ممارسة مهنة رجال البحر

نص المشرع صراحة على أنه لا يعين على ظهر السفينة التجارية بصفة بحار مؤهل، البحار الذي لم يكن متحصلاً على شهادة الكفاءة المهنية لمهنة البحار، وهذه الأخيرة تصدر عن السلطة البحرية المختصة وتمنح لكل شخص يريد الحصول على منصب من بين الموظفين المؤهلين.⁷³

تتولى الهيئة الإدارية البحرية المختصة في وزارة النقل منح شهادة بحار مؤهل لرجال البحر الذين تتوفر فيهم الشروط التالية:

- بلوغ 18 سنة من العمر،
- الخدمة في البحر مدة 24 شهراً كعضو من مستخدمي سطح السفينة،
- المتابعة بنجاح فترة التكوين لمهنة بحار متخصص.⁷⁴

⁷²- المادة 384 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقاً.

⁷³- المادتين: 1، 2 من القرار المؤرخ في 30 يونيو 1988، المتضمن شروط ممارسة مهنة رجال البحر المؤهلين، ج ر

⁷⁴- المادة 3 من نفس القرار.

1. اللياقة البدنية لرجال البحر

أوجب المشرع على مل من يرغب في ممارسة مهنة رجال البحر أن يكون متمتعاً بصحة جيدة، وسليماً من كل الأمراض والإصابات التي من شأنها أن تجعل منه مؤهلاً للقيام بالملاحة أو أن يشكل خطراً على أعضاء الطاقم الآخرين والركاب، يتولى معاينة لياقتهم البدنية أطباء تابعون للمؤسسات العمومية للصحة، وقائمتهم (الأطباء) تحدد بموجب مقرر من الوزير المكلف بالصحة.⁷⁵

الفحص الطبي المشار إليه أعلاه، يراعى فيه حالة الشخص وطبيعة العمل الذي سيقوم به، ويكون

عند:

- الالتحاق بمؤسسة التكوين البحري

- الالتحاق بالمهنة،

- بعد التوقف عن العمل لمدة تزيد عن 3 أسابيع بسبب مرض أو حادث.⁷⁶

الفحوصات المتعلقة بحدّة البصر والسمع يجريها أطباء متخصصون في طب العيون والأذن والأنف والحنجرة، ويصدر طبيب رجال البحر شهادة طبية يثبت فيها أن البحار مؤهل، أو مؤهل بقيود/ تحفظات، أو غير مؤهل لممارسة مهامه على متن السفن بكل أمان.⁷⁷ وتكون الشهادة صالحة لمدة سنتين من تاريخ تسليمها لرجال البحر البالغ أعمارهم 18 سنة أو أكثر، وسنة واحدة بالنسبة للذين تقل أعمارهم عن 18 سنة، لكن شهادة إدراك الألوان صالحة لمدة 6 سنوات من تاريخ تسليمها، وإذا صادف تاريخ نهاية صلاحية الشهادة التواجد في رحلة بحرية فتستمر صلاحيتها لغاية الوصول لميناء الرسو التالي الذي يتوفر فيه طبيب رجال البحر، على أن لا يتجاوز الأجل 3 أشهر.⁷⁸

ومكن المشرع رجال البحر من تقديم طعن في هذه الشهادة الطبية، والذي يكون أمام طبيب مفتش

بمديرية الصحة والسكان للولاية المختصة إقليمياً.⁷⁹

⁷⁵- المادتين 2، 3 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018، المتضمن معايير اللياقة البدنية لرجال البحر،

ج ر عدد 11.

⁷⁶- المادة 4 من نفس القرار الوزاري المشترك.

⁷⁷- المادة 1/7، من نفس القرار الوزاري المشترك.

⁷⁸- المادتين: 10، 11 من نفس القرار الوزاري المشترك.

⁷⁹- المادة 9 من نفس القرار الوزاري المشترك.

2. الجنسية:

نصت المادة 413 من القانون البحري على شرط الجنسية فيمن يريد أن يكون في طاقم السفينة ومن البحارة، وهذا الشرط موجود في التشريعات المقارنة، لما للسفينة من أهمية ولاعتبار البعض لها جزء متحركاً من إقليم الدولة، لكن هناك استثناء بموجبه:

- يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية،⁸⁰

- يجوز لبان السفينة استثناء وفي حالة الاستعجال عند وجوده في ميناء أجنبي، تعيين من يخلف بحار أو تكميل الطاقم ببخارة أجنبية ضمن النسب التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة.⁸¹

ثانياً: ربان السفينة

عرفه المشرع الجزائري بأنه: " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً".⁸²

1. مهام الربان:

أوكل المشرع للربان عديد المهام وهي كثيرة نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

- يمكنه اجراء تحقيق في حال ارتكاب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة البحرية، ويمكنه تسجيل ذلك بمحضر وحبس المتهم احتياطياً وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية، أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أو ميناء جزائري،

- يمكنه القيام بالتفتيش في حال اشتباهه في أحد أفراد الطاقم لحمله على متن السفينة لبضائع ممنوعة،⁸³

- التأكد قبل بدأ الرحلة أن السفينة بحالة جيدة للملاحة والأمن، وتحتوي على طاقم كاف ومجهزة تجهيزاً جيداً وممونة وقادرة على تحمل الحمولة ونقلها وحفظها،⁸⁴

- أن يتواجد على متن السفينة وطيلة رحلتها، ويمارس قيادة السفينة شخصياً كقاعدة عامة،

⁸⁰- المادة 2/413 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقاً.

⁸¹- المادة 414 من نفس الأمر.

⁸²- المادة 580 من نفس الأمر.

⁸³- المادتين 456، 457 من نفس الأمر.

⁸⁴- المادة 589 من نفس الأمر

- في حال وفاة الريان أو إصابته بمرض أو تغيب أو حصل له مانع يمنعه من قيادة السفينة خلال السفر يحل محله أعلى ضابط السطح رتبة، حتى يعين ريان جديد للسفينة محله، وألزمه المشرع بأن يعلم المجهز فوراً بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة الريان قيادة السفينة،
- تمثيل المجهز خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار احتياجات السفينة والرحلة، ويمكنه أن يستدين باسم المجهز ويعقد باسمه عمليات القرض في حالة كون ذلك حتمية لتغطية مصاريف تصليح السفينة وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التمويل أو حماية الحمولة... الخ،
- حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف هنا طبق لتعليمات المجهز،
- هو المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو والاقتراب، ويجب على الريان أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل، وحسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمطابقة من الدول،
- يتولى قيادة سفينته شخصياً عند دخول الموانئ وخروجها منها، وكذا الفرض والقنوت والأنهر وداخل الموانئ، وفي جميع الظروف التي تشكل فيها عملية الملاحة صعوبة خاصة، ولا يعفى من هذا الالتزام،
- يجب أن يسهر خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذا على أمن البحريين على متنها وحفظ الحمولة،
- اتخاذ التدابير التحفظية كلها في حال الاستعجال خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز والمسافرين وذوي الحقوق... الخ..⁸⁵

2. مستخدم الريان:

يعد المجهز هو مستخدم الريان، ومن ثم يكون هذا الأخير مستخدماً من قبل مالك السفينة أو تجهزها، ويكون ذلك بناء على عقد عمل. عرف المشرع مجهز السفينة بأنه: "... كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض،.."⁸⁶

بالرجوع للمادة 412 من القانون البحري نجد أنها تؤكد على ما سبق فنصت: "يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لريان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقاً للأحكام القانونية الخاصة بالأهلية".

ثالثاً: البحارة:

⁸⁵- المادة 581 وما بعدها من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقاً.

⁸⁶- المادة 384 من نفس الأمر.

نص المشرع بأنه: " يتكون طاقم السفينة من الريان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة.

ويعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة.

وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح و مستخدمين للماكينات و مستخدمين للخدمة العامة.

وتحدد وسائل العمل وقواعد أهلية الطاقم وكذلك الشروط الخاصة للعمل على متن السفينة، بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك بالنسبة لكل صنف من السفن وحسب حمولتها ونوعية الملاحة المخصصة لها".⁸⁷

بالرجوع للمرسوم التنفيذي لمنظم للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري،⁸⁸ نجد في المادة 3 منه يعرف كل من:

النوتي: مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالملاحة، واستغلال سفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري، وبالنسبة للصيد البحري على السواحل وملاحة الارتفاق، يتكون النوتي من طاقم السفينة.

الطاقم: مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالخدمات العامة للإطعام والفندقة على متن السفن الخاصة بالركاب.

المستخدم الملاح: كل شخص مقيد في سجل رجال البحر، ويعمل في خدمة السفينة.

لقد صادق المشرع على الاتفاقية رقم 108 الخاصة ببطاقة التعريف الوطنية للبحارة،⁸⁹ والتي نص على أن أحكامها تطبق على: "... كل بحار يستخدم بأية صفة كانت على ظهر أية سفينة بحرية بخلاف السفن الحربية ومسجلة في إقليم أية دولة عضو تسري عليها هذه الاتفاقية وتعمل عادة في مجال الملاحة البحري.

⁸⁷ - المادة 411 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

⁸⁸ - المرسوم التنفيذي رقم 102/05، المؤرخ في 26 مارس 2005، المتضمن النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج ر عدد 22.

⁸⁹ - المرسوم الرئاسي رقم 38/90، المؤرخ في 30 جانفي سنة 1990، المتضمن المصادقة على الاتفاقية رقم 108 الخاصة ببطاقة التعريف الوطنية للبحارة التي وافق عليها يوم 13 مايو سنة 1958 المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الواحد والأربعين، ج ر عدد 5.

2. عند وجود شك فيما إذا كانت بعض الفئات ينبغي اعتبارها بحارة في مفهوم هذه الاتفاقية تفصل السلطة المختصة لكل بلد في هذه المسألة بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن والبحارة المعنيين".⁹⁰ يحتفظ البحار دوماً ببطاقة تعريف البحارة،⁹¹ والتي تحتوي على البيانات التالية: الاسم واللقب وتاريخ ومكان الازدياد، والجنسية والوصف، والصورة، وتوقيع صاحبها أو بصمة الإبهام عند استحالة هذا الأخير التوقيع.

في حال تسليم بطاقة تعريف بحارة لبحار أجنبي من قبل دولة عضو، لا تلزم هذه لدولة على الغشارة إلى جنسية هذا البحار، من جهة أخرى لا يعتبر هذا التصريح إثباتاً مقنعاً لجنسيته، كما تحدد في الوثيقة مدة صلاحية، وخولت الاتفاقية للقوانين الوطنية إضافة معلومات جديدة في بطاقة تعريف البحارة.⁹²

الإدارة البحرية المحلية:

كلف المشرع الدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية والوحدات الإدارية البحرية المحلية المكلفة بمجموع الوظائف الإدارية البحرية، باعتبارها سلطات إدارية بحرية محلية بشكل خاص بـ:

- إدارة وتسيير رجال البحر والسفن،
- مسك السجل التجاري لترقيم السفن،
- إصدار شهادات الملاحه وشهادات السلامة للسفن أو كل وثيقة أخرى تتعلق بتسيير رجال البحر أو السفن،

- القيام على متن أي سفينة بالزيارات والتفتيشات النظامية،
- المشاركة في المحافظة على الأملاك العمومية البحرية والبيئية البحرية،
- المشاركة في تنفيذ القواعد المتعلقة بالأمن البحري والمينائي،
- السهر على احترام قواعد المحافظة على الحياة البشرية في البحر وعلى سلامة الملاحة والعمل البحري وكذا التسهيلات البحرية،

- المشاركة في الموافقة على مخططات بناء السفن والسهر على احترام المعايير المتعلقة بها،

⁹⁰- المادة 2 من المرسوم الرئاسي رقم 38/90، المشار إليه سابقاً.

⁹¹- المادة 3 من نفس المرسوم الرئاسي.

⁹²- المادة 4 من نفس المرسوم الرئاسي.

- القيام بالتحقيقات الإدارية والتقنية تبعاً للأحداث أو الحوادث في البحر،
- تسيير الحطامات البحرية بالتنسيق مع القطاعات المعنية.⁹³

رابعاً: المرشد البحري

الإرشاد البحري ذو أهمية كبيرة، فعلى رغم أن ربان السفينة يسير في عرض البحر ويلم بالخطوط الملاحية، لكنه في الغالب ما يجهل مسالك مياه الموانئ ومنعطفاتها، ضف لذلك ما تحويه مداخل الموانئ ومخارجها من عوائق طبيعية وحتى صناعية، مما قد يعيق سير الملاحة كوجود الصخور والشعاب والمنشآت التي تقيمها الدولة، ضف لذلك بقايا السفن الغارقة وغيرها، ما يعرض السفينة والبحارة وحتى الميناء للخطر، وهنا تظهر أهمية الإرشاد البحري،⁹⁴ الذي نحن بصدد شرحه.

- تعريف المرشد

عرف بأنه: "الشخص الذي يقوم بإرشاد ربان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه لينجبه الارتطام بصخور أو بأبنية فيحفظ السفينة، كما يحفظ مباني الميناء من الحوادث".
عرف أيضاً بأنه: "قيادة السفينة لحظة دخولها الميناء وخروجها منه بقصد إرشادها بواسطة شخص متخصص هو المرشد".

عرف أيضاً بأنه: "تابع مؤقت للمجهز في قيادة السفينة داخل وخارج الموانئ والقنوات".⁹⁵
انتقدت التعريفات السابقة على أساس:

- إما التركيز على الجانب الفني لعملية الإرشاد، دون التركيز على الجانب القانوني والذي يظهر العلاقة القائمة بين المرشد ومجهز السفينة خلال عملية الإرشاد،
- استخدام مصطلح القيادة والذي هو في الحقيقة باق لربان السفينة خلال عملية الإرشاد.

2. نطاق الإرشاد البحري

تناولت الاتفاقية الخاصة بأنظمة الموانئ البحرية والمعقودة في جينيف سنة 1923، موضوع الإرشاد وأقرت لكل دولة من الدول المتعاقدة بحقها في تنظيم الإرشاد البحري، كما أقرت أن لكل دولة الحرية في فرض الإرشاد الإلزامي بشرط أن تخضع الرسوم لمبدأ المساواة المنصوص عليه في المادة 2

⁹³- المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 38/90، المشار إليه سابقاً.

⁹⁴- عقيل فاضل حمد الدهان، "المركز القانوني للمرشد البحري"، مجلة جامعة كربلاء العلمية، جامعة كربلاء، العراق، المجلد السابع، العدد الأول، 2009، ص 74.

⁹⁵- نفس المرجع، ص ص 74، 75.

من الاتفاقية، كما خولت الاتفاقية لكل دولة الحق في إعفاء مواطنيها من الإرشاد الإجباري إذا توافرت فيهم شروط فنية معينة.

3. تحديد طبيعة العلاقة القائمة بين المرشد بمجهز السفينة

اختلفت النظريات الفقهية في هذا الصدد فهناك من كيفها بأنها علاقة تعاقدية وهو رأي غالبية الفقهاء وقالوا ان مصدرها هو عقد الإرشاد، وهو عقد قصير المدة ذو طبيعة مؤقتة، يلتزم بمقتضاه المرشد بتقديم المعونة الفنية للريان مقابل دفع مالي للإرشاد حسب ما هو محدد في اللوائح، وتكون صيغة الإيجاب برفع علم الإشارة الدولية pt نهاراً أو عن طريق وميض أبيض منقطع ليلاً، أما القبول فيكون بتلبية المرشد لطلب الإرشاد واقترابه من السفينة والصعود على متنها،⁹⁶ لكن هذا التكييف لا يتطابق مع قوانين بعض الدول لأن العلاقة هي علاقة تنظيمية لا عقدية كما هو الحال في العراق.⁹⁷

أنصار الاتجاه الثاني يرون أن العلاقة القائمة بينهما مصدرها هو القانون ومن ثم فهي علاقة تنظيمية وليست بالعقدية، ونكون بصدد التزامات للأطراف لا آثار للعقد لأن الأولى محددة قانوناً.

4. تحديد طبيعة العلاقة القائمة بين المرشد وريان السفينة

تثار أهمية تكييف طبيعة العلاقة التي تجمعهما بسبب مسألة واحدة وهو من يتولى قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد، هل هو المرشد؟ أم تبقى القيادة للريان والمرشد يقدم فقط المشورة والنصح عند دخول الميناء والخروج منه؟

في البداية السائد كان تخلي الریان عن السفينة للمرشد لقيادتها أثناء الإرشاد، وينحصر هنا دور الریان على الوظائف التجارية دون الملاحة، لكن السائد الآن في فقه القانون البحري أن الریان لا يتخلى عن قيادة السفينة وإدارتها للمرشد، فالريان يدير ويقود العملية الملاحية وطاقم السفينة يبقون خاضعين له، ويبقى المرشد مجرد دليل لا يحل محله في القيادة.⁹⁸

المحور الرابع: الحوادث البحرية

الملاحة البحرية تحيط بها العديد من المخاطر، بالنظر للمجال البحري الذي تتم فيه، ومختلف المخاطر التي توجد فيها لاسيما في حال الاضطرابات الجوية، كلها تتجر عنها مخاطر كبيرة، ربما

⁹⁶- سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، دون دار نشر، مصر، 1968، ص 307.

⁹⁷- عقيل فاضل حمد الدهان، المرجع السابق، ص 75.

⁹⁸- نفس المرجع، ص 77.

يعد أخطرها ما يعرف بـ: "التصادم البحري"، ويمكننا إرجاع ذلك لما يلحق السفينة والبضائع وحتى الأشخاص من خسائر مختلفة بين المادية والبشرية، نفصل في أحكامه على النحو التالي:

أولاً: تعريف التصادم البحري

أوردت عديد التعاريف الفقهية للتصادم البحري فعرف بأنه: "ارتطام أو احتكاك سفينة بسفينة أخرى، أو بوحدة عائمة أخرى تسبب إضراراً أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن أو الوحدات المتصادمة"، يعاب على هذا التعريف عدم تحديده لمكان وقوع التصادم، لكن هناك قوانين بحرية لا تعتبر ارتطام السفينة بالصخور والأرصفة أو المنشآت الثابتة تصادماً بحرياً.

عرف أيضاً بأنه: "ارتطام مادي يقع في البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية"، كما عرفه الفقيه لومونيا بأنه: "الارتطام الحاصل نتيجة التحام سفينتين"⁹⁹ ويكون هذا التعريف مستبعداً من مجال التصادم البحري أي تصادم بين السفينة وأي شيء آخر.

عرف أيضاً بأنه: "احتكاك أو تلامس مباشر بين عائمتين بحريتين إحداهما سفينة، ويتم إرجاع الحوادث التي تتعرض لها السفن إلى أخطاء بشرية من قبل الطاقم، وأخطاء بشرية من غير الطاقم، وخطأ فني، وخطأ تنظيمي، وعليه تكون أنواع التصادم البحري بين السفن بسبب القوة القاهرة، وبسبب خطأ مشتببه به، وخطأ إحدى السفينتين، والخطأ المشترك، وتعين تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم"¹⁰⁰. عرف المشرع الجزائري التصادم البحري بأنه: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"¹⁰¹.

كما نص المشرع بأنه: "تشبه جميع الآليات العائمة، حسب الحالات إما بسفن البحر وإما ببواخر الملاحة الداخلية وذلك لتطبيق المادة السابقة.

يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل، كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية.

⁹⁹- علاء عمر محمد، "الدعوى المدنية في التصادم البحري دراسة استعراضية تحليلية مقارنة"، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، جامعة بابل، العراق، المجلد 18، العدد الأول، 2010، ص 2.

¹⁰⁰- حسن حرب اللصاصمة، "المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة ديالى، العراق، المجلد الرابع، العدد الأول، 2015، ص 224.

¹⁰¹- المادة 273 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقاً.

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".¹⁰²

عرفت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري هذا الأخير بأنه: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية بحرية داخلية بغض النظر عن مكان التصادم".

بالاطلاع على التعريفين يتضح لنا لاعتبار التصادم بحريا لابد من وجود سفينة واحدة على الأقل، دون الاهتمام بمكان وقوع الاصطدام، وبذلك لا يختلف عنه تعريف اتفاقية بروكسل عن التعريف الذي أورده المشرع الجزائري، إلا أن المشرع استخدم مصطلحين: الارتطام المادي والاصطدام، ما يجعل من نطاق مفهوم التصادم البحري اوسع مقارنة بمضمونه في اتفاقية بروكسل.

كما نص المشرع على أنه: "يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شئ ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية".¹⁰³

كما نص أيضا: "كل خسارة تسببها سفينة 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".¹⁰⁴

ثانيا: شروط التصادم البحري

1. وقوع التصادم البحري بين منشأتين عائمتين أو بين سفينة ثابتة وأي شئ آخر

حسب نص المادة 273 من القانون البحري التي سبق لنا الإشارة لها، فالتصادم البحري بين منشأتين عائمتين أو شرط لتحقيق التصادم البحري، أو التصادم الواقع بين السفينة وأي شئ آخر حسب نص المادة 2/274 من احكام القانون البحري المشار لها سابقا.

الارتطام المادي: اي لابد من وجود ارتطام مادي يؤدي لحصول ضرر، والارتطام المقصود هو بمعناه الواسع، سواء كان بصورة مباشرة بين المنشأتين (التحام فعلي)، أو بصورة غير مباشرة بسبب

¹⁰² - المادة 274 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

¹⁰³ - المادة 2/247 من نفس الأمر.

¹⁰⁴ - المادة 3/247 من نفس الأمر

2. وقوع الاصطدام أو الارتطام بين منشآت واحدة منها على الأقل تحمل وصف السفينة

من خلال نصوص المواد المشار إليها سابقا فلا يمكن الحديث عن التصادم البحري دون وجود ارتطام أو اصطدام واقع بين سفينة واحدة على الأقل، بغض النظر عن ما إذا كانت هي المصدومة أو الصادمة.

ثانياً: أنواع التصادم البحري

1. التصادم نتيجة خطأ إحدى السفن

يقصد به الخطأ الوارد من ريان إحدى السفن، ويكون هناك رابط بين خطأ الريان وبين الضرر الحاصل نتيجة للتصادم، واتفاقية بروكسل نصت في حال وقوع التصادم نتيجة لخطأ إحدى السفينتين يتعين تعويض الضرر الحاصل من قبل من ارتكب الخطأ،¹⁰⁶ وهو ما نصت عليه غالبية التشريعات المقارنة.

يقع التصادم هنا لخطأ من الريان في مخالفة الأنظمة البحرية والتعليمات المحلية الخاصة بمنع التصادم البحري، كعدم اتباع الريان للقواعد المتعلقة بالألوان والعلامات التي تحذر السفن القادمة لمنع التصادم.

2. التصادم نتيجة لخطأ مشترك

يقصد بذلك ان التصادم يقع نتيجة لخطأ الريان أو طاقم كل من السفينتين، وقد نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 على أنه: "إذا كان الخطأ مشترك تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة الأخطاء التي ارتكبتها"،¹⁰⁷ وهنا تطبق القواعد العامة للمسؤولية، ومتى حالت الظروف في تحديد نسبة الخطأ أو أن الأخطاء كانت متساوية فتقام المسؤولية بشكل متساو بينهم.

3. التصادم القهري

هذا النوع من التصادم بين السفينتين يكون لأسباب قاهرة، ضف لذلك كل سفينة تكون عاجزة عن إثبات الخطأ من جانب السفينة الأخرى والذي يكون سببا في التصادم، على غرار وجود ضباب كثيف أو إعصار، وهنا تتحمل كل سفينة الأضرار التي أصابها دون أن يكون لها حق الرجوع على السفن

¹⁰⁵ - علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 4.

¹⁰⁶ - المادة 3 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري

¹⁰⁷ - المادة 1/4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري

الأخرى،¹⁰⁸ شريطة مراعاة كل من رباي السفينتين للقواعد المتبعة في الملاحة البحرية عند التصادم، وأن تكون الواقعة مما لا يمكن توقعه، وهو ما أكدته المادة 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري.

ثالثاً: المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري

1. أركان المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري

بغض النظر عن نوع المسؤولية المترتبة، فإنه تترتب المسؤولية عن وجود ضرر ناتج عن تصادم بحري، ولا يختلف الأمر في هذه المسؤولية عن القواعد العامة، فلا بد من توافر الخطأ والضرر وقيام العلاقة السببية، والقاعدة العامة أن المسؤولية هنا كون تقصيرية، إلا أن المشرع أورد استثناء متعلقاً بالتصادم والارتطام بين السفن التي يربطها عقد الخدمات، ويقدر المسؤولية عن الأضرار المترتبة وفقاً للأحكام المتعلقة بهذا العقد (مسؤولية عقدية)،¹⁰⁹ تفصل فيها على النحو التالي:

أ. **الخطأ:** الخطأ الموجب للمسؤولية قد يكون متعمداً أو غير متعمد، لقد أدرج المشرع أمثلة عن الأخطاء التي تترتب التصادم البحري بنصه: "وتعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز وحدة السفينة وفي القيادة الملاحية، وفي تنفيذ المناورات وكذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار، أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم".¹¹⁰

ب. **الضرر:** لا بد من أن يترتب عن الخطأ ضرر يلحق بسفينة أخرى، فقد يترتب عن التصادم البحري إصابة في هيكل السفينة أو تلف للبضائع التي تحملها، كما يمكن أن يترتب على التصادم غرق للسفينة، أو إصابات متفاوتة بين الركاب وطاقم السفينة... الخ.

ج. **العلاقة السببية:** وهي وجود علاقة بين الركنين السابقين.

رابعاً: طبيعة المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري

1. المسؤولية على الخطأ الفردي

نص المشرع على أنه: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ.

¹⁰⁸ - علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 5.

¹⁰⁹ - المادة 284 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقاً.

¹¹⁰ - المادة 2/277 من نفس الأمر

وتعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز وحدة السفينة، وفي القيادة الملاحية وفي تنفيذ المناورات وكذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار، أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم".¹¹¹

نص المادة المشار إليه سابقا هو تطبيق لما جاء في قواعد المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في أحكام المادة 124 من أحكام القانون المدني وكذا المادة 3 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري.

لاستحقاق التعويض في التصادم البحري لا بد:

من إثبات المدعي للخطأ المرتكب من السفينة المسببة للضرر بكل وسائل الإثبات، على أساس أن التصادم واقعة مادية، يمكن الاستعانة بالتقرير البحري والذي يدونه ربان السفينة ويسجل فيه كل الإجراءات التي يتخذها لقيادة السفينة، ويمكن الاستعانة بدفتر اليومية، وشهادة الشهود والخبرة... الخ. ونص المشرع الجزائري على أنه: " لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص تصادم السفن في البحار.

غير أنه في حالة التشبيه بالتصادم المنصوص عليها في المادة 274 أعلاه، والخاصة بالارتطام بمنشأة ثابتة أو شئ ثابت على نقطة معينة موجودة في الأملاك العمومية البحرية، جاز افتراض مسؤولية السفينة ما عدا حالة القوة القاهرة ويشترط أن تتوفر في هذه المنشأة أو الشئ قواعد الإشارة"¹¹² وهي نفس الصياغة الواردة في اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري بنصها: " لست هناك قرائن قانونية على الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية على المصادمات البحرية".¹¹³

الخطأ المفترض:

هو استثناء عن القاعدة العامة وهو وجوبية إثبات الخطأ كما سبق لنا الإشارة، وكاستثناء كما هو وارد في أحكام المادة 2/282 المشار إليه سابقا متى توافر الشروط التي حددتها المادة وهي:

- توافر حالة الارتطام بالمنشأة الثابتة أو أي شئ ثابت موجود في الأملاك العمومية البحرية،

¹¹¹- المادة 277 من نفس الأمر.

¹¹²- المادة 282 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

¹¹³- المادة 1/6 من الاتفاقية.

- ألا يكون التصادم بسبب القوة القاهرة،

- توافر السفينة أو المنشأة على قواعد الإشارة.

2. المسؤولية على أساس الخطأ المشترك

يقصد بالخطأ المشترك في التصادم هو وقوع الخطأ من كل سفينة، ولا يستغرق أي منهما الآخر، بعبارة أخرى كل خطأ واقع من السفينة يساهم في وقوع التصادم والأضرار،

نص المشرع الجزائري على أنه: "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفینتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منها.

غير أنه، إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية". كما نص أيضا على أنه: "في الحالة المشار إليها في المادة السابقة، أن الأضرار المسببة للسفن أو لشحناتها أو لأمتعة أو لأموال الطاقم أو للمسافرين أو للأشخاص الموجودين على متن السفينة، تتحملها السفن التي ارتكبت الخطأ بالنسبة المذكورة في المادة السابقة وبدون تضامن تجاه الغير.

وتكون السفن التي ارتكبت خطأ مشتركا، متضامنة تجاه الغير عن الأضرار المسببة بالوفاة أو الجروح".¹¹⁴

مكن المشرع السفينة التي دفعت في إطار مسؤوليتها التضامنية تعويضا يفوق الحصة التي كانت ستتحملها نهائيا، الرجوع بالنسبة للفائض على السفن الأخرى المسؤولية تضامنيا، وذلك طبقا للأحكام التي سبق لنا الإشارة إليها.¹¹⁵

خامسا: تعويض أضرار التصادم البحري

نص المشرع على أنه: "إذا وقع تصادم سفن في البحار أدى لإضرار سفينة أو عدة سفن أو الأشخاص أو البضائع أو أي مال آخر موجود على متنها أو لضرر الاملاك العمومية البحرية، تسدد التعويضات المترتبة عن هذه الأضرار طبقا للأحكام المدرجة بعده، مع مراعاة الأحكام المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن".¹¹⁶

¹¹⁴- المادتين: 278، 279 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

¹¹⁵- المادة 280 من نفس الأمر.

¹¹⁶- المادة 275 من نفس الأمر.

نص المشرع على انتفاء المسؤولية في حال كون التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهور شكوك في أسباب الحادث، ويتحمل الأضرار من تعرض للحادث نفسه،¹¹⁷ لا يخلف عنه الأمر عن القواعد العامة فالقانون المدني ينفي المسؤولية في حال السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، وخطأ الغير وخطأ المضرور نفسه.¹¹⁸

سادسا: قواعد الاختصاص بنظر الدعاوى المتعلقة بالتصادم البحري

1. الدعوى المدنية

أ. من حيث القانون الواجب التطبيق

تخضع المنازعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المتعلقة بتصادم السفن في البحار لـ:

- القانون الجزائري متى كان حاصلًا في المياه الإقليمية الجزائرية،
- لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر،
- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم.¹¹⁹

ب. الجهات القضائية التي يمكن رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار

يمكن رفعها أمام إحدى الجهات القضائية التالية:

- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله،
- المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه، وذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر،
- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ والغرض وكذلك في المياه الداخلية.¹²⁰ ولا يمس ذلك بحق الأطراف المعنيين في رفع دعوى بسبب تصادم السفن

¹¹⁷ - المادة 281 من المادتين: 278، 279 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

¹¹⁸ - المادة 127 من الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07، المؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر عدد 31.

¹¹⁹ - المادة 287 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

¹²⁰ - المادة 290 من نفس الأمر

- في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم أو عرضها للتحكيم.¹²¹

انعقاد الاختصاص بنظر دعاوى تعويض التصادم البحري وجوبا أمام القضاء الوطني الجزائري
في الحالات التالية: سفن البحرية الوطنية، سفن حراسة الشواطئ، السفن التي تعمل في المصلحة العمومية.¹²²

انعقاد الاختصاص في نظر الدعاوى كلها المرفوعة عن تصادم بحري سببه عدة سفن يعود للمحكمة التي رفع لها النظر في النزاع تطبيقا لأحكام المادة 290 المشار إليها سابقا، وإصدار الحكم فيها جميعا لأنها ناتج عن حادث واحد.¹²³

ج. أحكام أخرى خاصة بدعوى التعويض

- لا تتبع هذه الدعوى لأي احتجاج ولأي إجراء خاص،

- تتقدم دعاوى التعويض المتعلقة بالتصادم البحري بمضي سنتين تحتسب من تاريخ وقوع الحادث، ولا تسري هذه المدة عند عدم التمكن من حجز السفينة المدعى عليها في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، والأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 280 أعلاه، وهو سنة واحدة، ولا يسري التقادم إلا من يوم الدفع.¹²⁴

2. الدعوى الجزائرية:¹²⁵

- تصادم السفن في البحار والمرتب لمسؤولية الربان الجزائرية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة، لا يمكن ملاحقتهم إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايبتها عند وقوع التصادم،

- لا يمكن الحجر أو توقيف السفينة حتى ولو للقيام بإجراءات التحقيق من طرف السلطات غير سلطات البلد الذي كانت السفينة تحمل رايته،

¹²¹- المادة 291 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقا.

¹²²- المادة 292 من نفس الأمر

¹²³- المادة 293 من نفس الأمر.

¹²⁴- المادتين: 288، 289 من نفس الأمر.

¹²⁵- المادة 294 إلى 297 من نفس الأمر.

- تستطيع السلطات القضائية والإدارية الجزائرية اتخاذ جميع الاجراءات المتعلقة بشهادات الاختصاص والوثائق المهنية المسلمة من طرف السلطات الجزائرية لرجال البحر الجزائريين، وملاحقة هؤلاء عن المخالفات التي ارتكبوها عندما كانوا على متن سفينة تحمل راية لدولة أخرى،

- السلطات القضائية والإدارية الجزائرية في كل ملاحقة عند وقوع تصادم في المياه الداخلية وفي المياه الإقليمية الجزائرية والتي تترتب فيها المسؤولية الجزائرية للربان أو أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة تحمل راية دولة أخرى، وفي حالة كهذه تستطيع السلطات الجزائرية الأمر بحجز أو توقيف سفينة أجنبية إذا بررت ظروف التصادم هذه الإجراءات.

المحور الخامس: التأمين على السفينة

أولاً: تعريف التأمين البحري

عرف التأمين بأنه: " عقد يلتزم بموجبه شخص يسمى المؤمن، بأن يدفع لشخص آخر يطلق عليه المؤمن له، أو لصالح المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه، مبلغاً معيناً من المال، أو إيراداً أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المؤمن ضده، المشار إليه في العقد، في مقابل أقساط على شكل دفعات مالية، يتولى المؤمن له تسليمها لصالح المؤمن، على حسب طبيعة التأمين، وكذا الاتفاق المقرر في العقد".¹²⁶

عرفته أحكام المادة 619 من القانون المدني: " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عرض مالي آخر، في حالة وقوع حادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".¹²⁷

عرف عقد التأمين البحري بأنه: " عقد يبرم باتفاق طرفين هما المؤمن والمؤمن له، على تغطية كافة الأخطار المتعلقة برحلة بحرية مقابل دفع مبلغ من المال يقدمه هذا الأخير، والذي يعرف عادة في قانون التأمين بالقسط".¹²⁸

¹²⁶- دغيش أحمد، " التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة دراسة مقارنة"، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسة، مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، العدد الثالث، سبتمبر 2017، ص ص 183، 184.

¹²⁷- الأمر رقم 58/75، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، المشار إليه سابقاً.

¹²⁸- بن معروف فوضيل، " التأمين البحري في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص 163.

عرف عقد التأمين البحري بأنه: " عقد يتعهد امؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن الأخطار البحرية".¹²⁹

لقد بين المشرع هدف عقد التأمين بنصه: " تطبق أحكام الباب الثاني من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما".¹³⁰ ويشترط في الخطر المؤمن منه: أن يكون حدثا احتماليا، وكذا أن لا يتوقف الخطر على إرادة المتعاقدين.¹³¹

محل عقد التأمين البحري هو ضمان المؤمن للخسارات التي تتعرض لها مصالح المؤمن له خلال الرحلة البحرية، وبذلك يسعى هذا الأخير من إبرام التأمين إلى الحصول على الحد الأقصى للضمان الذي يكلفه التأمين البحري خدمة لمصالحه".¹³² والأخطار البحرية التي ترتبط بالبحر، كما أنها قهرية،¹³³ وقد تولى لمشرع تبيان الأخطار البحرية فنص في المادة 101 من الأمر رقم 07/95، بأنه يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة: الأموال والبضائع المشحونة وهيكل السفينة المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة او القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد.

المؤمن لا يلتزم بتعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه، بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التعويض.¹³⁴

عرف المشرع الجزائري عقد التأمين بأنه: " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه، أن يؤدي إلى المؤمن له او إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال، أو أي إيراد مالي، أو أي عوض مالي آخر، حاله وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد...".¹³⁵

¹²⁹- حمود حفصة، سمير عز الزين، " التأمين البحري وجوره في تطوير النقل البحري (حالة الجزائر)، مجلة دفاتر البحوث العلمية، المجلد العاشر، العدد الأول، 2022، ص 160.

¹³⁰- المادة 120 من الأمر رقم 07/95، المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتضمن قانون التأمينات، ج ر عدد 13، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06، المؤرخ في 20 فيفري 2006، ج ر عدد 15.

¹³¹- حريز أسماء، " الخطر محل التأمين البحري"، مجلة حوليات كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، المجلد السادس، العدد الأول، ديسمبر 2014 ص 154.

¹³²- مخالفة كريم، " التأمين البحري بضمان كل الأخطار في القانون والوثائق الجزائرية والمقارنة بين ظاهر الشرط وحقيقته"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، العدد الثاني، ديسمبر 2018، ص 84.

¹³³- بالي حمزة، بورني حناشي، " التأمين البحري في الجزائر"، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، المجلد الثالث عشرة، العدد الاول، 2020، ص 66.

¹³⁴- المادة 623 من الأمر رقم 58/75، المتضمن القانون المدني، المشار إليه سابقا.

¹³⁵- المادة 619 من نفس الأمر.

ثانيا: خصائص عقد التأمين البحري

1. عقد التأمين البحري عقد رضائي
2. عقد التأمين البحري عقد إذعان
3. عقد التأمين البحري عقد احتمالي

عقد التأمين البحري احتمالي لطرفيه، فهو يرد على أمر غير محقق، ومن ثم يكون المال المؤمن عليه معرضا للخطر، فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين، فالعقد باطل لانعدام محله وموضوعه.

ثالثا: أنواع التأمين البحري

يختلف موضوع التأمين عقد التأمين البحري حسب المصلحة أو صاحبها، وهذا لارتباط التأمين بالشيء المؤمن عليه، أو بحسب القيم المؤمن عليها،¹³⁶ وقد تضمن المشرع الجزائري 3 صور للتأمين البحري وهي: التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة، والتأمين على المسؤولية، تفصل في أحكام فقط ما هو مقرر عليكم وهو التأمين على السفينة كالتالي:

التأمين على السفينة:

لا يقتصر التأمين على السفينة على هيكلها فقط، بل يشمل مختلف ملحقاتها من آلات وأدوات هي لازمة لملاحظتها، كما يشمل نفقات التجهيز كأغذية الطاقم والركاب وكذا أجور رجال الطاقم، ولا يشترط أن تحمل المنشأة وصف السفينة لأن المشرع تحدث عن عمارة عائمة أيضا. بالرجوع لنص المادة 1/128 من الأمر رقم 07/95، المعدل والمتمم بأنه: "تشمل القيمة المقبولة، هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها".

القيمة الرئيسية المؤمن عليها هي هيكل السفينة وملحقاتها، سابقا كان يتم التمييز بين هيكل السفينة والآلات، فكان التأمين يتم على كل واحدة بشكل مستقل، ويمكن التأمين على السفينة:¹³⁷

1. لرحلة بحرية واحدة أو عدة رحلات متتالية:

يغطي عقد التأمين البحري في هذه الصورة رحلة واحدة للسفينة، أو عدة رحلات تبدأ بميناء الإبحار وتنتهي بميناء الوصول المحدد في العقد، ويشترط لبدأ سريان العقد أن تكون السفينة راسية في

¹³⁶- بن معروف فوضيل، المرجع السابق، ص 164.

¹³⁷- بالي حمزة، بورني حناشي، المرجع السابق، ص 69.

ميناء المغادرة، وفي حالة صالحة للملاحة على أن تغادر هذا الميناء في مدة معقولة من سريان عقد التأمين.

في حال التأمين على هيكل السفينة وكانت السفينة غير محملة ببضائع، فبدأ سريان عقد التأمين يبدأ منذ بداية عمليات الشحن، ويستمر لغاية التفريغ الخاص بالرحلة المؤمن عليها، وفي كل الأحوال في أجل 15 يوماً من وصول السفينة للميناء المقصود، لكن في حال كون السفينة غير محملة فالتأمين عليها يبدأ من تاريخ الإقلاع أو رفع المرساة لغاية رسو السفينة في ميناء الوصول أو إلقاء المرساة فيه.¹³⁸

- لزمن معين:

هنا يسري التأمين على السفينة لفترة زمنية محددة في العقد، غالباً ما تكون سنة كاملة، فيغطي عقد التأمين جميع الرحلات التي تقوم بها السفينة خلال هذه المدة، ويبدأ سريان هذا العقد يكون من أول يوم محدد في عقد التأمين وينتهي بانتهاء آخر يوم محدد فيه.¹³⁹

وهنا نميز بين صورتين في الهلاك:¹⁴⁰

أ. **الهلاك الكلي للسفينة:** هنا يكون تقدير التعويض على أساس قيمة السفينة المحددة في وثيقة التأمين، كما أنه يجب خصم قيمة الحطام من مبلغ التعويض عند الاقتضاء، إلا أن هذه الحالة نادرة الوقوع، وقد حدد المشرع حالات التخلي عن السفينة كما فعل بالنسبة للبضائع، ومن ثم تكون حالة التخلي ملحقة بحالات الهلاك الكلي للسفينة وحالات التخلي محددة قانوني، وهي فقدان الكلي للسفينة، عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها، تجاوز قيمة إصلاحها $\frac{3}{4}$ قيمتها، وكذا انعدام أخبار السفينة من 3 أشهر وتمتد حتى 6 أشهر في حالة الحرب، ومتى توافر حالة من هذه الحالات التزم المؤمن بدفع قيمة السفينة كما هو محدد في وثيقة التأمين.

ب. **تضرر جزء من السفينة:** قد تصاب السفينة بأضرار جزئية يتعين إصلاحها، لكن بعد أن تتم معاينتها بناء على تقرير خبرة، وقد نص المشرع أنه في حالة العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة باستبدال والإصلاح لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد.¹⁴¹

¹³⁸- المادة 2/123 من الأمر رقم 07/95، المتضمن قانون التأمينات، المعدل والمتمم المشار إليه سابقاً.

¹³⁹- المادة 124 من نفس الأمر.

¹⁴⁰- بن معروف فوضيل، المرجع السابق، ص 180.

¹⁴¹- المادة 132 من الأمر رقم 07/95، المتضمن قانون التأمينات، المعدل والمتمم المشار إليه سابقاً.

أولاً: تعريف البيوع البحرية

عرف بأنه: "بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر، وهو يقابل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع، واستيراد بالنسبة للمشتري، ويتطلب تنفيذ العقد نقل البضائع بطريق البحر، بقصد تسليمها للمشتري، وارتباط البيع بالنقل البحري يخلع على البيع طابعه البحري، ويستتبع قواعد خاصة يخضع لها هذا البيع".¹⁴²

ثانياً: أنواع البيوع البحرية¹⁴³

1. البيع عند الوصول:

يتم التسليم فيها في ميناء الوصول، وتشمل البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة.

أ. البيع بسفينة معينة:

هو بيع لبضاعة معينة بنوعها يلتزم البائع بنقلها على سفينة معينة في عقد البيع ذاته، إلى ميناء الوصول حيث تسلم للمشتري وتنتقل ملكيتها إليه، وقد تعين السفينة في وقت لاحق، وتعيين السفينة النهائي لا يمكن الرجوع فيه، ولا يعدل لأنه عنصر من عناصر العقد. البيع بسفينة معينة هو بيع بضاعة لا يعرف إلا نوعها وكميتها، والمنقول الذي لم يعين إلا بنوعه لا تنتقل ملكيته إلا بفرزه.

يظل البائع مالكا للبضاعة حتى الوصول، ولا تنتقل ملكيتها للمشتري إلا عند الوصول، وهلاك البضاعة بقوة قاهرة خلال الطريق يكون على البائع، وإذا ترتب على القوة القاهرة تلف البضاعة، فالقضاء يلزم المشتري بقبول البضاعة مع حقه في إنقاص الثمن بقدر قيمة التلف الذي أصابها.

ب. البيع بسفينة غير معينة

البيع بسفينة غير معينة هو بيع أجل لبضاعة معينة بنوعها، مع التزام البائع بنقلها في ميعاد محدد إلى ميناء الوصول حيث تسلم للمشتري وتنتقل ملكيتها إليه. يلتزم البائع في هذا النوع من البيع بشحن البضاعة على متن سفينة يختارها في الميعاد المحدد في العقد، ويكون هذا الميعاد شهرين في الغالب، قد لا يبين الميعاد في العقد ويكتفى فقط باشتراط كونه الشحن سريعاً أو أن يكون الشحن بأول سفينة، ويثبت قيام البائع بتنفيذ التزامه بالشحن في الميعاد سند الشحن.

¹⁴²- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 389.

¹⁴³- نفس المرجع، ص 389.

في حال هلاك البضاعة أثناء الطريق ولم يكن للبائع يد في ذلك كان هلاكها عليه، كما هو الحكم في البيع، لكن في البيع بسفينة معينة يمنع على المشتري مطالبة البائع بتسليم بضاعة اخرى من نفس النوع، أما في البيع بسفينة غير معينة فللمشتري الحق في مطالبة البائع بتنفيذ البيع وتسليمه بضاعة أخرى بدلا من الهالكة تطبيقا للمبدأ القائل بأن المثليات لا تهلك، فالبيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة تم إفرازها بتعيين السفينة التي تتولى عملية نقلها، أما البيع بسفينة غير معينة فليس ثم إفراز أو تعيين للبضاعة وإنما الفرز يتحقق بتسليم البضاعة للمشتري.¹⁴⁴

2. البيوع عند القيام:

يتم فيها التسليم في ميناء القيام، وتشمل بيع سيف وبيع فوب، نفصل فيهما على النحو التالي:

أ. بيع سيف CIF

هو بيع البضائع مع التزام البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري، مقابل ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع وأجهزة النقل وقسط التأمين. لقد ظهر هذا النوع من البيوع في الربع الأخير من القرن 19، ثم انتشر بعد ذلك وأصبحت له مكانة هامة في البيوع البحرية، وسبب ذلك مزاياه للطرفين، فالبايع لا يتحمل خطر هلك البضاعة أو تلفها ابتداء من وقت شحنها، ومن ثم يستحق الثمن أيا كان مصير البضاعة، كما أن المشتري يعفى من عبء القيام بالشحن والتأمين في مكان بعيد، كما يصير مالكا للبضاعة من وقت الشحن مما يسمح له بالتصرف فيها والإفادة من تغيرات الأسعار، ولا ضرر عليه من تحمل مخاطر الطريق إذ أنها مغطاة بالتأمين.

في بيع سيف يلزم المشتري بدفع ثمن بضاعة لم يرها مما يؤدي لصعوبات.¹⁴⁵

يتميز بيع سيف بأنه:

- البائع يلتزم بشحن البضاعة، والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري،
- أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري من وقت الشحن،
- أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري منذ الشحن.¹⁴⁶

ب. بيع فوب FOB

¹⁴⁴- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ص 391، 392.

¹⁴⁵- نفس المرجع، ص 393.

¹⁴⁶- نفس المرجع، ص 394.

عرف بيع فوب بأنه: " بيع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري، وقد يتفق على أن يتم التسليم لا على ظهر السفينة بل بجوارها على الرصيف، ويسمى البيع هنا بيع فاس FAS".¹⁴⁷

يجب على البائع تسليم البضاعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري، ومن هذا الوقت تبرا ذمة البائع مع الالتزام بالتسليم، وتنتقل البضاعة للمشتري كما تكون مخاطر الطريق عليه. يقع على المشتري عبء القيام بإبرام عقد النقل، ودفع أجرة النقل والتأمين على البضاعة في بيع فوب، وعليه أن يوجه السفينة لميناء الشحن، وأن يخطر البائع باسمها.¹⁴⁸

المصادر والمراجع:

أولاً: النصوص القانونية

1. الاتفاقيات الدولية المصادق عليها

- المرسوم الرئاسي رقم 38/90، المؤرخ في 30 جانفي 1990، المتضمن المصادقة على الاتفاقية رقم 108 الخاصة ببطاقة التعريف الوطنية للبحارة التي وافق عليها يوم 13 ماي سنة 1958 المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في ورته الواحدة والأربعين، ج ر عدد 05.

- المرسوم الرئاسي رقم 53/96، المؤرخ في 22 جانفي 1996، المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 6.

- المرسوم الرئاسي رقم 290/96، المؤرخ في 2 سبتمبر 1996، المتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين، ج ر عدد 51.

- المرسوم الرئاسي رقم 449/2000، المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، المتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في أول نوفمبر سنة 1974، ج ر عدد 03.

- المرسوم الرئاسي رقم 344/04، المؤرخ في 6 نوفمبر 2004، المتضمن تأسيس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج ر عدد 70.

2. النصوص التشريعية

¹⁴⁷ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 398.

¹⁴⁸ - نفس المرجع، ص ص 398، 399.

- الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07، المؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر عدد 31.
- الأمر رقم 59/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101، معدل ومتمم بالقانون رقم 09/22، المؤرخ في 5 ماي 2022، ج ر عدد 32.
- الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98، المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج ر عدد 47، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10، المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46.
- الأمر رقم 07/95، المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتضمن قانون التأمينات، ج ر عدد 13، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06، المؤرخ في 20 فيفري 2006، ج ر عدد 15.
- القانون 11/01، المؤرخ في 3 يوليو 2001، المتضمن الصيد البحري وتربية المائيات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 08/15، المؤرخ في 2 أبريل 2015، ج ر عدد 18

3. المراسيم التنفيذية:

- المرسوم التنفيذي رقم 279/94، المؤرخ في 17 سبتمبر 1994، المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج ر عدد 59.
- المرسوم التنفيذي رقم 286/01، المؤرخ في 24 سبتمبر 2001، المتضمن شروط ممارسة نشاطات وكييل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ج ر عدد 56.
- المرسوم التنفيذي رقم 02/02، لمؤرخ في 6 جانفي 2002، المتضمن القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج ر عدد 1.
- المرسوم التنفيذي رقم 473/02، المؤرخ في 24 ديسمبر 2002، المتضمن شكل مسك سجل المواد المعدنية والمتحجرة المستغلة في البحر، ج ر عدد 88.
- المرسوم التنفيذي رقم 102/05، المؤرخ في 26 مارس 2005، المتضمن النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج ر عدد 22.
- المرسوم التنفيذي رقم 200/07، المؤرخ في 23 يونيو 2007، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار وبضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها، ج ر عدد 42.

- المرسوم التنفيذي رقم 327/08، المؤرخ في 21 أكتوبر 2008، المتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن موضوع أي حادث في البحر، ج ر عدد 61.

- المرسوم التنفيذي رقم 58/22، المؤرخ في 2 فيفري 2022، المتضمن شروط وكيفيات وضع معلم تحديد موقع السفن المعدة والمجهزة للصيد البحري، ج ر عدد 10.

4. القرارات:

- القرار المؤرخ في 30 يونيو 1988، المتضمن شروط ممارسة مهنة رجال البحر المؤهلين، ج ر - قرار ممضي في 5 نوفمبر 1989، المتضمن شروط ممارسة أشخاص ذوي الجنسية الجزائرية لوظيفة بحار على متن سفينة تحمل راية أجنبية، ج ر عدد 05.

- قرار ممضي في 2 ديسمبر 1989، المتضمن شهادات الملاحة التي تسلم للسفن التي تمارس ملاحة بحرية مهنية أو ملاحة ترفيهية بدون طاقم مأجور، ج ر عدد 12.

- قرار ممضي في 16 ماي 1996، يتضمن تحديد السن الأقصى للمتشحين في حرفتي بحار أو عون للمصلحة العامة، ج ر عدد 44.

-القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018، المتضمن معايير اللياقة البدنية لرجال البحر، ج ر عدد 11.

ثانيا: الكتب

- سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، دون دار نشر، مصر، 1968.

- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، د ط، د س.

ثالثا: المقالات

-بالي حمزة، بورني حناشي، " التأمين البحري في الجزائر"، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، المجلد الثالث عشرة، العدد الاول، 2020

-بن معروف فوضيل، " التأمين البحري في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أو بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، مارس 2018.

-حريز أسماء، " الخطر محل التأمين البحري"، مجلة حوليات كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، المجلد السادس، العدد الأول، ديسمبر 2014.

حسن حرب اللصاصمة، " المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة ديالى، العراق، المجلد الرابع، العدد الأول، 2015.

حمود حفصة، سمير عز الزين، " التأمين البحري وجوره في تطوير النقل البحري (حالة الجزائر)، مجلة دفاتر البحوث العلمية، المجلد العاشر، العدد الأول، 2022.

دغيش أحمد، " التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة دراسة مقارنة"، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسة، مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، العدد الثالث، سبتمبر 2017.

سقييل فاضل حمد الدهان، " المركز القانوني للمرشد البحري"، مجلة جامعة كربلاء العلمية، جامعة كربلاء، العراق، المجلد السابع، العدد الأول، 2009.

- علاء عمر محمد، " الدعوى المدنية في التصادم البحري دراسة استعراضية تحليلية مقارنة"، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، جامعة بابل، العراق، المجلد 18، العدد الأول، 2010.

فائز ذنون جاسم، " الامتيازات والرهون على السفينة"، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، العراق، المجلد السابع عشرة، العدد الأول، 2015.

مخالفة كريم، " التأمين البحري بضمان كل الأخطار في القانون والوثائق الجزائرية والمقارنة بين ظاهر الشرط وحقيقته"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، العدد الثاني، ديسمبر 2018.

مرتجى داود سلمان، " رهن السفينة في طور البناء"، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العراق، المجلد الثاني والأربعين، العدد 21، 2021.

رابعاً: المحاضرات

- بوججيلة علي، محاضرات القانون البحري، أقيمت على طلبة السنة الرابعة (النظام الكلاسيكي)، السداسي الثامن، جامعة قسنطينة 1، 2013/2012.

- روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 2.