



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة 8 ماي 1945 قالمة
كلية الحقوق والعلوم السياسية



قسم الحقوق

مطبوعة بيداغوجية بعنوان:

القانون البحري

محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص

من إعداد الدكتور:

-فنتازي خير الدين-

السنة الجامعية

2021-2020

المقدمة

إن القانون البحري له خصوصية بين القوانين العامة والخاصة، نظر لإتصاله بجميع فروع القانون سواء في الجانب المدني في بعض زواياه أو الجانب الإداري أو التجاري أو الجانب الجزائي في بعضها الآخر، بل حتى في الجانب الدولي وبإعتباره أقدم القوانين على الإطلاق من حيث نشأته وتطوره إلى أن تبلور بشكله الحالي بنصوص قانونية وإجرائية.

إن تشعب القانون البحري وتشابكه مع أغلب فروع القانون الأخرى جعل لدى طلبة الحقوق صورة نمطية تدفعهم إلى التحفظ من الغوص فيه، مما جعله الأقل تداولاً من طرف الحقوقيين وهو الأمر الذي جعلني أختار القانون البحري كمادة عمل وبحث وتقديمها لطلبة الحقوق كمادة عملية تعليمية، بأسلوب يسهل على الباحثين والممارسين الإستناد إليه والإستئناس بالمادة العملية الغنية التي يحتويه، قصد إثراء الجانب المعرفي، وإزالة إشكالاته المطروحة.

لذلك كان لزاماً علينا تسليط الضوء على حقيقة الطبيعة القانونية التي يكتسبها القانون البحري خاصة وأن البحر صار محل إهتمام كل دول العالم لما يزر به من ثراء ومصدر للقوة ووسيلة للتبادل التجاري بين الدول، بل وتعداه إلى البعد السياسي بعد البعد القانوني الذي يواجهه.

ولقد حاولت الجزائر جاهدة منذ الإستقلال، أن تولي إهتماماً خاصاً بالجانب البحري نظراً لكون الجزائر قوة بحرية لها تاريخ قديم قدم الحضارات، وما زاد إهتمام المشرع بالقانون البحري هو الإنفتاح الذي عرفته الجزائر منذ 1998، والذي كان المجال البحري المحور الأساسي له لكون أكثر من ثلث التبادلات التجارية في الجزائر تتم عبر البحر.

إن هذا الوضع المتطور في التحولات الاقتصادية والسياسية المتسارع للبلاد صاحبه تطور في الإهتمام أكثر بدراسة القانون البحري ومحاولة تطويره، غير أنه مصحوباً بالكثير من المواضيع الشائكة ذات البعد القانوني الذي زادت الخلافات الفقهية تأزماً وتعقيداً، كانت بحاجة إلى دراسة أكاديمية تبسط وتسهل أحكامه للدارسين له، وتحلل نقاط الخلاف فيه

وتقدم ما هو راجع منها وموافق لأحكام القانون البحري الجزائري الذي يعبر عن مواقف المشرع الحقيقية.

وللإحاطة بهذا القانون ودراسة أحكامه وأحكام القوانين التي يحيلنا عليها بالدراسة إرتأيت التطرق إلى المحاور الأساسية له بما يتوافق مع المنهج التعليمي الأكاديمي وفق الخطة التالية:

الفصل التمهيدي: ماهية القانون البحري

المبحث الأول: تعريف القانون البحري وتطوره التاريخي

المبحث الثاني: مصادر القانون البحري.

الفصل الأول: الملاحة البحرية وأداتها.

المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية

المبحث الثاني: أداة الملاحة البحرية (السفينة).

المبحث الثالث: أشخاص الملاحة البحرية (رجال البحر).

الفصل الثاني: الحوادث البحرية والتأمين على السفينة.

المبحث الأول: مفهوم الحوادث البحرية ومنازعاتها.

المبحث الثاني: التأمين على السفينة.

الفصل الثالث: البيوع البحرية.

المبحث الأول: مفهوم البيوع البحرية.

المبحث الثاني: منازعات البيوع البحرية.

الفصل التمهيدي

ماهية القانون البحري

لمعرفة أحكام القانون البحري وقواعده لابد من العودة أولاً وقبل كل شيء إلى مفهومه ومسار تطوره حتى نعرف جذوره التي كانت مصدراً للكثير من نصوصه القانونية الحالية بل وأثرت حتى على النصوص التي جاءت مؤخراً بعد تعديل المشرع للقانون البحري وهو الأمر الذي يكشف لنا الخصائص المميزة له.

إن هذا لا يتأتى إلا من خلال التطرق إلى تعريف القانون البحري (المبحث الأول) وإلى مصادر القانون البحري (المبحث الثاني) وهو المبين كما يأتي:

المبحث الأول

تعريف القانون البحري وتطوره التاريخي

إن هذا المبحث يعد أهم بداية لدراسة القانون البحري عموماً، وهو الذي يثبت لدينا المفاهيم والمصطلحات التي نصادفها في باقي الدراسة، كما أنه يبني لدى الدارسين له لبنة متينة للغوص فيما بعد في باقي أحكامه، ويضع الإطار العام للموضوع بشكل تتضح معه مواقف المشرع الجزائري في كل ما سيأتي دراسته من مسائل قانونية وفقهية.

لذلك وبهدف الوصول إلى الغاية المنشودة لهذه الدراسة، رأينا تخصيص هذا المبحث لدراسة مفهوم وتعريف القانون البحري (المطلب الأول)، ثم إلى التطور التاريخي للقانون البحري (المطلب الثاني) حسب الآتي:

المطلب الأول

تعريف القانون البحري

القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بتنظيم نشاط الملاحة البحرية وأشخاصها وأداتها، والأخطار الناجمة عنها¹، سواء كانت هذه القواعد مكتوبة أو عرفية.

كما ينظم القانون البحري العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية سواء بين الدول وهو ما ينطوي ضمن القانون البحري العام، أو كانت العلاقة بين الأفراد أو الهيئات الخاصة، وهو ما يندرج ضمن القانون البحري الخاص.

وفقا للمفهوم الواسع للقانون البحري حسب التقسيم التقليدي فإنه يشمل فروع القانون المختلفة إذ يندرج ضمن القانون العام البحري: القانون الدولي البحري، والقانون الإداري البحري والقانون الجنائي البحري.

أما القانون الخاص البحري فهو القانون الذي ينظم الإستغلال البحري وما يترتب عليه من علاقات مباشرة بين مباشري الإستغلال البحري والمنتهجين به، ويطلق عليه في بعض الدول الأخرى بالقانون التجاري البحري.

أما بالنسبة للتشريع الجزائري، فإن المشرع الجزائري لم يعرف القانون البحري مباشرة بل إكتفى بتعريف الملاحة البحرية عموما، بإعتبارها نطاق تطبيق القانون البحري من جهة ومن جهة أخرى فهي مصدر العلاقات البحرية على إختلاف أنواعها.

المطلب الثاني

التطور التاريخي للقانون البحري

لقد عرف التطور التاريخي للقانون البحري، ثلاث محطات تاريخية تشكل في مجملها المراحل الثابتة لتطور قواعد القانون البحري ونشأته وتتمثل هذه المراحل في مرحلة العصر القديم (الفرع الأول)، والعصر الوسيط (الفرع الثاني)، وأخيرا العصر الحديث (الفرع الثالث) وسنتناول كل ذلك حسب الآتي:

¹ - عادل علي المقدادي: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص 7.

الفرع الأول

العصر القديم

تعود المرحلة الأولى للقانون البحري إلى آلاف السنين، وقد يقدرها البعض إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد، إذا تكونت عادات وأعراف بحرية بين دول ساحلية منذ زمن قديم عرفها الفراعنة قديما في مصر، قبرص، وجزيرة كريت عبر البحر المتوسط وقبلهم السومريون في العراق عبر خليج العرب.

والجدير بالذكر هنا أن تلك العادات والأعراف البحرية لم تدون لذلك إندثرت مع الزمن ولم يتوصل الباحثون إلى منها كقاعدة (طرح البحر) وهي قاعدة بحرية فينيقية، تمنح لربان السفينة إلقاء بعض حمولتها لإنقاذ السفينة من المخاطر البحرية¹.

إضافة إلى (قرض المخاطر الكبير)²، وهي معاملة مالية ابتكرها الإغريق يمول من خلالها أحد رجال المال صاحب السفينة، فإن نجحت رحلتها التجارية كان له نصيبا مغريا من الأرباح، وإن فشلت فقد حقه في إسترداد المال³.

الفرع الثاني

العصر الوسط

وهو العصر الذي يسميه البعض بالقرون الوسطى، وهو عصر شهد نشاط الملاحة البحرية بشكل يرجع الباحثون أسبابه إلى نشوب حروب صليبية بين العرب والأوروبيين (في القرن الحادي عشر) زادت في نشاط النقل البحري وابتعثت الملاحة البحرية سواء في نقل الأشخاص أو البضاعة لتمويل هذه الحروب، كما شهدت ازدهار التجارة البحرية خاصة في المدن الإيطالية، ونشوء عادات وأعراف بحرية غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية شهيرة، نذكر أهمها: (مجموعة قواعد أوليرون، قنصلية البحر، ومرشد البحر) والتي سنذكر نبذة قصيرة عن كل من هذه القواعد حسب الآتي:

¹- هذه القاعدة تقابلها حديثا نظرية الخسائر المشتركة.

²- يعود تاريخها إلى القرن الرابع قبل الميلاد، وهو عرف بحري نقله الإغريق عن أعراف كانت سائدة في جزيرة (رودس rhods).

³- مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009 ص 8.

الفقرة الأولى

مجموعة قواعد أوليرون (Les rôles doleron)

يرجع تاريخ هذه القواعد إلى القرن الثاني عشر، فلقد قننت القضاء البحري الذي إستقر في الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلنطي وقد سميت كذلك نسبة إلى (الجزيرة أوليرون) حيث كان بها محكمة بحرية قام أحد الموثقين بهذه الجزيرة بتدوين أحكامها¹. ولقد تم تطبيق قواعد هذه المجموعة في الدول المطلة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال².

الفقرة الثانية

مجموعة قواعد ويسبي: (Lois de wispy)

وسميت هذه المجموعة بهذا الإسم، نسبة إلى مدينة (ويسبي)، وهي مدينة صغيرة تقع بجزيرة (جويلاند) في بحر البلطيق، وقد إستمدت قواعدها من مجموعة أوليرون السالفة الذكر وهي تجمع جملة من العادات البحرية السائدة في تلك المنطقة آنذاك³.

الفقرة الثالثة

مجموعة قنصلية البحر: (Consulat de la mer)

لقد وجدت النسخة الأصلية لمجموعة قنصلية البحر، مكتوبة باللغة الكتالونية في القرن (14م) وتتضمن قواعد الملاحة البحرية والعادات التي كانت متبعة وفقا للأحكام التي أصدرتها محكمة برشلونة التجارية، وقد أخذت دول كثيرة بقواعد قنصلية البحر، مما أدى إلى كثير من التشابه بين قواعد القانون البحري في العديد من الدول خاصة في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط⁴.

- قد أصدرتها إلبانور أكيان، حوالي سنة 1160، إثر عودتها من الحملة الصليبية الثانية بصحبة زوجها الأول: لويس السابع، وهي مبنية على قوانين رودس البحرية.

2- يعقوب يوسف عبد الرحمن: التصادم البحري، منشأة المعارف، مصر، 2004، ص 25.

3- بوكعبان العربي: القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 15.

4- كانت لقنصلية البحر شهرة أكبر من مجموعة أوليرون، وقد إحتوت (252) مادة.

الفقرة الرابعة

مجموعة مرشد البحر (Le quidon de la mer)

ويعود تاريخ هذه المجموعة إلى القرن السادس عشر، في مدينة روان الفرنسية، حيث تميزت هذه المجموعة بمعالجة التأمين البحري ووضعت أحكاما تفصيلية له¹.

الفرع الثالث

العصر الحديث

وحدد الباحثون بداية هذا العصر بزمن لويس الرابع عشر، وظهور أول تقنين بحري في فرنسا، وهي أول مجموعة بحرية مكتوبة، ظهرت سنة 1681م، والمعروفة أيضا بإسم (أمر البحرية)، وهو أمر ملكي تضمنت أحكامه العادات البحرية.

ولم تقتصر قواعد هذا الأمر على القانون الخاص البحري، بل إشمئل أيضا على قواعد القانون الإداري البحري، والقانون الدولي البحري.

وبعد قيام الثورة الفرنسية شكلت لجنة لوضع تقنين تجاري إنتهت عام 1801م، إلا أنه لم يصدر إلا في عام 1807م وقد إحتوى الكتاب الثاني على قواعد القانون التجاري البحري.

أما في الجزائر فقد وضع القانون البحري عام 1976م والذي تم تعديله عام 1998م، إضافة إلى جملة من القرارات والمراسيم التنفيذية التي توالى بعد ذلك في الصدور إلى غاية اليوم بهدف تنظيم مجال الملاحة البحرية والنقل البحري وغيرها.

المبحث الثاني

مصادر القانون البحري

القانون البحري كغيره من باقي القوانين الأخرى، له مصادر يعود إليها القاضي كلما عرض عليه نزاعا بشأن الملاحة البحرية غير أن القانون البحري تختلف درجات ترتيب

¹- بوكعيان العربي: مرجع سبق ذكره، ص 15.

المصادر لديه، إذ تنقسم إلى مصادر أساسية أو رئيسية (المطلب الأول)، وإلى مصادر تفسيرية (المطلب الثاني) وذلك ما نوضحه في مايلي:

المطلب الأول

المصادر الأساسية (الرئيسية)

تندرج ضمن المصادر الأساسية للقانون البحري مصدرين هامين هما: التشريع بالدرجة الأولى (الفرع الأول)، ثم العرف والعادات البحرية (الفرع الثاني) وهو يلي التشريع مباشرة في المرتبة، وسنفصل كل مصدر منهما في الآتي:

الفرع الأول

التشريع (La legislation)

إن التشريع أول مصدر من المصادر الأساسية للقانون البحري وقد صنفه الباحثون بأنه من المصادر الملزمة، تستدعي الرجوع إليها بشكل أساسي قبل فحص باقي المصادر التي تليه في الدرجة ومصطلح التشريع لا ينحصر في التقنين البحري فحسب، بل يشمل كل النصوص التشريعية البحرية التي سنت في هذا السياق، من قرارات ومراسيم وتنظيمات¹. أما المعاهدات الدولية، فهي تصبح في نظر القاضي جزءا من التشريع متى تأكد لديه صدور تشريع داخلي يصادق عليها، وعليه كان لزاما علينا الإشارة إلى أمرين هامين هما: التشريع الداخلي الجزائري في مجال البحري (الفقرة الأولى)، وكذا أهم المعاهدات الدولية التي صادق عليها الجزائر والتي ساهمت في إثراء التشريع البحري لدينا (الفقرة الثانية):

الفقرة الأولى

التشريع البحري الداخلي

يتضمن التشريع البحري الداخلي بشكل أساسي، التقنين البحري الجزائري وهو: الأمر رقم 80/76 المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، وكذا القانون رقم: 05/98 المؤرخ في: 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر: 80/76 .

¹- بوكعبان العربي: مرجع سبق ذكره، ص 16.

المتضمن القانون البحري، وباقي التعديلات الأخرى التي كان آخرها سنة 2010 بموجب القانون رقم: 10/04 المؤرخ في: 15 أوت 2010.

إضافة إلى العديد من المراسيم والقرارات الأخرى والتي سوف نبينها في هذه المحاضرات كل حسب المجال البحري الذي تنظمه¹.

ضف على ذلك التقنين التجاري والتقنين المدني، اللذان تشكل قواعدهما الأرضية التي قام عليها القانون البحري، أو كما يصفهما البعض بأنهما القواعد العامة للقانون البحري

الفقرة الثانية

المعاهدات الدولية

قام المجتمع الدولي عبر المنظمات الدولية والجمعيات الدولية في محاولة منها لإحياء العادات البحرية وإرساءها بين الدول لتصبح عادات دولية بحرية ثابتة، ومن ثمة وضعت كقواعد تم تبنيها ضمن إتفاقيات دولية دون أن يكون لها صفة الإلزام²، على أنه متى تضمن إتفاق ما الإحالة عليها فإنه يتعين تطبيقها دون النصوص الداخلية، وهي قواعد موحدة بين الدول الساحلية³، ونذكر أهمها في الآتي:

- المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري (بروكسل 1910/09/10)، وإنضمت إليها الجزائر بالمرسوم: 64/70 الصادر بتاريخ: 1964/06/08⁴.
- المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل 1924/08/25) وإنضمت إليها الجزائر بالمرسوم رقم: 64/71 الصادر في: 1964/06/08⁵.
- المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالإمتيازات والروهن (بروكسل 1926/04/10) إنضمت إليها الجزائر بالمرسوم رقم: 64/72 الصادر في: 1964/06/08⁶.

¹ - نبيل صقر: القانون البحري (نصا وتطبيقا)، دار الهدى، الجزائر، 2008، ص 219.

² - مصطفى كمال طه: القانون البحري، الدار الجامعية، لبنان، 1993، ص 20.

³ - أشهر القواعد البحرية الموحدة، قواعد بورك وأتفرس (1864 و 1877) المتعلقة بالخسارات المشتركة، والقواعد المعروفة بإسم (cif) سيف الخاصة بالبيع البحري.

⁴ - عدلت هذه المعاهدة في: 1967/05/27.

⁵ - عدلت هذه المعاهدة بعدة بروتوكولات سنة 1968 و 1979.

⁶ - تم إنشاء معاهدة أخرى لتحل محلها في: 1967/05/27، إلا أنها لم تنجح في أن تستبدلها لرفض معظم الدول الإنضمام إليها.

- المعاهدة الخاصة بتوحيد قواعد الإختصاص في التصادم البحري (بروكسل 1952/05/10)، وإنضمت إليها الجزائر بالمرسوم رقم: 64/171 الصادر في: 1964/06/08¹.

- المعاهدة الخاصة بقواعد الحجز (التحفظي) على السفينة (بروكسل 1952/05/10) وإنضمت إليها الجزائر بالمرسوم رقم: 64/171 الصادر في: 1964/06/08.

- المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة (بروكسل 1957/10/10)، وإنضمت إليها الجزائر بالمرسوم رقم: 64/174 الصادر في: 1964/02/03².

الفرع الثاني

العرف والعادات البحرية (La coutume et les usages)

إن أول نشأة للقانون البحري، كانت نشأة عرفية بحتة لذلك إحتل العرف البحري مكانته كمصدر أساسي يعود إليه قاضي الموضوع متى غاب النص التشريعي في حكم ما. إضافة إلى العادات البحرية، التي تحتل مرتبة تلي مرتبة العرف مباشر في المصدر وتكمن التفرقة بين العرف البحري والعادات البحرية، في نقاط جوهرية تتمثل في كون العرف له قوة إلزامية عكس العادة البحرية، إضافة إلى أن القاضي يلجأ العرف مباشرة في غياب النص (أي تلقائياً)، إلا أن العادة البحرية لا يلجأ إليها القاضي إلا إذا تمسك بها الأطراف وزيادة على كل ذلك فإن الإختلاف بينها يظهر حلياً في مسألة قانونية جوهرية ألا وهي الإثبات حيث لا حاجة للأطراف المتنازعة في أن يثبتوا العرف البحري في حين أنه من يدعي عادة بحرية ما، فعليه أن يثبت وجودها.

¹- غير أن الجزائر أدخلت على قواعد الحجز التحفظي على السفينة عدة إحكام جديدة كان آخرها سنة 2010 بموجب القانون رقم: 10/04 السالف ذكره.

²- تم تعديل هذه المعاهدة في: 1979/12/21.

ملاحظة 1:

أشهر عرف بحري أخذ به المشرع الجزائري وحوله إلى نص قانون ما جاء في المادة (772) من القانون البحري أنه: (يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل).¹

ملاحظة 2:

يوجد نوعان من الأعراف والعادات البحرية، فمنها ما هو محلي ومنها ما هو دولي، فإن قام النزاع عليها فإن القاضي ملزم بتطبيق العادة المحلية على الدولية.²

المطلب الثاني

المصادر التفسيرية

وصفت بالمصادر التفسيرية لكونها لم تكن في الأصل أساسا لتكوين القانون البحري بل أتت بعدها شارحة المصادر الأساسية أو مفسرة لها، وهذا ما نجده متجسدا في مصدرين هما الإجتهد القضائي (الفرع الأول)، والفقهاء (الفرع الثاني)، وسوف نتناول كل مصدر منهما في التالي:

الفرع الأول

الإجتهد القضائي (La juris prudence)

إنه وبمناسبة عرض النزاعات البحرية على القضاء، يواجه القاضي مسائل لم يفصل حلها التشريع ولا حتى الإتفاقيات والمعاهدات الدولية، أو حتى المسائل الحديثة الظهور والتي لا يوجد القاضي في الأعراف البحرية والعادات السابقة، ما يفك غموضها أو ينير حكم القضاء منها، مما يدفع بالقاضي إلى الإجتهد في حكمه بما سبق من أحكام قضائية سابقة في مسائل مماثلة، دون أن يكون ملزما بالتقيد بحكمها، فيلعب القضاء في غالب الأحيان

¹- نبيل صقر: مرجع سبق ذكره، ص 165.

²- مصطفى كمال طه: مرجع سبق ذكره، ص 17.

دور المفسر للنصوص الغامضة، والمجتهد في المسائل المستجدة، لذلك جعل إجتهااد القضاء مصدرا مفسرا، لأن القاضي يقتصر دوره على تفسير القواعد القانونية دون خلقها، وفي غياب النص يحكم بما تمليه عليه قواعد العدالة والموازنة بين مصلحة أطراف النزاع.¹

ولطالما إهتمت الدول بتدوين أحكام القضاء بمختلف أنواعه ومنها القضاء البحري فلقد صدرت عن فرنسا عدة مجلات تدون أحكام القضاء البحري أشهرها:

- المجلة الدولية للقانون البحري (La revue internationale du droit maritime).

- مجلة القانون البحري المقارن (La revue de droit maritime compare) وفي إنجليترا كذلك صدرت مجموعات دونت الأحكام البحرية منها:

- مجموعة أسبينال للقضاء البحري (Aspinalls reports of maritimes cases)

- مجموعة اللويدز للقضايا البحري (Loiydslistlaw reports).

أما في الجزائر فلا زالت الإجتهاادات القضائية في مجاله البحري قليلة سوى بعض القرارات القضائية للمحكمة العليا عبر الغرفة التجارية والبحرية، والتي يتم نشرها في العديد من المجلات القضائية: (كنشرة القضاة، ومجلة المحكمة العليا، ومجلة الإجتهااد القضائي) والتي يصدرها قسم الوثائق للمحكمة العليا بالجزائر العاصمة.²

الفرع الثاني

الفقه (LA Doctrine)

إن الفقه كان ولا زال يلعب دورا كبيرا في شرح أحكام القانون البحري، فإشتهرت الكثير من آرائهم في المجال البحري حتى صارت بعض تلك الآراء قواعد فقهية ثابتة ومتداولة إلا أنه ورغم إشتهارها فإن القاضي يستعين بها على سبيل الإستثناء لا غير، فهي آراء لا تلزم القاضي في شيء.

¹- محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1993، ص 33.

²- موقع وزارة العدل: www.mjustice.dz

كما للفقهاء دور في مجال التشريع البحري ذاته، إذ كثيرا ما يأخذ المشرع بأراء الفقهاء وشروحاتهم وتعليقاتهم، في تعديل القانون البحري، ولطالما شهد القانون البحري الجزائري فعليا تعديلات كان الفضل فيها يعود للفقهاء.

ظف إلى ذلك أنه ساعد الفقه أخيرا، في عقد المعاهدات الدولية والإتفاقيات، إذ يوجه الفقهاء بشروحاتهم وتعليقاتهم، دولهم إما إلى الإقبال على المصادقة على معاهدة ما، أو إلى التحفظ عليها، أو إلى إستبدالها بمعاهدة أخرى (كما حدث في الكثير من المعاهدات الدولية البحرية والتي أشرنا إليها في المصادر الأساسية، ضمن عنصر المعاهدات الدولية)¹. وفي الخير يجدر القول بأنه نشطت في العصر الحديث الدراسات الفقهية في القانون البحري المقارن مما دفع بظهور المحاولات الدولية الدائبة نحو توحيد القانون البحري².

الفصل الأول

الملاحة البحرية وأداتها (LA navigation Maritime)

إن هذا الفصل يتناول بالتفصيل الملاحة البحرية في الجزائر، وما يتصل بها من قوانين و قواعد بحرية تضبطها وتحدد مداها وما يجوز ممارسته من نشاطات بحرية وما هو مقيدا أو حتى ممنوعا دوليا أو حتى محليا، وأهم عنصر في الملاحة البحرية على الإطلاق هو أداة الملاحة البحرية وهي السفينة، وهذه الأخيرة تشغل حيزا كبيرا في الدراسة لكونها معيار تعريف القانون البحري ككل.

وعليه لإيفاء هذا الفصل حقه بالدراسة ينبغي علينا التطرق إلى مفهوم الملاحة البحرية (المبحث الأول)، وإلى أداة الملاحة البحرية في (المبحث الثاني)، ثم إلى أشخاص الملاحة البحرية من خلال (المبحث الثالث)، وهذا حسب المبين تفصيله في الآتي:

¹- عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 19.

²- أشهر هيتتين دوليتين عملت على توحيد القانون البحري هما: (جمعية القانون الدولي - بروكسل)، (اللجنة البحرية الدولية - بلجيكا).

المبحث الأول

مفهوم الملاحة البحرية

يتضمن عادة مفهوم الملاحة البحرية عدة عناصر تشكل في مجملها الصورة الكاملة لمفهوم الملاحة في الجزائر خصوصا وفي المفهوم الدولي عموما، ولإيضاح هذه الصورة بشكل وافي سوف ندرج في هذا العنوان العناصر التالية: تعريف الملاحة البحرية (المطلب الأول)، ومجالات الملاحة البحرية (المطلب الثاني)، ثم صور الملاحة البحرية (المطلب الثالث) وكل ذلك حسب مايلي:

المطلب الأول

تعريف الملاحة البحرية

هي نشاط بحري من منظور الوسط الذي تمارس فيه، ومن منظور أدواته وهي السفينة حسب تعريف الفقهاء للملاحة البحرية، وهو التعريف الذي يأخذ بعين الإعتبار السفينة وما يميز شكلها الخارجي عن باقي المنشآت الأخرى والمراكب.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري، فإن المشرع قد عرف الملاحة البحرية من خلال المادة (161) بأن: (الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون)، وبذلك يكون القانون الجزائري من القوانين القليلة التي عرفت الملاحة البحرية.¹

ومنه نجد أن المشرع الجزائري قد اعتمد معيارين في تعريفه للملاحة البحرية هما: المعيار الجغرافي أي البحر، ومعيار الأداة والوسيلة وهي السفينة، ومنه فإنه لا نكون بصدد ملاحة بحرية إلا إذا تمت في البحر وبواسطة السفينة.

ويعرف البحر بأنه مسطح كبير من الماء المالح، ويتفرع غالبا من المحيطات وهو أهم عنصر من عناصر الأملاك العامة الدولية.²

¹- على خلاف المشرع المغربي الذي عرفها بأنها تلك التي تباشر فوق البحر أو في الموانئ والخلجان وفوق البحيرات والغدران والقنوات أجزاء الأنهار التي تكون فيها المياه مالحة وتتصل بالبحر.

²- إبراهيم نجار: القاموس القانوني (فرنسي-عربي)، مكتبة لبنان، لبنان، طبعة 2، 1988، ص 192.

ولمعرفة الملاحة البحرية من حيث طبيعتها القانونية، ينبغي التطرق إلى مجالاتها وصورها، وهي النقاط التي سوف نتطرق إليها في المطلبين التاليين:

المطلب الثاني

مجالات الملاحة البحرية

اختلفت مجالات الملاحة البحرية تبعا لإختلاف المناطق البحرية حسب التقسيم الذي إستقر عليه القانون الدولي للبحار وهي: أعالي البحار، والمنطقة الإقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي والمياه الداخلية....إلخ، فمنها مناطق تخضع لسيادة الدولة الساحلية، ومنها من لا تخضع تماما لسيادة تلك الدولة، ومنها من تكون للدولة الساحلية سيادة محدودة عليها. لذلك وجب علينا تفصيل المجالات البحرية الخاضعة لسيادة تلك الدولة الساحلية (الفرع الأول) والمجالات البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، أو لها عليها سيادة محدودة وكل ذلك في الآتي:

الفرع الأول

المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

أجمعت الإتفاقيات الدولية على أن المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية تمتد أساسا إلى منطقتين بحريتين هما منطقة المياه الداخلية (الفقرة الأولى) ومنطقة البحر الإقليمي (الفقرة الثانية)، وهو ما يجعلنا نسلط الضوء على هاتين المنطقتين دون إهمال خصوصية بعض المناطق البحرية المشابهة لها في الأحكام بالدراسة، وعلى رأسها المياه الأرخيبيلية والمنطقة المتاخمة. لكن ما يهمنا بالدراسة في هذا العنوان تلك المناطق البحرية التي تخضع للسيادة الكاملة عليها من الدول الساحلية.¹

¹- العناني إبراهيم: قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، مصر، 2000م، ص 176.

الفقرة الأولى

المياه الداخلية

بداية لابد التنويه إلى أن المياه الداخلية لم تجد لها تعريفا دقيقا في الإتفاقيات الدولية كإتفاقية جنيف لعام 1958 أو إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، إلا أنها إكتفت بتحديد مكانها البحري بين المناطق البحرية الأخرى، من حيث المسافة وحدود القياس.

لقد نصت المادة (05) من إتفاقية جنيف لعام 1958 بأن المياه الداخلية (تعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة).¹ أما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد حددت المياه الداخلية عبر نص المادة 08 بأنها: (تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة...).

وعليه فإن المياه الداخلية للدولة الساحلية هي المياه الواقعة ما بين شاطئ هذه الدولة وخط الأساس الذي يقاس منه عرض بحرها الإقليمي، وتعد هذه المياه جزءا من إقليم هذه الدولة ويخضع لسيادتها وإختصاصها في تنظيم ولايتها ورقابتها قانونا وقضاء.²

وتندرج ضمن المياه الداخلية أيضا الموانئ والأرصفة والأنهار الداخلية المتصلة بالبحر والخلجان وهو الأمر الذي نص عليه القانون البحري الجزائري من خلال المادة 07 منه بقولها: (المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم إبتداءا منه قياس المياه الإقليمية وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد من خلال السنة في ظروف جوية عادية، وبأراضي الإنحسار والإتصال البحري، والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والفرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للإستعمال العمومي).

وعليه فإن الدولة الساحلية تملك السيادة المطلقة على منطقة المياه الداخلية كتلك التي تمارسها على إقليمها البري، وهو مانصت عليه المادة 02 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام

¹- بوغزالة محمد ناصر: القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998، ص 105.

²- إتفاقية جنيف لعام 1958 المواد: 07 و 13، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحري لعام 1982 المواد: 09 و 10.

1982 إذ نصت على أنه: (تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى منطقة من البحار الملاصقة تعرف بإسم البحر الإقليمي).

ولها الحق في إتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق لها من السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية التابعة لها أو توقيفها في المرافق المينائية.¹

كما للدولة الساحلية في هذه المياه الحق في التوقيف أو التحقيق على ظهر سفينة أجنبية عابرة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية، دون المساس بحق المرور البريء الذي تتمتع به السفن الأجنبية ولكن بشكل محدود.

ومادامت تلك المياه تخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، وحقها في إخضاع السفن الأجنبية لتشريعاتها ولوائحها، فإنه ينبغي الأخذ بعين الإعتبار أنواع تلك السفن فيما إذا كانت سفنا خاصة أو عامة أو حربية.

فبالنسبة للسفن الخاصة، فإنها تخضع لقوانين الدولة الساحلية وقراراتها الإدارية وإختصاصها القضائي، وأما السفن الحربية فإنه عليها إحترام قوانين الدولة الساحلية لاسيما ما يتعلق منها بالأمن والملاحة والصحة، وبالرغم من خضوعها لقوانين الدولة الساحلية إلا أنها لاتخضع لإختصاص المحلي لهذه الدولة، ومنه لا يجوز لهذه الدولة القيام بإجراءات القبض أو التفتيش حيال السفينة الحربية، وإنما تملك حق إجبارها على مغادرة مياهها الداخلية بشكل فوري.

كما تعفى أيضا السفن العامة من الخضوع للإختصاص المحلي للدولة الساحلية، إلا إذا كنا في حالة وقوع جريمة على متن السفينة، وكان الفاعل والمجني عليه من رعايا الدولة الساحلية فإنه يتوجب على قائد السفينة تسليم الجاني للسلطات المحلية، ومن حقها أن تطلب من السفينة مغادرة الميناء فورا، إذا حدث منها ما من شأنه المساس بأمن وسلامة الميناء.²

1- إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، المادة 2/25.

2- العناني إبراهيم: مرجع سبق ذكره، ص 183.

الفقرة الثانية

المياه الأرخيبيلية

نعني بالأرخبيل مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من الجزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى، التي يكون التراب فيما بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الأخرى كيانا طبيعيا جغرافيا، وإقتصاديا وسياسيا قائما بذاته أو التي إعتبرت كذلك تاريخيا.¹

للدولة الأرخيبيلية رسم خطوط أساس مستقيمة تربط النقاط القصوى في أبعد جزر الأرخبيل شريطة أن يشمل ذلك الجزر الرئيسية، ولا يجوز أن يزيد طول هذه الخطوط عن 100 ميل بحري وفي جميع الأحوال يجب ألا تتجاوز 125 ميل بحري.² ويجدر القول بأن المياه الأرخيبيلية تخضع لسيادة الدولة الساحلية، وكذا المجال الجوي فوقها وإلى القاع وما تحته، وكذا الموارد الموجودة فيها.³

ويجوز بناء على ذلك للدولة الأرخيبيلية رسم خطوط لتعيين حدودها ومياهها الداخلية في منطقة المياه الأرخيبيلية.

ولا يمكن للسفن الأجنبية المرور في هذه المناطق إلا في حالتين هما: حق المرور البريء وحق المرور الأرخيبيلي.⁴

1- أبو الوفاء أحمد: القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، مصر، طبعة أولى، 1989، ص 291.

2- إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، المادة (47).

3- إتفاقية الأمم المتحدة، المرجع السابق ذكره، المادة (49).

4- إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، المادة 53.

الفقرة الثالثة

المياه الإقليمية

إن البحر الإقليمي هو ذلك الجزء البحري، الذي يمتد بين إقليم الدولة وأعلى البحار ولقد حددت إتفاقية قانون البحار الجديدة عبر مادتها الثانية حدود سيادة الدولة على هذا البحر بنصها: (تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي وأن هذه السيادة تمتد إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه).

وبالتالي نستشف من هذه المادة أن الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، تكمن في ممارسة الدولة الساحلية للسيادة الكاملة على هذا الجزء من البحر، والذي يمكن أن يتجاوز حسب إتفاقية الأمم المتحدة حدود 12 ميل بحري.¹

غير أنه وفي إطار ممارسة الدولة الساحلية، لسيادتها الكاملة والمطلقة على هذه المنطقة البحرية مفروض عليها مراعات ضوابط بحرية مفروضة عليها دوليا، وهي حق المرور البريء (أولا)، ووضع السفن الأجنبية في هذه المنطقة (ثانيا).²

أولا: حق المرور البريء:

ويقصد به إجتياز السفن الأجنبية للبحر إجتيازا طوليا، بمحاذاة الساحل دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية أو التوجه إلى المياه الداخلية أو الخروج منها نحو أعالي البحار دون الإضرار بسلم ونظام أمن الدولة الساحلية. ومن شروط المرور البريء أن يكون سريعا ومتوصلا، إلا في حالة القوة القاهرة وهو حق مقرر بمقتضى قاعدة عرفية تم تفنينها في إتفاقية جنيف لعام 1958.³

¹- لقد حددت الجزائر مسافة بحرهما الإقليمي بـ 12 ميلا بحريا

² - بوغزالة محمد ناصر: مرجع سبق ذكره، ص145.

³- إتفاقية الأمم المتحدة، المرجع السابق ذكره، المادتين: 17 و 18.

ثانيا: وضع السفن الأجنبية في البحر الإقليمي:

تكون سيادة الدولة الساحلية مضبوطة بقواعد إختصاص محددة ففي الإختصاص الجنائي لا يتحقق للدولة الساحلية إلا في حالة ما إذا كانت الجريمة التي تمت تتعدى السفينة وتمتد إلى هذه الدولة، أو حالة ما إذا طلب قائد السفينة تدخل سلطات الدولة الساحلية، أو بهدف القضاء على التجارة غير المشروعة كتجارة المخدرات.

وأما عن الإختصاص المدني فهو الآخر لا يتحقق في مواجهة الأشخاص الذين يتواجدون على السفينة، وإنما توجه الدولة الساحلية إجراءاتها اتجاه السفينة ذاتها¹.

الفرع الثاني

المجالات البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

وهي مناطق بحرية تضيق فيها سيادة الدولة الساحلية إلى مجرد ولاية محدودة أو حقوق سيادية لا غير ولا يمكن إعتبارها كاملة، وهذه المناطق البحرية متعددة وهي: المنطقة البحرية المتاخمة (الفقرة الأولى)، والمنطقة الإقتصادية الخالصة (الفقرة الثانية)، والجرف القاري، وهي المناطق التي سيتم تبيانها في هذه المحاضرة، دون أن ننسى الإلتفات إلى منطقة أعالي البحار (الفقرة الثالثة)، وهي المنطقة التي لا تخضع لسيادة أية دولة، لتكون خاتمة المجالات البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول الساحلية عبر الآتي:

الفقرة الأولى

المنطقة المتاخمة

أجمعت التعاريف المختلفة على أن المنطقة المتاخمة، هي منطقة مجاورة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية، تمارس عليها بعض الإختصاصات للمحافظة على نظامها، فلها الإشراف اللازم فقط عندما يتطلب الأمر مايلي: (لمنع الإخلال بقوانينها الجمركية أو المالية أو الخاصة بالهجرة، أو الصحة داخل إقليمها في بحرها الإقليمي)².

¹-العناني إبراهيم: مرجع سبق ذكره، 141.

²- سلطان حامد: القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، مصر، 1974، ص 675.

ومنه فإن للدولة الساحلية فقط حق الإشراف الجمركي داخل هذه المنطقة لمنع الإخلال بقوانينها الجمركية والمالية، وهو ما أكدته قضاء محكمة العدل الدولية بقولها:

(l'on ne doit pas oublier que la pratique internationale admet ou tolère le controle douanier exercé par un état au-delà de ses eaux territoriales).¹

وهو الأمر الذي أقرته المادة (33) من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، وكذا نص المادة (24) من إتفاقية جنيف لعام 1958.

ولا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة لأكثر من 12 ميلا بحريا، إبتداء من الخط الأساسي الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي.

الفقرة الثانية

المنطقة الإقتصادية الخالصة

لتعريف المنطقة الإقتصادية الخالصة، ينبغي الرجوع إلى إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 والتي جاءت بتعريف متكامل ونهائي لهذه المنطقة مفاده الآتي: (هي المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي يحكمها النظام المميز في هذا الجزء وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحريتها لأحكام ذات الصلة بهذه الإتفاقية).²

ولقد حاولت هذه الإتفاقية إنهاء الخلاف بين الدول الساحلية فيما يخص تحديد عرض البحر الإقليمي من جهة، ومن جهة أخرى حول عرض المنطقة الإقتصادية الخالصة إذ نصت على أنه: (لا تمتد المنطقة الإقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي).

وتتمتع الدولة الساحلية في هذه المنطقة بحقوق سيادية تتعلق ببعض الأنشطة، مع منح حقوق وواجبات للدول الأخرى، وهذا في إطار النظام القانوني المطبق في المنطقة فمن خلال الإتفاقية الخاصة بقانون البحار لعام 1982 تتمتع جميع الدول في المنطقة الإقتصادية الخالصة ساحلية كانت أو غير ساحلية بالحريات الخاصة بأعالي البحار، والمتعلقة بالملاحة

¹ - Carroz.J: Les problèmes de la pêche dans la convention sur le droit de la mer ,pedane, paris. 1983. P: 117.

² - الجزء الخامس من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، المادة (55).

والتحليق ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب وكذا حرية استخدام البحر، في غايات أخرى مشروعة دولياً، ولكي تمارس الدول الأخرى لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة لا بد عليها التقيد بقوانين ولوائح الدولة الساحلية.

وفي الأخير يتضح لنا جلياً بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة تختلف عن البحر الإقليمي في طبيعتها القانونية، كون سيادة الدولة الساحلية عليها ليست مطلقة، وإنما ترد عليها حقوق مقررة للدول الأخرى، بموجب الإتفاقيات الدولية وتطبيقاً لمبدأ العدل في إستغلال جزء مناسب منها.

الفقرة الثالثة

أعالي البحار

إن أعالي البحار هي مساحات بحرية لا تخضع لسيادة أية دولة ساحلية فهي خارج نطاق المناطق البحرية السابق ذكرها كلها، فهي مساحة مفتوحة لكل الدول الساحلية وغير الساحلية فهي مساحة حرة أين تكون فيها حرية الملاحة البحرية، والتي تشمل حرية المرور (بموجب إتفاقية مع الدول الساحلية)، وحرية الصيد، وحرية إرساء الكابلات، وحرية الطيران فوقها، وحرية إقامة جزر إصطناعية.¹

وهذه الحرية مكفولة بموجب المادة (87) من الإتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام 1982 وهو ما قرره كذلك المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية لوتيس (lotus) أين قررت بعدم وجود أية سيادة إقليمية في أعالي البحار

(²absence de toute souverainete territoriale en haute mer)

وغير ذلك أن هذه الحرية في إستغلال أعالي البحار، ليست على إطلاقها وإنما مضبوطة بقيود تتعلق بالسفن الوافدة من جهة، وقبود أخرى عامة من جهة ثانية.

فالقيد المتعلقة بالسفن الوافدة، مربوطة بالجنسية الحقيقية والفعلية للسفينة، وهي جنسية دولة العلم المرفوع على هذه السفينة، شريطة أن تكون رابطة حقيقية بينهما، مما يجعل تلك

¹- Vignes.D: le droit international de la pêche maritime,bruylant,bruxelle. 2000. P: 619.

² - عامر صلاح الدين: القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، مصر، 2000، ص 311.

السفينة خاضعة لقانون وسلطة دولة العلم، وتتمتع بحمايتها، ويمنحها كذلك الإستفادة من المعاهدة التي يتم إبرامها من طرف تلك الدولة.¹

وأما القيود العامة التي تضبط أعالي البحار فهي: منح مختلف الدول مباشرة التحقيق والتفتيش وحتى الحجز عندما يتعلق الأمر بمسائل محظورة ومجرمة دولياً، كأن تكون في إطار مقاومة الإتجار بالرقيق، أو مقاومة أعمال القرصنة، أو في إطار حق المطاردة (الملاحقة) عند ارتكاب سفينة أجنبية عملاً يعد خرقاً لأحكام قوانين الدولة الساحلية ويشترط لصحة ممارسة المطاردة أن تكون الدولة التي وقعت المخالفة في مياهها قد بدأت المطاردة للسفينة إبان تواجدها في المناطق المذكورة، وألا تبدأ في ملاحقتها بعد أن تكون السفينة قد غادرت هذه المناطق إلى أعالي البحار.²

المطلب الثالث

صور الملاحة البحرية

تحدد صور الملاحة البحرية بالأنواع التي يطبق عليها القانون البحري دون سواها من الأنواع الأخرى من الملاحة، والتي تنشط في البحر، ويستثنى من هذه الملاحقة ما يكون في الأنهار المفتوحة أو البحيرات الداخلية.

بالرجوع إلى نص المادة (161) قانون بحري، فإنها عرفت الملاحة بقولها: (الملاحة البحرية التي تمارس في البحر في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون)، إذ لكي تسمى ملاحة ما بأنها ملاحة بحرية، فلا بد أن تتم في البحر وبواسطة السفن.³

وتنقسم الملاحة البحرية إلى صور متعددة، حسب الغرض منها (الفرع الأول) وحسب طول الرحلة (الفرع الثاني) وغيرها من الصور، نلخصها في الآتي.

¹ - وهو ما نصت عليه المادة (92) من الإتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام 1982.

² - وهو ما نصت عليه المادة (111) من الإتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام 1982.

³ - عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 20.

الفرع الأول

صور الملاحة بحسب الغرض منها

إنه ورغم تشعب التقسيمات التي جاء بها الفقهاء، إلا أن القانون البحري الجزائري قد فصل فيها بشكل واضح ونهائي، بأن جعل منها خمسة أنواع أساسية وهي حسب المادة (162) منه كالتالي:

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين.
- الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ والصنديل البحري والجرف والسبر وكذلك البحث العلمي في البحر.
- الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية وإستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة.
- ملاحه النزهة لقصد الترفيه.
- ملاحه الإرتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرص، بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية، بإستثناء السفن الحربية، وسفن البحرية الوطنية، وسفن حراسة الشواطئ.¹

ولقد ترك المشروع مسألة تحديد حدود المناطق المرخص فيها مختلف أنواع الملاحة المذكورة أعلاه إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية بموجب قرار وزاري، ما عدى في حالات الإستثناء أين يخرج الإختصاص الوطني تاركا المجال للمعاهدات والإتفاقيات الحكومية المشتركة خاصة فيما يتعلق منها بالتجارة الدولية.

وبهذا التقسيم نجد بأن كل ملاحه من هذه الأنواع الخمسة، إذا ما كان نشاطها يهدف إلى تحقيق الربح، فإنه يعد من ضمن الملاحة التجارية، خاصة في مجال نقل البضائع وإنتقال الأشخاص وهي أهم أنواع الملاحة ما دامت تمارس في البحر وبواسطة السفن سواء قام بها فرد أو هيئة خاصة أو الدولة نفسها.²

¹- شحماط محمود: الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2013، ص 13.

²- شحماط محمود: مرجع نفسه، ص 14.

غير أن هذا الوصف لا ينطبق على الملاحة العامة التي تمارسها سفن الدولة والتي تقدم خدمة عامة كالسفن الحربية والحراسة والجمارك وسفن المستشفيات والإطفاء.. إلخ فهي لا تخضع للقانون البحري بل تتمتع بحصانة قانونية وقضائية.¹

وأما ملاحة النزهة والملاحة العلمية، فإن المشرع الجزائري قد أدرجها ضمن القانون البحري غير أن الإختلاف القائم هو عندما تكون بغرض الربح فقد درجت العديد من الدول على إدراجها ضمن أحكام القانون التجاري كمصر وفرنسا، لذلك يوجد لديها ما يعرف بالقانون التجاري البحري.

الفرع الثاني

صور الملاحة بحسب طولها

وتنقسم الملاحة البحرية، بحسب طول الرحلة عموماً إلى قسمين هامين هما الملاحة بأعالي البحار، والملاحة الساحلية، رغم أن هناك من الفقهاء من فضل إستعمال مصطلحات أخرى كالملاحة بعيدة المدى (الفقرة الأولى) والملاحة قصيرة المدى (الفقرة الثانية)، أو من إستعمل الملاحة على نطاق واسع والملاحة على نطاق ضيق، ولكن لا تعدو أن تخرج هذه التصنيفات عن المناطق البحرية إما ساحلية وإما في أعالي البحار على عموماً.²

الفقرة الأولى

الملاحة بعيدة المدى (Navigation long cours)

وهي الملاحة المعروفة بالملاحة في أعالي البحار، وهي التي تتم عادة بين الموانئ الوطنية الجزائرية والموانئ الأجنبية.³

¹- تقررت هذه الحصانة بموجب معاهدة بروكسل المبرمة في: 10/04/1926، والتي صادقت عليها الجزائر.

²- عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 21.

³- المادتين 166 و 168 من القانون البحري الجزائري.

وسميت كذلك بعيدة المدى بالنظر إلى طول المسافة التي تقطعها السفينة وكذا بالنظر إلى المدة الزمنية التي تستغرقها السفينة في تلك الرحلة.¹

وتحدد هذه الملاحة حسب بعض الدول وفقا لخطوط الطول والعرض، إذ كلما تجاوزتها السفينة كانت بعيدة المدى وهذا المعيار في التحديد تنتهجه فرنسا.

وهناك دول أخرى اعتمدت في تحديد نوع الملاحة المعيار الجغرافي حيث يكون ذلك بخروج السفينة عن نطاق موانئها الوطنية، وهو ما اعتمدته بريطانيا والتي إعتبرت خروج السفينة من نطاق الموانئ الإنجليزية أو الموانئ الأجنبية الواقعة على بحر (المانش) ملاحة بعيدة المدى.

أما الجزائر فتتخذ حسب طول الملاحة ومداهها، على أنها ملاحة بعيدة المدى إذا تمت خارج مضيق جبل طارق وقناة السويس، أما إذا كانت الملاحة بينهما دون أن تتعداها أي داخل حوض البحر الأبيض المتوسط فإنها تعتبر قصيرة المدى أو ساحلية وليست بعيدة المدى حتى ولو كانت الملاحة بين موانئ أجنبية في هذا الحوض.

الفقرة الثانية

الملاحة الساحلية

أو كما يسميها البعض بالملاحة قصيرة المدى، أو ملاحة مساحلة، والتي تأخذ بها فرنسا إذا كانت داخل خطوط الطول والعرض المحددة، وهي التي تعرف في إنجلترا بالملاحة التي تنشط بين موانئها الوطنية أو بين ميناء وطني وميناء واقع على بحر المانش كما أسلفنا بيانه، أو هي التي تعرف في الجزائر بالملاحة التي تكون على مستوى موانئ جزائرية، أو ميناء وطني وميناء واقع في حوض البحر الأبيض المتوسط على أن لا تتعداه هذه الملاحة إلى خارج المضيق أو خارج القناة.

¹ - لقد ورد خطأ في كتاب القانون البحري للأستاذ بوكعبان العربي، قوله في الصفحة 41 بأن المشرع الجزائري إستعمل تسمية (الملاحة غير المحدودة) ونسبها في تهميشه إلى المادة (163) من القانون البحري، ولكن بالرجوع إلى هذه المادة فقد سجلت بأن المشرع إستخدم ثلاث تسميات هي: (الملاحة الساحلية على نطاق ضيق - الملاحة بالمساحلة - الملاحة بعيدة المدى) ولا نجد إستعمل الملاحة غير المحدودة.

مع العلم أن هناك دولا تميز بين نوعين من الملاحة الساحلية هما: الملاحة الساحلية الكبرى والملاحة الساحلية الصغرى، وهذا ما تعرفه بعض الدول العربية كمصر والتي قد تكون الملاحة لديها بين مينائين لا يقعان في نفس البحر، بل في بحرين مختلفين ولكن تطل هذه الدولة على كلاهما، فتسمى بالملاحة الساحلية الكبرى وهو الشأن بالنسبة لحالة الملاحة التي تقوم بها سفنها بين ميناء الإسكندرية وهو في البحر الأبيض المتوسط، وبين ميناء السويس في البحر الأحمر فتعتبر ملاحة ساحلية كبرى أما لو كان المينائين في نفس البحر فتعتبر ملاحة ساحلية صغرى، وهذا المثال يتكرر كثيرا في الدول التي لها مطلات بحرية متعددة.

ملاحظة:

إن الجزائر تعمل بنوع ثالث من الملاحة أيضا، يعرف بالملاحة الشاطئية أو الملاحة الساحلية على نطاق ضيق، وهي التسمية التي أخذ بها المشرع الجزائري وهي الملاحة التي تقوم بها بعض العائمات التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية 300 طن ولا تبحر لأكثر من 100 ميل بحري بعيدا عن ميناء التسجيل، وهذه الملاحة معروفة في الجزائر أنها قاصرة على ملاحة النزهة والصيد البحري الساحلي، والتي تتم في حدود المياه الإقليمية¹.

المبحث الثاني

أداة الملاحة البحرية (السفينة – Le navire)

تعتبر السفينة أداة رئيسية للملاحة البحرية، ومناطق القانون البحري ككل، ومحور أساسي لتصنيف مختلف النشاطات التي تكون في البحر من حيث تصنيفها ضمن القانون البحري أو إخراجها منه، ولكونها تشغل جزءا كبيرا من التشريع البحري في الجزائر لذلك كان لزاما دراسة السفينة كونها أهم أداة في الملاحة البحرية وذلك من خلال الإلمام بمفهوم السفينة (المطلب الأول)، وكذا طبيعتها القانونية (المطلب الثاني)، وحالتها المدنية (المطلب الثالث) وطرق كسب ملكيتها، وأهم الحقوق التي ترد عليها وكل ذلك حسب التفصيل الآتي بيانه.

¹ - شحماط محمود: مرجع سبق ذكره، ص 15.

المطلب الأول

مفهوم السفينة

بالرجوع إلى نصوص القانون البحري، نجد أن المشرع الجزائري قد أولى أهمية بالغة لتعريف السفينة، بحيث جاء في المادة (13) من القانون البحري بأنه: (تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة).

يستخلص من هذا التعريف أنه ليس كل منشأة عائمة يشملها القانون البحري بوصف السفينة فلكي ينطبق على منشأة ما وصف السفينة ينبغي أن يكون لها نشاط في البحر في إطار ملاحة بحرية دائمة وعلى وجه الإعتياد، وهو الأمر الذي يجعل السفينة تختلف عن المركب العادي (lebateau) إذ تختص السفينة بالملاحة البحرية، بينما يختص المركب بالملاحة النهرية.¹

لذلك نجد أنهما يختلفان من حيث مجال الملاحة، وحجم كل منهما وقوة تحمل المخاطر لديهما وكذا من حيث قدرة كل واحدة في قطع مسافات محددة في الرحلة، نجد في ذلك كله أن السفينة أكبر حجم وأطول مسافة في الرحلة، وأقوى في تحمل المخاطر بالمقارنة مع المركب ما جعلها تنفرد بالمجال البحري دونالمراكب الأخرى كما تتميز بإهتمام القانون البحري الذي شملها بنصوصه وقواعده دون المراكب الأخرى.²

وعليه فإن المنشأة العائمة لكي تكتسب صفة السفينة، ينبغي أن تتوفر فيها شروط هامة هي أن تكون السفينة مخصصة للملاحة البحرية، وأن تكون ملاحة على وجه الإعتياد، أي تكون صالحة للملاحة وتظل تحتفظ بهذا الوصف، لذلك فإن حياة السفينة مرتبطة بمدى بقائها صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد إنتهاء صلاحيتها للملاحة تنتهي حياة السفينة.

وتتعدى الأحكام المطبقة على السفينة إلى ملحقاتها، هذه الأخيرة التي تعتبر من العناصر اللازمة لإستغلالها وإستثمارها، وهي بذلك تصبح جزءا من السفينة ترد عليها

¹- شحماط محمود: مرجع سبق ذكره، ص 15.

²- المقادي عادل علي: مرجع سبق ذكره، ص 24.

كالرهن والبيع والتأمين، بغير حاجة إلى النص عليها في تلك التصرفات إلا إذ وجد إتفاق صريح على إستبعادها من تلك التصرفات¹.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

لقد أحدثت الطبيعة القانونية للسفينة جدلا واسعا بين فقهاء القانون من حيث تكييفها تكييفاً قانونياً يتمشى مع نشاطها والحقوق التي ترد عليها، وذلك من مدى إعتبارها من الأموال المنقولة (الفرع الأول) أو إعتبارها عقارا (الفرع الثاني)، وأهم الخصائص والأسباب التي بني عليها كل فقه رأيه، لنخلص إلى موقف المشرع الجزائري (الفرع الثالث) وهو كالاتي:

الفرع الأول

السفينة مال منقول

ذهب البعض من الفقهاء إلى إعتبار السفينة مالا منقولا، لكونها تتحلى بصفات المنقول كونها غير ثابتة وتنتقل من مكان إلى آخر دون تلف، وهي تخضع للقواعد القانونية العامة كوجوب إخضاعها للقانون المدني كباقي المنقولات في العديد من المعاملات.

لكن هذا الإتجاه لم يصب جوهر معنى المنقول وطبقه على السفينة متجاهلا تخلف قاعدة هامة فيه لا يمكن تطبيقها على السفينة، ألا وهي قاعدة: (الحيازة في المنقول سند الملكية) وهي قاعدة لا تطبق على السفينة، ولا عبرة لحسن النية في حيازتها من عدمها².

¹- وتشمل ملحقات السفينة: القوارب، الرفعات، السلاسل، المرساة، الصواري، الدفة، شباك ... إلخ.
²- نصت المادة الرابعة من القانون البحري المصري على أنه: (... تسري على السفينة أحكام المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة)، ونصت المادة الثالثة من القانون التجاري البحري الأردني على أنه: (السفن أموال منقولة، تخضع للقواعد الحقوقية العامة، مع الإحتفاظ بالقواعد المنصوص عليها في هذا القانون).

الفرع الثاني

السفينة عقار

وذهب أنصار هذا الرأي إلى إعتبار السفينة من الأموال العقارية، لكون السفينة لا يجوز تملكها بالحيازة، ويمكن رهنها رسميا كالعقار، كما أنها تخضع لأحكام الشهر في الكثير من التصرفات التي تر عليها، ظف على ذلك ما ترتبه السفينة من حقوق إمتياز بموجب دين بحري.

الفرع الثالث

موقف المشرع الجزائري

ذهب المشرع الجزائري إلى إتخاذ موقف وسط بين الرأيين السالف ذكرهما، وأضفى على السفينة طبيعية مستقلة عن الموقفين الآخرين، إذ إعتبر السفينة مال منقول من نوع خاص أي منقول ذوا طبيعة خاصة ونعني بذلك أن السفينة في منظور المشرع الجزائري لهاخصائص المنقول وهو ما صرح به في المادة (56) من القانون البحري: (تعد السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة....)¹، فلقد إعتبرها منقول لكونها تنتقل من مكان إلى آخر دون تلف وهي غير ثابتة، وجل أحكامها مستمدة في القانون المدني والقواعد العامة أو بإعتبار القانون المدني الشريعة العامة.

إلا أنه من جهة أخرى أعطى السفينة بعض صفات وإمتيازات العقار إذ إشتراط إثبات التصرفات التي ترد على السفينة بعقد رسمي لدى الموثق وإلا كان التصرف باطلا، وهو ما نصت عليه المادة (49) من القانون البحري بقولها: (أن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفينة أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق...)².

كما إشتراط المشرع وجوب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات عن طريق شهرها في سجل خاص، وهو ما جاء في نهاية المادة (49) المذكورة أعلاه بقولها: (... ويكون

¹- تم هذا التعديل الفقرة الأخيرة منها بالمادة 11 من القانون 05-98 المؤرخ في: 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 47، لسنة 1998، ص7.

²- شحماط محمود: مرجع سبق ذكره، ص 17.

قيدها إلزاميا في سجل السفينة)، والشهر ميزة تميز العقار، أن إضافتها على المنقول يجعل منه منقولا ذوا طبيعة خاصة.

إضافة إلى أن المشرع الجزائري قد قرر حقوق إمتياز على السفينة يترتب بموجبها للدائن صاحب الحق الممتاز حق تتبع السفينة، وهو ما قررته أحكام المادة (72) من القانون البحري.¹

كما جعل المشرع السفينة مثل العقار، يجوز رهنها رسميا، وهو نوع من الرهون لا يرد إلا على العقار ولا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، إذ نصت المادة (56) على أنه: (... وتكون قابلة للرهن... ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن).

كما لم يأخذ المشرع الجزائري بقاعدة (الحيازة في المنقول سند الملكية وهي قاعدة تسري على المنقول، وبإستبعاد المشرع السفينة من هذه القاعدة يكون قد أعطاهها صفات العقار ما جعل من السفينة مال منقول ذوا طبيعة خاصة بحق.

وأخيرا جعل السفينة تتحلّى بصفات الأشخاص لا الأموال من جانب تمتعها ببعض الصفات كالإسم والموطن والجنسية، فإقتربت بذلك من الأشخاص مثلها في ذلك مثل الشركات والجمعيات.²

¹- بوكعبان العربي: مرجع سبق ذكره، ص 51

²- جلال وفاء محمددين: القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1994، ص 39.

المطلب الثالث

الحالة المدنية للسفينة

تقترب الحالة المدنية للسفينة من الحالة المدنية للأشخاص الطبيعية في العديد من العناصر كالإسم والموطن والجنسية، إضافة إلى عناصر أخرى تنفرد بها عن الأشخاص وهي الدرجة والحمولة، حسب نص المادة (14) من القانون البحري بقولها: (تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من إسم السفينة وموطنها (الفرع الأول) ودرجة السفينة وحمولتها (الفرع الثاني)، وجنسية السفينة (الفرع الثالث)، ولدراسة الحالة المدنية لأي سفينة، ينبغي أولاً معرفة وشرح العناصر المكونة لها والتي نبينها تفصيلاً في الآتي:

الفرع الأول

إسم السفينة وموطنها

ولقد نجد دائماً إسم السفينة مقترناً بموطنها سواء في التسجيل في ميناء التسجيل أو في مسائل الإختصاص القضائي خلال المنازعات التي قد تثور بشأنها، وعليه سوف ندرس إسم السفينة (الفقرة الأولى)، وكذا موطن السفينة (الفقرة الثانية) حسب ما يلي:

الفقرة الأولى

إسم السفينة

يجب أن تحمل كل سفينة إسم، يتميز عن غيرها من السفن الأخرى، ويعود الحق في تحديد إسم لها إلى مالكيها، ومناطق ذلك نص المادة (16) من القانون البحري بنصها على الآتي: (يجب أن تحمل كل سفينة إسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة بإختيار إسمها)، غير أن مسألة إختيار إسم السفينة من قبل المالك، مقيدة بشرط موافقة السلطة الإدارية البحرية وهو الأمر المطبق على حالة تغيير هذا الإسم أيضاً، وهو ما جاءت به الفقرة الثانية من المادة (16) المذكورة سالفاً بقولها: (... ويخضع منح إسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة).¹

¹- بوكعيان العربي: مرجع سبق ذكره، ص 54.

كما يجب كتابة إسم السفينة بحروف بارزة، على طرف السفينة، ويكتب تحت إسمها ميناء التسجيل، وهو ما جاء بنص المادة (17) ق.ب على أنه: (يجب أن يوضع إسم السفينة على مقدم السفينة وعلى طرف منه، ويكون إسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت إسمها الوارد على مقدمها).¹

والإسم شرط إجباري خاصة للسفن التي تفوق حمولتها العشرة أطنان أما بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن العشرة أطنان فإنها تكتفي بحمل رقم يعرف بهويتها وهذا ما جاء به القرار المؤرخ في: 1989/04/05 الخاص بتحديد شروط منح أسماء السفن وتغييرها.²

كما إشتراط القرار ضرورة قيد إسم السفينة في دفتر التسجيل الجزائري، الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية، كما يمكن لمالك السفينة في حالة بيعها أو جعلها غير صالحة للإستعمال أو غرقها، أن يحتفظ بإسمها قصد منحه لسفينة أخرى وفي هذه الحالة يجب أن يتبع الإسم برقم روماني حتى يميز على الإسم الأول، وهو الشرط الذي كرسه المواد (03 و08) من القرار المذكور أعلاه.

غير أنه مع ذلك يبقى للسلطة الإدارية البحرية المختصة، حق رفض طلب منح إسم للسفينة وذلك في الحالتين المنصوص عليهما في المادة (09) من ذات القرار وهما:

- عندما يكون الإسم المقترح من قبل مجهزة أو مالك السفينة قد منح لسفينة أخرى.
- عندما يكون المجهزة أو مالك السفينة غير قادر على إثبات ملكية السفينة.³

¹- كما تضيف شرط كتابة الإسم بالأحرف اللاتينية إلى جانب الأحرف العربية، وإضافة رقم التسجيل إلى ميناء التسجيل

²- الجريدة الرسمية الجزائرية، عدد رقم: 64، الصادرة بتاريخ: 2000/10/31، ص 30.

³- نبيل صقر: مرجع سبق ذكره، ص 346.

الفقرة الثانية

موطن السفينة (Port d'attache)

إن موطن السفينة هو عادة الميناء الذي تم تسجيلها فيه، فيعد موطنها لها وهو من عناصر الشخصية القانونية للسفينة، ومكون أساسي من مكونات الحالة المدنية لكل سفينة ويطلق البعض على الميناء اسم المرفأ أو المرربط حسب كل تشريع ولكن يجتمعون في جعله عنصرا من العناصر المتعلقة بالسفينة وهو الحال في القانون البحري الجزائري، الذي أكد على الميناء كموطن لها ضمن المادة (14) السالف ذكرها.

ونظرا لأهمية الموطن بالنسبة للسفينة، فلقد أوجب القانون البحري ضرورة كتابة اسم ميناء التسجيل تحت اسم السفينة الوارد في مقدمة السفينة وهو نص المادة (17) حيث نصت على: (... ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها).

ولكلسفينة موطن واحد، فلا يجوز أن يتخذ للسفينة الواحدة موطنين أو أكثر وينبغي أن نفرق بين ميناء التسجيل الذي يعتبر موطناً للسفينة، وبين ميناء الإستغلال الذي يعد المكان الذي إعتادت السفينة ممارسة نشاطها فيه بشكل معتاد، لذلك جاز للسفينة أن تتخذ ميناء للإستغلال غير الميناء الذي تم تسجيلها فيه.¹

وعليه فحسب نص المادتين (46 و 47) ق.ب، فإنه لا يمكن تسجيل السفينة في ميناء أجنبي إلا إذا تم شطبها من ميناء التسجيل الوطني، والعكس صحيح أي أنه لا يمكن تسجيل سفينة أجنبية في ميناء جزائري إلا بعدما يتم شطبها من ميناء تسجيلها الأجنبي، وكل ذلك حتى يتفادى المشرع إحتمال الوقوع في حالة تعدد المواطن للسفينة الواحدة.²

وتكمن الأهمية في ضبط مسألة الموطن هنا لعاملين هامين هما:

العامل القانوني والممثل في تحديد المكان الذي تشهر فيه التصرفات القانونية المتعلقة بالسفينة من بيع أورهن، أو حجز... إلخ، **والعامل القضائي** والمتمثل في تحديد الإختصاص الإقليمي للمحكمة المعروضة عليها النزاع.

¹- عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 28.

²- محمود شحات: مرجع سبق ذكره، ص 19.

الفرع الثاني

حمولة السفينة ودرجاتها

غالبا ما تكون حمولة السفينة عنصرا هاما في تصنيف درجتها، وهو الأمر الذي دفعنا إلى دراستهما متلازمين ترتيبا حتى نساعد الدارسين للسفينة على فهم تأثير وعلاقة العناصر ببعضها البعض وعليه سنتناول حمولة السفينة (الفقرة الأولى)، ثم درجة السفينة (الفقرة الثانية) حسب ما يأتي بيانه:

الفقرة الأولى

حمولة السفينة (Tonnage)

يقصد بالحمولة سعة السفينة المعدة للإستعمال، وهي إحدى أهم العناصر المكونة للسفينة وتتميز كل سفينة عن غيرها من السفن بحمولتها وحجمها لذلك نجد أن الحمولة تقاس بوحدة قياس تعرف بالطن الحجمي وهو ما يعادل (2,83) متر مكعب، أي 100 قدم مكعب¹ وللحمولة ثلاثة أنواع وهي: (الإجمالية الكلية - الإجمالية - الصافية).

أولاً: الحمولة الإجمالية الكلية: (Jauge brute)

وتشمل مجموع الفراغ بما فيه المنشآت القائمة عليها والأجهزة والآلات والأشخاص العاملين عليها، وهذه الحمولة هي التي تحدد حجم السفينة وأبعادها.

ثانياً: الحمولة الإجمالية: وتكون بعد خصم الفراغ الذي تشغله الآلات والمنشآت

ثالثاً: الحمولة الصافية: (Jauge nette)

وهو حجم الفراغ المخصص لنقل البضائع والأشخاص أي ما تستطيع السفينة حمله منها دون حساب حمولة المنشآت والآلات والأماكن المخصصة للمهمات وطاقم السفينة.

¹- يختلف الطن الحجمي عن الطن العادي، وهو وحدة قياس إنجليزية، إبتكرها (مورسوم: moorsom).

وعليه يمكن القول بأن حمولة السفينة تدخل في مكونات شخصيتها بموجب نص المادة (14) السالف ذكرها، كما أكدت على ذلك المادة (18) ق.ب بقولها: (إن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها).¹

ولقد أسندت مهام تحديدها إلى سلطات إدارية مختصة بذلك طبقا لأحكام المادة (20) قانون بحري بقولها: (تقوم السلطة الإدارية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية للسفينة وكذلك قياساتها).

وأما عن الغاية من وراء تحديد وحساب وقياس حمولة السفينة، فهذا يساعد على تحديد مختلف الرسوم والمصاريف التي تفرض على السفينة أثناء عبورها، بحيث ينبغي أن يتناسب الرسم مع المحملة، إضافة إلى أن قياس الحمولة يساعدنا على تقدير أجرة النقل والشحن والتفريغ ... إلخ.

وتعد شهادة الحمولة على أساس نتائج المعايرة، وتسلم لمالك السفينة مع وجوب إيداع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة. كما أنه نشير إلى أن المشرع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا للحمولة بل إكتفى بالنص على كيفية تحديدها بقوله في المادة (22) أنه تتم المعايرات طبقا للقواعد الخاصة وذلك بالإستناد لأحكام الإتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرفا فيها.

الفقرة الثانية

درجة السفينة (La cotè du navire)

يتم تقسيم وتصنيف السفن على حسب درجاتها، وهذه الدرجات تقدر حسب الأوصاف المتبعة في إنائها، ومهمة التصنيف وتقدير درجة كل سفينة تضطلع بها شركات عالمية تعرف بشركات الإشراف، وهي موزعة ما بين شركات إنجليزية مثل اللويدز Lloyd's Register، وأخرى فرنسية مثل (Bureau vèritas)، وأمريكية مثل شيبين Amèricain shipping وإيطالية مثل رينا (Rina) ولكن هذه الأخيرة قليلة الشهرة في التصنيف خاصة

¹ -في إنجلتير تعتبر تحديد الحمولة شرط ضروري لإبرام عقود إستئجار السفن وفقا لقانون نقل البضائع بالبحر لعام 1924 المعدل سنة 1971 وهي شروط إتفاقية.

بعد حادثة غرق السفينة (إيريكا) في السواحل الفرنسية سنة 2000 م مما أدى إلى معاقبتها قضائياً على أخطاءها في التصنيف وخسرت سمعتها.¹

لذلك يعد من بين أهم معايير تصنيف السفينة ودرجتها، هو مدى توافرها على معايير السلامة البحرية، ومدى قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية وكل ذلك يأتي في شكل خبرات متتالية تبدأ منذ بناءها وتستمر الإشراف عليها ومراقبة سلامتها طوال حياتها البحرية عن طريق كشوفات دورية حول وضعيتها وصيانتها... إلخ.

إن الشهادة الممنوحة للسفينة بدرجتها وتصنيفها، تعد قرينة على مدى صلاحيتها للملاحة البحرية غير أن هذه القرينة ليست مطلقة بل هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات عكسها. كما أن درجة السفينة لها أهمية في مجال التأمين البحري، إذ أن قسط التأمين يتأثر بدرجة السفينة زيادة ونقصاناً، فحسب التأمين لسفينة من الدرجة الأولى أقل من قسط تأمين سفينة من الدرجة الثانية.

زيادة على ذلك فإن تصنيف درجة السفينة يلقي بالمسؤولية على شركات التصنيف في حالة خطئها في درجة السفينة إلا إذا أدرجت هذه الشركة في العقد بندا يعفيها من المسؤولية فإن القانون يعفيها من المسؤولية العقدية، غير أنه في حالة الغش فإنه تقوم المسؤولية التصديرية بدلاً من العقدية، خاصة إذا كان المضرور أجنبي عن العقد، فلا تستطيع شركة التصنيف أن تتلمص من المسؤولية إتجاهه خاصة إذا أثبت خطأها.

الفرع الثالث

جنسية السفينة

إن الجنسية بشكل عام هي الرابطة القانونية بين الشخص والدولة، وبالنسبة للسفينة فإن المشرع الجزائري إعتبرها كالأشخاص (الطبيعية والمعنوية) هي الأخرى تتمتع بالجنسية وفي العموم تأخذ السفينة جنسية الدولة التي تم تسجيلها في موانئها.

¹- صدر في الجزائر المرسوم رقم: 176/75 الصادر في: 1972/10/05، الذي يحدد كيفية الاعتراف بشركات التصنيف العالمية لتصنيف السفن الجزائرية ولقد صدرت إثرها ثلاث قرارات تأهل شركات لها شهرة عالمية في هذا المجال وهو القرار الصادر في: 1973/01/02، يؤهل الشركة الفرنسية (بيروفيريتاس)، والقرار الصادر في: 1977/09/19 يؤهل الشركة الأمريكية (أمريكا بيرو أوف شوبينج) والشركة الإيطالية (ريجيستر إيطاليا نون فالي)، والقرار الصادر في: 1977/10/22 ويؤهل الشركة الإنجليزية (لويز الإنجليزية).

والجنسية أهمية بالغة في تحديد علاقات السفينة ومركزها القانوني وواجباتها داخل الدولة المانحة وكذا إتجاه الدول الأخرى، كما تمنحها الحق في رفع علم تلك الدولة، والإستفادة من الحماية لها.¹

الفقرة الأولى

أهمية الجنسية وشروط إكتسابها

أولا: أهمية الجنسية للسفينة:

يمكن إبراز أهمية إكتساب السفينة لجنسية دولة ما، في ثلاث نقاط مهمة هي: حماية الدولة للسفينة (أولا)، حقوق وإلتزامات السفينة (ثانيا) والقانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة على متنها (ثالثا).

1- حماية الدولة للسفينة

كلما زاد نشاط السفينة زادت مخاطرها، خاصة لما تكون قد دخلت تحت سيادة دولة غير دولتها التي تحمل جنسيتها، فتكون عرضة لمخاطر من الدولة الأجنبية أو أشخاص أجنبان تابعين لتلك الدولة، فيكون من الصعب عليها الإنفراد بالرد على تلك المخاطر، وهو الأمر الذي يستدعي تدخل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، بهدف حمايتها ومتابعة المسؤول عن الخطر أو الإعتداء ومقاضاته، وهذا يعد صورة من صور حماية الدول للسفن التي تحمل جنسيتها، فيكون المعيار القانوني المعتمد هو معيار الجنسية، فتمتد حماية الدولة لها أينما ذهبت حتى ولو كانت في عرض البحر أو داخل مياه إقليمية تابعة لدولة أجنبية.²

2- حقوق وواجبات السفينة

إن أهم الحقوق التي تمنح للسفينة من طرف الدولة، هي حق رفع علم تلك الدولة بل ويعد رفع العلم في نفس الوقت إلتزاما وواجبا قانونا، وعليه فإن السفينة التي لا تحمل علم أية دولة فإن هذا معناه أنها لا تنتمي لأية دولة ومن ثمة يحق لأية دولة أخرى أو أية جهة مصادرتها.

¹- شحماط محمود: مرجع سبق ذكره، ص 28.

²- عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 36.

إن أهمية رفع السفينة لعلم الدولة التي تحمل جنسيتها يميزها عن سفن القرصنة المجهولة الجنسية والتي عادة لا ترفع علم دولة ما، وهو الأمر الذي يعرضها للمتابعة البحرية وحرمانها من الحماية من أي دولة كانت، وتأتي عملية المصادرة كصورة من صور محاربة القرصنة البحرية.¹

أما في وقت الحرب فإن علم السفينة وجنسيتها تحدد واجبات السفينة وحقوقها إتجاه الدولة المارة بها، فإذا تبين للدولة الساحلية أن علم السفينة ينتمي لدولة معادية، جاز لها مصادرتها في إطار غنيمة حرب، لكن يطرح التساؤل حول ما إذا كانت السفينة تحمل جنسية دولة معادية لكنها تحمل بضائع دولة محايدة؟

إن هذه الحالة يسمح فيها القانون الدولي للدولة مصادرة هذه السفينة لدولة محايدة. كما أن العكس صحيح، إذ أن الدولة لا تستطيع مصادرة سفينة تحمل علم دولة محايدة حتى ولو كانت تنقل بضائع دولة معادية لها تطبيقاً للقاعدة الدولية المشهورة: (العلم المحايد يحمي البضائع المعايمة).

ثانياً: شروط إكتساب السفينة الجنسية

بعد إستقراء نصوص القانون البحري الجزائري، والأخذ بعين الإعتبار المعطيات المكونة لشخصية السفينة القانونية وبعد دراسة أهمية الجنسية للسفينة، يمكن تلخيص الشروط الواجب توافرها حتى تتمتع السفينة بالجنسية الوطنية حسب ما أجمع عليه رجال القانون في ثلاثة شروط مهمة هي شرط البناء الوطني (أولاً)، وشرط الملكية الوطنية (ثانياً)، وشرط الطاقم الوطني (ثالثاً).

1- شرط البناء الوطني

ومفاد هذا الشرط أن منح الجنسية الوطنية للسفن يعتمد معيار البناء أي يتم بناء السفينة في الدولة الجزائرية، وفي ذلك تشجيعاً للصناعة الوطنية البحرية، وتقوية الخبرات والكفاءات في هذا المجال، ولحمايتها من المنافسة الأجنبية،² وهو الأمر الذي لا تعتمده

¹- جلال وفاء محمددين: مرجع سبق ذكره، ص 60.

²- مصطفى كمال طه: مرجع سبق ذكره، ص 40.

باقي الدول المتطورة كشرط لديها لقوة إقتصادها وصناعاتها المحلية، والتي لا تخشى عليها من المنافسة الأجنبية كالولايات المتحدة الأمريكية، وبريطانيا، واليابان.

وهناك دولا أخرى كانت تعتمد كشرط ثم عدلت عنه في تشريعاتها مثل فرنسا والتي كانت تعمل بهذا الشرط منذ عام 1793 م، لكن عدلت وتخلت عنه بعد تعديل 1866م حيث أقرت الجنسية الفرنسية حتى للسفن المبنية خارج الدولة الفرنسية مع شرط دفع الرسوم فحسب ثم تنازلت عن هذا الشرط أيضا بعد تعديل 1967 ثم قانون 1975/04/10 أين أصبح المجال مفتوحا دون قيد أو شرط.¹

وهو ذات الموقف الذي بادرت به الجزائر، بعدم إشتراطها لشرط البناء الوطني كمعيار لمنح الجنسية الجزائرية للسفن، وذلك بسبب عدم قدرة الجزائر على تصنيع وبناء سفن وطنية بشكل كبير، ما يستدعي فتح المجال لمنح الجنسية لسفن تتم بنائها خارج الدولة إثراء منها لأسطولها البحري ولتنمية الإقتصاد الوطني تشجيع الإستثمار الجنبى في مجال السفن.

2- شرط الملكية الوطنية

وهو المعيار الرائج والمعمول به كثيرا وبشكل أساسي في الجزائر، وهو يظهر صريحا من خلال نصوص القانون البحري الجزائري، حيث يتضمن هذا الشرط ضرورة أن تكون ملكية السفينة للجزائريين ملكية تامة، أو على الأقل ملكية جزء منها الجزائريين، نظرا لما تحمله الجنسية الوطنية من مزايا ودعم هامين من طرف الدولة.²

ويتضح موقف المشرع صريحا من خلال نص المادة (28) قانون بحري على أنه: (لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري...)، وهنا موقف صريح من المشرع على الأخذ بشرط الملكية التامة والتي تقدر بنسبة (100%) بالنسبة للشخص الطبيعي وأما بالنسبة للشخص الإعتباري فبالإضافة إلى إشتراط خضوعه للقانون

¹- ملزي عيد الرحمن: محاضرات القانون البحري، مقدمة لطلبة السنة الرابعة ليسانس، علوم قانونية وإدارية، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون الجزائر، 2004-2005، ص 37.

²- حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 15.

الجزائري فإنه يراعي أغلبية الحصص فيها لجزائريين، وهو ما نصت عليه المادة (2/28) قانون بحري.¹

إن موقف المشرع الجزائري في إشراف الملكية التامة، هو موقف الدول العظمى في هذا المجال وعلى رأسها بريطانيا التي تشترط لمنح جنسيتها لسفينة ما أن تكون رأس المال مملوكا بنسبة (100%) لأشخاص يحملون الجنسية الإنجليزية سواء بالميلاد أو بالتجنس وفي هذا الموقف عدم حاجة الدولة إلى رأس المال الأجنبي لإثراء أسطولها البحري، وهو موقف الجزائر أيضا.

على عكس فرنسا التي تكتفي بملكية مواطنين فرنسيين لنسبة لا تقل عن (50%) من رأس مال السفينة، لحاجتها الرأس المال الأجنبي لتنمية أسطولها البحري، لكن إذا حدث وأن بيعت السفينة أو جزء منها إلى أجنبي، بعدما إكتسبت الجنسية الجزائرية، فإن ذلك يخضع لرخصة البيع التي تستصدر من الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

غير أن الحصول على هذه الرخصة سيؤدي لا محالة إسقاط الجنسية الجزائرية عن السفينة أولا، وشطبها من سجل السفن الجزائرية، وهو ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة (28) ق. ب بقولها: (تفقد السفينة جنسيتها الجزائرية إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي..... الشروط المذكورة في هذه المادة). وتقصد بها الملكية الوطنية التامة، مما يعني إسقاط الجنسية.

وأما الشطب من سجل السفن الجزائرية، فهو الحكم الذي جاء في نص المادة (37) ق. ب بأنه: (تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية: - إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية ، - إذا بيعت إلى الخارج).

3- شرط الطاقم الوطني

وهو شرط هام ومقترن بشرط الملكية الوطنية، بشكل صريح من النص المادة (413) قانون البحري بنصها على أنه: (يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية، تحديد نسبة من البحارة الأجنبية

¹ - القانون رقم: 05/98، المؤرخ في: 1998/06/25، المعدل للأمر رقم: 80/76 المؤرخ في: 1976/10/23، المتضمن القانون البحري.

لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالأبحار لخدمة سفينة جزائرية) وتبين لنا من هذا النص على أن القاعدة العامة في إكتساب السفينة للجنسية الجزائرية تتمثل في أن يكون كل طاقم السفينة وطنيين، وأن وجود بعض البحارة الأجانب في الطاقم ما هو إلا إستثناء على القاعدة ويتطلب ذلك رخصة بقرار وزاري وفي حالات إستثنائية¹، على شرط إبقاء نسبة (75%) من طاقم جزائريين.

إن موقف المشرع الجزائري في هذا الشرط، فيه دلالة على إستغناء الجزائري عن الخبرة الأجنبية في مجال البحرية التجارية، وتشجيعا منها لليد العاملة الوطنية والكفاءات الوطنية خاصة وأن الجزائر تضمن تكويننا عالي معترف به دوليا في هذا المجال، وأشهر مثال على ذلك وجود المعهد البحري العالي ببوسماعيل بالجزائر، وما حازه من سمعة وشهرة في هذا المجال.

غير أن الجدير بالذكر هنا ما حكم تخلف شرط الطاقم الوطني هل يؤدي إلى فقدان الجنسية أم لا؟ وهو التساؤل نفسه الذي أجبنا عنه في تخلفه شرط الملكية الوطنية للسفينة التي تؤدي إلى إسقاط الجنسية الوطنية عن السفينة، لكن ليس الأمر كذلك إذا تخلف شرط الطاقم الوطني، الذي ورغم ذكره كشرط في نص المادة (28) التي أشارت إلى حكم المادة (413) إلا أن تخلف شرط الطاقم الوطني لا يأخذ حكم شرط الملكية الوطنية إذ لا يتقرر إسقاط الجنسية عن السفينة أو شطبها من سجل السفن الوطنية ولكن يتم منعها من إبحار فحسب لعدم وجود نص صريح ينص على الجزاء المقرر هذا الشرط².

¹- العربي بوكعبان: مرجع سبق ذكره، ص 62.

²- ملزي عبد الرحمن: مرجع سبق ذكره، ص 42.

الفقرة الثانية

وسائل إثبات الجنسية وآثارها

أولاً: وسائل إثبات الجنسية

1- علم السفينة:

بالرجوع إلى نص المادة (27) ق.ب التي تنص على أنه: (الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية)، وهو الأمر الذي لا يمكن تحقيقه إذا ما كانت السفينة أجنبية، وبالرجوع إلى القرار الوزاري رقم: 336 المؤرخ في: 1973/08/15 المحدد للشروط والظروف التي يجب أن يرفع فيها العلم الوطني، فهو يلزم السفن الوطنية بإظهار الراية الوطنية عند الدخول والخروج من الميناء الوطني، وكذلك في عرض البحر عند ملاقات سفينة عسكرية مهما كانت جنسيتها.

كما يجب على السفن الأجنبية عند دخولها الموانئ الجزائرية أن ترفع العلم الجزائري في مقدمتها وعلمها الأجنبي في مؤخرتها وعند خروجها من الميناء تعكس وضعية الأعلام، في كل الأحوال نجد بالمقابل أيضاً أن السفن الجزائرية ملزمة برفع الراية الوطنية على حسب ما تحدده قوانين دولة الميناء الأجنبي.

2- شهادة التسجيل:

وإثبات جنسية السفينة إنما يكون بالوثيقة الرسمية الإدارية الصادرة من السلطة الإدارية البحرية الجزائرية المختصة التي تكون السفينة مسجلة فيها بصورة قانونية بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية¹، مما ينتج عنه إصدار سندا يثبت جنسية السفينة حسب نص المادة (46) ق . ب، وهو سند يجوز القوة الشبوتية إتجاه الغير².

¹- مصطفى كمال طه: مرجع سبق ذكره، ص 46.

²- قيل إصدار السند المثبت للجنسية، تقول مصلحة الموانئ بالتحقيق من توافر الشروط التي يتطلبها القانون لإكتساب السفينة الجنسية الجزائرية ومن أنها ليست مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي.

إذ أجاز المشرع الجزائري منح شهادة الجنسية من طرف السلطات البحرية الجزائرية بمكتب تسجيل السفينة، أو منح شهادة التسجيل مستخرجة مباشرة من سجل السفن، وذلك حسب نصوص المواد من (43 إلى 48) ق.ب.

ثانياً: آثار إكتساب السفينة للجنسية

يترتب على إكتساب السفينة للجنسية الوطنية، عدة آثار قانونية وسياسية وحتى إقتصادية وإجتماعية، يطول حصرها على الصعيدين الوطني والدولي في لآتي:
إن من أهم الآثار القانونية المترتبة إكتساب السفينة الجنسية الوطنية هو وجوب خضوعها لقوانين الدولة المانحة لهاته الجنسية، سواء فيها يتعلق بنشاطها الخارجي المعتاد في إطار قيامها بالملاحة البحرية الداخلية، أو فيما يتعلق بتنظيم طاقتها المتواجد على متنها. وكل ذلك يندرج ضمن إطار ممارسة الدولة مهمة الإشراف والرقابة الدائمة عبر سلطاتها الإدارية البحرية المختصة، على تلك السفينة تحقيقاً للمصلحة العامة¹.

ويتمثل هذا الإشراف في مراقبة السفينة وسلطتها في منح الترخيص بالملاحة وكذا في منح شهادة السلامة للفن التي تقل الركاب حسب نص المادة (189) ق.ب وكذا في المراقبة شروط كفاءة الطاقم حسب المادة (386) ق.ب.

أما على المستوى الدولي، فإن إكتساب السفينة لجنسية دولة ما سيحدد لنا ضابط إسناد في تحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات التي تحدث على متنها، خاصة طرفاً أجنبياً في النزاع أو يكون مكان الواقعة أو التصرف أجنبياً، أي في مياه دولة أجنبية وهنا نميز بين ما إذا كانت الملاحة عامة أو خاصة.

فإذا كانت الملاحة البحرية عامة، فيطبق بصددها قانون دولة العلم أينما وجدت، على إعتبار أنها تمثل سيادة الدولة التي حمل جنسيتها.

أما إذا كانت الملاحة البحرية خاصة، فيطبق على السفينة قانون دولة الميناء وهو المبدأ تأخذ به الجزائر إذا وقعت على متن سفينة أجنبية راسية بإحدى موانئها طبقاً لنص المادة

¹ - ملزي عبد الرحمان: مرجع سبق ذكره، ص 44.

(590) من القانون الإجراءات الجزائرية في الباب العاشر تحت عنوان: (في الجنايات والجنح التي تكون على ظهر المراكب أو متن الطائرات)، حيث نصت على أنه: (تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبتها، وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحري جزائري على ظهر باخرة تجارية أجنبية).

وبالنسبة للدول الأجنبية فإنها تتعامل بمبدأ المعاملة بالمثل وبالتالي نفس الإجراءات القانوني المتخذ من السلطات الجزائرية تجاه السفن الأجنبية التي ترسو بموانئها، تطبقة الدول الأجنبية على السفن الجزائرية عند رسوها بموانئها أيضا أي (إختصاص دولة الميناء) على غرار إنجلترا، أما فرنسا فتأخذ بفكرة قانون جنسية السفينة بإستثناء حالة أن تمتد آثار الجريمة إلى رصيف الميناء ومست بمصالح أحد مواطنيها أو مست بالنظام العام للميناء¹.

المبحث الثالث

أشخاص الملاحة البحرية (رجال البحر)

أن العامل البشري يلعب دورا هاما في الملاحة البحرية، يتمثل فيها يعرف برجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية، ويعتبرون العنصر المهم في النشاط البحري، على غرار السفينة ذاتها.

ونعني برجال البحر حسب المادة (384) ق.ب معدلة بالقانون: 05/98، هم كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر.

وينقسم رجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية إلى فئتين من الأشخاص هما: الأشخاص الرئيسيون والأشخاص المساعدون، وذلك حسب دور كل فئة منهم وأهميتها في الملاحة البحرية للسفينة وعليه سنتطرق لكل فئة من هؤلاء الأشخاص بالشرح الآتي:

¹- شحماط محمود: مرجع سبق ذكره، ص 26.

المطلب الأول

الأشخاص الرئيسيون

يتمثل الرئيسيون في الملاحة البحرية يتمثلون في مالك السفينة ومجهزها، وكذا ربان السفينة والبحارة، وهم رجال البحر من الدرجة الأولى، لا يمكن تصور ملاحة بحرية دون وجودهم مما جعل المشرع يخصص إطارا قانونيا لهم، وهم مالك السفينة ومجهزها (الفرع الأول)، ربان السفينة وبحارتها (الفرع الثاني) والذين نعرضهم في الآتي:

الفرع الأول

مالك السفينة ومجهزها

وهو الفرع الذي نتناول فيه كل طرف على حدى إذ أحيانا يكون مالك السفينة مستقلا عن تجهزها وأحيانا يتداخل مركز المالك بمجهزها وهو الأمر الذي دفعنا بدراستهما متتابعين في هذا الترتيب حتى يزيد فهما لكل طرف منهما، وعليه تناولنا في هذا الفرع مالك السفينة (الفقرة الأولى) ثم مجهز السفينة (الفقرة الثانية) حسب ما يأتي بيانه:

الفقرة الأولى

مالك السفينة

سنعرج على أهم نقطتين هما تعريف مالك السفينة وإلى مسؤوليات مالك السفينة وهو الآتي:
أولا: تعريف مالك السفينة: لم يعرف المشرع الجزائري مالك السفينة في مضمون القانون البحري وإنما ترك المجال لإجماع فقهاء القانون، والذين بدورهم يرون بأن مالك السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي، قام بتسجيل السفينة بإسمه بغرض إستغلالها¹.

كما يعود له تزويد السفينة بكل الوسائل الضرورية للملاحة، كالوقود والمؤونة وتوفير من البحار المؤهلين، وهو الذي يبرم عقود النقل والتأمين وهنا يكون ملك السفينة مجهزها في نفس الوقت¹.

¹- محمود شحماط: مرجع سبق ذكره، ص 84.

ومالك السفينة قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، كما يمكن المالك أن يكون شخصا واحدا يملك السفينة بصورة فردية، أو يكون الملك عدة أشخاص يملكون السفينة بصورة شائعة أي شركاء في السفينة على الشيوع، وتتجسد هذه الصورة من الملكية الشائعة للسفينة إما بسبب الإرث بعد وفاة المالك لها وإما بالبناء أو الشراء، فتسجل ملكيتها للجميع، علما أن ملكية السفينة لا تتجزأ أي غير قابلة للقسمة بطبيعتها، فتدرج أسماءهم مع بيان مقدار حصصهم في دفتر تسجيل السفينة المنصوص عليه في المادة (34) ق.ب السالف ذكره².

وقد تكون السفينة مملوكة لشركة من الشركات، خاصة تلك السفن التي تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة، وتكون الصورة الغالبة لها هي شركات المساهمة التي تعتبر في الغالب الأقدار على التمويل برؤوس أموال ضخمة.

ولقد خصص المشرع الجزائري قسما من القانون البحري للحديث عن ملكية السفينة عبر الفقرة الأولى من القسم الثالث من الفصل الثاني منه والمخصص للسفينة عموما.

ثانيا: مسؤولية مالك السفينة:

مالك السفينة مسؤولا عن أفعاله الشخصية بشكل مباشر، ومسؤولا عن أخطاء ربان السفينة والبحارة التي تسببوا بها بمناسبة تأدية مهامهم، وهي مسؤولية غير مباشرة، قوامها سببين هما: أن المالك هو من إختار الربان والطاقم وأن السفينة مسجلة بإسمه في دفتر تسجيل السفينة، وتقوم مسؤولية حتى لو أجز سفينة للغير ولو بشكل محدود.

ويطبق على مالك هو السفينة أحكام المادة (577) ق.ب التي تخص المجهز فيما لو كان الملك هو نفسه مجهز السفينة، وهنا تقوم مسؤولية كاملة عن أعمال تابعيه وهن أخطائهم وفقا للقواعد العامة.

غير أنه لا تكون مسؤولية مطلقة في كل الأحوال، بل أجاز المشرع لمالك السفينة أن يحدد مسؤولية مسبقا تجاه المتعاقد الآخر أو تجاه الغير، طبقا للأحكام المادة (93) ق.ب وهي ميزة منحها المشرع لمالك السفينة في حالات مذكورة بالمادة (93) ق.ب وهي أضرار جسمية وأضرار مادية متولدة عن حادث بحري بفعل إهمال أو خطأ يتعلق بالملاحة أو

¹- عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 66.

²- نبيل صقر: مرجع سبق ذكره، ص 09.

بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة ونقل المسافرين يكون الخطأ أو الإهمال بفعل كل شخص على متن السفينة ويكون المالك مسؤولاً عنه¹.

الفقرة الثانية

مجهز السفينة: (l'armateur)

أولاً: تعريف المجهز:

لقد تطرف المشرع إلى مجهز السفينة في المادة (384) ق. ب السالف ذكرها إذ عرفت المجهز بأنه: (... كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض ...).

وعرفت المادة (572) ق. ب بالمجهز بأن: (يعتبر مجهراً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على إسمه إما بصفته، وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحقب استعمال السفينة).

كما حدد المشرع التزامات المجهز في قسم خاص من القانون البحري حسب المواد من

(428 إلى 451) ق. ب والتي تلزمه بـ:

- تأمين صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها.
- توفير طاقماً كفي من البحارة مع ضمان شروط العمل والقانوني.
- توفير المؤونة الكافية للرحلة وضمن الشروط الصحية وللطاقم.
- دفع مستحقات البحارة بشكل دوري.
- توفير 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 الرحلة².

¹ - محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائق، لبنان، 1990 ص 142.

² - العربي بوكعبان: مرجع سبق ذكره، ص 94.

ثانياً: مسؤولية المجهز

إن مسؤولية المجهز لا تختلف عن مسؤولية المالك، فهي واحدة من قواعدها، إذ تتوزع مسؤولية المالك والمجهز بين القواعد العامة والقواعد الخاصة على النحو التالي:

1- من حيث القواعد العامة:

نجد بأن مجهز السفينة سواء كان مستأجر التلك السفينة أو مالكا لها يتحمل مسؤولية أفعاله الشخصية متى تسببت في ضرر للغير¹.

وهناك تكون ذمته المالية ضامنة لجبر هذا الضرر، وتكون مسؤولية المجهز قائمة على أساس الإهمال أو الإخلال بإحدى إلتزاماته المقررة قانوناً، وقوام المسؤولية هنا تكون مبنية على أحكام المسؤولية التقصيرية.

غير أنه إستقر القضاء على تحميل المتضرر (المدعي) عبئ إثبات الخطأ في عاتق مالك السفينة أو مجهزها، وإن عجز المدعي عن ذلك لجأ إلى تأسيس دعواه على أساس الخطأ المفترض، على إعتبار أن السفينة شيء جامد يتطلب عناية مالكاها أو مجهزها ليكون لإستغلالها بشكل قانوني، وكل ضرر تحدثه السفينة إفتراض معه خطأ المجهز وهذا الخطأ لا يحتاج إلى إثبات.

إن نظرية الخطأ المفترض تعفي المدعي من الإثبات، وتلقي به إلى المجهز كمدعي عليه فيسعى من جانبه مقابل ذلك إثبات ما يعفيه من المسؤولية مادام الخطأ مفترض فيه مسبقاً.

أما المدعي في هذه الحالة يبقى عليه فقط إثبات الضرر الذي يجب أن يكون مصدره السفينة إلا أن المدعي عليه (المجهز) يمكنه أن يدفعه عنه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر سببه قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو بخطأ الضحية أو بفعل أجنبي عنهما.

إلا أنه يجب على المجهز في هذه الحالة، أن يثبت قيامه بما يلزمه من عناية بغية تفادي وقوع الحادث، وهنا نكون بصدد معالجة الدعوى الناشئة بين الضحية والمجهز وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، في القسم الثالث المتضمن: المسؤولية الناشئة

¹- عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 66.

عن الأشياء (De la responsabilité du fait des choses) حيث نصت المادة (138) قانون مدني على أنه: (كل من تولى حراسة شيء وكانت قدرة الإستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء).

ويعفى من 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)¹.

كما أن المجهز لا يتحمل فقط مسؤولية الشخصية، وإنما يتحمل كذلك مسؤولية عن أعمال الغير، التابعين له بمناسبة عملهم على ظهر السفينة كالربان والبحارة ... إلخ، عن أخطائهم التي يرتكبونها أثناء خدمتهم على السفينة، فهي ترتب أيضاً المسؤولية على عاتق المالك أو المجهز على حد سواء وفقاً للقواعد العامة والمعروفة في القانون المدني بـ (مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه) في القسم الثاني منه تحت عنوان: (المسؤولية عن فعل الغير) (Dela responsabilité de l'acte d'autrui) من المواد (134 إلى 137) ق.م

غير أن التساؤل قد يطرح في حالة إيجار السفينة، من يتحمل مسؤولية أخطاء الطاقم البحري؟ وللجواب عن هذا التساؤل يمكن القول بأنه عموماً يكون المستأجر مسؤولاً عن أفعال الربان والطاقم البحري ولكن بشرط أن يكون قد إنتقلت مع عقد الإيجار الإدارة التجارية والبحرية وإلا فإنه عن يظل ملك السفينة مسؤولاً عن تلك الأفعال رغم وجود المستأجر.²

2- من حيث القواعد الخاصة:

طبقاً للقواعد الخاصة في مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها، فإنه يتم العمل بمبدأ تحديد مسؤولية مالك أو مجهز السفينة عن أفعال الربان أو البحارة التابعين له حسب إختياره هو حيث يكون ذلك إما على أساس قيمة السفينة وملحقاتها، أو أجره النقل، أو على أساس دفع مبلغ حزافي على حسب سعة السفينة، وهو حق تقرر له بموجب معاهدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن، وهو نص المادة (07) منها

¹- قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم: 215653، بتاريخ: 2000/02/16، المجلة القضائية، الجزائر، العدد 1، لسنة 2001، ص 127.

²- العربي بوكعيان: مرجع سبق ذكره، ص 175.

كما أضافت معاهدة بروكسل لسنة 1957 حالات جديدة تضاف إلى مسؤولية مجهز ومالك السفينة¹.

غير أن موقف المشرع الجزائري، جاء واضحا من مبدأ تحديد المسؤولية، حيث أقره لصالح الملك والمجهز ووسع دائرة المبدأ ليكون من حق حتى للربان والمستأجر أيضا وحتى لطاقم السفينة من البحارة من خلال منحهم الحق في تحديد مسؤولياتهم، والغرض من توسيع دائرة هذا المبدأ هو إضفاء الحماية لكل من له علاقة مباشرة بالسفينة.

إذ نصت المادة (92) ق . ب على منح هذا الحق لمالك السفينة بقولها: (يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو إتجاه الغير...).

أما المادة (111) ق . ب فإنها منحت هذا الحق لباقي الأطراف الأخرى المذكورة سالفا بقولها: (تطبيق أحكام هذا الفصل على مستأجر السفينة والمجهز والمجهز المسير والربان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن ملك والمستأجر والمجهز أو المجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه).

الفرع الثاني

ربان السفينة وبحارتها

إن هذا الفرع لا يقل أهمية عن الفرع الأول كونه يتطرق إلى الفاعلين الحقيقيين في عمل السفينة وهم كل من ربان السفينة وكذا بحارتها، وعليه فضلنا دراستهما تباعا أيضا لإرتباطهم ببعضهم البعض في المسؤوليات، لذلك وجهنا هذا الفرع إلى دراسة ربان السفينة (الفقرة الأولى) ثم البحارة (الفقرة الثانية) وذلك فيما يلي:

¹ - محمد زهدور: مرجع سبق ذكره، ص143.

الفقرة الأولى

الربان السفينة: (Le capitaine du navire)

أولاً: تعريف الربان:

هو قائد السفينة الذي يسند إليه ملك السفينة أو تجهيزها أو مستأجرها أمر قيادتها ويكون صاحب الأمر والنهي فيها، ويجب عليه أن يحمل شهادة خاصة تخوله قيادة السفينة¹.

ولقد تطرف القانون البحري الجزائري إلى الربان من خلال المادة (580) ق . ب ما يليها بقولها: (يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً).

كما عرفته المادة (384) ق. ب بقولها: (يعين الربان قائد السفينة ورئيس السفينة). وذلك وفق مؤهلات يشرطها القانون، ويمثل الربان مالك السفينة أو تجهيزها، بصفة قانونية بموجب نص المادة (583) ق . ب التي تنص على أنه: (يمثل الربان المجهز بحكم القانون الخارج الأماكن التي يقع فيها مؤسسته الرئيسية، وذلك في إطار الإحتياجات العادية للسفينة والرحلة).

وتنص المادة (585) ق . ب على أنه: لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز)، بمعنى آخر أنه يحتاج إلى توكيل خاص خارج الصلاحيات العادية المخولة له.

ثانياً: مسؤولية الربان:

يكون الربان مسؤولاً إتجاه المجهز مسؤولية عقدية، وتكون مسؤوليته تجاه الغير مسؤولية تقصيرية، طبقاً للمادة (608) ق . ب إما على أساس المسؤولية، إما على أساس مسؤولية المتبوع عن تابعه: (يتعين على الربان ممارسة نشاطاته المهنية بعناية الربان النزيه ويكون مسؤولاً عن كل خطأ من خلال ممارسته لمهامه).

¹- إبراهيم نجار: القاموس القانوني (فرنسي - عربي)، مكتبة لبنان، لبنان، 1988، ص 49.

أما من الناحية الجزائية، فيكون الربان مسؤولاً جزائياً عن الجرائم التي يتسبب أو يساهم فيها، إذ يتعرض لعقوبات قد تصل إلى حد الإعدام وفي ذلك نشير إلى أحكام المادة (481) ق . ب وما يليها.

1- الصلاحيات العامة:

يتمتع الربان بصلاحيات السلطة العامة بصفته ممثلاً للدولة في السفينة، بإعتبارها إمتداداً للإقليم، حيث يخول له القانون صلاحيات التوثيق، والتأديب، والتحقيق... إلخ.

أ- سلطة التأديب:

يخول الربان سلطة التأديب لأنه رئيس طاقم السفينة بنص القانون طبقاً لأحكام المادة (460) ق . ب، ومنه يحق له متابعة كل فرد من الطاقم تأديبياً إذا ارتكب عملاً يسيء بالسير العادي للسفينة طبقاً للمخالفات التأديبية المنصوص على في أحكام المادة (468) ق.ب وما يليها، وتسليط العقوبة المنصوص عليها في المواد (471 و 472) ق . ب.

ب- سلطة التحقيق:

يمنح القانون لربان السفينة سلطة الضبط القضائي والتحقيق حفاظاً على نظام العام على متن السفينة، وهي صلاحيات مضبوطة قانوناً بموجب المواد من (452 إلى 458) ق.ب والتي تصل أحياناً إلى الإكراه البدني والحبس الإحتياطي إذا ما كان الشخص المتابع يشكل فعلاً تهديداً لنظام السفينة وسلامتها، على أن تتعدى مدة الحبس الإحتياطي المدة التي تلي وصول السفينة لأول ميناء جزائري أو ميناء البلد الذي ينتمي إليه المحبوس، مع ضرورة تحرير تقرير بذلك، ويسجل في دفتر السفينة¹.

كما يحق الربان تفتيش أي شخص على متن السفينة، يشتبه في حمله بضائع ممنوعة طبقاً لأحكام المادة (423) ق.ب

¹ - العربي بوكعبان: مرجع سبق ذكره، ص 179.

ج- سلطة التوثيق:

أضفت المادة (596) ق.ب صفة الضابط العمومي على الربان فهو يعد ضابط للحالة المدنية إذ يسجل المواليد والوفيات ويسجل عقود الزواج، ويثبت كل ذلك في دفتر يوميات السفينة.

2- الصلاحيات الخاصة:

للربان صلاحيات عامة كممثل عن مجهزة السفينة لا يحتاج فيها إلى توكيل خاص وهي ذات جانبين فني وآخر تجاري¹:

أ- الصلاحيات الفنية:

تتمثل في قيادة السفينة وإدارتها والإشراف عليها إلى نهاية الرحلة والكشف على السفينة والتحقيق من مدى صلاحيتها للملاحة، وصلاحيات تنظيم الشحنة على ظهرها وتنظيم طاقم السفينة، ومسك جميع وثائق ومستندات السفينة... إلخ، وهي صلاحيات لا يحتاج فيها الربان لتعليمات المجهز، وذلك طبقاً لأحكام المواد من (589 – 591) ق.ب.

ب- الصلاحيات التجارية:

وتتمثل في كل أعمال المخولة له قانوناً للحفاظ على مصالح المجهز التجارية وكذا مصالح ذوي الحقوق على الحمولة، كما أنه يحتاج إلى تعليمه من المجهز حتى يتسلم البضائع من الشاحن في ميناء القيام، وهذا ما نصت عليه المادة (586) ق.ب.

الفقرة الثانية

البحارة (Les marins)

أولاً: تعريف البحارة:

يعرف البحار في قاموس القانوني هو الذي يعمل في سفينة مقابل أجر ويعاون الربان أو الضابط في أعمال الملاحة البحرية، وهو نفس التعريف في القانون البحري وفق المادة (384) ق.ب: (يعني "رجال البحر" أو البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد سجل رجال البحر).

¹ - محمد زهدور: مرجع سبق ذكره، ص145.

وهناك رأي فقهي يرى بأن مصطلح (البحار) يصدق أيضا على الربان و كل من يكون ضمن طاقم السفينة ويضطلع بخدمة ما على ظهرها.¹

وتنص المادة (411) ق.ب على أنه: (ينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات، ومستخدمين للخدمة العامة)، والبحارة تربطهم عقود عمل قانونية مع مجهر السفينة، وهذا العقد قابل للفسخ كما ينتهي عموما بإنهاء مدته أو إنتهاء الرحلة وبوفاة البحار أو بتسريح وطرده.

ضف على ذلك فإن البحار يخضعون لسلطة الربان أثناء الرحلة حسب المادة (412) ق.ب وسلطة الربان تبدأ قانونا ب 24 ساعة قبل الإبحار حسب المادة (417) ق.ب، كما يكون البحارة حاملين للجنسية الجزائرية أو برخصة من الوزارة المعنية في حالة يكون أحد البحارة أجنبي حسب ما تنص عليه المادة (413) ق.ب.

ثانيا: مسؤولية البحار:

- أهم إلترام يقع على عاتق البحار هو تنفيذ الرحلة البحرية على أفضل وجه طبقا للشروط المحددة قانونا، والتي لخصتها المادة (415) ق . ب في:
- أن يقوم بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة لإنجاز الرحلة.
 - أن يراعي القوانين التنظيمية والتأديبية.
 - حفظ السر المهني.
 - التعاون في الحياة البحرية المشتركة.
 - عدم القيام بنشاط آخر ربحي.
 - المحافظة على السفينة وتجهيزاتها.
 - المحافظة على شرف وسمعة الراية الجزائرية.
 - أن يكون أهلا لتمثيل الشهرة الحسنة للبحار الجزائري.

¹- يطلق عليهم في اغلب الدول العربية إسم (الملاحين)، والملاح حسب المادة (131) من قانون التجارة البحرية الأردنية هو (كل شخص يستخدم على متن السفينة للقيام برحلة بحرية). ويسمى العقد الذي يربطه بالسفينة بعقد إستخدام الملاح، وهو موقف مصر في المادة (109) من قانون التجارة البحرية، وكذا موقف لبنان.

أما بالنسبة لحقوق البحار فتتمثل في الأجرة والغذاء واللباس والمسكن الملائم والعلاج وضمن عودته إلى بلده سالما، وحقه في التأمين، والتعويض عن الكفاءة المهنية وعن حوادث العمل، والتعويض عن الوفاة وما تتبعها من مصاريف الدفن والجنائز.

المطلب الثاني

الأشخاص المساعدون

(Les auxiliaires de l'armement)

يعرفهم بعض فقهاء القانون برجال البر أو الطاقم البري للسفينة، كونهم يعملون في البر ولكن لصالح النشاط البحري، فهم تربطهم علاقة بالمجهز أو الشاحن غير أننا إستخدمنا مصطلح المساعدون كونه المصطلح الوارد في القانون البحري في الفصل الثالث من باب التجهيز الحامل لعنوان مساعد والتجهيز، وهم ثلاث أصناف: وكيل الحمولة ووكيل السفينة (الفرع الأول) والسمسار البحري (الفرع الثاني)، ونلخصهم في الآتي¹:

الفرع الأول

وكيل السفينة وحمولتها

نتناول في هذا الفرع بالدراسة كل من وكيل السفينة ووكيل حمولتها، ذلك أن الوكيل أحيانا يكون طرفا في أحد العقود الحرية بصفته وكيلاً عن السفينة وأحيانا أخرى يكون بصفته وكيلاً للحمولة وليس للسفينة، وهو الأمر الذي يدفعنا إلى ضرورة دراستهما على هذا النحو من الترتيب وهو الأصح والأجدى لمعرفة مفهوم كل منهما والتمييز بينهما، وهو الأمر الذي يجعل الفرع الأول يتناول وكيل السفينة (الفقرة الأولى)، وكيل الحمولة (الفقرة الثانية) موضحا من خلاله الآتي:

¹ - نبيل صقر: مرجع ذكره، ص 128.

الفقرة الأولى

وكيل السفينة (Le Consignataire du navire)

لقد نصت عليه أحكام المواد (609 إلى 620) ق.ب بحيث عرفت المادة (609) وكيل السفينة بأنه: (يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجره أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة بإحتياجات السفينة. ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميان).

إن فوكيل السفينة يعتبر وكيلاً عن المجره، يضطلع بمهام كثيرة كإستلام البضائع بإسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء، وتمويل الربان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء.¹

وله القيام بكل مهمة تتعلق بالإستغلال التجاري للسفينة، وله أن يمثل المجره بصفة قانونية أمام القضاء، وتتقدم كل دعوى ناشئة من عقد الوكالة بإنقضاء سنتين إبتداء من تاريخ إستحقاق الدين.²

الفقرة الثانية

وكيل الحمولة (Le consignataire de la cargaison)

تقتصر علاقة وكيل الحمولة بالبضاعة فحسب والسهر على مصطلح أصحاب البضائع ولقد نصت عليه أحكام المادة (621) ق.ب بأنه: (يعد وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة بإستلام البضائع بإسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة، وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم).

1 - العربي بوكعبان: مرجع سبق ذكره، ص 116.

2 - وحسب التشريع المصري فإن وكيل السفينة يسأل من طرف المجره بوصفه وكيلاً بأجر (المادة 142).

ويتمتع وكيل الحمولة بصلاحيه تمثيل أصحاب البضائع أمام القضاء ويعد أيضا مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام وتتقدم كل دعوى ناشئة عن عقد الوكالة هاته بإنقضاء سنتين من تاريخ إستحقاق الدين.¹ وتجدر الملاحظة أنه يستحق وكيل الحمولة أجره المتفق عليه في العقد أو الوكالة وفي حالة عدم ذكر ونشأ نزاع بخصوصها فإنها تحدد وفقا للعرف السائد في الميناء.

الفرع الثاني

السمسار البحري (Le courtie maritime)

وفق المعجم فإنه السمسار عموما هو الذي يقوم بأعمال السمسرة لحساب موكلين مقابل سمسرة تحدد على أساس ثمن الصفقة المتفق عليها، ويحصل عادة على سمسرة مناصفة بين المشتري والبضائع، ويعتبر محترفا مهنة تجارية.²

أما السمسار البحري في تعريف القانون البحري الجزائري فهو ما نصت عليه المادة (631) ق . ب بأنه: (يعد السمسار بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الإستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية)، وعليه فقد وصفه القانون بأنه وسيط بعمولة يتصرف في مختلف أنواع التجارة البحرية، ولا يكون ذلك إلا بموجب وكالة تتحدد فيها صلاحياته التي لا يمكنه تجاوزها.

غير أن القانون قد وسع مجال نشاط السمسار، بأن سمح له بالقيام بأعمال وكيل السفينة وحتى وكيل الحمولة إذا شاء، على أن يلتزم بالأحكام القانونية التي تضبطهما، وهذا طبقا لأحكام المادة (638) ق . ب.

كما أنه يكون مسؤولا قانونا وقضائيا أمام المتعاقدين بحكم وساطته إذا خالف إشتراطات الوكالة أو أنه لم ينجز ما تعهد بعمله لهم، أو أنه لم يسلم عملائه المبالغ المستحقة

¹ - المادة (630) من قانون البحري الجزائري.

² - إبراهيم نجار: مرجع سبق ذكره، ص 82.

من العقد... إلخ وهي نزاعات قد تنشأ عنها دعاوى قضائية يكون السمسار طرفا فيها، وهذه الدعاوى تتقادم بإنقضاء سنتين من تاريخ إستحقاق الدين.¹

وتجدر الملاحظة هنا إلى أن البعض يخلط بينه وبين (وكيل العبور) إلا أننا ننوه هنا إلى وكيل العبور يحكمه قانون الجمارك.²

ملاحظة:

لا بد من التنويه إلى أن المشرع قد جعل للبحارة أو رجال البحر عموما (القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر) بموجب المرسوم رقم: 171/88 المؤرخ في: 1988/09/13 والذي يحدد قطاع نشاط الملاحة البحرية، ويضبط القواعد المطبقة على العمال الذين يتكون منهم المستخدمون الملاحون في هذا القطاع من النشاط، ويطبق هذا المرسوم على البحارة الجزائريين وكذا البحارة الأجانب الموظفين وفق التنظيم المتعلق بإستخدام العمال الأجانب.

الفصل الثاني

الحوادث البحرية والتأمين على السفينة

كثيرا ما تقع الحوادث غير المتوقعة في البحر أثناء قيام السفينة بنشاطها البحري المعتاد في إطار الملاحة البحرية والتي تتعرض خلالها السفينة إلى جملة من الأضرار التي قد تتلف السفينة كليا أو جزئيا، مما جعل تلك الحوادث البحرية تكون سببا في إقبال المالك أو المجهز على تأمين السفينة أو البضاعة أو الأشخاص المنقولين عبرها، ولذلك لا يمكن الحديث عن الحوادث البحرية دون التطرق إلى التأمين على السفينة من تلك الأخطار.

وعليه سنتناول في دراسة الفصل الثاني عنصرين هامين هما: الحوادث البحرية (المبحث الأول) والتأمين على السفينة (المبحث الثاني) وذلك وفق الآتي بيانه:

1 - المادة (637) قانون بحري جزائري.

2 - العربي بوكعبان: مرجع سبق ذكره، ص 123.

المبحث الأول

مفهوم الحوادث البحرية ومنازعاتها

إن الملاحة البحرية عموماً لا تخلو من المخاطر البحرية، إذ قد تتعرض السفينة أثناء النقل البحري للبضائع أو الركاب، إلى جملة من الحوادث والتي من أهمها (التصادم البحري) نظراً لشيوعية وخطورته، سواء في السواحل أو البحار العميقة، خاصة عند السفينة مناطق ملاحية ضيقة السفن وتصبح عرضة للتصادم ومواجهة أضرار جسمية تطل السفينتين كما تطل البيئة البحرية، مما يطرح إشكالات قانونية عديدة حول تسوية النزاعات الناجمة عن تلك الحوادث وموقف المشرع الجزائري منها.

المطلب الأول

مفهوم التصادم البحري

يتضمن مفهوم التصادم البحري جملة من العناصر الهامة في دراسة كل ما يتعلق بالتصادم وبالخطر المنجر عنه وكل حالاته المتعارف عليها دولياً وحتى محلياً، ولذلك رأيت تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع تدور في مجملها حول: تعريف التصادم البحري (الفرع الأول) وشروط التصادم البحري (الفرع الثاني)، وإلى أنواع التصادم البحري (الفرع الثالث) وذلك وفق الترتيب المنهجي لها موضحين خلاله الآتي:

الفرع الأول

تعريف التصادم البحري

للتطرق إلى تعريف التصادم البحري علينا التطرق إلى تعريف علماء اللغة من خلال التعريف اللغوي (الفقرة الأولى)، ثم إلى تعريف القانون من خلال التعريف الإصطلاحي (الفقرة الثانية) وهو الأمر الذي نبينه في الآتي¹:

¹- إبراهيم نجار: مرجع سبق ذكره، ص 82.

الفقرة الأولى

التعريف اللغوي

لغة التصادم لغة هو الدفع والضرب، والصدم مصدر وأصله ضرب الشيء الصلب بمثله فهو يعني التضارب والإحتكاك بين الأجسام الصلبة.

الفقرة الثانية

التعريف الإصطلاحي

إصطلاحاً التصادم البحري عرفته المادة الأولى من الإتفاقية الدولية للتصادم البحري على أنه: (الإرتطام الذي يحدث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية بعض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم)¹، وهو تعريف مجرد من الجانب المكاني إذ لا ينظر إلى مكان وقوع التصادم البحري.² ولقد عرف المشرع الجزائري التصادم البحري حسب نص المادة (273) ق . ب على أنه: (يعد تصادم سفن في البحار كل إرتطام مادي بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الإعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم)، وهو ذات التعريف الذي جاءت به إتفاقية التصادم البحري.

بعد إستعراض التعريف اللغوي والإصطلاحي للتصادم البحري، يمكن القول بأنه من الضروري معرفة شروطه الأساسية وذلك في الآتي:

الفرع الثاني

شروط التصادم البحري

نستخلص من أحكام الإتفاقية الدولية للتصادم البحري، والتي وحدت قواعده أنه إعتمدت شروطاً محددة بعينها حتى يصدق على التصادم الذي يحدث بأنه تصادم بحرياً ولقد إحصرت في ثلاث شروط رئيسية نستعرضها في الفقرات التالية وهي:

1 - معاهدة بروكسل الدولية، الموقعة في: 23/09/1910 والخاصة بتوحيد بعض قواعد المصادمات البحرية، ص 29.

2 - محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003، ص 29.

الفقرة الأولى

التصادم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية

إن المشرع الجزائري ميز بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، إلى أن الأولى سفن تقوم بالملاحة في البحر في حين أن الثانية تقوم بالملاحة في المياه الداخلية، وقد نصت المادة (273) ق.ب السالف ذكرها على التصادم بين السفن وعلى أنه لا يهم مكان وقوعه عكس بعض التشريعات الأخرى التي لا تدرج سفن الملاحة في المياه الداخلية (وهو موقف المشرع مثلا وغيره)¹.

كما أن المشرع الجزائري لم يحدد نشاط السفينة التي تعرضت للتصادم، وعليه فلا يهم ما إذا كانت تجارية أو نزهة.

الفقرة الثانية

وقوع التصادم بين السفن العائمة

يشترط في الحادث حتى يعتبر تصادما بحريا أن يقع بين منشأتين عائمتين أو أكثر، فإن إرتطمت السفينة بجسم ثابت فلا يعد ذلك تصادما بحريا، فتطبق حينئذ القواعد العامة في المسؤولية.

والمقصود بالعائمة كل الأجهزة والمعدة للملاحة ولو لم ينطبق عليها وصف السفينة والمشرع الجزائري شبه الآليات العائمة Les engins flottants بالسفن وبواخر الملاحة الداخلية في حوادث التصادم البحري.

الفقرة الثالثة

الإرتطام المادي

الإرتطام المادي يعد شرطا لإعتبار الحادث تصادما بحريا، وهو إحتكاك مادي بين المنشأتين فمثلا لا يعد ناشئا عن تصادم ذلك الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي تحدثها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون الإرتطام بها.

1 - محمد عبد الفتاح ترك: مرجع سبق ذكره، ص 43.

ولقد وضح المشرع الجزائري مسألة الإرتطام المادي في المادة (273) ق . ب بأن يكون بين السفن بأن يحدث إحتكار مادي بينها، كما أدرج ضمن المادة (274) ق . ب أيضا الضرر الناشئ عن قيام السفينة بتنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد حتى حصول إصطدام أو إرتطام مباشر.

الحالات المستثناة من أحكام التصادم البحري

هناك حالات مستثناة في أحكام التصادم البحري، حتى ولو توافرت على شروطه وهي حالة السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ خلال التمارين العسكرية أو الخدمات في المياه البحرية والمصرح بأنها خطيرة للملاحة حسب المادة (286) ق.ب : (لا تعد 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 خطيرة للملاحة، ولا يعفى هذا المقتضى قواعد هذه السفن من إلتزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة).

غير أن قانون التجارة البحرية المصري إستثنى التصادم الحاصل بين لنش الإرشاد والسفينة التي إستخدمته، فلا يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي لحقت باللنش أثناء عملية الإرشاد إلا إذا ثبت أن الضرر نتيجة خطأ جسيم من المرشد.¹

الفرع الثالث

أنواع التصادم البحري

إن حوادث التصادم البحري كثيرة جدا، لكنها لا تتعدى الصور الشائعة المعروفة فيها وهي إما أن تكون بقوة قاهرة (الفقرة الأولى)، وإما بخطأ إحدى السفينتين (الفقرة الثانية) وإما بفعل مشترك منهما معا (الفقرة الثالثة)، وسنشرح كل حالة وحكمها في الآتي:

¹ - محمد عبد الفتاح ترك: مرجع سبق ذكره، ص 43.

الفقرة الأولى

التصادم بقوة القاهرة

لقد عالج المشرع هذي الحالة من خلال نص المادة (281) ق . ب على أنه: (إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها عند وقوع التصادم) وهو حكم لم تأخذ به الجزائر فحسب بل كل البلدان العربية والذي تعود جذوره إلى معاهدة بروكسل لسنة (1910).

فعند وجود حالة قوة القاهرة يكون على المدعي بها إثباتها، ومن أنه لم يرتكب أي خطأ ومن أنه إتخذ كل التدابير والإحتياطات المطلوبة، وهنا يطبق الحكم المذكور سالفاً بأن تتحمل كل سفينة الأضرار التي أصابها.¹

وغالبا ما تحدث التصادمات القهرية نتيجة هبوب عواصف قوية تؤدي إلى قطع الحبال التي تربط السفن بالرصيف وإقتلاع المراسي، أو لإرتفاع مفاجئ للمياه في الميناء أو إلى الضباب.²

أما التصادم المشكوك في سببه إعتبره المشرع الجزائري شأنه شأن القوة القاهرة ويدخل في حكمها فتتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر، وذلك دون تمييز للحالة التي كانت فيها السفينة راسية ووقوع التصادم المادة (281) السالف ذكره.

الفقرة الثانية

التصادم بخطأ إحدى السفن

دون خروج عن القاعدة التي تقضي بتحمل صاحب الخطأ في التصادم مسؤولية التعويض على الضرر وهو نص المادة (3/277) ق.ب والتي جاء فيها أنه: (... إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي إرتكبت الخطأ) ويعود الخطأ في

¹- هاشم علي صادق: تنازع القوانين مسائل المسؤولية التصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، منشأة المعارف، مصر، 2002، ص 80.

²- هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2001، ص 319.

هذه الحالة إما لربان السفينة، أو للهجرة نفسه، وهنا على المدعي إثبات الخطأ من جانبهما، وهنا غالب ما يتم إستبعاد القرائن التي دأب القضاء على الأخذ بها. غير أنه نشر إلى أن الأضرار المقصودة هنا هي المادية والبدنية للغير فهي التي تنشأ المسؤولية عن التصادم البحري، وليست الأضرار الواقعة على ركاب السفينة المخطئة أو البضائع التي تقلها، ذلك أن التعويض في الحالة الأخيرة أساسه العلاقة العقدية التي تربطها.¹

الفقرة الثالثة

التصادم بخطأ مشترك بين السفينتين

تحدث هذه الواقعة عندما يخطأ ربان كل سفينة منهما في المناورات اللازمة لحركة سفينته مما يؤدي إلى وقوع تصادم بينهما، حيث نص المادة (278) ق . ب في فقرتها الأولى على انه: (إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأضرار التي إرتكبتها منهما).

لتصنيف الفقرة الثانية إشكالية عدم إمكانية تحديد النسبة، بقولها (غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية)، وعليه يجب إثبات كل خطأ نسب لإحدهما مع إثبات مساهمة كل منهما في الخطأ، حتى توزيع المسؤولية على حسب الخطأ والمتسبب فيه، هذا بالنسبة إلى المسؤولية بين المنشأتين.

أما المسؤولية إتجاه الغير، فإن المشرع الجزائري قد ضمن القانون البحري قواعد العامة في القانون المدني،² وهي قاعدة التضامن بين المسؤولين، وهذا التضامن يعني إلتزام كل مجهز على حدى بدفع كامل التعويضات للغير على أن يعود بعد ذلك على المجهز الآخر بنصيب هذا الأخير في التعويضات المستحقة.³

¹ - هاني دويدار: مرجع سبق ذكره، ص 319.

² - المادة (126) قانون مدني: (إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار، كانوا متضامنين في إلتزامهم بتعويض الضرر...).

³ - أحمد محمود حسني: الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، منشأة المعارف، مصر، 1991، ص 50.

كما يجب التمييز بين الأضرار المادية والأضرار البدنية، في تحديد مسؤولية جبر الضرر فإن كانت الأضرار مادية لحقت الغير، فلا يقوم التضامن بين مجهزي السفن المتصادمة، فيكون التعويض عن أضرار التصادم على عاتق السفينة المرتكبة للخطأ، وهو قررا الغرفة البحرية للمحكمة العليا رقم: 137054 الصادر بتاريخ: 1995/07/11.¹

أما الأضرار البدنية التي أصابت الركاب والبحارة، فإنه يسأل عنها مجهز كل سفينة تسببت في وقوع التصادم بالتضامن مع غيره من المسؤولين عن هذا التصادم، فيحق للمضروب مطالبة أي مجهز منهم بتعويض الضرر وللمجهز الذي يكون قد دفع أكثر من نصيبه أن يرجع على المجهز الآخر ، ويجب أن يتم هذا الرجوع خلال سنة من تاريخ الوفاء عملا بأحكام المادتين: (280 و289) ق.ب.

المطلب الثاني

منازعات التصادم البحري

إن الجانب القانوني في المنازعة حول الحوادث البحرية يفرض علينا التطرق إلى أطراف الدعوى، والإختصاص النوعي والإختصاص الإقليمي (المحلي) للمحكمة الناظرة في النزاع وإلى أنواع الدعاوى الناشئة عن الحوادث البحرية وبالخصوص التصادم البحري وكل ذلك فيما يلي: (أطراف الدعوى البحرية (الفرع الأول)، والمحكمة المختصة (الفرع الثاني) ثم إلى التقادم (الفرع الثالث).

الفرع الأول

أطراف الدعوى البحرية

يمكن أن يكون طرفا في الدعوى كل من أصابه ضرر من واقعة التصادم يستطيع أن يرفع الدعوى مثل: (الشاحن والركاب وأفراد الطاقم) ضد مجهز السفينة الصادمة، أو على ربانها لكونه ممثلا للمجهز، ومسألة تحديد المجهز تطبيق بشأنها القواعد العامة التي يتعلق بالمجهز.

¹- المجلة القضائية، الجزائر، العدد الأول، 1998.

ولقد سبق شرح المفهوم القانوني لكل شخص من هؤلاء الأشخاص في الدراسة السابقة تحت عنوان أشخاص البحر أو أشخاص الملاحة البحرية.¹

الفرع الثاني

المحكمة المختصة في المنازعة البحرية

إن قواعد الإختصاص البحري تنفرع إلى قواعد الإختصاص النوعي وقواعد الإختصاص المحلي، فقواعد الإختصاص النوعي تتعلق بالنظام العام فيه يمكن للمحكمة أن تثيرها من تلقاء نفسها، وفي أية مرحلة كانت عليها الدعوى، أما قواعد الإختصاص المحلي فلا تتعلق بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تتصدى للإختصاص المحلي من تلقاء نفسها وعلى من يتمسك بالدفع بعدم الإختصاص المحلي أن يبدى هذا الدفع أو دفاع في الموضوع.

الفقرة الأولى

الإختصاص المحلي

ترفع دعوى المسؤولية في حالة التصادم البحري طبقاً لأحكام المادة (290) من قانون البحري الجزائري أمام إحدى المحاكم التالية وحسب إختيار المدعي:

- أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات إستغلاله.
- ب - 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 ضمان آخر.

ج - المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في

الموانئ والفرص وكذلك في المياه الداخلية.²

¹- بوعلام خليل: إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مقال تم نشره في: نشرة القضاة وزارة العدل، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، الجزائر، العدد 65، 2009، ص 180.

²- الأمر رقم: 80-76 المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 05-98 المؤرخ في: 25 جوان 1998، المادة (290) منه.

من خلال إستقراء نص المادة (290) السالفة الذكر، يمكن القول بأن الإختصاص المحلي في منازعات التصادم البحري متعددة نجلها في ثلاث إختصاصات محلية تعقد الإختصاص لثلاث جهات مختلفة هي: المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه وهي القاعدة العامة في الإختصاص المحلي المنصوص عليه بقانون الإجراءات المدنية والإدارية.¹

حيث أكدت المادة (37) ق.إ.م.إ على إنعقاد الإختصاص لمحكمة موطن المدعى عليه كقاعدة عامة في الإختصاص المحلي، وفي حالة تعدد المدعى عليه يؤول الإختصاص حسب نص المادة (38) ق.إ.م.إ إلى موطن أحدهم.

إلا أن القانون البحري الجزائري قد جعل خيارين إلى جانب القاعدة العامة ألا وهما: المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها مكان الحجز على سفينة المدعى عليه، أو المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها مكان وقوع التصادم.

أما طبيعة الإختصاص المحلي المذكور أعلاه، فلقد سبق الإشارة في شرحه إلى كونه لا يتعلق بالنظام العام، ومظاهرة ذلك هو إمكانية إتفاق الأطراف المتنازعة على إختصاص محكمة أخرى يختارونها غير المحكمة المنصوص على إختصاصها في المادة (290)، وهو الإستثناء الذي جاءت به المادة (291) ق.ب. ويتحقق الإستثناء هنا في حالتين هما: (وجود إتفاق مسبق بين الأطراف على محكمة بعينها)، (وحالة إختيار الأطراف طريق التحكيم كبديل عن اللجوء إلى القضاء لحل المنازعة المتعلقة بالتصادم البحري).

وفي حالة تعدد السفن المتسببة في الحادث البحري، فإن المحكمة الناظرة في النزاع يعقد الإختصاص لها في النظر في جميع الدعاوى المرفوعة حول الحادث نفسه.²

ولقد إستمدت الجزائر أحكام الإختصاص المحلي في منازعات التصادم البحري والحوادث البحرية من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإختصاص المبرمة في بروكسل في: 10 مايو 1952 إذ منحت المعاهدة للمدعي الحق في إختيار إما

¹- القانون رقم: 09-08 المؤرخ في: 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

²- المادة (293) من القانون البحري الجزائري.

محكمة موطن المدعى عليه إما محكمة مكان توقيع الحجز على السفينة، هذا في الإختصاص المدني، وإما محكمة مكان وقوع الحادث البحري وهذا في الإختصاص الجزائي حسب معاهدة بروكسل لسنة 1952.¹

الفقرة الثانية

الإختصاص النوعي

ينعقد الإختصاص النوعي في منازعات التصادم البحري إما للمحاكم المدنية وإما للمحكمة الجزائية، وذلك ما صرح به المشرع في القانون البحري في الفصل الرابع من الباب الأول من الكتاب الأول منه، ويحمل هذا الفصل عنوان (الحوادث البحرية)، حيث قسم المشرع في هذا الفصل الإختصاص النوعي إلى إختصاص مدني عبر الفقرة الثالثة من هذا الفصل، وإلى إختصاص جزائي عبر الفقرة الرابعة منه.

لذلك سوف نتقيد بأحكام القانون البحري مسألة الإختصاص النوعي وذلك بتقسيم هذا العنوان إلى قسمين: الإختصاص المدني، والإختصاص الجزائي وذلك حسب الآتي:

أولاً: الإختصاص المدني

ترمي دعوى المسؤولية في منازعات الحوادث البحرية إلى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناجمة عن الحادث، وهذا النوع من الدعاوى يعود إلى إختصاص المحكمة المدنية عبر القسم البحري فيها علماً أنه في التقسيم الهيكلي للمحكمة المدنية، نجد أنه يشترك القسم التجاري مع البحري في قسم واحد على مستوى المحكمة أو في غرفة واحدة مشتركة على مستوى المجلس القضائي أو حتى على مستوى المحكمة العليا.

ولما كان أطراف الدعوى القضائية عادة من جنسيات مختلفة سواء شاحنين أو ركاب مجهزين فقد تطرقت إليها معاهدة بروكسل 1952 للقضاء على هذا الإشكال والتي طبقت أحكامها في الإختصاص المدني في هذا الحالات على الحوادث البحرية (التصادم البحري) دون سواها، أي أنها لا تشمل منازعات النقل البحري.²

¹- شحماط محمود: مرجع سبق ذكره، ص 76.

²- أحمد محمود حسني: الحوادث البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 77.

أما موقف المشرع الجزائري من دعاوى التعويض عن الأضرار والتي أخضعها للإختصاص المدني، فقد تعرض لمشكل إختلاف الجنسيات في الحوادث البحرية، وأكد في المادة (287) ق.ب أنه: (تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن 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 الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم).

لقد أبعد المشرع الجزائري هذه الدعاوى عن أي إجراءات خاصة، حسب نص المادة (288) ق.ب أو أي إحتجاج، مما يفيد تطبيق القواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ولكي يقرر القاضي التعويض للمتضرر (المدعي) يجب أن يكون هذا الضرر قد نجم عن التصادم البحري وليس لسبب آخر، وهنا ينصب التعويض عما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب، وقد تكون هذه الخسارة كلية كأن تهلك السفينة كلية، فيتعين أن يساوي التعويض قيمة السفينة، وإما أن تكون خسارة جزئية فيشمل التعويض مصاريف إصلاحها وتقييم ما فات المتضرر من كسب في كلا الحالتين¹.

غير أنه تجدر الإشارة إلى أنه لم تتناول إتفاقية بروكسل أي نص ينظم مسألة تحديد التعويض أو طريقته، وكذا القانون البحري الجزائري لم يتضمن نصوصا تتعلق بمبلغ التعويض الذي يتوجب على المحكمة أن تحكم به في هذه الحالة لا بد من الإستعانة بالخبير والتحقيق وإلى أحكام القانون المدني، ووفقا لأحكام هذا القانون لا تتحقق مسؤولية مرتكب الخطأ الناجم عنه التصادم البحري إلا إذا ألحق ضرر بالغير، وبالتالي إلا إذا إنتفى الضرر إنتفت معه المسؤولية ولو كان الخطأ مؤكدا.

¹- عوض أحمد الزعبي: أصول المحاكمات المدنية، دار وائل للنشر، الأردن، 2003، ص 297.

ويجب على المحكمة عند تقديرها للأضرار أن تدخل في حسابها جسامه الخطأ على الرغم من أن جسامه الخطأ لا ينظر إليها بصدد تعويض مدني حيث يراعي فيه مقدار الضرر ويتحمل المدعي عبئ إثبات الضرر طبقاً للمادة (306) ق.ب التي تقضي بأنه: (يقع الإثبات في كل الأحوال، على أن خسارة ما أو ضرر أو مصروفاً يجب قبوله في عداد الخسائر المشتركة على عاتق الشخص الذي يطالب بذلك القبول).

ثانياً: الإختصاص الجزائي

إن التصادم البحري يترتب مسؤولية جزائية أيضاً على المتسبب في هذا التصادم سواء كان عمدي أو بخطأ منه، شأنه شأن المسؤولية المدنية السابق شرحها سابقاً، فإن كانت جميع الأطراف وطنيين يحملون الجنسية الجزائرية فهذا لا يطرح خلاف في أن الإختصاص ينعقد للقضاء الجزائري وأما إن كان الحادث البحري قد وقع في أعالي البحار بين سفن لا تنتمي إلى دولة واحدة فهنا تطرح مسألة الإختصاص.

فلقد جاء في إتفاقية بروكسل 1952 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الإختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري لا سيما المادة (01) منها بأنه: (في حالة وقوع تصادم أو أي حادث ملاحى آخر لسفينة بحرية من شأنه أن يترتب مسؤولية جنائية أو تأديبية للربان أو أي شخص آخر في خدمة السفينة فلا يجوز إتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية والإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت التصادم أو الحادث الملاحى).¹

لتظيف المادة (02) من الإتفاقية بأنه: (لا يجوز في الحالة المنصوص عليها في الحالة السابقة لغير السلطات التي تحمل السفينة علمها أن يأمر بحجز السفينة أو بمنعها من الإبحار ولو كان الأمر متعلقاً بإجراءات التحقيق).²

ولكن ورغم عدم توقيع الجزائر على إتفاقية الخاصة بالإختصاص الجزائي إلا أنها وافقت في محتوى القانون البحري نص المادتين الأولى والثانية من الإتفاقية وذلك ما ورد في المادتين 294 و 295 من القانون البحري.

¹- لم تصادق الجزائر على هذه الإتفاقية، رغم مصادقتها على نفس الإتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإختصاص المدني.

²- محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، مصر، 1975، ص 163.

حيث نصت المادة (294) ق.ب على أنه: (مع مراعاة أحكام المواد التالية وفي حالة وقوع تصادم السفن في البحار والذي تترتب فيه مسؤولية الربان الجزائية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة فلا تجرى أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم).

أما المادة (295) تنص على أنه: (في الحالة المنصوص عليها في المادة السابقة لا يمكن الأمر بأي حجز أو توقيف للسفينة، حتى ولو للقيام بإجراءات التحقيق من طرف السلطات غير سلطات البلد الذي كانت السفينة تحمل رايته).

إنه ورغم إنضمام معظم الدول الساحلية إلى معاهدة بروكسل، المتعلقة بالإختصاص الجنائي إلا أن احتمال قيام تنازع القوانين فيما يخص المسؤولية الجزائية المترتبة عن التصادم البحري ما تزال قائمة.

وإذا وقع تصادم بحري غير خاضع لأحكام معاهدة بروكسل، فإن تحديد ضابط الإسناد والقانون الواجب التطبيق يقتضي التمييز بين حالتين هما: الحالة الأولى تخص وقوع تصادم بحري في أعالي البحار (حيث لا سيادة لأي دولة) والحالة الثانية تخص وقوع تصادم في المياه الداخلية أو الإقليمية (حيث تقع تحت سيادة الدولية الساحلية).¹

ففي التصادم في أعالي البحار فإن ضابط الإسناد الذي يتعين الرجوع إليه لتحديد القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الجزائية المترتبة على التصادم البحري الواقع في أعالي البحار يتوجب الرجوع فيه إلى المبادئ العامة في المادة (287) ق.ب والمبادئ العامة للقانون الدولي الخاص، وبالرجوع إلى هذه المبادئ نجد المعيار الأكثر ملائمة لطبيعة تطبيق قانون مكان البحري الواقع في التصادم فإنه يؤدي بالضرورة إلى تطبيق قانون جنسية السفينة التي لحقها الضرر.²

¹- أحمد محمود حسني: مرجع سبق ذكره، ص 80.

²- هشام علي صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية، دار الفكر الجامعي، مصر 2003، ص 121.

أما التصادم المياها الإقليمية فإنه لا يثير إشكالا إذ تقضي القواعد العامة في تنازع القوانين بتطبيق القانون الوطني (المحلي) طبقا لنص المادة (20) من القانون المدني، وهو قانون الدولة التي وقع التصادم في مياها الإقليمية أو الداخلية.¹

وينطبق القانون المحلي على هذا النحو ولو كانت السفن المتصادمة تنتمي إلى دول أجنبية مختلفة عن بعضها البعض، فيكون قانون دولة الإقليم البحري الواقعة فيه الحادثة البحرية.

إلا أن القانون البحري الجزائري إستثنى حالة إتحاد جنسية السفن المتصادمة (تحمل جنسية الدولة أجنبية نفسها)، فتطبق قانون جنسية السفينة بغض النظر عن المياها التي وقع فيها التصادم البحري وهو ما نصت عليه المادة (287) ق . ب.

وللإشارة إلى أهم التعديلات التي مست القانون البحري في مجال الشق الجزائري والعقوبات الجزائية التي تم تقريرها في مجال المسؤولية التقصيرية المتسببة في الحوادث البحرية والتصادم البحري، نجد ذلك مكرسا بموجب التعديل الوارد بموجب القانون رقم: 05-98 المؤرخ في: 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري حيث إندرجت ضمن الوصف الجزائري كجرح وجنایات، وذلك ضمن الفقرة الثانية من القسم الثالث المتعلق (بالأحكام الجزائية)، إذا نصت المادة (479) منه فقرتها الثانية (يعاقب بالحبس من ثلاث أشهر إلى سنتين، وغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج، إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه يوضع في خطر السفينة نفسها أو سفنا أخرى، أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية).

لتظيف المادة (483) منه أنه: (يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية 20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبتين كل ربان أو ضابط أو قائد أو أي عضو آخر من الطاقم تسبب في إرتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية أو أي فعل آخر من الإهمال تسبب لسفينته أو لسفينة أخرى في إصطدام أو جنوح أو تصادم

¹- الأمر رقم: 58-75 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 05-07 المؤرخ في: 13 مايو 2007.

مع عائق ظاهر أو معروف، أو تسبب في عطب للسفينة أو لحمولتها أو في مساس بالبيئة...¹.

الفرع الثالث

تقديم الدعوى البحرية

لقد تناول القانون البحري الجزائري مسألة تقديم الدعوى في الشق المدني الناشئة عن التصادم البحري في نص المادة (289) ق.ب والتي نصت على أنه: (تتقدم دعاوى التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث...)، وهو ما إستقر عليه قرار المحكمة العليا رقم: 1158651 بتاريخ: 2016/12/15، (الغرفة التجارية والبحرية)²

لكن قد يحدث وأن تضطر السفينة التي دفعت تعويضا يفوق الحصة التي كانت ستحملها نهائيا إلى الرجوع من جديد إلى محكمة بدعوى على السفن الأخرى من أجل إسترجاع الفارق في مبلغ التعويض (الفائض) حسب نص المادة (280) ق.ب.

وهنا تتغير مدة التقديم في دعوى الرجوع هاته، حيث قلصه القانون البحري إلى مدة سنة واحدة لرفع الدعوى تسرى من تاريخ الدفع وهو نص الفقرة الثانية من المادة (289) بقولها: (إن الأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 280 أعلاه، هو سنة واحدة، ولا يسرى هذا التقديم إلا من يوم الدفع).

غير أنه لا يسرى التقديم المذكور في حالة عدم التمكن من حجز السفينة المدعى عليها في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، وهو ما قضت به أحكام الفقرة الثالثة من المادة (289) المذكور أعلاه.³

أما فيما يخص التعويض الناتج عن جريمة، فإن دعوى التعويض لا تسقط إلا بسقوط الدعوى الجزائية حسب المادة (08) قانون الإجراءات الجزائية¹.

¹ - القانون رقم: 98-05 المؤرخ في: 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للقانون البحري.

² - مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق والدراسات القانونية والقضائية، وزارة العدل، الجزائر، عدد 02، لسنة 2016، ص 258.

³ - شحات محمود: مرجع سبق ذكره، ص 77.

المبحث الثاني

التأمين على السفينة

إن إتساع التجارة الدولية والتبادل عبر النقل البحري، يعتمد أساسا على التأمين البحري لضمان المخاطر المتعددة التي تواجه السفن والتي تمول ثلاث أرباع التجارة الدولية، وهو الضمان الذي سمي قديما بقرض المخاطر أو القرض البحري، ولكن ورغم تحريمه من طرف بعض الدول قديما إلا أنه عاد وإزدهر في العصر الحديث نظرا لإتساع التبادل التجاري عبر البحر.

إن الجزائر وباعتبارها دولة ساحلية، وتعد همزة وصل بين الشمال والجنوب وبين الشرق والغرب في مجال الملاحة البحرية العالمية، ما جعل للنقل البحري مكانه هامة لديها مما جعل التأمين البحري، يأتي في المرتبة الثانية مباشرة بعد البنوك، وهو الأمر الذي يدفعنا لدراسة هذا المحور الهام في محاضرات القانون البحري.²

وعليه سنتناول في هذا العنوان بالدراسة، عبر محورين أساسيين هما مفهوم التأمين البحري، ثم إلى آثار عقد التأمين البحري، وكل ذلك حسب التفصيل الآتي:

المطلب الأول

مفهوم عقد التأمين البحري

للإلمام بمفهوم التأمين البحري لا بد من الإحاطة بتعريفه وبيان أركانه التي يتكون منها عقد التأمين البحري على السفينة، وكذا أهم الخصائص التي يتميز بها عقد التأمين البحري عن باقي عقود التأمين الأخرى، هو الأمر الذي يقودنا إلى تقسيم ثلاثي لهذا العنوان نظرا للطابع الخاص والمميز لهذا العقد، وعليه سوف نتناوله حسب التقسيم التالي:

¹- الأمر رقم: 66-155 المؤرخ في: 08 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم بالقانون رقم: 19-10 المؤرخ في: 11 ديسمبر 2019.

²- محمود سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، دار القومية للطباعة والنشر، مصر، 1966، ص 04.

الفرع الأول

تعريف عقد التأمين البحري

يتضمن تعريف عقد التأمين البحري الوارد على السفينة، عدة تعريفات منها ما هو فقهي ومنها ما هو قانوني، ولا يمكن الوصول للتعريف القانوني إلا إذا تمت الإحاطة بالتعريفات الفقهية، لكونها هي السبب في بلورة القوانين المختلفة، ولا سيما في مجال القانون البحري سواء من حيث إنشائه أو تفسيره، بل يؤثر حتى في الأحكام القضائية خاصة عند غياب النص القانوني أو غموضه، وعليه سنتناول التعريف الفقهي تم القانوني في الآتي:

الفقرة الأولى

التعريف الفقهي لعقد التأمين البحري

لقد عرف العديد من الفقهاء عقد التأمين البحري الوارد على السفينة، نورد من تعريف الفقيه جورج ريبير بأنه: (عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رحلة بحرية من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه، مقابل دفع قسط ويجب ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعوانهما في هذا العقد).¹

كما عرفه الفقيه شوفو بأنه: (عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن في مواجهة المستأمن مقابل أداء قسط بتعويض الضرر الذي يصيبه في أمواله معينة أو مصالح له نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية).²

وعليه نستشف من خلال تعريف الفقهاء لعقد التأمين البحري أنهم إشتراكوا في بيان أطرافه وما يقع عليهم من إلتزامات، وكذا إلى الخطر المؤمن عليه والذي يعد عنصرا أساسيا في ترتيب آثاره مستقبلا، وهو الأمر الذي تبنته التشريعات البحرية بمختلف توجهاتها.

¹- Ripert (G°) :.droilmaritime , tome 3 , rousseau et cie, paris, 1953,p : 371.

²- Chauveau (p) : traité de droit maritime ,parit, 1958, p 655.

وهو الفقه المؤثر في القانون الفرنسي في المادة (171) بأنه: (يخضع لهذا الباب كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما...)، وهنا نجد المشرع الفرنسي قد عرف عقد التأمين البحري من خلال موضوعه أو محله

كما أثر في المشرع الإنجليزي فقد عرفه في قانون 1906 بأنه: (عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية).¹

وهذا التعريف أضاف لمفهوم عقد التأمين البحري، شرط أن يكون الضرر قد نتج عن إحدى المخاطر البحرية المتعارف عليها دون سواها، ومنه فإن كل ما يخرج عن هذه المخاطر لا يعد محل تعويض كونه لا يصلح أن يكون محلا للتأمين البحري على السفينة.

ويعد تعريف (Hémard هيمارد) من أحسن التعريفات الفقهية للتأمين حيث عرفه بأنه عملية بمقتضاها يحصل أحد الأطراف (المؤمن له) لصالحه أو لصالح الغير في حالة تحقيق خطر ما على أداء من طرف آخر (المؤمن) الذي يأخذ على عاتقه مجموعة من الأخطار يتم بالمقايضة بينها وفقا لقوانين الإحصاء مقابل أداء من المؤمن له وهو القسط.²

¹- علي بن غانم: التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر الطبعة الثانية، 2005، ص 43.

²- محمود سمير الشرقاوي: مرجع سبق ذكره، ص 02.

الفقرة الثانية

التعريف القانوني الجزائري

لقد عرف المشرع الجزائري عقد التأمين البحري من خلال الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في: 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، حيث جاء في المادة (92) بأنه: (تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة، يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية).¹

ومنه نلاحظ بأن المشرع وأثناء تطرقه إلى التأمين البحري، أضفى عليه الخصوص بشكل صريح وجعل من ملاحة النزهة حالة من حالات التأمين البري وليس البحري وأخضعها لأحكامه.

كما وزع المشرع الجزائري أحكام التأمين على القانون المدني كذلك، حيث جاء في نص المادة (619) منه بأن: (التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي على المؤمن له أو المستفيد الذي إشتراط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا 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 إلى المؤمن).²

إذ يشترك تعريف المشرع الجزائري مع التعريفات التشريعية المقارنة في وصفه بالعقد وذكر أطرافه وتحديد أساس التأمين المتمثل في الخطر كما إتضح جليا الفرق بين التأمين البري والتأمين البحري من خلال عنصر الخطر، لكن الملفت للإهتمام في مجال التأمين البحري سواء على السفينة أو نشاطاتها والأخطار المحتملة فيها، أن القانون البحري لم يتطرق إلى تفصيل قانوني لعقد التأمين البحري، وأحال معالجة إلى قانون التأمينات عموما وهو ما صرحت به المادة (570) ق.ب بقولها: (إن ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية

¹- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في: 25 جانفي 1995 المتضمن قانون التأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 11-11 المؤرخ في: 18 جويلية 2011 (الجريدة الرسمية عدد 40 لسنة 2011).

²- الأمر رقم: 75-58 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم.

يكون موضوع تأمين يكتتب به ضمن الشروط والحدود المدرجة في أحكام التشريع المتعلق بالتأمينات).¹

إن هذا النص القانوني وسع نطاق التأمين البحري إذ لم يحصر الخطر محل التأمين وإنما جعله عاما يشمل كل الأخطار المتعلقة بالعملية البحرية.

وهو الضمان الأكثر فائدة للمؤمن له، وهذا ما أكدته المادة (124) من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمينات، عند نصها على ضمان السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسومها خلال الأجل المحددة في العقد.

الفرع الثاني

أركان عقد التأمين البحري

إن عقد التأمين البحري على السفينة، كباقي العقود، له أركان يقوم عليها وهي الرضا والمحل والسبب، والتي بدونها يكون العقد باطلا وفقا للقواعد العامة، حتى وإن كان لكل ركن فيه مفهوم يختلف عن باقي المفاهيم العامة للركن في باقي العقود المتشابهة له، وعليه سنتناول هذه الأركان عبر الفقرات التالية:

الفقرة الأولى

ركن الرضا (Le consentement)

عقد التأمين على السفينة عقد رضائي، لا يتم إلا بتبادل إرادتين هما إرادة المؤمن والمؤمن له، وهو العنصر الأساسي في تكوين العقد، رغم أن البعض من رجال القانون يولون الأهمية للكتابة في العقد، ولكن الأمر رقم: 95-07 جعل الكتابة وسيلة إثبات لا وسيلة إنعقاد، وهو الأمر الذي تؤكدته المادة (97) منه، وعليه ما هو مفهوم الرضا وماهي شروط صحته؟

¹- هذا النص جاء ضمن الكتاب الثاني للقانون البحري تحت عنوان الإستغلال التجاري للسفينة.

والرضا يتم بمجرد إلتقاء الإيجاب والقبول للطرفين ، إلا أنه ذو طابع خاص في التأمين البحري إذ يغطي عليه الجانب التقني ومشمول بأحكام خاصة به تتعلق في مجملها بالتغطية والقسط ولسرعة إجراءاته لكونه يعد من العقود التجارية.¹

والرضا عموماً يشمل طرفين هما شركة التأمين من جهة بصفتها المؤمن والمؤمن له وهو الطرف الثاني، وكلاهما يجوز له التعاقد أصالة عن نفسه أو نيابة عن الغير وهو يعرف بنظام الوكالة، أو إلتقاء إرادة الطرفين تكون من خلال التراضي فيما بينهما عن كافة عناصر التأمين سواء الأخطار أو القسط أو حول مبلغ التأمين، وهو الأمر الذي يحتاج أن يستوفي كل طرف حقه في التفكير والتمعن فيها.²

الفقرة الثانية

ركن المحل (L'OJET)

يعد الخطر البحري كمحل لعقد التأمين على السفينة، يشكل أهم عنصر في التأمين البحري وتأتي السفينة على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها من الخطر البحري علماً أنه يشمل التأمين البحري كذلك التأمين على البضائع وكذا التأمين على المسؤولية، غير أن التأمين على السفينة هو أهمها على الإطلاق دون الإنتقاص من أهمية الأنواع الأخرى.

أولاً: مفهوم محل عقد التأمين البحري:

إن محل عقد التأمين البحري هو ضمان المؤمن له من الضرر الذي يلحقه من جراء الخطر البحري، ويقصد به الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية ما، فكل ما يحصل من خلال الرحلة البحرية من أخطار وحوادث يعد خطراً يصلح أن يكون محلاً للتأمين.³

¹- علي بن غانم: مرجع سبق ذكره، ص 132.

²- عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر (التأمين)، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2000، ص

³- مصطفى كمال طه: مرجع سبق ذكره، ص 125.

غير أنه لتعليقه بالسفينة بوصفها القانوني، حمل العقد وصف البحري من خلاله لكن لا يمنع أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية شريطية أن تكون تابعة للرحلة البحرية كالأخطار التي يمكن أن تصب السفينة أثناء إصلاحها خارج البحر.

وتشمل الأخطار التي يمكن التأمين عليها العاصفة مثلا وهي تلك الإضطرابات الجوية المصحوبة برعود وأمطار ما يسبب في ارتفاع المد والأمواج، والعاصفة تختلف عن سوء الأحوال الجوية إذ هي مجرد حوادث عادية في الملاحة البحرية، لكن العاصفة قد تؤدي إلى غرق السفينة أو فقدانها كلياً، أو إلى إصدام السفينة برصيف أو حاجز وما إلى ذلك.¹

والتأمين من الأخطار البحرية، إما أن يكون بضمان جميع الأخطار وإما بإستبعاد الخاصة فهي الحالة الأولى يكون المؤمن له ملزم فقط بإثبات أن سبب الحادث هو الخطر محل التأمين ذاته وأما الحالة الثانية فلا يغطي التأمين الخسائر الخاصة إلا بتحقيق أخطار معينة في العقد.

ثانياً: شروط محل التأمين البحري

ولكن يعتد بالخطر كمحل لعقد التأمين البحري على السفينة لا بد من توافر صفات للخطر وشروط نذكرها في الآتي:

1- أن يكون غير محقق الوقوع: ويصفه البعض بكونه غير مؤكد الوقوع أي الإحتمالية

فيه واردة، إذ لا يعلم صاحبه مدى تحقق وقوعه على سبيل اليقين

2- لا إرادة لطرفيه في حدوثه: وهو الشرط المنصوص عليه في المادة (12) من الأمر

07-95 بأن المؤمن له يطالب بتعويض الخسائر والأضرار:

- الناتجة عن الحالات الطارئة.

- الناتجة عن الخطأ غير المتعمد من المؤمن له.

- الواقعة من أشخاص يكون المؤمن له مسؤولاً مدنياً عنها بموجب المادة

(124 إلى 140) من القانون المدني.²

¹- مواسي العلجة: النظام القانوني للتأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، القانون الخاص، كلية الحقوق، الجزائر، 2002-2003، ص 147.

²- مواسي العلجة: مرجع نفسه، ص 286.

3- أن يكون الخطر مشروعاً: أي أن ينتج الخطر عن نشاط مخالف للنظام العام والآداب العامة من طرف المؤمن له، وذلك تطبيقاً للمادة (96) ق.م التي تقضي بأنه (إذا كان محل الإلتزام مخالف للنظام والآداب العامة كان العقد باطلاً).

4- تحقق الخطر في الزمان والمكان المحددان في العقد: إذ يضمن المؤمن الأخطار والحوادث التي تقع للسفينة خلال الرحلة المؤمن عليها، وهنا تسري المدة من وقت تحركها حتى رسوها في المكان المقصود، كذلك بالنسبة للمكان، فلا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد بالعقد، فلو غير المؤمن له الرحلة فإنه يغير في الخطر ولا يكون المؤمن مسؤولاً عنه، إلا إذا كان التغيير إضطرارياً فإنه لا يعفى المؤمن من التعويض.

5- شروط الإثبات: إذ على المؤمن له إثبات تعرض السفينة للخطر المذكور في العقد وإثبات الضرر الذي لحقه من جراء الخطر البحري، وذلك بكافة طرق الإثبات لكونها واقعة مادية.¹

الفقرة الثالثة

ركن السبب (La cause)

السبب هو الدافع للتعاقد، وعرفه البعض بالباعث على التعاقد لدى الأطراف ويصفه البعض الآخر: بالمصلحة المتوخاة من وراء عملية التعاقد، إلا أن الكثير من رجال الفقه يذهبون إلى أن المصلحة لا تدخل في مضمون فكرة التأمين، ولا تعد ركناً من أركانه، لكن المشرع الجزائري يرى أن المصلحة هي السبب الذي من أجله تعاقد الأطراف ولولاها لما إتجهت إرادة الأطراف أصلاً لإبرامه، وهو الموقف الذي نستشفه من خلال نص المادتين (97 و621) من القانون المدني، تأكده المادة (26) من قانون التأمين.

غير أن الدراسات القانونية في مجملها إستقرت على أنه يمكن تحديد السبب في المصلحة الاقتصادية والمالية، كون المؤمن له يسعى إلى المصلحة الاقتصادية المتمثلة في الحفاظ على ممتلكاته ونقل تبعة الهلاك إلى المؤمن، لإحتمال وجود أخطار معينة يمكن

¹- علي بن غانم: مرجع سبق ذكره، ص 286.

وقوعها وفي المقابل فإن المؤمن أيضا له المصلحة الاقتصادية التي تمكن في تحقيق الربح على أساس احتمال عدم تحقق الخطر وبالتالي الفوز بقسط التأمين.¹

ومن خلال إستقرار مفهوم السبب في عقد التأمين على السفينة، نجد أنه يشمل القسط بإعتباره سبب التعاقد لدى المؤمن، ومبلغ التأمين بإعتباره سبب التعاقد لدى المؤمن له لذلك ينبغي توضيح مفهوم كل منهما في الآتي:

أولا: القسط

القسط هو عبارة عن مبلغ مالي يتعهد المؤمن له بدفعه للمؤمن في مقابل تعهد المؤمن بتغطية المخاطر المؤمن عليها، وبالتالي يكون القسط سببا في الحصول على ضمان الخطر مما يفيد العلاقة مباشرة بين القسط والخطر بل يعد أساسا ومعيارا في تقدير الخطر إذ يلازمه زيادة أو نقصانا.²

ومن جانب تحديد القسط من حيث نسبته، جعل المشرع الجزائري معيارين هما درجة احتمال وقوع الخطر من جهة، ودرجة جسامته هذا الخطر من جهة ثانية، وجعل المشرع الجزائري عدة أنواع منها القسط الوحيد وقسط الجرد والقسط الدوري، وذلك طبقا لأحكام المواد (79 و80 و81) من الأمر 07-95.

ثانيا: مبلغ التأمين

هو المبلغ المال الذي يتعهد المؤمن بدفعه في حالة تحقق الخطر أو الحادث المؤمن عليه بموجب الاتفاق المثبت في العقد، ويشترط فيه أن يتناسب مع القسط، والذي يدور معه زيادة ونقصان، والذي يستند إلى نص المادة (117) من قانون التأمين.³

وتجدر الإشارة إلى كون مبلغ التأمين يتأثر بمدى تضرر السفينة، إن كان الضرر كليا أو جزئيا وهي الحالات التي سنأتي على تفصيلها في الفرع الثالث من هذا المطلب والتي

¹- معراج جديدي: محاضرات في القانون التأمين الجزائري، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الثالثة الجزائر، 2008، ص 63.

²- عبد الرزاق أحمد السنهوري: مرجع سبق ذكره، ص 451.

³- مصطفى كمال طه: مرجع سبق ذكره، ص 168.

سنشرح فيها مبلغ التعويض تفصيلا في عنصر إلتزامات المؤمن له، والتي رغم تعددها إلا أنه يبقى مبلغ التأمين أهم تلك الإلتزامات على الإطلاق.

الفرع الثالث

خصائص التأمين البحري

يكتسي عقد التأمين البحري على السفينة مجموعة من الخصائص التي تشترك مع غيره من العقود وتوصف بالخصائص العامة، كما يشتمل على خصائص تميزه عن غير من العقود وتفرقه عنها من حيث إلزامية توافرها، وتسمى بالخصائص الخاصة.

لهذه الأسباب سنطرق في هذا الفرع إلى الخصائص العامة في عقد التأمين البحري على السفينة (الفقرة الأولى)، ثم إلى الخصائص الخاصة بعقد التأمين البحري على السفينة (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى

الخصائص العامة لعقد التأمين على السفينة

تتعدد الخصائص العامة لعقد التأمين البحري على السفينة إلى عدة خصائص تشترك مع باقي العقود وفق المبادئ العامة للتعاقد في القانون وهي الرضا في التعاقد (أولا) وحسن النية لدى الأطراف (ثانيا)، وخاصية الإلزام كونه ملزم لجانبين (ثالثا)، وهي الخصائص التي سنستعرضها في الآتي:

أولا: عقد رضائي:

التراضي في العقود عموما يوافق إرادتين من جهة وأن يكون الرضا صحيحا من جهة ثانية فالرضي ينشأ عند تبادل الطرفين التعبير عن إرادتهما بشكل متطابق بما يتماش وأحكام القانون وما تمليه شروط إنعقاد العقد.¹

وتطابق الإرادتين هو أن تنصرف إرادة الأطراف لإحداث أثر قانوني معين مفاده مؤداه إنشاء الإلتزام بإرادة حرة، وهو نفس الوصف الفقهي والقانوني لركن الرضا في عقد التأمين البحري، فهو ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن (الضمان) والمؤمن له (المضمون)

¹ - عبد الرزاق أحمد السنهوري: مرجع سبق ذكره، ص

التعبير عن إرادتهما المتطابقتين في مجلس العقد بتوافق الإيجاب والقبول وفق ما ينص عليه القانون التامين كنص خاص وفق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني من أجل ضمان المخاطر المتوقع حدوثها وجبر الضرر الحاصل إذا تحقق الخطر.¹

ولكي يكون الرضا صحيحا لا بد من توافر الأهلية في الأطراف المتعاقدة ولا يشوب إرادة الطرفين أي عيب من عيوب الرضا المتعلقة بالإرادة كالغلط والتدليس والإكراه والإستغلال.²

ثانيا: عقد ملزم لجانبين:

فعقد التأمين من العقود الملزمة لجانبين إذ المؤمن له ملزم بدفع مقابل التأمين والمسمى بالقسط والمؤمن ملزم من جانبه بضمان الخطر ودفع مبلغ التأمين في حالة تحققه، لذلك فعقد التأمين البحري ينشأ إلتزامات متقابلة في ذمة الطرفين، فالمسألة الأساسية في العقد بإعتباره ملزم لجانبين هي ذلك التقابل القائم بين إلتزامات الطرف الأول مقابل إلتزامات الثاني.³

وهذا ما أشارت إليه المادة (619) ق.م، ولكن هذا الموقف لم يؤيده بعض فقهاء القانون بإعتبار المؤمن له ورغم أداءه الإلتزام بدفع القسط إلا أن المؤمن في الكثير من الأحيان لا يدفع مبلغ التأمين لعدم تحقق الخطر في جميع الأحوال، ما يجعل الإلزام الواقع في جانبه غير محقق.

ثالثا: حسن النية لدى الطرفين:

يقضي المبدأ العام في التعاقد بضرورة توافر حسن النية، وهو عنصر تشترك فيه جميع العقود ولقد نص القانون المدني على ضرورة توافرها بل يزيد هذا المبدأ أهمية أكثر لما يكون العقد التأمين بالذات فهو يتطلب النية المطلق سواء عند إبرام العقد يؤدي إلى تغيير العقد أو عند تنفيذه، ولا يتحقق ذلك إلا إذا قدم المؤمن له بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر

¹- معراج جديدي: مرجع سبق ذكره، ص 58.

²- عبد الرزاق أحمد السنهوري: مرجع سبق ذكره، ص 281.

³- مصطفى كمال طه: مرجع سبق ذكره، ص 22.

المؤمن منه وإمتنع في مقابل ذلك المؤمن يؤدي إلى تغيير المؤمن منه وعليه فكل من يكتم معلومات أو يصرح تصريحاً كاذباً فإنه يعد سيء النية ويتسبب في بطلان العقد.¹

الفقرة الثانية

الخصائص الخاصة لعقد التأمين على السفينة

عقد التأمين البحري يتميز عن غيره من العقود، بعدة خصائص خاصة تخرج عن المبادئ العامة في التعاقد المعروفة والتي سبق الإشارة إليها، ومن أهم الخصائص الخاصة بعقد التأمين البحري، هي كونه إحتمالياً وذو طابع تجاري يحتوي على صفة الإذعان، وهو مستمر وتعويضي وهي خصائص متى إجتمعت في عقد ما جعلت منه ذو طبيعة خاصة وعليه سنبين كل خاصية على حدى في الآتي:

أولاً: عقد إحتمالي بصفة الإذعان:

إذ أنه وخروجاً على القواعد العامة في التعاقد التي تقضي بأن يكون محل العقد موجوداً محققاً إلا أن التأمين البحري عقد محل التأمين فيه إحتمالياً وغير محقق الوجود، ومع ذلك يكون العقد صحيحاً بل أن من شرط الخطر المؤمن عليه أن يكون محتمل الوقوع لا مؤكد الوقوع والإحتتمالية فيه هي التي تبعث المؤمن على التعاقد وقبول ضمان الخطر المؤمن منه لكونه محتمل الوقوع وليس مؤكداً الوقوع.

وفي المقابل يكون العقد إحتمالياً بالنسبة للمؤمن له لأنه لا يستطيع أن يحدد عند إبرام العقد مقدار ما يأخذ لتوقف هذا المقدار على الخطر مستقبلي وغير محقق وقوعه وحتى إن وقع فعلاً فإن نسبة الضرر فيه محتملة وغير دقيقة أو مؤكدة.

غير أنه ورغم إحتتمالية العقد وإحتتمالية وقوع الخطر وكذا إحتتمالية نسبة الضرر عند الوقوع إلا أن المؤمن له يقدم على إبرام هذا العقد لكونه في حاجة إلى التعاقد لكونه مضطراً إلى القبول رغم علمه بأن يفقد القسط الذي تم دفعه في حالة عدم تحقق الخطر

¹- عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 248.

المؤمن منه لذلك إعتبره رجال القانون ضربا من الإكراه كون التأمين وجوبي وإلزامي ولا إختيار للمؤمن له إبرامه، وعليه إعتبروه إكراها متصلا بعوامل إقتصادية¹.

ثانيا: التأمين البحري عقد تعويض:

فالمؤمن له يحصل على تعويض في حالة تحقق الخطر المؤمن منه عن الأضرار الناتجة عن الخطر وما تكبده من خسائر ونفقات لإصلاح السفينة المتضررة وهو ما جعل منه عقد تعويض، وهو ما يفهم من المادة (101) من قانون التأمين.

غير أنه تجدر الإشارة إلى أنه لا يفسح المجال للمؤمن له للإثراء على حساب المؤمن من جراء الحادث، ذلك أنه لا يجعل من المؤمن له في حالة مالية أحسن مما كان عليها قبل تحقق الخطر، كما أنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين في جميع الأحوال أن يفوق القيمة الحقيقية للسفينة المتضررة من الحادث².

وعليه فإنه إذا لم يتحقق الخطر المؤمن منه ، فلا يحق للمؤمن له المطالبة بأي شيء مادي أو مالي جزاء ذلك، وهو الأمر المنصوص عليه بالمادة (55) من الأمر 07-95 صراحة بقولها: (لا يجوز لأي كان أن يطالب بإستفادته من التأمين إذا لم يلحقه ضرر).

ثالثا: التأمين البحري عقد تجاري مستمر:

إن عقد التأمين البحري عقد تجاري بإمتياز بالنسبة للمؤمن ، ذلك أنه يدخل ضمن نشاطات مقاولات التأمين، ومن الناحية القانونية يعد عقدا تجاريا بحسب الموضوع وبحسب الشكل أيضا عملا بنص المادة (03) من القانون التجاري³.

وأما بالنسبة للمؤمن له فلا يعد عقد التأمين البحري عملا تجاريا بالنسبة إليه إلا إذا كان يحمل صفة التاجر وأبرم هذا العقد لحاجات تجارية فيعد هنا عملا تجارية بالتبعية، وفي غير الحالة تنتفي عن العقد صفة التجاري، وبالنظر إلى كونه من العقود التي تتطلب المدة أي يتم تنفيذه خلال مدة زمنية معينة يتفق عليها بين الطرفين فإنه عد من العقود المستمرة

¹ عبد الرزاق السنهوري: مرجع سبق ذكره، ص 244.

² عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 250.

³ القانون رقم: 02-05 المؤرخ في: 06 فيفري 2005، المعدل والمتمم للأمر رقم: 75-59 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري.

لكون عامل الزمن عاملا جوهريا فيه، فنجد أن المؤمن له يدفع الأقساط في فترات منتظمة خلال مدة العقد ويظل المؤمن مستمرا في ضمان الأخطار طيلة مدة العقد وهي فترة التأمين وإلا سيكون مصير العقد الفسخ.¹

المطلب الثاني

آثار عقد التأمين البحري

إنه بالنظر إلى خصوصية عقد التأمين البحري الوارد على السفينة فإنه شأنه شأن العقود الأخرى يرتب آثار قانونية سواء من حيث إلتزامات الطرفين المتعاقدين، سواء من حيث دعاوى التعويض الناتجة عن عقد التأمين ذاته، كما يخلف آثار أخرى قد ينتج عنها إنتهاء عقد التأمين البحري في حد ذاته، وذلك حسب نص المادة (108) من الأمر 07-95 التي جاءت تحت عنوان حقوق المؤمن والمؤمن له وإلتزاماتهما، ولمعرفة كل آثار عقد التأمين على السفينة سنقسم المطلب الحالي إلى ثلاث فروع كالآتي:

الفرع الأول

إلتزامات أطراف عقد التأمين البحري

من آثار عقد التأمين البحري على السفينة أنه يرتب إلتزامات متقابلة في ذمة طرفيه سواء كان مؤمن أو مؤمن له، كل حسب ما تم الاتفاق عليه في العقد وفي إطار القانون المنظم لهذه العملية، وسنتناول إلتزامات المؤمن من جهة وإلتزامات المؤمن له من جهة ثانية في الآتي:

الفقرة الأولى

إلتزامات المؤمن له في عقد التأمين البحري

تتمحور إلتزامات المؤمن له في عقد التأمين البحري حول ثلاث إلتزامات هامة هي دفع قسط التأمين، والإلتزام بتقديم بيانات صحيحة لحصر الأخطار المضمونة والإلتزام

¹-جمال عبد الحكيم: عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، دار المعارف، مصر، 1965، ص 36.

بالمحافظة على مصالح المؤمن، ولقد سبق الإشارة إلى هذه المصطلحات في عناصر سبق شرحها في هذه المطبوعة لذلك سنحاول سرد أهم ما تحتويه في الآتي:

أولاً: الإلتزام بدفع قسط التأمين:

وقسط التأمين هو ذلك المبلغ المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل ضمان هذا الأخير لمجمل الأخطار المؤمن عليها في العقد وهو العنصر الذي سبق شرحه في أركان عقد التأمين البحري وبالتحديد في ركن السبب.

غير أن الجدير بالذكر هنا أن للقسط عنصرين هما **القسط الصافي** والذي يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب، وعنصر ثاني وهو **تكاليف أو علاوة القسط** وهو مبلغ الذي يغطي النفقات العامة للتأمين والذي يحقق للمؤمن ربحاً من خلال إضافة هذا القسط إلى القسط الصافي ليشكلاني معاً الإجمالي للتأمين.

ويتم تحديد قسط التأمين إما على شكل مبلغ ثابت أو نسبة مئوية عادة من المبلغ المؤمن به ويراعى في ذلك احتمال تحقق الخطر وجسامته وطبيعة محل التأمين ومدة التأمين، فإن لم يتم تحديد قسط التأمين فإنه يحدد وفق السعر المعمول به في مكان إبرام العقد.¹

كما أن قسط التأمين غير قابل للإنقسام، ويكون مستحق الأداء بمجرد إبرام العقد بين الطرفين وهذا حسب نص المادة (79) من الأمر: 07-95 بقولها: (يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند إكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من إلتزامه والحصول على ضمان).

ويمثل قسط التأمين ركن السبب لدى المؤمن، إذ لو يمتنع المؤمن له عن دفعه لما أبرم المؤمن العقد وقبل ضمان المخاطر البحرية التي تهدد السفينة، ويترتب على تخلف هذا الإلتزام الجزاء المنصوص عليه في المادة (16) من القانون التأمين التي توجب على المؤمن له الوفاء بالقسط في ميعاد لا يتجاوز (15 يوماً) من تاريخ إستحقاقه.

¹- وائل أنور بندق: التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005، ص 39.

ثانياً: الإلتزام بالتصريح بالبيانات المتعلقة بالخطر:

من البديهي أن المؤمن لا يستطيع الوصول بشكل دقيق إلى معرفة الخطر المؤمن منه على وجه اليقين، لذلك يجب على المؤمن له قانوناً أن يصرح بكل دقة بالبيانات المتعلقة بالخطر وهذا حسب نص المادة (15) من قانون التأمين بأن المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع البيانات والظروف المعلومة لديه ضمن إستمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بضمناها.¹

إن إخلال المؤمن له بهذا الإلتزام يؤدي إلى أحقية المؤمن في المطالبة بزيادة قسط التأمين أو فسخ العقد، هذا إن كان المؤمن له حسن النية وغير متعمد، أما إن كان سيء النية في ذلك الكتمان والتغليط، فإنه يحق على المؤمن حبس مبلغ التأمين حتى ولو تحقق الخطر ويؤدي ذلك إلى إبطال العقد إستحقاق المؤمن لأقساط المدفوعة وذلك ما تؤكد جملة المواد: 136 و137 من الأمر رقم: 07-95.

ثالثاً: الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن:

إن عامل الثقة في عقد التأمين يدفع بالمؤمن له أن يسعى جاهداً وبصدق في المحافظة على مصالح المؤمن كالإمتناع عن كل ما يسهم في زيادة الخطر أو تغييره أثناء سريان التأمين وضرورة إخطار المؤمن بوقوع الحادث خلال (03 أيام) من وصول الخبر إلى علمه ولا يتأخر فيه، كما يلتزم بالتخفيف من آثار الحادث ببذل الجهد اللازم لإنقاذه ما يمكن إنقاذه وأن يثبت الضرر الذي لحق السفينة محل التأمين.

الفقرة الثانية

إلتزام المؤمن في عقد التأمين البحري

بعد دراسة إلتزامات المؤمن له المترتبة عليه كأثر من آثار عقد للتأمين البحري فإننا سنوضح الأثر الثاني لهذه العقد، والمتمثل في ترتيب إلتزامات على عاتق المؤمن، متمثلة في دفع مبلغ التأمين، وتخفيض التأمين، والإلتزام بتكوين إحتياط حسابي لصالح المؤمن له وكل هذه الإلتزامات تعد من آثار عقد التأمين البحر، سنحاول تبسيطها بالشرح في الآتي:

¹ - وائل أنور بندق: مرجع سبق ذكره، ص 41.

أولاً: دفع مبلغ التأمين:

هو مبلغ التعويض عن الأضرار الناجمة عن تحقيق الخطر محل عقد التأمين ويعد مبلغ التأمين أهم إلتزام في ذمة المؤمن، حسب نص المادة (132) من القانون التأمينات، وكما سبق شرح ركن السبب في عقد التأمين البحري فإن مبلغ التأمين يتماشى مع جسامه الخطر زيادة ونقصانا على حجم الضرر الذي لحق السفينة إما ضرر كلياً أو جزئياً، لذلك يوصف التأمين بأنه نسبي لأنه يتماشى مع قدر التلف والهلاك.

ثانياً: تخفيض التأمين:

إن المقصود بتخفيض التأمين هو إستبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين أخرى يكون القسط فيها هو الإحتياط الحسابي، ويكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا التأمين، ومنه يحق للمؤمن له أن يحصل على وثيقة التأمين المستبدلة والتي يمكن فيها تخفيض مبلغ التأمين بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل الإحتياط حسابي.

ولكي يتحقق للمؤمن له الحق في ذلك، فإنه لا بد من توفر شرطان هما: أن يكون للمؤمن له عنصر الإدخار، وأن يدفع عدد كافي من الأقساط لتكوين إحتياطي حسابي لأنه لا يتم التخفيض دون وجود رصيد حسابي ولذلك نصت المادة (85) من قانون التأمين على أنه: (يساوي الرأسمال المخفض المبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجرد لدى طلب التأمين المماثل، وفقاً للتعريفات السارية المفعول وقت التأمين الأول بحيث يكون مساوياً لمبلغ الرصيد الحسابي الوارد بالعقد عند تاريخ التخفيض)¹.

أما إذا تخلف المؤمن له عن الوفاء بالقسط فإن التخفيض يتم بقوة القانون طبقاً للمادة (68) من قانون التأمينات، فيتم تذكير وإنذار المؤمن له بعد خمسة عشر يوماً (15 يوماً) من تاريخ الإستحقاق بضرورة دفع القسط المطلوب خلال (30 يوماً) الموالية لإنقضاء خمسة عشر يوماً وفي الحالة إمتناع المؤمن له عن الدفع يحق للمؤمن التمسك بتخفيض التأمين.

¹ - معراج جديدي: مرجع سبق ذكره، ص 168.

ثالثاً: الإلتزام بتكوين إحتياط حسابي لصالح المؤمن له:

يلتزم المؤمن له تكوين إحتياط حسابي لصالح المؤمن له، لذلك ما يعرف بعنصر الإِدخار لأن قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن له بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه وتتضخم فوائده، وهذا الإِدخار يسمى بالإحتياط الحسابي والذي إصطلح على تسمية في القانون الجزائري بالرصيد الحسابي والذي نصت عليه المادة (74) من القانون التأمينات بقولها: (إن الرصيد الحسابي هو الفرق القيم الحالية للإلتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له)¹.

والجدير بالذكر أن الرصيد الحسابي لا يكون مستحقاً إلا عند تحقق الخطر إلا أن في حالة وفاة المؤمن له يلتزم المؤمن بإرجاع الرصيد الحسابي إلى ذوي الحقوق الورثة.

الفرع الثاني

منازعات التأمين على السفينة

إن منازعات التأمين البحري على السفينة، تقوم على دعاوى تختلف عن دعاوى المدينة والتجارية المعروفة في القانون الإجراءات المدنية والإدارية المنظم لأجراءات التقاضي لحل النزاعات العادية.

ولحصول المؤمن له على حقه في التعويض، أتاح له المشرع حق التقاضي ورفع دعوى بشأنه لكن تتميز طرق التقاضي بشأنها بوجود الطريق العادي للمطالبة بالتعويض عبر ما يسمى **بدعوى الخسارة** (الفقرة الأولى)، والتي يستعملها المؤمن له في كل المخاطر وطريق إستثنائي أي غير عادي وذلك عبر **دعوى الترك** (الفقرة الثانية) وهي خاصة بالقانون البحري وسنشرح بإيجاز كل دعوى على حدى في الآتي:

¹ - معراج جديدي: مرجع سبق ذكره، ص 170.

الفقرة الأولى

دعوى الخسائر

دعوى الخسائر هي دعوى يرفعها المدعى وهو عادة المؤمن له على المدعى عليه وهو المؤمن بهدف الحصول على تعويض يناسب الضرر اللاحق به جراء تحقق الخطر المؤمن منه في حدود مبلغ التأمين طبقاً للمادة (117) من قانون التأمين غير أن هذه الدعوى تتضمن صعوبة في مسألة تقدير التعويض وفي كيفية استعمال الدعوى، ذلك أنه لو توقف الأمر عند النفقات التي تحملها المؤمن له لدفع الضرر أو التخفيف من جسامته أو كان هلاك السفينة كلياً أو جزئياً فإن اعتماد قيمة السفينة يعتمد كأساس في تقدير التعويض¹.

أما نفقات إصلاح السفينة تقدر على أساس نفقات الإصلاح الضروري لإعادة السفينة لتكون قابلة للملاحة من جديد، ويثبت المؤمن له في هذه الدعوى تلك النفقات بالفواتير المدفوعة أو بقوائم الحساب، كما يثبت الحادث والخطر المتحقق عبر دفتر يومية السفينة.

الفقرة الثانية

دعوى الترك

تعتبر دعوى الترك إستثنائية، يلجأ إليها المؤمن من له للحصول على التعويض للضرر اللاحق به، والتي يطالب من خلالها إلزام المدعى عليه (المؤمن) بدفع كامل مبلغ التأمين في مقابل أن يتخلى عن ملكية السفينة.

ولا تكون دعوى الترك مقبولة قضاءً إلا في حالة خاصة بالسفينة تنحصر في ثلاث حالات هي: (إنقطاع أخبار السفينة، أو الإختفاء الكلي لها أو عدم صلاحيتها للملاحة البحرية).

¹- مصطفى كمال طه: مرجع سبق ذكره، ص 45.

فالحالة الأولى تقوم على إنقطاع أخبار السفينة لمدة ثلاثة أشهر في الحالات العادية أو لمدة ستة أشهر في حالات الحرب، مما يفترض معه هلاك السفينة، وهو الأمر الذي يجيز للمؤمن له أن يطالب بمبلغ التأمين ويترك الشيء المؤمن عليه.¹

أما الحالة الثانية فتقوم على الإختفاء الكلي للسفينة وهو ما يعرف بالفقدان كأن السفينة جراء عاصفة أو تصادم أو انفجار وهنا يجوز للمؤمن له أن يستعمل حقه في الترك حتى لو إنتشلت السفينة بعد الغرق.

وأما الحالة الثالثة فتعلق بعدم صلاحية السفينة للملاحة، أي عدم قدرتها على متابعة الرحلة بسبب حالتها بسبب خطر مؤمن عليه فيكون المؤمن ملزماً بتحمل التعويض الكلي في حالة عدم الصلاحية المطلقة للسفينة أو جزئي ونسبي إذا كان بالإمكان إصلاحها بنفقات تفوق ثلاث ارباع القيمة المقبولة للسفينة، طبقاً لنص المادة (134) من قانون التأمينات.²

كما نصت المادة (20) من وثيقة التأمين على جميع السفن، الصادرة بتاريخ: 20 مارس 1985 والصادرة عن الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

الفرع الثالث

إنقضاء عقد التأمين البحري

إن عقد التأمين ينقضي كباقي العقود الأخرى بالطرق العادية لإنقضاء عقد التأمين أو بطرق غير عادية، وهو ما سنفصله في هذا الفرع كل على حدى ولكنهم يؤدون في مجملهم إلى إنقضاء عقد التأمين بصورة نهائية، وعليه سوف نتطرق إلى الطرق العادية لإنقضاء عقد التأمين البحري (الفقرة الأولى) وإلى الطرق غير العادية لإنقضاءه في (الفقرة الثانية).

¹- محمد بهجت الرهيب فايد: العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 106.

²- الأمر رقم: 07-95 المتعلق بالتأمينات.

الفقرة الأولى

الطرق العادية لإنقضاء عقد التأمين

إن الطرق العادية التي ينقضي بها عقد التأمين البحري على السفينة تتمثل في طريقتين متعارف عليهما في قانون التأمين وهي عند إنتهاء المدة القانونية لعقد التأمين أو عند تحقق الخطر المؤمن منه، وهما الطريقتان المخصصان في الفقرة عبر التقسيم التالي:

أولاً: إنتهاء مدة العقد:

طبقاً لنص المادة (07) من الأمر رقم: 07-95 المتعلق بقانون التأمينات وبموجب التعديل الوارد بالقانون 04-06، فإن تحديد مدة العقد تعد من المسائل الجوهرية في إبرام هذا العقد مما يجعله من العقود المحددة المدة والذي أكدت عليه المادة (98) من نفس الأمر بقولها: (يجب أن يحتوي عقد التأمين على..... مدة الأخطار المؤمن عليها).

وعليه تكتسي المدة في العقد أهمية بالغة في تحديد الأخطار الواقعة ضمن مدة العقد والتي ترتب التعويض، وتلك الخارجة عن مدة العقد تحرم المؤمن له من هذا التعويض¹. وفي حالة عدم تحديد مدة العقد، فإنه تسري عليه أحكام القواعد العامة المعمول بها وهي إنتهاء مدة العقد بمرور سنة واحدة وتاريخ إكتساب وهو ما صرحت به المادة (26) من وثيقة التأمين.

وعليه يمكن القول أنه ينقضي عقد التأمين البحري على السفينة بإنتهاء مدته المحددة صراحة في العقد وإما بمرور سنة في حالة عدم تحديدها.

ثانياً: وقوع الخطر المؤمن عليه:

بعد أن تناولنا في عناوين سابقة تعريف الخطر محل التأمين، فإننا نشير إلى أن وقوع هذا الخطر وتحقيقه يؤدي إلى حصول المؤمن له على مبلغ التأمين وبالتالي ينتهي معه العقد

¹- علي بن غانم: مرجع سبق ذكره، ص 272.

لذات السبب، ويقع عبئ إثبات الخطر على عاتق المؤمن له، وباعتبار أن الخطر واقعة مادية فإنه يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات.¹

ومن شروط تحقيق الأثر القانوني للخطر الواقع، أن يكون قد تحقق وقوعه أثناء مدة سريان عقد التأمين وهذا طبقاً لنص المادة (99) من القانون رقم: 04-06 المعدل لقانون التأمين ضف على ذلك شرط تبليغ المؤمن بوقوع الخطر المؤمن عليه.

وعليه نكون أمام حالة تنفيذ العقد وبالتالي إنقضاءه بسبب وقوع الخطر وثبوت التزامات الطرفين ونفاذها فيصبح عديم الأثر تطبيقاً لنص المادة (100) من قانون التأمين بقولها: (لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث.... أي أثر).

الفقرة الثانية

الطرق غير العادية لإنقضاء عقد التأمين

إن الطرق غير العادية لإنقضاء عقد التأمين تنحصر في الفسخ والبطلان وتقدم دعوى التعويض وهي حالات وصفها بعض الفقهاء بالطرق القضائية، لكننا نستحسن وصفها بالطرق غير العادية لكونه صح في عناصر القانونية، وعليه سنستعرض هذه الطرق الثلاث في الآتي:

أولاً: فسخ العقد:

والفسخ قانوناً هو الحل الرابطة التعاقدية بناءً على طلب أحد الطرفين في حالة إخلال الطرف الآخر بالتزاماته التعاقدية في عقد التأمين، وهو جزاء قانوني يعفي المتضرر من الإلتزامات المقابلة طبقاً للقواعد العامة للفسخ في القانون المدني لا سيما المادة (119) منه والذي ينصب على العقود الملزمة للجانبين، وعليه وجب توفر ثلاثة شروط لوقوع الفسخ طبقاً للقواعد العامة وهي:

- أن يخل أحد المتعاقدين بالتزامه.
- أن يكون طالب الفسخ قد نفذ إلتزامه أو مستعد لتنفيذه.

¹- معراج جديدي: مرجع سبق ذكره، ص 84.

- أن يكون طالب الفسخ قادرا على إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل العقد،¹ كما أن حالات الفسخ في التأمين البحري نجعلها في الآتي:
 - حالة إفلاس المؤمن له أو خضوعه لإجراءات التسوية القضائية.
 - حالة إخلال المؤمن له بالتزاماته التعاقدية بموجب عقد التأمين البحري لا سيما قسط التأمين .
 - حالة عدم تصريح المؤمن له بالإرساليات المرسلة لحسابه.
- ويقوم الطرف الذي يهتم بالفسخ بإخطار الطرف الذي أخل بالتزاماته قبل نهاية الميعاد المحدد لذلك.²

ثانيا: بطلان العقد:

إن بطلان هو الجزاء المترتب عن تخلف ركن من أركان العقد، ولقد أشارت إليه المادة (17) من وثيقة التأمين على البضائع بقولها: (يعد باطلا كل عقد تأمين يبرم بعد وقوع الخطر المؤمن منه... أو كل عقد يضمن أخطار لم تبدأ في الحدوث إلا بعد مرور مدة شهرين من إبرامه...)، كما أضافت المادة (110) من قانون التأمين أنه يعتبر لا غيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له بهدف تغليب المؤمن.³

وتجدر الإشارة إلى كون طبيعة هذا البطلان هو بطلان نسبي وليس مطلق كونه مقرر لمصلحة المؤمن، وعليه جاز له التمسك به أو التنازل عنه وتصححه الإجازة الضمنية أو الصريحة كما لا تحكم به المحكمة من تلقاء نفسها.

ثالثا: التقادم:

التقادم هو وسيلة لإكتساب حق ما أو التخلص من التزام بعد إنقضاء مدة زمنية معينة طبقا للشروط المحددة قانونا.⁴

¹- محمود صيري السعيد: الواضح في شرح القانون المدني الجزائري (النظرية العامة للإلتزامات)، دار الهدى، الجزائر، 2008، ص 348.

²- محمد بهجت الرهيب فايد: مرجع سبق ذكره، ص 108.

³- تقابلها المادة (297) من القانون البحري اللبناني

⁴- المادة (2219) من القانون المدني الفرنسي.

والتقادم في التشريع الجزائري هو مسألة من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها كما أن التقادم في التأمين البحري له خصوصية عن التأمينات الأخرى.

ولقد حددت مدة تقادم الدعوى في التأمين العادي بالنسبة للمؤمن أو المؤمن له على حد سواء بثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه الدعوى طبقاً لنص المادة (27) من قانون التأمين.

أما في التأمين البحري فإنه تتقادم الدعوى بعامين حسب المادة (121) من تاريخ:

- من تاريخ الإستحقاق في دعاوى دفع القسط.
- من تاريخ الحادث في دعوى الخسارة (في التأمين على السفن).
- من تاريخ وقوع الحادث في دعوى الترك.
- من تاريخ الدفع غير المستحق في دعوى إسترداد المبلغ المدفوع.¹

الفصل الثالث

البيوع البحرية ومنازعاته

إن البيوع البحرية تحتل مكانة بالغة الأهمية في التجارة الدولية وحتى المحلية لذلك فقد أولاهها المشرع الجزائري أهمية بالغة بإعتبار الجزائر دولة ساحلية وجل عمليات الإستيراد والتصدير فيها يتم عن طريق البحر الخاصة بعد الإنفتاح الإقتصادي الذي عرفته، مما زاد في علاقاتها التجارية مع دول العالم، مما زاد في ظهور وإنتشار البيوع البحرية.²

لذلك سنتناول في هذا الفصل مبحثين يتمحوران حول: ماهية البيوع البحرية (المبحث الأول) ومنازعات البيوع البحرية (المبحث الثاني).

¹- الأمر رقم: 07-95 المتضمن قانون التأمين.

² - عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 158.

المبحث الأول

ماهية البيوع البحرية

لتفصيل ماهية البيوع البحرية لا بد من التطرق إلى مفهوم هذه البيوع البحرية، وإلى أنواعها بإعتبارها كثيرة ومتنوعة، والتي سنسلط الضوء على أشهرها وأكثرها تداولاً والتي يتم العمل بها في الجزائر، وهو الأمر الذي يحتم عليها تقسيم المبحث إلى مطلبين، نتناول خلالها: مفهوم البيوع البحرية (المطلب الأول) ثم أنواع البيوع (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم البيوع البحرية

إن الاهتمام بالبيوع البحرية على مستوى دولي، جعل الكثير من الدول تأخذ التعريف الفقهي لأنه أكثر إنتشاراً ومعمولاً به دولياً كونه يعتمد على القواعد العامة للتجارة الدولية لذلك أحجمت الكثير من الدول عن تقنينها بنصوص خاصة ومستقلة، وعيه لمعرفة مفهوم البيوع البحرية لا بد من تسلط الضوء على التعريف الفقهي أولاً (الفرع الأول)، ثم التعريف القانوني (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف الفقهي للبيوع البحرية

لقد حاول الكثير من الفقهاء تحديد تعريف البيوع البحرية، الأمر الذي جعلهم يختلفون في تعريفها بسبب طبيعة البيوع وعناصرها هل هي بيوع عادية تخضع للقواعد العامة في البيع أم ذات طابع خاص مستقل، وهنا يرى بعض الفقهاء بأن البيوع البحرية بيوعاً عادية ولكن مقترنة بشروط خاصة تغيره من إلتزامات المتعاقدين وتنطبق عليها القواعد العامة في حين رأى البعض الآخر أنها بيوعاً خاصة مستقلة عن قواعد القانون المدني.¹

1 - أحمد محمود حسني: البيوع البحرية (دراسة لعقود التجارة البحرية سيف وفوب)، منشأة المعارف، مصر، 2001، ص 13.

في حين إتخذ البعض الآخر من الفقهاء موقفا وسطا بين الرأيين وعلى راسهم الفقيه ريبير جورج حيث يقول بأن دراسة البيوع البحرية لا تدخل في القانون البحري إلا بصفة جزئية وأن هذه العقود تخضع للقواعد العامة التي تحكم البيوع تحت التسليم، وتنشأ بين الأطراف علاقات تحكمها مبادئ القانون التجاري والمدني، والشئ الخاص الذي تتضمنه هذه البيوع هي كون الطرفين يوجهان في إتفاقهما نقل البضائع بطريقة البحر.¹

إن هذا الرأي الأخير تبناه الدكتور أحمد حسني وإعتبره رأيا راجحا لكنه لا ينطبق على كل أنواع البيوع البحرية، وأن البيوع البحرية تتشابه مع البيع العادي وإنما تختلف عنه فقط في طريقة التنفيذ والتي تتم عن طريق البحر، وهو الرأي الذي تبناه أيضا الفقيه بونكاز الذي عرف البيوع البحرية بأنها بيوع لبضائع تكون فيها وسيلة إستغلالها هي السفينة ونقلها يكون بالبحر وهو الأمر الذي أعطاها طابعا خاصا.²

الفرع الثاني

التعريف القانوني للبيوع البحري

إتفقت التقنيات المقارنة في أغلبها على أن البيوع البحرية هي: (عقد بيع تجاري يتضمن حقوق والتزامات خاصة بالنسبة للمتعاقدين كنتيجة لضرورة النقل البحري لإتمام العقد) وهو الأمر الذي يفيد أنه إتفاق يربط فيه البيع مع النقل البحري بعلاقة تبعية متقابلة.³ أما عن موقف التشريع الجزائري، فقد إعتبر البيوع البحرية من قبيل العقود التجارية وذلك حسب نص المادة (02) من الأمر رقم: 59-75 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري، والتي نصت على أنه: (يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية).

ولذلك لا نجد أحكامه منظمة بالقانون البحري لأن هذا الأخير قد عالج مسألة النقل البحري، ومنه فإن الناقل البحري يخضع للقانون البحري لأنه ليس طرفا في البيع البحري وإنما هو مجرد ناقل منحصره مهمته في نقل البحري، أما البيوع البحرية فتختلف عن النقل

¹- George ripert : traité de droit commercial, led, paris, 1948, p 275.

² - أحمد محمود حسني: البيوع البحرية ، مرجع سبق ذكره، ص 14.

³- أحمد محمود حسني: مرجع نفسه، ص 14.

البحري من حيث العلاقة، وعليه لا يمكن إعتبار البيع أنه بيعا بحريا لمجرد أنه يتم نقل البضاعة بحرا، بل ينبغي أن يكون عقد البيع وعقد النقل متلازمين معا.¹

لقد عمدت غرفة التجارة الدولية إلى جمع الأعراف المستقرة وحولتها إلى قواعد دولية وضبطت جميع مصطلحاتها بداية من سنة 1936 والتي ظلت تراجع وتطور في المفاهيم كلما إستنجدت تطورات في مجال التجارة الدولية خاصة بعد ظهور النقل المتعدد الوسائط والتبادل الإلكتروني للبيانات.

المطلب الثاني

أنواع البيوع البحرية

إن البيوع البحرية تنقسم إلى طائفتين، تتعلق الأولى بالبيع التجاري في ميناء الوصول وهو الأقدم في الظهور، والثاني تعرف ببيع القيام والتي تختلف عن النوع الأول من طبيعة الإلتزام وطريقة التنفيذ والذي سنتناوله بالشرح عبر فرعين أساسيين أحدهما حول بيع الوصول (الفرع الأول)، والآخر حول بيع القيام (الفرع الثاني).

الفرع الأول

بيع الوصول (Ventes a' l'arrivé)

سميت هذه البيوع ببيع الوصول لأن البضاعة لا تنقل إلى المشتري (المرسل إليه) إلا بعد وصولها سالمة إلى ميناء الوصول، ومنه يمكن القول بأن تبعة هلاكها أثناء الرحلة يكون على ذمة البائع وتبعة هلاكها بعد الوصول تكون على ذمة المشتري، وبالمقابل فإن المشتري لا يمكن إلزامه بدفع الثمن إلا بعد أن تصل إليه البضاعة سالمة.²

ولقد نشأ هذا النوع من البيوع نظرا للمخاطر التي كانت تهدد الرحلة أثناء الملاحة ونظرا لطولها من حيث المدة، ويتجسد هذا البيع في صورتين هامتين هما: البيع على السفينة معينة (الفقرة الأولى)، والبيع دون تعيين سفينة (الفقرة الثانية).

¹ - المادة (738) وما يليها من الأمر: 76-80 المتضمن القانون البحري.
² - سمير جميل الفتلاوي: العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 2001، ص 105.

الفقرة الأولى

البيع على السفينة معينة

هو البيع الذي يتفق من خلاله الطرفان على تحديد السفينة التي يتم النقل بواسطتها وقد يكون التحديد باتفاق لاحق، وهذا يدل على أن تحديد السفينة ليس شرطاً في البيع لازماً وإنما لكثرة وروده والعمل به صارت له أحكامه وآثاره العامة على بيوع الوصول.

وإشتراط المشتري سفينة معينة لا يعدو أن يكون من باب الحرص على سلامة الرحلة البحرية أو ميعاد الوصول، غير أن أثر التحديد يكمن في فرز البضاعة وتعيينها منذ القيام ويتشابه في ذلك مع بيع المنقول المعيني بالذات لا بالنوع وعليه فإنه في البيع بسفينة معينة يتحمل البائع فيها مخاطر هلاك البضاعة في طريق الرحلة لأنها تعد ملكاً طول مدة الرحلة على غاية الوصول.

فإن كان الهلاك بقوة قاهرة فإنه يترتب عليه إستحالة في تنفيذ الإلتزام وبالتالي سيؤدي إلى فسخ العقد وسقوط الإلتزام من عاتق المشتري ولا يجوز للمشتري هنا أن يطالب بتسليم بضاعة أخرى من نفس الفرع.¹

ولقد إعتبرت القوانين المقارنة أن البيع بسفينة معينة هو بيع معلق على شرط واقف وهو وصول البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول.

الفقرة الثانية

البيع بسفينة غير معينة

هذا النوع من البيوع يقوم فيه البائع بنقل ملكية بضاعة معينة خلال مدة زمنية وعلى سفينة لا يتم إشتراطها من قبل المشتري، وإنما من إختيار البائع دون تحديدها في العقد فالسفينة التي ستشحن فيها البضاعة غير محددة وغير معروفة للمشتري ومن ثمة تطبق أحكام بيع البضاعة المعنية بنوعها دون فرزها لأنه لا يتم الفرز إلا عند الوصول.²

¹ - المادة (121) من القانون المدني الجزائري.

² - علي البارودي: مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، مصر، 1988، ص 254.

وهنا يقع على عاتق البائع شحن البضاعة وتحمل تبعه هلاكها والأكثر من ذلك أنه يلتزم عندها بتسليم بضاعة من نفس النوع للمشتري وهنا نميز بين البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة، في كون المشتري في البيع بسفينة غير معينة يحق له المطالبة بإلزام البائع بتوفير بضاعة من نفس النوع.¹

ولقد صنف فقهاء القانون البيع بسفينة غير معينة بأنه بيع أجل كونه متوقف على إيصال البائع للبضاعة إلى ميناء الوصل، وأن الميعاد يترك لإختيار البائع وذكره في العقد أو عدم ذكره فيه وغالبا جرى العرف في ذلك أن لا تتجاوز المدة شهرين.

وأهم أثر لهذا البيع أنه عند استحالة تنفيذ الإلتزام لا يؤدي ذلك إلى فسخ العقد بل يلزم البائع بتسليم بضاعة أخرى من نفس النوع للمشتري.²

الفرع الثاني

بيوع القيام

إن بيوع القيام كما سبق الإشارة إليه بأنه النوع الثاني من البيوع البحري شهرة وإنتشارا هي تختلف عن بيوع الوصول في كون هلاك البضائع أثناء نقلها لا تكون على عاتق البائع وإنما هي على عاتق المشتري الذي يتحمل كافة المخاطر لأن ملكية البضاعة في البيوع القيام إنتقلت إلى المشتري في ميناء الشحن أو القيام.³

ضف على ذلك أن يجوز للمشتري التصرف فيها مند شحنها فلا ينتظر الوصول لكي يتصرف فيها لكونه أصبح مالكا لها، وهو الأمر الذي جعل الكثير من المشتريين لا يقدمون على هذا النوع من البيوع لمخافة تحمل الأخطار عكس بيوع القيام، رغم الكثير من المزايا التي تميزه وهو على نوعين بيع الفوب (Fob)، وبيع السيف (cif)، وسنتناول كل نوع على حدى في الآتي:

¹ - علي البارودي: المرجع السابق ذكره، ص 255.

² - مصطفى كمال طه: مرجع سبق ذكره، ص 380.

³ - سمير جميل الفتلاوي: مرجع سبق ذكره، ص 110

الفقرة الأولى

بيع الفوب (Fob)

يتفق في هذا البيع الطرفان على تسليم البضاعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يحددها المشتري، مقابل دفع الثمن، وهو أساس الإلتزام في البيع الفوب أين يتملص البائع بعد وضع البضاعة على ظهر السفينة من أي إلتزام، كما أنه يمكن الاتفاق على تسليم البضاعة بجوار السفينة وعلى الرصيف ويسمى البيع هنا بـ (f.A.S).

إن هذه الميزة جعلت رجال القانون يخرجون بيع فوب من البيوع البحرية لإنعدام الإلتزام بالشحن لأنه يتم بتسليم البضاعة خارج هيكل السفينة إلا أنه بقي مجرد رأي فقهي لا غير.¹

ويتميز بيع الفوب بجملة من الخصائص نجعلها في ثلاثة خصائص هامة تأثر في طبيعة هذا النوع من البيوع وهي:

- أن مخاطر البضاعة تنتقل عندما يسلم البائع للناقل البحري الذي تعاقد معه المشتري على ظهر السفينة التي يعينها هذا الأخير.
- أن المشتري هو الذي يبرم عقد النقل البحري الخاص بالبضاعة.
- قد يضاف للعقد شروطاً أخرى تزيد أعباء أحد الطرفين كأن يقوم البائع بالترصيص وهي جائزة مادامت صريحة في العقد.

ويقضي بيع الفوب أن يلتزم البائع بتجهيز البضاعة طبقاً لشروط البيع كما يلتزم بتسليمها للمشتري في مكان التسليم المتفق عليه وزمانه: كما يلتزم البائع أيضاً بالحصول على شهادة التصدير على نفقته وتغليف البضاعة والإلتزام بإصدار سند الشحن أو وصل تسليم والذي يستبدله المشتري بسند الشحن، كما يقدم المساعدة للمشتري للحصول على

¹ - عادل علي المقدادي: مرجع سبق ذكره، ص 164.

شهادة المنشأ ليتمكن المشتري من خلالها بإعادة بيعها، وكأخر إلزام للبائع فإنه يكون ملزماً بدفع نفقات الفحص والحصول على شهادة الفحص.¹

أما بالنسبة إلى المشتري فإنه يكون ملزماً في عقد بيع الفوب بأن يهياً سفينة تكون جاهزة لإستقبال البضاعة في وقت التسليم وأي تأخر لها يتحمل المشتري مسؤولية الأضرار التي تنجم عنها كما يلتزم المشتري بدفع الثمن.

الفقرة الثانية

البيع سيف (Cif)

إن البيع سيف هو أحد أنواع بيوع القيام، وتنتقل الملكية فيه منذ الشحن ويتحمل فيها المشتري مخاطر البضاعة أثناء الرحلة، والذي يكون بإمكانه الرجوع بعدها على الناقل أو المؤمن.

وعرف البيع سيف بأنه (بيع لبضاعة يتم التسليم في ميناء الشحن كما يلتزم فيه البائع مقابل ثمن جزافي بشحن البضاعة وتغطيتها بتأمين ضد مخاطر الرحلة أو منذ الشحن تنتقل ملكية البضاعة وكذا مخاطرها للمشتري)، ومن خصائص البيع سيف:

- أن البائع يلتزم بشحن البضاعة والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري.
 - أن البضاعة تسلم وتنتقل ملكيتها للمشتري منذ الشحن.
 - أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري منذ الشحن.²
- والجدير بالذكر هنا أنه يلتزم البائع بجملة من الإلتزامات أو لها نقل ملكية البضاعة وشحنها والتأمين عليها وإرسال سندات شحنها، ويكون مسؤولاً عن العيوب الخفية في البضاعة كما في أي بيع آخر.

1 - أحمد محمود حسني: البيوع البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 112.

2 - سمير جميل الفتلاوي: مرجع سبق ذكره، ص 105.

أما المشتري فيلتزم بالمقابل بدفع الثمن مضاف إليه أجرة النقل ومبلغ التامين وجمع المصاريف الأخرى إن وجدت حسب ما يتفق عليه في العقد، كما يلتزم بتسليم البضاعة عند وصولها للميناء وشحنها.

والجدير بالذكر أن بيوع القيام عموماً هي التي يتحقق التسليم فيها في ميناء الشحن أو في مكان وجود البضائع، وفي هذه اللحظة تنتقل فيها المخاطر إلى المشتري مع بعض التباين من بيع إلى آخر.¹

وإن غالبية النصوص التي إهتمت بالبيوع البحري الدولية لم تتعرض لموضوع إنتقال الملكية بإعتبار أن هذا الأمر مرتبط بالقوانين الداخلية لكل دولة، وهو الأمر في التشريع الجزائري الذي نص في قانونه المدني المادة (165) ق.م على أن: (الإلتزام بنقل الملكية أو أي حق عيني آخر من شأنه أن ينتقل بحكم القانون الملكية إذا كان محل الإلتزام شيئاً معنياً بالذات يملكه الملتزم.²

المبحث الثاني

منازعات البيوع البحرية

تدور منازعات البيوع البحرية حول القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية وبالأخص البيوع البحرية، منها وكيفية تسوية النزاعات القائمة بشأنها أو التي من المحتمل وقوعها وهو الأمر الذي يطرح ثلاث صور هي التسوية الودية لمنازعات البيوع البحرية أو تسويتها عن طريق التحكيم أو اللجوء إلى القضاء، وهذا عبر الفروع التالية:

المطلب الأول

التسوية الودية

وهي ما يعرف بـ **الحلول التفاوضية**، وهي إتفاق الأطراف على طريق معين لحل أي نزاعات قد تطرأ بينهما، وطرق التسوية الودية عديدة فيمكن أن يتفق الأطراف على محل رضائي يؤدي إلى التوافق بينهما، كما يمكن أن يتفقا على اللجوء إلى الوساطة عن طريق

¹ - علي البارودي: مرجع سبق ذكره، 260.

² - الأمر رقم: 75- 58 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني.

شخص ثالث يسمى الوسيط ليوفق بينهما أو خبير مختص في حالة النزاع المتعلق بمسائل تقنية مع قبولهم المسبق لما تسفر عنه الوساطة أو الخبرة.¹

وعند الإطلاع على عقود البيوع البحرية عموماً وجدنا بأن أغلب الأطراف يضمنون عقودهم بندا يتضمن التسوية الودية حيث يأتي في هذا البند عادة الآتي: (تسوية النزاعات: يلتزم المشتري والبائع أن يبذرا أفضل جهدهما من أجل الوصول إلى تسوية ودية عن طريق المفاوضات غير الرسمية لأي خلاف أو نزاع قد ينشأ بينهما حول العقد).

وفي العقود الدولية عادة يتم اللجوء إلى التسوية عن طريق إعادة المفاوضات وهي طريقة إستحدثها نظام (Gatt- 1947) ووضع له قواعد موضوعية موحدة خاصة بتلك المفاوضات والتي تقوم أساساً على مبدأ الرضا وليس التقاضي.²

المطلب الثاني

تسوية النزاعات عن طريق التحكيم

يعتبر التحكيم البحري نظام قانوني لحل المنازعات البحرية، وهو نظام قديم إنتشر لميزة السرعة التي يكتسبها، ولكونه ساعد في تنفيذ المعاملات التجارية إضافة إلى سرية الجلسات في التحكيم، كما أن الخبرة التي يتمتع بها المحكمون وتخصصهم في موضوع النزاع وعلمهم بمقتضيات التجارة البحرية وهذا ما ساعد في إنتشار التحكيم حتى في مجال التجارة الدولية والعلاقات البحرية.

أما في الجزائر فقد عرفت التحكم منذ 1993 أين سنت أول مرسوم تشريعي يحمل رقم: 09-93 المؤرخ في: 1993/04/25، أين كرس التحكيم التجاري الدولي صراحة والذي صار بعدها متاحاً للأفراد وحتى الأشخاص المعنوية.³

ولقد أعاد المشرع الجزائري التطرق إلى التحكيم التجاري الدولي مرة أخرى بعد التعديل الحاصل بموجب القانون الإجراءات المدنية والإدارية لا سيما المادة (1039) منه

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

2 - المادة 22 و 23 من نظام GATT.

3 - عليوش قربوع كمال: التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ديوان المطبوعة الجامعية، 2001، ص 25.

إذ عرفه بأنه: (يعد التحكيم دوليا بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل).¹

وعليه نلاحظ أن المشرع إعتد في تعريفه للتحكيم التجاري الدولي على المعيار الاقتصادي والذي يعالج تداول رؤوس الأموال عبر الحدود، ومنه يمكن الجزم أن المشرع قد أخذ بالمفهوم الواسع، على إعتبار إنتقال وعبور رؤوس الأموال وتداولها عبر الحدود.

ولذلك أصبح التحكيم يلعب دورا أساسيا، إذ تدل الإحصائيات الحديثة على أن التحكيم أصبح الحل الأساسي في إطار التسوية الودية للنزاعات البحرية على الصعيدين الدولي والمحلي.

لكن إختيار طريق التحكيم لا يعني منع رقابة القضاء عليه، وإنما يتدخل القاضي في إجراءات المحاكمة خاصة في مسألة تعيين المحكمين في حالة تماطل أحد الأطراف عن تعيين محكمة إلى جانب تدخل القاضي في تنفيذ القرار التحكيمي إذ تنص المادة (1051) ق.إ.م.إ بأن القرار التحكيم يكون قابلا للتنفيذ في الجزائر بأمر من رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة إختصاصها أو محكمة التنفيذ إذا كان مقر محكمة التحكيم موجودا خارج الإقليم الوطني، وهي قابلة للإستئناف فيها أمام المجلس القضائي طبقا لنص المادة (1055) ق.إ.م.إ وبموجب المادة (1043) ق.إ.م.إ فإن الإجراءات المتبعة أمام المحكمة التحكيمية يمكن أن تضبط في إتفاقية التحكيم وإذا لم تنص الإتفاقية على ذلك فإنه تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات مباشرة أو إستنادا إلى قانون أو نظام تحكيم كقواعد الأونيسترال الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.²

ويتم الإعتراف بأحكام التحكيم الدولي في الجزائر إذا أثبت من تمسك بها وجودها وذلك بتقديم الأصل أو نسخة مستوفاة لشروط صحتها مرفق بإتفاقية التحكيم وتنفيذ بأمر يصدر عن رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة إختصاصها أو محكمة محل التنفيذ

1 - القانون رقم: 08-09 المؤرخ في: 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية الإدارية.

2- عمر سعد الله: مرجع سبق ذكره، ص 280.

إذا كان مقر محكمة التحكيم موجودا خارج الجزائر وذلك طبقا لأحكام المادة (1051) ق.إ.م.إ.¹

إن أشهر تطبيق للتحكيم في مسائل البيوع البحرية، حالة التحكيم لحل النزاع الذي ثار بين شركة نمساوية وشركة ألمانيا والتي نظرت هيئة التحكيم في تطبيق مبدأ حسن النية بشأن مطابقة البضاعة بين المتعاقدين: في بيع بحري من نوع فوب FOB في: 11 ديسمبر 1990 فركزت هيئة التحكيم على جانب حسن النية إذ بناءا عليه لم تستجب هيئة التحكيم لطلب المدعية وهي الشركة الألمانية تطبيقا لمبدأ أحسن النية.²

المطلب الثالث

تسوية النزاعات بالجوء إلى القضاء

لم يحضى الطريق القضائي بإقبال المتنازعين في البيوع البحرية كثيرا عليه ذلك لما لمسوه فيه من بطئ في إجراءات التقاضي، وفي علنية جلساته، وفي حالة ما إذا حدث وأن لجأ المتنازعين إلى القضاء نجد حالتين هما: حالة الاتفاق المسبق بينهما على تعيين الجهة القضائية المختصة، وحالة عدم الاتفاق مسبقا على هذه الجهة.

ففي حالة تحديد الجهة القضائية في إتفاق الأطراف فهذا لا يطرح أي إشكال على المستوى العملي، لكن في حالة عدم تحديد الجهة القضائية في الاتفاق فتطبق القاعدة العامة دوليا ومحليا والتي مفادها أن المحكمة المختصة هي محكمة موطن المدعى عليه، غير أنه قد لا تعترف بعض القوانين المحلية لبعض الدول بهذه القاعدة أين يثار إشكالية تنفيذ الحكم.

علما أن المشرع الجزائري عالج ضمن قواعد القانون الدولي الخاص لا سيما المادة (18) القانون المدني على أنه: (يسري على الإلتزامات التعاقدية قانون المكان 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).³

¹ - عليوش قريوع كمال: مرجع سبق ذكره، ص 30.

² - عمر سعد الله: مرجع سبق ذكره، ص 283.

³ - قانون رقم: 75-58 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

الخاتمة

نستخلص من كل ما سبق أن القانون البحري عبارة عن مجموعة من القواعد المتعلقة بنشاط الملاحة البحرية ورجالها وأن السفينة بإعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية قد شغلت حيزا كبيرا من نصوص القانون البحرية وكل ما يتعلق بالمخاطر البحرية المحدقة بالسفينة أو البضائع المنقولة بحرا أو حتى نقل الأشخاص، وحث القانون البحري على ضرورة التأمين على السفينة حماية لها من المخاطر البحرية المتوقع حدوثها، دون أن يغفل عن حقوق المالك أو أي شخص متعامل في مجال الملاحة البحرية والتجارة البحرية، وكذا حقوق الغير.

وفي هذا إطار كشفنا النقاب عن أهم المسائل القانونية التي يطرحها النشاط البحري ملتفتين في كل مرة إلى أهم النزاعات التي تثار بشأنها سواء في نشاط السفينة أو المخاطر البحرية أو التجارة والبيوع البحرية، ورأينا كيف أن المشرع قد تبنى في كل مرة الآراء الوسطية بين الآراء الفقهية، مما جعله أكثر منطقية في الأحكام القواعد.

كما أن المشرع لم يقم كل المعاملات المرتبطة بالملاحة البحرية ضمن القانون البحري لوحده، بل وزع الكثير من المسائل القانونية إلى القواعد العامة في القانون المدني تارة والقانون التجاري تارة أخرى، والقانون الدولي الخاص في بعضها الآخر.

كما ضبط المنازعات البحرية بقواعد موضوعية تضمنها القانون البحري من جهة وقواعد إجرائية تضمنها قانون الإجراءات المدنية والإدارية وأحيانا بقانون الإجراءات الجزائية من جهة ثانية .

ولقد إتضح لنا في نهاية دراستنا للقانون البحري أنه ليس قانونا جامدا بل هو قانون مرن وقابل للتطور والتحديث وفق متطلبات العصر وبإمكانه إحتواء كافة النشاطات والمعاملات البحرية وحل جميع نزاعاتها.

غير أن هذا لا يمنع من القول بأنه يحتاج إلى تعديل بعض المواد وإثراء نصوصه كما نقتراح إضافة باب خاص بالتأمين البحري وباب خاص بالبيوع البحرية يكونان مستقلين ومندرجين ضمن دفتي القانون البحري حتى لا يضطر القاضي والباحث القانوني والحقوقي

إلى البحث في نصوص القوانين الأخرى لكي يستكمل أحكام تلك المسائل وتكمل لديه نظرة
المشرع لحقيقة النزاع.

كما أوصي بضرورة تقليص مواعيد التقاضي في النزاعات البحرية وسن مواد تجيز
سرية الجلسات في بعض منازعات التجارة الدولية، في حالات خاصة أو بطلب من
الخصوم علما أن هاتين المسألتين تشكلان حاجزا بين المتنازعين وبين اللجوء للقضاء
وأختار أغلبهم إن لم نقل جلهم اللجوء إلى التحكيم الذي رأو فيه ميزتا السرعة والسرية.

وبهذا العمل الذي سعيت كل جهدي في تحقيقه وضبطه وإثراءه وتبسط مفاهيمه، أمل
أن أوفق في تحقيق منفعة علمية مضافة لطالبي العلم والباحثين فيه حتى الممارسين له
وما توفيقى إلا بالله العلي العظيم.

(ربي إشرح لي صدري، ويسر لي أمري، واحلل عقدة من لساني يفقهو قولي).

الدكتور: فنطازي خير الدين

كلية الحقوق بجامعة قلمة

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

المراجع المتخصصة:

- عادل علي المقدادي: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.
- مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009.
- يعقوب يوسف عبد الرحمن: التصادم البحري، منشأة المعارف، مصر، 2004.
- بوكعبان العربي: القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010.
- نبيل صقر: القانون البحري (نصا وتطبيقا)، دار الهدى، الجزائر، 2008.
- محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1993.
- محمود سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، دار القومية للطباعة والنشر، مصر 1966.
- محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.
- العناني إبراهيم: قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، مصر، 2000م.
- أبو الوفاء أحمد: القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، مصر، طبعة أولى، 1989.
- عامر صلاح الدين: القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، مصر، 2000.
- شحماط محمود: الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2013.
- جلال وفاء محمددين: القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1994.
- حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1983.

- محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، لبنان، 1990.
- هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2001.
- هاشم علي صادق: تنازع القوانين مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، منشأة المعارف، مصر، 2002.
- أحمد محمود حسني: الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، منشأة المعارف، مصر، 1991.
- أحمد محمود حسني: البيوع البحرية (دراسة لعقود التجارة البحرية سيف وفوب)، منشأة المعارف، مصر، 2001.
- محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، مصر، 1975.
- علي بن غانم: التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية الطبعة الثانية، الجزائر، 2005.
- وائل أنور بندق: التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005.
- محمد بهجت الرهيب قايد: العقود البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1992.
- علي البارودي: مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، مصر، 1988.
- المراجع العامة:**
- بوغزالة محمد ناصر: القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998.
- سلطان حامد: القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، مصر، 1974.
- عوض أحمد الزعبي: أصول المحاكمات المدنية، دار وائل للنشر، الأردن، 2003.
- معراج جديدي: محاضرات في القانون التأمين الجزائري، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الثالثة، الجزائر، 2008.

- عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر (التأمين)، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2000

- جمال عبد الحكيم: عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، دار المعارف، مصر 1965

- محمود صبري السعدي: الواضح في شرح القانون المدني الجزائري (النظرية العامة للإلتزامات)، دار الهدى، الجزائر، 2008

- سمير الفتلاوي: العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية الجزائر، 2001.

- عمر سعد الله: قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، دار هومة، الجزائر، 2007.

- عليوش قربوع كمال: التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.

المقالات والبحوث:

- بوعلام خليل: إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مقال تم نشره في: نشرة القضاة، وزارة العدل، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، الجزائر، العدد 65، 2009.

المحاضرات:

- ملزي عبد الرحمن: محاضرات القانون البحري، مقدمة لطلبة السنة الرابعة ليسانس علوم قانونية وإدارية، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون الجزائر، 2004-2005.

القوانين والتنظيمات:

- الأمر رقم: 76-80 المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 98-05 المؤرخ في: 25 جوان 1998.

- الأمر رقم: 66-155 المؤرخ في: 08 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية

- المعدل والمتمم بالقانون رقم: 19-10 المؤرخ في: 11 ديسمبر 2019.
- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في: 25 جانفي 1995 المتضمن قانون التأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 11-11 المؤرخ في: 18 جويلية 2011.
- الأمر رقم: 75-58 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 07-05 المؤرخ في: 13 مايو 2007.
- القانون رقم: 98/05، المؤرخ في: 25/06/1998، المعدل للأمر رقم: 76/80 المؤرخ في: 23/10/1976، المتضمن القانون البحري.
- القانون رقم: 05-02 المؤرخ في: 06 فيفري 2005، المعدل والمتمم للأمر رقم: 75-59 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري.
- القانون رقم: 08-09 المؤرخ في: 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
- المرسوم رقم: 75/176 الصادر في: 05/10/1972، الذي يحدد كيفية الاعتراف بشركات التصنيف العالمية لتصنيف السفن الجزائرية.
- الرسائل الجامعية:**
- موسي العلجة: النظام القانوني للتأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2002-2003.
- الإجتهادات القضائية:**
- قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم: 215653، بتاريخ: 16/02/2000
- المجلات القضائية:**
- المجلة القضائية، الجزائر، العدد 1، 1998.
- المجلة القضائية، الجزائر، العدد 1، لسنة 2001.
- مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق والدراسات القانونية والقضائية، وزارة العدل، الجزائر

عدد 02، لسنة 2016.

الجرائد الرسمية:

- الجريدة الرسمية الجزائرية رقم 47، لسنة 1998.

- الجريدة الرسمية الجزائرية رقم: 64، لسنة 2000.

- الجريدة الرسمية الجزائرية رقم: 40، لسنة 2011.

القواميس والمعاجم:

- إبراهيم نجار: القاموس القانوني (فرنسي- عربي)، مكتبة لبنان، لبنان، طبعة ثانية،
1988.

مواقع الإنترنت:

- موقع وزارة العدل: www.mjustice.dz

ثانيا: المراجع باللغات الأجنبية:

المراجع باللغة الفرنسية:

OUVRAGES :

Ouvrages specialise :

- Carroz.J: Les problèmes de la pêche dans la convention sur le droit de la mer ,pedane, paris, 1983.

-Vignes: le droit international de la pêche maritime,bruylant,bruxelle ,
2000.

- George ripert : traité de droit commercial, led, paris,1948 -

-Ripert (G°) :.droilmaritime , tome 3 , rousseau et cie, paris, 1953. -

.Chauveau (p) : traité de droit maritime ,parit, 1958 -