



جامعة 08 ماي 45 قالمة  
كلية الحقوق والعلوم السياسية



تخصص قانون أعمال

قسم الحقوق

مذكرة مكملة لمتطلبات نيل شهادة الماستر في القانون



## النظام القانوني للسفينة

تحت إشراف:

إعداد الطلبة:

الدكتورة: عيساوي نبيلة

بوشخيمة آية

طابع هديل

الرقم	الأستاذ	الجامعة	الرتبة العلمية	الصفة
01	د. برونك إلياس	جامعة 08 ماي 45	أستاذ محاضر قسم أ	رئيسا
02	د. عيساوي نبيلة	جامعة 08 ماي 45	أستاذ محاضر قسم أ	مشرفا
03	د. بن صويلح أمال	جامعة 08 ماي 45	أستاذ محاضر قسم أ	مناقشا

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# شُكْرٌ وَعِرْفَانٌ

بسم الله الرحمن الرحيم، والحمد لله رب العالمين الذي منحنا القوة وساعدنا على إنهاء هذا البحث، والصلاة والسلام على حبيبنا محمد خاتم الأنبياء والمرسلين صلوات ربي وسلامه عليه.

بالأمس القريب بدأنا مسيرتنا التعليمية ونحن ننظر إلى يوم التخرج كأنه يوم بعيد، ورأينا في تخصصنا هذا هدفاً سامياً ومغامرة عظيمة وغاية تستحق السير وتحمل العناء لأجلها، وإيماناً بالآية الكريمة ﴿وَلَقَدْ آتَيْنَا لُقْمَانَ الْحِكْمَةَ أَنْ اشْكُرْ لِلَّهِ ۚ وَمَنْ يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ ۚ وَمَنْ كَفَرَ فَإِنَّ اللَّهَ غَنِيٌّ حَمِيدٌ﴾، فإني أتوجه بالشكر الجزيل للأستاذة الدكتورة "عيساوي نبيلة" التي ساعدتنا كثيراً في مسيرتنا لإنجاز وكتابة هذا البحث وكان لها دوراً عظيماً من خلال تعليماتها ونقدها البناء ودعمها الأكاديمي.

وأخيراً أتوجه بشكر خاص للأساتذة الأعزاء الذين سأنال شرف مناقشتهم لبحثنا المتواضع، ولهم الشكر على مجمل نصائحهم وتوجيهاتهم التي ستنير دربنا العلمي.



## إهداء

.. بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين ..  
.. ينتابني فيض من الخواطر كلما تذكرت لحظات الإحباط إثر كل خيبة دراسة ونشوة كل إنجاز ..  
.. نحن أحياء وياقون وللحلم بقية ..  
.. إنتهت إيماننا هنا .. لكن ستبدأ الأيام الأفضل .. في مكان آخر ..  
أهدي هذا العمل المتواضع إلى  
مشجعتي وغاليتي.. إلى من كانت دعواتها تحيطني وتسعدني.. إلى من أثقلت الجفون سهرا..  
وحملت الفؤاد هما  
"إليك يا نور قلبي والذاتي"  
سندي في هذه الحياة ومصدر الأمان.. إلى من أستمد منه قوتي.. إلى من أرشدني طريقي..  
إلى ضلعي الثابت الذي لا يميل  
"إليك أبي الغالي"  
من شاركوني طفولتي وأحبوني بصدق .. إلى من لا تحلو الحياة من دونهم في البيت .. إخوتي  
قرة عيني وسندي في الحياة  
"مرورة، أحلام، مهدي"  
.. أول صديقة دخلت معي الجامعة وكانت سندا لي في هذا العمل ..  
"أبنة"  
.. صديقاتي الوفيات ورفيقات دربي ..  
.. إلى كل من كان لهم أثر على حياتي، وإلى كل من أحبهم قلبي ونسيهم قلمي ..

## هدية





## إهداء

ها هي الأيام قد مرت بسرعة حتى تصل إلى نهاية مشوارنا الدراسي وها نحن اليوم والحمد لله  
نطوي سهر الليالي ونعب السنين...  
.. إلى منارة العلم.. إلى سيد الخلق إمام المرسلين.. الأمي الذي علم المتعلمين..  
(سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم)  
أهدي هذا العمل المتواضع إلى  
من كانت الداعم الأول لتحقيق طموحاتي.. إلى من كانت ملجأ يدي اليمنى في هذه المرحلة..  
إلى من أبصرت بها طريق حياتي واعتزازي بذاتي.. إلى القلب الحنون.. إلى من كانت دعواتها  
تحيطني وتسعدني  
"إليك أمي الحبيبة"  
إلى من كلفه الله بالهبة والوقار.. إلى من علمني العطاء بدون انتظار.. إلى من تعلمت من صمته  
أبلغ الكلام.. إلى سندي في هذه الحياة ومصدر الأمان.. إلى من أحمل اسمه بكل افتخار..  
"إليك أبي الحبيب"  
إلى من أكن لهم الحب والتقدير.. إلى السواعد القوية التي تساعدني أوقات المحن.. إلى من أعطوا  
الأخوة معناها النبيل.. إلى من أعيش معهم أحمل اللحظات وأحلاها..  
"إلى إخوتي وزوجاتهم"  
إلى من تكبدت معي مشاق إنجاز هذا البحث وكانت مثال للطيبة والرفيقة المثالية  
"هديل"  
إلى صديقاتي الوفيات ورفيقات دربي  
إلى كل من كان لهم أثر على حياتي، وإلى كل من أحبهم قلبي ونسيهم قلمي.

## آية



# قائمة المختصرات

- ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري
- ق.م.ج: القانون المدني الجزائري
- ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري
- ج ر: الجريدة الرسمية
- ص ص: من الصفحة الى الصفحة
- المرجع السابق: op ;cit



# المقدمة



عانى البشر قديماً من مشقة التنقل بحراً فلجؤوا إلى القوارب الصغيرة المصنوعة من الخشب، اقتداءً بفلك سيدنا نوح عليه السلام، الذي جعل الله له آية لقومه ولل بشرية جمعاء وهي معجزة الفلك التي تحمل في طياتها انتقاعاً وعلماً لهم، فشاءت الأقدار أن يوحى له بأن يصنعها في قلب الصحراء حيث قال الله سبحانه وتعالى في القرآن الكريم: " فَأَوْحَيْنَا إِلَيْهِ أَنْ اصْنَعْ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا <sup>1</sup> وَوَحَيْنَا" <sup>1</sup> لتشق مسارها بإذن ربها وتطوف في مكانها الأصلي، بحادثة الطوفان التي أبحرت السفينة فيها وهلك الجميع إلا من كان على ظهرها وأرخ حدوثها قبل حوالي 5000 سنة قبل الميلاد في منطقة وادي الرافدين، وهنا كتبت فيها حياة جديدة للبشرية حيث قال تعالى: "وَأَيُّ لَهُمْ أَنَا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلْكَ الْمَشْحُونِ" <sup>2</sup>

لنتوالى العصور ويتطور تاريخ السفن مروراً بحضارات العالم نذكر منها قداماء مصر الذين شيّدوا السفن الشراعية، ومن الأمثلة الرائعة على ذلك سفينة خوفو المدفونة عند سفح الهرم الأكبر بالجيزة حوالي 2500 سنة قبل الميلاد، وكذا الفينيقيون الذين كانوا يقومون ببناء سفن تجارية كبيرة بحوالي 1200 سنة قبل الميلاد الذين أعترف بأنهم أول بحارة حقيقيون أسسوا فن الإرشاد والملاحة.

لنتطور تصاميم السفن أكثر فأكثر وتزداد قدرتها على التحمل، حيث أصبحت أداة مهمة للتجارة، الاستكشاف والدفاع لقوله تعالى: "اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ <sup>3</sup> وَأَعْلَمُكُمْ تَشْكُرُونَ" <sup>3</sup>، وظهرت بعدها فكرة الطاقة البخارية لتحريك السفن وصولاً لفكرة الطاقة النووية، ومع هذا الاهتمام الكبير بالسفن والتجارة البحرية التي أصبحت تمثل مصدراً هاماً للقوة الاقتصادية، كان لابد من وضع نصوص قانونية تحقق الاستغلال الأمثل للمسطحات المائية والسفن دون حدوث أي تجاوزات قد تؤثر بالسلب.

ولقد نشأ القانون البحري على المستوى الداخلي، ويرجع تكوينه للقواعد والعادات التي تكونت خلال العلاقات البحرية القديمة منذ ما يقارب عشرين قرناً قبل الميلاد، ومر بعدة مراحل حيث دونت في العصور الوسطى القواعد القانونية البحرية في مجموعات شهيرة نذكر منها مجموعة قواعد أوليرون التي يرجع تاريخها إلى القرن الثاني عشر، ومجموعة مرشد البحر التي يعود تاريخها إلى القرن السادس عشر.

<sup>1</sup> - القرآن الكريم، الآية 27 من سورة المؤمنین.

<sup>2</sup> - القرآن الكريم، الآية 41 من سورة یس.

<sup>3</sup> - القرآن الكريم، الآية 12 من سورة الجاثية.



وفي العصر الحديث وتطور الملاحة وازدهارها، ظهرت الحاجة الماسة إلى تقنين هذه القواعد القانونية فظهر أول تقنين بحري في فرنسا سنة 1681م، عرف باسم Ordonnance de la marine أمر البحرية، وهو أمر ملكي تضمنت أحكامه العادات البحرية، شمل القانون الخاص البحري وكذا الإداري البحري، والدولي البحري.<sup>1</sup> أما على المستوى الدولي ظهر الاهتمام بالملاحة البحرية بصفة عامة والسفن بصفة خاصة من خلال إبرام الاتفاقيات الدولية والمعاهدات التي سعت لتوحيد قواعد القانون البحري.

وبالرجوع للجزائر اهتمت أيضا منذ الاستقلال كغالبية الدول المطلة على البحر بشؤون النشاط البحري، كونها تشكل قوة بحرية لها تاريخ كبير، فتقنن القانون البحري الجزائري بموجب الأمر 80/76،<sup>2</sup> ليعدل بالانفتاح الذي شهدته الجزائر منذ 1998، بعد ما زاد اهتمام المشرع بالقانون البحري بالقانون 05/98،<sup>3</sup> ليعدل ويتم مرة أخرى سنة 2010 بموجب القانون 04/10،<sup>4</sup> المتضمن القانون البحري، والذي حاول المشرع في كل منها وضع نظام قانوني للسفينة واضح ودقيق وشامل لكل المتطلبات التي تحتاجها لتحقيق الاستغلال الأمثل لها.

#### أولا : أهمية الدراسة

تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع في كونه من أهم مواضيع القانون البحري، وفيما يلي بيان لأهميته من الناحية العملية والعلمية.

من الناحية العملية كون أداة السفينة تعتبر وسيلة الملاحة الرئيسية وتطور حولها غالبية الأحكام، وتعد أهم وسائل تطبيق القانون البحري فهي الرباط الوثيق بين الواقع والقانون، لذا أصدر المشرع الجزائري

<sup>1</sup> علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 10.

<sup>2</sup> الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، لسنة 1976.

<sup>3</sup> القانون رقم 98-05 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25 يونيو 1998، المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 47، لسنة 1998.

<sup>4</sup> القانون رقم 10-04 المؤرخ في 5 رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010، المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 46، لسنة 2010.

عدة قوانين وتنظيمات فحواها وضع نظام قانوني مميز للسفينة، يحقق التوازن بين الاستغلال والتنظيم، وتحديد الالتزامات والمسؤوليات لكل طرف يخضع له.

ومن الناحية العلمية يعد من بين أهم مواضيع القانون البحري، وتتعين دراسته ومعاينة القواعد القانونية التي وضعت فيما يتعلق بحالتها المدنية، وطبيعتها القانونية ونظام تسجيلها والحقوق الواردة عليها وكذا العقود المنشئة باسمها ولصالحها، خاصة مع التعديلات التي جاء بها القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم للأمر 76-80.

### ثانيا : دوافع اختيار الموضوع

ارتأينا اختيار هذا الموضوع لعدة دوافع ويمكن تقسيمها إلى دوافع ذاتية تتمثل في الميول والرغبة الشخصية في البحث في موضوعنا، خاصة بعد دراسة مقياس القانون البحري خلال مشوارنا الدراسي، وإثراء المكتبة القانونية بمرجع جديد يخص هذا الموضوع.

وأخرى موضوعية وهي محاولة التعرف على النظام القانوني للسفينة وأهم ما يميزها عن غيرها من المنشآت البحرية، غياب الثقافة القانونية فيما يخص القانون البحري إذ يستغرب الجميع من وجود أحكام قانونية صارمة للسفينة، واعتبار السفينة أهم عناصر الثروة البحرية وأهم محور تركز حوله أحكام القانون البحري.

### ثالثا : أهداف الدراسة

تتمثل أهم الأهداف المرجوة من هذا البحث فيما يلي:

- إعطاء صورة واضحة للطبيعة القانونية للسفينة، وتعيين عناصر ذاتيتها، كونها أداة فعالة وهامة في تطوير وتنمية التجارة الخارجية.
- التعرف بصفة خاصة على كل من يساهم في استغلال السفينة كونها أداة ميكانيكية لا يمكن أن تقوم بوظائفها وحدها.
- تحديد الحقوق العينية الواردة على السفينة، ومحاولة تحليل النصوص القانونية التي تناولت هذا الموضوع، وتبيان الثغرات التي وقع فيها المشرع، ومحاولة تقييدها.

➤ تسليط الضوء على خصوصية السفينة من حيث أهم العقود كإيجار السفينة، وعقد التأمين البحري الذي يعتبر ركن ضروري لتغطية الأخطار الممكنة حدوثها على متن المنشأة.

#### رابعاً : تحديد نطاق الدراسة

قمنا بدراسة موضوع النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري، وبالتحديد الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 5 رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010، مع الإشارة أحيانا لبعض الاتفاقيات الدولية.

#### خامساً : الدراسات السابقة

من بين الدراسات التي تم الاعتماد عليها في هذا الموضوع ما يلي:

- ❖ الباحثة **وناسة بوخميس**، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، قانون أعمال، قسم العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011-2012، حيث ركزت الباحثة في موضوعها على بعدين أساسيين هما: قانون البحار بشكل عام، وتنظيم السفن بشكل خاص تحت ظل الاتفاقيات والأحكام الدولية إذ نسقت بين البعدين.
- ❖ الطالبتين **مريم حملوي**، **نبيلة قرفي**، النظام القانوني للسفينة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون أعمال، قسم العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، 2017-2018، حيث اعتمدت الباحثة في دراستها على عدة أهداف تكمن في إبراز أهمية السفينة كأداة للملاحة البحرية، وعنصر من عناصر الثروة البحرية، ووضحت اهتمام المشرع الجزائري بها.

أن هذه المذكرات التي تم الاعتماد عليها تناولت موضوع البحث إلا أنها أغفلت بعض الأجزاء المهمة وبعض الأحكام الضرورية معرفتها فيما يتعلق بالنظام القانوني للسفينة، فركزنا على أركان قيام بعض العقود كعقد التأمين على السفينة الذي يعد جزء مهم وجب التطرق له، لأن تأمينها شيء ضروري لتفادي الأخطار، أيضا حاولنا تسليط الضوء على طرق انقضائه، كذا أنواع عقد النقل البحري الوارد على السفينة وأطرافه، وشروط عقد إيجار السفينة وغيرها من النقاط الموجودة بالتفصيل في المضمون.

## سادسا : صعوبات الدراسة

من بين الصعوبات التي صادفتنا في إنجاز هذه الدراسة:

- تشعب الموضوع باعتبار أن منشأة السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة، مما يعني أن غالبية أحكام القانون البحري تدور حولها مما صعب علينا التطرق لجميعها بالتفصيل.
- صعوبة إيجاد ملاحق جديدة مختلفة عن المذكرات السابقة، مما لم يسمح لنا بإبراز الجانب التطبيقي للموضوع كما ينبغي.

## سابعا : إشكالية الدراسة

إن السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة في البحر، كما أنها أساس التجارة البحرية، لذلك نظمها المشرع الجزائري ضمن نصوص قانونية، فإلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في وضع نصوص قانونية كفيلة بحماية السفينة؟

إن الإجابة على هذه الإشكالية تتطلب الإجابة على الأسئلة الفرعية التالية:

- ما مفهوم السفينة كمنشأة بحرية؟، وفيما تتمثل طبيعتها القانونية؟
- فيما يتمثل النظام الإداري للسفينة؟
- من هم الأشخاص القائمون على تنظيم السفينة؟
- ماهي الحقوق المنصبة على السفينة؟
- ماهي أهم العقود الواردة على السفينة؟

## ثامنا : منهج الدراسة

للإجابة عن الإشكاليات المطروحة والإحاطة بكل الجوانب الغامضة والمبهمة في موضوع الدراسة اعتمدنا على المنهج التحليلي والوصفي الذي وجدنا أنه الأنسب للدراسة حيث:

قمنا بتحليل النصوص القانونية الخاصة بالسفينة وأحكامها، من القانون البحري والتنظيمات المتعلقة بها، وكذا بعض الاتفاقيات الدولية، لإبراز أهم ما جاءت به هذه القواعد لتنظيم سير السفينة واستغلالها بأحسن الطرق ضامنين فيها الربح لمالكها، وإتمام خدمات عملائها.

أما المنهج الوصفي فظهر في حديثنا عن أبرز المفاهيم التي تطرقنا لها والتعريفات الفقهية التي حاولنا شرحها.

### تاسعا: التصريح بالخطوة

مراعاة لما سبق وللإحاطة بكل جوانب الدراسة والتطرق لكل التفاصيل التي تخدم موضوع بحثنا، ارتأينا اعتماد الخطوة التالية، التي قسمناها إلى فصلين رئيسيين:

تناولنا في الفصل الأول الإطار المفاهيمي للسفينة، وذلك من خلال تأصيل فكرة السفينة (المبحث الأول)، ثم تطرقنا للنظام الإداري للسفينة (المبحث الثاني)، والأشخاص القائمون على تنظيم السفينة (المبحث الثالث).

أما الفصل الثاني الموسوم بالأحكام القانونية للسفينة، تطرقنا فيه للتصرفات القانونية الواردة على السفينة المنشئة لحقوق عينية أصلية (المبحث الأول)، التصرفات القانونية الواردة على السفينة المنشئة لتأمينات عينية تبعية (المبحث الثاني)، وبعض العقود الواردة على السفينة (المبحث الثالث).

وأخيرا ختاماً لدراستنا المتواضعة تطرقنا لجملة من النتائج التي توصلنا لها من خلال تسليط الضوء على موضوع النظام القانوني للسفينة، بالإضافة للتوصيات التي يمكن أن تطرح في هذا الصدد.



## الفصل الأول

### تأصيل فكرة السفينة



## تمهيد

تتوعد وسائل التنقل على مر العصور، فكانت البداية برا وهو ما أصبح أمرا شاق عند وصول إلى أعتاب البحار والمحيطات، إذا لم يكن مستحيلا لذا وجب التوصل إلى وسيلة تيسر انتقال الأشخاص من مكان إلى آخر، وتداول السلع والبضائع بشكل أسرع عن طريق البحر، هذا ما دفع أهل الاختصاص لإنشاء مركبات بحرية يعتمدون عليها في نشاطاتهم، وهنا ظهرت بوادر فكرة السفينة التي كانت تبنى بالخشب وتعتمد على الرياح لتحريكها، لتتطور شيئا فشيئا حتى أصبحت أكثر تعقيدا وبأحجام ضخمة، بهذا أخذت السفينة حيز كبير من الاهتمام حيث اعتبرت عنصر فعال في الملاحة البحرية، فكانت محط أنظار التشريعات الدولية والداخلية، من أجل هذا أحيطت بترسانة من الاتفاقيات والقوانين والتنظيمات لتسهيل تسييرها.

المشرع الجزائري كغيره من الدول قام بإعداد نظام قانوني مميز للسفينة، وليتسنى لنا معرفة أهم ما جاء به استوجب علينا التطرق إلى مفهوم السفينة، وإظهار طبيعتها القانونية لإدراجها ضمن المنقولات أو العقارات، كونها تخضع لقواعد قانونية خاصة بها استلزم تبيان العناصر التي تبرز ذاتيتها، وكون العنصر البشري يلعب دورا لا يستهان به في مساعدة السفينة في تأدية وظائفها الملاحية على أكمل وجه، يجد بنا معرفة الأشخاص المسيرون لها.

وهذا ما سنوضحه في هذا الفصل من خلال تقسيمه إلى :

- المبحث الأول : تأصيل فكرة السفينة.
- المبحث الثاني : النظام الإداري للسفينة.
- المبحث الثالث : الأشخاص القائمون على تنظيم السفينة.

## المبحث الأول : تأصيل فكرة السفينة

كثر في هذا العصر أنواع الآليات البحرية والسفينة أهمها، فهي تعتبر همزة الوصل بين الدول عبر البحر، فهي معدة لنقل البضائع والأشخاص بين مختلف الموانئ، فتعد أهم مورد لاستغلال ثروات البحار والاستثمار فيها وعنصر من عناصر الثروة البحرية، فكان لابد من إزالة الغموض والابهام عنها، فإذا توضحت معالمها تيسر البحث في احكامها، وللتعرف عليها عن قرب وعمق أكثر ارتأينا التطرق إلى مفهوم السفينة كأداة ملاحية بحرية (المطلب الأول)، ومعرفة الطبيعة القانونية الخاصة بها (المطلب الثاني)، دون أن ننسى أنواعها العديدة التي تختلف حسب المعيار الذي نعتمده (المطلب الثالث).

## المطلب الأول : مفهوم السفينة كأداة للملاحة البحرية

حظيت السفينة بنظام قانوني خاص بها يميزها عن غيرها من المنشآت المشابهة لها، فهي تعتبر الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية<sup>1</sup> وتدور معظم أحكام القانون البحري حولها، ومن خلال دراستنا لها تطرقنا لمفهومها من خلال تعريف منشأة السفينة على الصعيد الفقهي والقانوني (الفرع الأول)، ثم خصائصها (الفرع الثاني)، وأخيرا ملحقاتها وتوابعها (الفرع الثالث).

## الفرع الأول : تعريف منشأة السفينة

تعد السفينة أساس المعاملات البحرية فهي تأخذ الحيز الأكبر من الاهتمام داخليا ودوليا على الصعيد البحري، فقد قيل الكثير بشأن تعريفها على مستوى الفقه، لأن مختلف التشريعات البحرية اهتمت بسن القانون لا وضع التعريفات والتفسيرات، مما أدى للخلط بينها وبين غيرها من المنشآت البحرية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> تعد الملاحة البحرية ذلك النشاط البحري من منظور الوسط التي تمارس فيه ومن منظور أدواته التي هي السفينة، أما قانونيا فالمشروع الجزائري عرفها في المادة 161 من ق.ب.ج بأنها: "الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من نفس القانون".

<sup>2</sup> مريم حملاوي، نبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2017-2018، ص 07.



## أولاً : التعريف الفقهي للسفينة

حاول الفقهاء منذ القدم تمييزها عن باقي الآليات الأخرى ولازال هذا الاهتمام قائماً ليومنا هذا، ولقد ذهب غالبية الفقهاء إلى تعريف السفينة على "أنها كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية"، إضافة إلى ذلك هناك من رأى أن التعرض لمخاطر البحر يعد عنصر لا بد منه في هذا الخصوص.<sup>1</sup>

## 1. تعريف السفينة في الفقه القديم

حسب الفقيه (فالين Vallin) إنه " كل ما يصلح للملاحة يعتبر سفينة أو عمارة بحرية حتى ولو كان مركبا صغيرا"، إذ عجز على وضع تعريف دقيق ولموس للسفينة، كذلك الفقيه (دونجون Danjon)، حيث اكتفى في أعماله بالتمييز بين المركب الذي يقتصر على الملاحة النهرية، والسفينة للملاحة البحرية.<sup>2</sup> أما الفقيه (ريبير Ripert) "فقد رأى" أن تخصيص الملاحة البحرية هو وحده الذي يحدد مفهوم السفينة" أي هو المعيار الفاصل لتحديد مفهوم السفينة، ولا يكفي أن تكون المنشأة عائمة لإضفاء وصف السفينة عليها إذا لم تكن مخصصة للملاحة البحرية.<sup>3</sup>

## 2. تعريف السفينة في الفقه الحديث

فقد رأى الفقيهان (روديار Rodière) و(ديبونطافيس Dupontavice) أن معظم الفقهاء القدماء اعتمدوا على معيار التمييز بين السفينة والمركب، وبذلك لم يشيروا إلى عمق مفهوم السفينة بذاتها، واعتبروا هذا التمييز ضروري ولا بد منه، إضافة إلى تأكيدهما على وصف الملاحة بالاعتیاد، عرفوا السفينة

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية التأمين البحري)، مكتبة دار النشر والتوزيع، عمان، 2009، ص29.

<sup>2</sup> محمد الصغير دحماني، "مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل واستئجار السفن"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران 2، العدد الثالث، 2016، ص30.

<sup>3</sup> المرجع نفسه.

كما يلي " آلية عائمة من طبيعة منقولة مخصصة من مستغلها لوظيفة تعرضها عادة لأخطار البحر، من بين هذه العمارات توجد السفن التي تتميز بأنها مخصصة للملاحة البحرية ".<sup>1</sup>

ثانيا : التعريف القانوني للسفينة

### 1. تعريف السفينة في ظل قواعد القانون الدولي

يوجد العديد من الاتفاقيات التي أخذت على عاتقها تعريف السفينة نذكر منها: اتفاقية لندن حول القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر المؤرخة في 20 أكتوبر 1970 القاعدة الثالثة الفقرة 08 بأنها: " كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي". كما عرفت أيضا اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لـ 7 فيفري 1986: " ينصرف مصطلح السفينة إلى كل منشأة بحرية قابلة للملاحة بوسائلها الخاصة وتكون مستخدمة في التجارة البحرية الدولية بهدف نقل البضائع أو الأشخاص أو كليهما معا، باستثناء السفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 500 طنة".<sup>2</sup> ونستنتج من هذه التعاريف أن غرضها لم يكن وضع تعريف للسفينة بقدر ما كان تحديد للمنشآت التي تطبق عليها أحكامها، وهذا ما جعلها متناقضة فيما بينها أحيانا، وتسبب في ضرر على التشريعات الداخلية التي تستمد الإطار القانوني لتعريف السفينة من هذه الاتفاقيات بحكم سموها على القانون الداخلي.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>-René Rodiere ; Emmanuel du pontavice ; **Droit Maritime** ; 12édition;Dollaz ; paris; 1997 ; p44.

<sup>2</sup>راجع بخصوص تعاريف الاتفاقيات الدولية، لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الدولي العام والعلاقات العامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2009-2010، ص ص 110-112.

<sup>3</sup>المرجع نفسه، ص 115.

## 2. تعريف السفينة في ظل التشريع الجزائري

أن المشرع الجزائري حاول جاهدا الخوض في هذا الموضوع،<sup>1</sup> وعرف السفينة في المادة 13 من ق.ب.ج على أنها: "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"<sup>2</sup>

وصفه السفينة بالعمارة البحرية أو الآلية العائمة يدل على أنه لا يعتبر أي جسم يتحرك في البحر سفينة، والمراكب النهرية ليست سفن باستعماله لفظ بحرية، ومنه نص على شروط اكتساب وصف السفينة.<sup>3</sup> ولم يشترط وسيلة دفع ذاتية بعبارة "إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى"، وهذا مهم لإضفاء الجدية للأسطول البحري، والاستقلالية.<sup>4</sup>

## الفرع الثاني : خصائص السفينة

نظرا للخصوصية التي تتمتع بها السفينة باعتبارها الآلية الأساسية التي يقوم عليها النشاط البحري وجب توافرها على جملة من الخصائص.

## أولا : السفينة منشأة عائمة

قابلية العوم على سطح الماء يعد بند أساسي لتكوين خاصية المنشأة البحرية العائمة.<sup>5</sup> "يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية".<sup>6</sup>

<sup>1</sup> الشريف وكوك، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حمة لخضر الوادي، الجزائر، 2021-2022، ص20.

<sup>2</sup> الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>3</sup> وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2011-2012، ص19.

<sup>4</sup> مريم حملاوي، نبيلة قرفي، المرجع السابق، ص14.

<sup>5</sup> محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص30.

<sup>6</sup> عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987، ص08.

## ثانيا : تخصيص السفينة للملاحة البحرية

حسب نص المادة 161 من ق.ب.ج: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون"<sup>1</sup>، وتعتبر الشهادة التي تقدمها السلطات المختصة إثباتا لصلاحية السفينة للملاحة، وفق شروط معينة كتحمل المخاطر البحرية مثلا، واكتسابها صفة السفينة.<sup>2</sup>

## ثالثا : أن تكون الملاحة على وجه الاعتياد

حسب تعريف الرأي الراجح في الفقه تعد السفينة: "المنشأة التي تقوم وتخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد وتكون مهيأة لتحمل مخاطر البحر وتكون صالحة للملاحة البحرية"<sup>3</sup>، أساسا يجب القيام بهذه الملاحة بصفة اعتيادية، مستمرة أو منفصلة وتبقى صفة السفينة ملازمة للمنشأة في حالة تحولها للملاحة النهرية.<sup>4</sup>

## رابعا : التعرض لمخاطر البحر

حسب التعريف السائد: "السفينة هي المركب القادر على مجابهة أخطار البحر"، وهو ما أخذت به معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام 1954، ويطلق عليه معيار الخطر البحري لاكتساب صفة السفينة وهو الشرط الذي غفل عليه المشرع الجزائري.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>2</sup> علي بوجحيلة، موجز محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الرابعة كلاسيكي، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة 01، الجزائر، 2012-2013، ص31.

<sup>3</sup> جميلة بلعيد، محاضرات في مقياس القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، الجزائر، 2020-2021، ص09.

<sup>4</sup> سميرة عماروش، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف، الجزائر، 2021-2022، ص16.

<sup>5</sup> حملاوي مريم، قرفي نبيلة، المرجع السابق، ص10.

## الفرع الثالث : ملحقات السفينة

حسب المادة 52 من ق.ب.ج: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والاثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة دائما ملك للمشتري" والمادة 58 كذلك التي جاءت بالتالي "يشمل الرهن البحري المرتب على السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها مالم يتفق الأطراف على خلاف ذلك..."<sup>1</sup>، فالسفينة كمنشأة تتضمن أجزاء وملحقات وتوابع كما جاءت في المادتين سابقتي الذكر.

## المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة

إن تحديد الطبيعة القانونية للسفينة يقتضي إدراجها ضمن طائفتين قانونيتين هما: طائفة الأشخاص وطائفة الأموال بنوعيهما المنقولة والعقارية، سنقسم دراستنا في هذا المطلب إلى محاولة معرفة الطابع المالي والمنقول للسفينة (الفرع الأول)، الطبيعة الخاصة للسفينة أي تشبيهها بالعقار (الفرع الثاني)، وموقف المشرع الجزائري من كل هذا (الفرع الثالث).

## الفرع الأول : السفينة مال منقول

حسب بعض الفقهاء تعد السفينة مال منقول، كونها تنتقل من مكان لآخر وليس لها حيز تستقر وتثبت فيه دون تلف.<sup>2</sup> ويترتب على ذلك خضوعها للقواعد العامة الخاصة بالمنقولات في القانون المدني.<sup>3</sup> ولقد انتقد هذا الرأي على أساس أن هذا التكييف غير صحيح على الإطلاق، وذلك لأن السفينة وإن كانت مالا منقولاً لا تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقولات، إذ أنها لا تخضع لقاعدة هامة وهي الحياة في المنقول بحسن نية سند للملكية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>2</sup> راجع المادة 683 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78 لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر عدد 31، لسنة 2007.

<sup>3</sup> خيرالدين فنطازي، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2020-2021، ص 29.

<sup>4</sup> العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص 48.

## الفرع الثاني : الطبيعة الخاصة للسفينة

اعتبرت السفينة مال منقول، إلا أنها مع ذلك تعتبر ذو طبيعة خاصة ما جعلها قريبة جدا من وصف العقار تتشابه مع العقارات من حيث رهنها، وهي بهذه الصفة نجزم اختلافها تماما عن سائر المنقولات،<sup>1</sup> فالسفينة لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.<sup>2</sup>

وكذا انتقال الملكية في المنقول يتم بالتراضي، أما حالة السفينة لا تنتقل ملكيتها إلا بمحرر رسمي صادر عن الموثق يتم تسجيله للاحتجاج به لدى الغير.<sup>3</sup> كما يخضع الحجز على السفينة لإجراءات قريبة من إجراءات الحجز على العقار.<sup>4</sup> كما أنها تتشبه بالأشخاص الطبيعية في بعض الأوجه.<sup>5</sup>

## الفرع الثالث : موقف المشرع الجزائري

المشرع الجزائري اعتبر السفينة مال منقول وهذا ما أكدته نص المادة 56 من ق.ب.ج، لأنها تنتقل من مكان لآخر وليس لها حيز تستقر وتثبت فيه دون تلف (المادة 683 من ق.م.ج)، وأعطاه بعض صفات العقار إذ اشترط إثبات التصرفات التي ترد على السفينة بعقد رسمي لدى الموثق وشهرها في سجل خاص وإلا كان التصرف باطلا<sup>6</sup>، وهذا ما نصت عليه المادتين 49 من ق.ب.ج، و649 من ق.م.ج.

إضافة إلى ذلك قرر حقوق الامتياز على السفينة، وهذا قرره أحكام المادة 72 من ق.ب.ج، كما يجوز رهنها رهنا رسميا وهذا ما نصت عليه المادة 56 الفقرة 03 من ق.ب.ج.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> كميلة أعراب، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثامن، 2018، ص192.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص27.

<sup>3</sup> كميلة أعراب، المرجع السابق، ص193.

<sup>4</sup> محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص17.

<sup>5</sup> جميلة بلعيد، المرجع السابق، ص11.

<sup>6</sup> خيرالدين فنطازي، المرجع السابق، ص30.

<sup>7</sup> راجع المادة 72 من القانون البحري الجزائري.

## المطلب الثالث : أنواع السفن البحرية

يمكن تقسيم أنواع السفن حسب عدة معايير منها: نوع الملاحة البحرية الممارسة ومن حيث تخصيصها (الفرع الأول)، السفن من حيث وسيلة الدفع (الفرع الثاني)، كذلك السفن من حيث غرض الاستغلال (الفرع الثالث).

## الفرع الأول : تقسيم السفن من حيث نوع الملاحة الممارسة

اعتمد المشرع الجزائري هذا المعيار، وحدد لكل نوع نطاق جغرافي معين وذلك لأهداف إدارية.<sup>1</sup>

## أولاً : السفن التي تمارس الملاحة في أعالي البحار

لابد من معرفة معنى مصطلح ملاحة أعالي البحار للوصول إلى المعنى الدقيق وراء هذا النوع، فبداية نشير إلى معنى أعالي البحار كتالي: "تشمل أعالي البحار مياه البحر الواقعة بعد المنطقة الاقتصادية الخالصة وتوصف بأنها خارج الولاية الوطنية للدول فهي منطقة مشاعة لكل الدولة وليس لأية دولة حق الاستئثار بها والسيطرة عليها، إذن هي حق للجميع".<sup>2</sup> وتسمى بالملاحة بعيدة المدى أو غير المحدودة إذ تمارس على النطاق البحري الأوسع والأصعب، فهي تعد أخطر نوع من الملاحة، وتعرف بأنها الملاحة التي تتم بين الموانئ الداخلية والأجنبية.<sup>3</sup>

## ثانياً : السفن التي تمارس الملاحة الساحلية

بداية نعرف معنى الملاحة الساحلية ونقسمها لملاحة ساحلية قصيرة المدى وهي: "الملاحة التي تمارس في نطاق ضيق مقارنة بملاحة أعالي البحار فتخصص للسفن التي تحمل الراية الوطنية فقط كقاعدة مع وجود بعض الاستثناءات في العديد من الحالات"، وملاحة ساحلية محدودة وهي: "تمارس في نطاق أوسع من الملاحة الساحلية في نطاق ضيق وتكون عادة بين الموانئ الوطنية والأجنبية الواقعة

<sup>1</sup> وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص 29.

<sup>2</sup> سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي، القانون الدولي للبحار، الجزء السادس، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص ص 226-225.

<sup>3</sup> محمد الطاهر سعيود، ملخص محاضرات في مقياس الملاحة البحرية موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر قانون بحري ومينائي، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الصديق بن يحي جيجل، الجزائر، 2020-2021، ص 05.

داخل البحر الأبيض المتوسط، شريطة عدم تجاوز هذه الملاحة إلى خارج المضيق أو القناة".<sup>1</sup> أما عن السفن التي تمارس هذه الملاحة تكون مختلفة من حيث الوثائق التي تحملها حسب الحالة التي تكون فيها.

### الفرع الثاني : تقسيم السفن من حيث وسيلة الدفع

اعتمد هذا التصنيف على الوسيلة المحركة للسفينة، أي ما يدفعها للسير وسط البحر وهي:

#### أولاً : السفن الشراعية

أول ظهور للسفينة كانت الطاقة الهوائية السبيل الأبسط لتحريكها، والوسيلة المثلى آنذاك، وسميت بالسفن الشراعية، وهذا المصطلح يشير إلى أي مركب يعمل بقوة الرياح، وعادة يكون عبارة عن مركب شرعي مجهز بثلاث صوارٍ على الأقل ويختلف ذلك حسب حجم السفينة.<sup>2</sup>

#### ثانياً : السفن البخارية

تعتمد أساساً على البخار لتحريكها، فتغير نهائياً شكل السفينة، وكيفية بناءها وأبعادها وغير ذلك، والسفينة هنا تعمل بالطاقة البخارية، وله طاقة كبيرة في توليد الحركة، فتزداد هذه الأخيرة بمقدار ما زادت كمية البخار.<sup>3</sup>

#### ثالثاً : السفن الذرية

ظهرت السفن النووية التي تعمل بواسطة مفاعلات نووية تسمى المفاعلات البحرية، وتشكل خطراً لا بد من مواجهتها قانونياً، وقع وفق ذلك على معاهدة مسؤولية مستغلي السفن الذرية في 25 ماي 1962 ببروكسل.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> محمد الطاهر سعيود، المرجع نفسه، ص 05.

<sup>2</sup> وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص 29.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007، ص 61.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 63.



## الفرع الثالث : تقسيم السفينة من حيث التخصيص

يعتمد هذا التصنيف على الغرض التي خصصت له هذه السفينة بمعنى نوع الخدمة التي تؤديها.

## أولاً : السفن الخاصة

- السفن المخصصة لنقل الأشخاص: مهمتها الأساسية في نقل الركاب، ونذكر منها العبارات وسفن الرحلات البحرية.
- السفن المخصصة للصيد: تستخدم في صيد الأسماك في البحر، هدفها تحقيق أرباح.
- السفن المخصصة لنقل البضائع: غرضها الأساسي نقل البضائع من ميناء إلى آخر عبر البحار والمحيطات منها<sup>1</sup>.

## ثانياً : السفن العامة

هي التي تحمل العلم الجزائري امتداد لإقليم الدولة، وتمارس عليه حق السيادة الوطنية.<sup>2</sup>

- السفن الحربية: سفينة حكومية تابعة للدولة والمخصصة للخدمة العمومية للدفاع الوطني، طاقمها عسكري، وتابعة للقوات المسلحة للدولة ولها علامات مميزة وتحمل جنسية الدولة.<sup>3</sup> وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982 نصت على السفينة البحرية في المادة 29 منها، إذ تعني: "سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".<sup>4</sup>

<sup>1</sup>تم تصفح الموقع (17:30، 2023/04/15) : <https://www.almrsl.com>

<sup>2</sup>محمود شحات، المرجع السابق، ص21.

<sup>3</sup>سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص34.

<sup>4</sup>وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص16.

➤ السفن غير الحربية: سفينة حكومية مخصصة للخدمة العمومية الخاصة خاضعة لسلطة موظف مدني للدولة وذات طاقم تحت تصرف الدولة وممثليها.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني : النظام الإداري للسفينة

يعد تخصيص السفينة للملاحة البحرية معيارا لخضوعها لنظام قانوني مميز تتفرد به دون غيرها، يشمل عددا من العناصر التي تعين ذاتيتها داخل المجتمع الوطني وكذا داخل المجتمع الدولي، ضف إلى ذلك خضوعها لنظام تسجيل معين، وبناء على هذا قمنا بتقسيم المبحث إلى ثلاثة مطالب، حاولنا في المطلب الأول التعرف على العناصر الذاتية الوطنية للسفينة (المطلب الأول)، ثم التعرف على العناصر الدولية الشخصية للسفينة (المطلب الثاني)، وفي الأخير نظام تسجيل السفينة (المطلب الثالث).

#### المطلب الأول : العناصر الذاتية الوطنية للسفينة

ناهيك عن وصف السفينة بانها من المنقولات، إلا أنها تتميز بحالة مدنية خاصة إذ تتكون من مجموعة عناصر تتفرد بها عن غيرها، وفي هذا السياق ذكرت المادة 14 من ق.ب.ج: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل..."<sup>2</sup>. وعليه سنتطرق في هذا المطلب إلى اسم وحمولة السفينة (الفرع الأول)، حمولة ودرجة السفينة (الفرع الثاني)، العلامة المميزة للسفينة (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول : اسم وموطن السفينة.

نجد دائما موطن السفينة متصلا باسمها سواء في التسجيل في مسائل الاختصاص القضائي أو ميناء التسجيل.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 2014-2015، ص15.

<sup>2</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>3</sup> خيرالدين فنطازي، المرجع السابق، ص32.

## أولا : اسم السفينة

أهم عناصر الحالة المدنية اسم السفينة حيث ألزم القانون أن يكون لها اسم فريد خاص بها<sup>1</sup>. ولمنح اسم للسفينة قام المشرع الجزائري بوضع عدة شروط وإجراءات لاستصدار هذا الاسم.

➤ **شروط منح اسم السفينة** : يكون مالك السفينة ملزم باختيار هذا الاسم الذي يميزها<sup>2</sup> لكن حريته ليست مطلقة في اختيار الاسم، وبمجرد تحطم السفينة أو غرقها يصبح لأي شخص الحق في استعمال هذا الاسم مصحوبا برقم تسجيل على مكان ظاهر من السفينة<sup>3</sup> (المادة 17 من ق.ب.ج) لا يجوز لمالك السفينة أن يختار اسم لسفينة لها نفس الجنسية<sup>4</sup>، يجب أن يكتب الاسم بأحرف عربية ولاتينية على السفينة<sup>5</sup>.

➤ **إجراءات منح اسم السفينة** : يمنح الاسم أو يغير بموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة، وتكون بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية، كما تضيف المادة 17 من ق.ب.ج على إلزامية شهر اسم السفينة المتحصل عليه ضمن الشروط القانونية، حيث نصت على أنه: "يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه. ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها"<sup>6</sup>.

## ثانيا : موطن السفينة

لا بد من أن يكون للسفينة موطن كبقية الأشخاص الطبيعية وهو الموطن القانوني، والمشار إليه في المادة 14 من ق.ب.ج، ويعتبر موطن السفينة هو الميناء الذي تسجل فيه، ويختلف عن ميناء الاستغلال

<sup>1</sup> لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص36.

<sup>2</sup> تنص المادة 16 من ق.ب.ج أنه: "يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها".

<sup>3</sup> محمود شحماط، المرجع السابق، ص23.

<sup>4</sup> بهجت محمد عبد الله أمين قايد، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق، مصر 1984، ص39.

<sup>5</sup> تنص المادة 15 من ق.ب.ج: "يجب أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاتينية على السفينة".

<sup>6</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

فالأول يعتبر موطنها، أما الثاني فهو مكان لممارسة نشاطها لمالك السفينة الحرة المطلقة في اختيار موطن لها أو تغييره، ولا يمكن لسفينة ما اتخاذ أكثر من موطن واحد<sup>1</sup>.

يلزم على كل سفينة التسجيل في أحد الموانئ الجزائرية، (المادة 34 من ق.ب.ج)، وينتهي التسجيل بالشطب من دفتر التسجيل بتحقق المادة 37 ق.ب.ج.<sup>2</sup> كما ذهبت المادة 46 و47 من نفس ق إلى أنه يحظر تسجيل السفينة في ميناء وطني وميناء أجنبي في الوقت نفسه،<sup>3</sup> إضافة إلى أن المشرع الجزائري ألزم إشهار ميناء تسجيل السفينة على أن يكتب بأحرف عربية ولاينية بشكل بارز موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها<sup>4</sup>.

ويلعب موطن السفينة دورا كبيرا في تخصيص القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي تقع داخلها، وفي حالة التعامل مع مالك السفينة، فالغير يستطيع أن يعرف التصرفات القانونية الواردة عليها في سجلها المتواجد بموطنها،<sup>5</sup> وبالإضافة إلى أن موطن السفينة يمكّننا من التعرف عليها وتمييزها عن غيرها من السفن، خاصة أثناء الحروب.<sup>6</sup>

### الفرع الثاني : حمولة ودرجة السفينة

هناك عناصر أخرى تعتبر ذات صلة بنشاط السفينة وتتمثل في حمولتها ودرجتها.

<sup>1</sup> محمد بن عمار، "مفهوم السفينة في القانون البحري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق جامعة الجزائر، العدد الأول، الجزائر، 1993، ص104.

<sup>2</sup> راجع المواد 34 و37 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> راجع المواد 46 و47 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> راجع المواد 15 و17 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> الشريف وكوك، المرجع السابق، ص26.

<sup>6</sup> وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص ص 53-54.

## أولاً : حمولة السفينة

تعتبر الحمولة من أهم العناصر المكونة للسفينة، ويجرى قياسها بالطن الحجمي، وهو ما يعادل 2.83 متر مكعب، حيث نصت المادة 18 من ق.ب.ج على أن حمولة السفينة تعتبر عنصر من العناصر الأساسية في تحديد هويتها بقولها: "إن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرًا من شخصيتها".<sup>1</sup> في هذا الصدد تقاس الحمولات بالوزن (الحمولة الكاملة، الخفيفة، والوزنية)، أو بالحجم (الحمولة الإجمالية الكلية، الإجمالية، والصالفة).<sup>2</sup>

تختلف الحمولة من سفينة إلى أخرى، حيث ظلت الحمولات تقاس من جانب الدول البحرية كل منها على حدى، وذلك كان يؤدي إلى نتائج غير مقبولة، حيث كان يتوجب على السفينة القيام بحساب حمولتها في كل مرة تدخل فيها ميناء أجنبي، وعلاجاً لهذا الوضع قد أبرمت معاهدة أوصلو في 10 أكتوبر 1947 المتعلقة بقياس حمولة السفن، وبمقتضى هذه المعاهدة توحدت قيمة شهادات الحمولة بين الدول المتعاقدة، فأصبح في داخل كل دولة موقعة للشهادات الصادرة بواسطة سلطات الدول الأخرى الموقعة ذات القيمة كما لو كانت صادرة من هذه الدولة. إلا أن قواعد حساب الحمولة التي تضمنتها المعاهدة كانت لها آثار سلبية مباشرة على سلامة السفن، والأمر الذي بادرت معه المنظمة البحرية الاستشارية الدولية للدعوة إلى إلغاء هذه المعاهدة، وقد حل محلها اتفاقية لندن الدولية الخاصة بحساب حمولة السفن والموقعة في 23 يناير 1969 والتي جاءت أحكامها أكثر شدة عن سابقتها.<sup>3</sup>

## ثانياً : درجة السفينة

تعمل هيئات الإشراف البحري المعتمدة دولياً على تصنيف السفن حسب قوتها، ومتانة بنائها ومدى استثنائها لشروط السلامة، حيث تتابع هذه الهيئات البناء والصيانة والكشف الدوري للسفن، ومن أشهرها اللويدز الإنجليزية المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري المؤرخ في 1977/10/20، وفيرتاس الفرنسية التي

<sup>1</sup> هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999، ص 55-56.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة (ماهية السفينة، ملكية السفينة، حقوق الامتياز البحرية، الرهن البحري، الحجز على السفينة)، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010، ص 50.

<sup>3</sup> محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، لبنان، ص 45-46.

اعتمدها الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 1973/01/02،<sup>1</sup> فتعد الدرجات التي تصدرها هيئات الإشراف قرينة بسيطة على صلاحية السفينة للملاحة، فيجوز إثبات عكسها،<sup>2</sup> وتقوم مسؤولية هيئات التصنيف عن الأخطاء التي قد يرتكبها خبائها في التقدير.<sup>3</sup>

### الفرع الثالث : العلامة المميزة للسفينة

وضع علامات على السفينة، أمر ضروري للتعرف الأولي عليها،<sup>4</sup> وقد تعرض ق.ب.ج إلى هذه العلامات في المادة 24 منه ف قضى بأن: " كل سفينة ملزمة بحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها " <sup>5</sup> ومن غير شك أنّ هوية السفينة تهم الدولة والأفراد سواء كانوا وطنيون أو أجانب.<sup>6</sup> وأضافت المادة 26 من ق.ب.ج بأنه: " تحدد بمرسوم الشروط والظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن ورايتها الوطنية وكذلك التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال وذلك في الفرض والموانئ الجزائرية".<sup>7</sup>

### المطلب الثاني : العناصر الدولية لشخصية السفينة

نظرا لكثرة الرحلات البحرية وانتقال السفن بين الموانئ الدولية وغير ذلك، وجب إضافة عناصر أخرى لتحديد ذاتية السفينة داخل المجتمع الدولي، وعليه سنتطرق في هذا المطلب إلى هذه العناصر المتمثلة في جنسية السفينة (الفرع الأول)، وأوراق السفينة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول : جنسية السفينة

تعتبر الجنسية أحد أهم العناصر التي تتمتع بها السفينة، فهي رابطة ولاء قانونية وسياسية بين شخص ودولة معينة تمنح في الأصل للأشخاص فقط دون الأموال، إلا أن المتفق عليه في القوانين الحديثة

<sup>1</sup> محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012، ص53.

<sup>2</sup> كميلة أعراب، المرجع السابق، ص197.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص31.

<sup>4</sup> لخضر زازة، المرجع السابق، ص120.

<sup>5</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>6</sup> محمود شحماط، المرجع السابق، ص24.

<sup>7</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

هو تمتعها بالجنسية مثل الأشخاص العادية،<sup>1</sup> وتبرز أهمية الجنسية في احتكار الدولة الملاحة الساحلية والصيد البحري للسفن الوطنية، كما تتمتع السفينة بحماية الدولة في السلم والحرب.<sup>2</sup>

### أولا : شروط اكتساب جنسية السفينة

تختلف الشروط الذي تمنح على أساسها الجنسية للسفينة من دولة لأخرى، وتعتبر أهم ضوابط: شرط الملكية الوطنية، شرط الطاقم الوطني، وشرط البناء الوطني.

ترك القانون الدولي الحرية للدولة في تحديد شروط منح جنسية للسفينة، وهذا ما نصت عليه اتفاقية جنيف 1958 المتعلقة بأعالي البحار في المادة الخامسة منها على أنه: "تحدد كل دولة الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها إلى السفن وشروط تسجيلها وحققها برفع علمها"، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أخذت بنفس المعنى، حيث نصت في الفقرة الأولى من المادة 91 منها على: "تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة".<sup>3</sup>

#### 1. شرط الملكية الوطنية

يقصد به "أن تكون السفينة مملوكة لأشخاص وطنيين من رعايا الدولة سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو معنويين"<sup>4</sup> أي يجب أن تكون السفينة مملوكة كلها أو جزء منها لوطنيين حتى تمنح لها الجنسية، ويضمن هذا التبعية الاقتصادية لدولة الجنسية، فهي تشكل ثروة قومية يجب المحافظة عليها وتحديد كيفية استغلالها.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 65.

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 38.

<sup>3</sup> سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2014-2015، ص 25.

<sup>4</sup> عبد السلام زعرور، "عن شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية،

كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، المجلد السادس، العدد الثاني، 2021، ص 268-269.

<sup>5</sup> جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1997، ص 59.

ونص المشرع الجزائري على شرط الملكية الوطنية بموجب المادة 07 من القانون 05/98، حيث أُلزم أن تكون ملكا لأشخاص جزائريين بنسبة 100%، وحدد حالات الأشخاص المعنوية.<sup>1</sup>

## 2. شرط الطاقم الوطني

طاقم السفينة هو العنصر الذي يتولى مهمة تسيير السفينة والسهر على قيامها بملاحتها تتشكل من الربان والبحارة.<sup>2</sup> فيشترط أن يكون أفراد الطاقم كلهم أو بعضهم من جنسية واحدة، الغاية من هذا الشرط هو اعطاء الفرصة للدولة لمراقبة مدى تمتع الطاقم بجنسيتها، وبهذا توفر الدولة فرص عمل لعدد كبير من المواطنين.<sup>3</sup>

تطرق المشرع الجزائري صراحة لهذا المعيار بموجب نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري، حيث أشرت أن تشتمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة بحارة مطابقة لأحكام المادة 413، كما أجاز المشرع إمكانية الترخيص للبحار الأجنبي لافتقارها للإمكانيات البشرية في المجال البحري شرط الحصول على الموافقة والرخصة من الجهة المختصة.<sup>4</sup>

## 3 . شرط البناء الوطني

أي بناء السفينة، وهو شرط لم تتبناه إلا الدول المتمكنة في مجال صناعة السفن،<sup>5</sup> تبرز أهمية هذا الشرط في كونه يوفر فرص شغل كثيرة، ضف إلى ذلك تحقيق الاكتفاء الذاتي والمحافظة على أسرار هذه الصناعة، وتعزيز المنافسة بين الدول.<sup>6</sup> استبعد المشرع الجزائري هذا الشرط من معايير منح الجنسية لعدم قدرتها على تصنيع وبناء سفن وطنية بشكر كبير.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>2</sup> عبد السلام زعرور، المرجع السابق، ص 266.

<sup>3</sup> حياة بن عيسى، "جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الرابع، 2016، ص 02.

<sup>4</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

<sup>5</sup> حياة بن عيسى، المرجع نفسه، ص 02.

<sup>6</sup> عبد السلام زعرور، المرجع نفسه، ص ص 263-264.

<sup>7</sup> خيرالدين فنطازي، المرجع السابق، ص 40.



## ثانيا : وسائل إثبات الجنسية

رفع العلم الجزائري على السفينة ليس كاف لإثبات على أنها تتمتع بالجنسية الجزائرية، بهذا نستطيع القول أن إثبات جنسية السفينة يكون بالسند الذي تصدره السلطة الإدارية البحرية المختصة في الدولة التي تتبعها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية، إذ ورد في نص المادة 46 من القانون البحري الجزائري ما يلي: " لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه" وبهذا نقول إن سند التسجيل هو شهادة التسجيل الجزائرية، التي لها قوة ثبوتية اتجاه الغير تصدرها مصلحة الموانئ، بعد توافر الشروط المطلوبة.<sup>1</sup>

لم تخضع جنسية السفن إلى التنظيم الدولي الاتفاقي إلا عام 1958 حيث جاءت اتفاقية جنيف في 29 أبريل 1958 المتعلقة بالبحر العالي، بالمبادئ العامة تاركة التفاصيل للقوانين الوطنية ونصت في المادة السادسة الفقرة الأولى منها على: " أن تسيير السفن تحت علم دولة واحدة وتخضع لسلطتها وحدها في البحر العالي"، كما أضافت الفقرة الثانية من ذات المادة أنه: " لا يجوز للسفينة التي تسيير تحت علم دولتين أو أكثر أن تتمسك بجنسية أي من هذه الدول ويمكن اعتبارها سفينة بدون جنسية".<sup>2</sup>

## ثالثا : آثار اكتساب السفينة الجنسية

**1. الآثار القانونية :** تخضع السفينة لقانون الدولة مانحة الجنسية، ويعني هذا تطبيق القانون في تنظيم الافراد ومعاملاتهم على متنها، وممارسة سلطة الرقابة والاشراف على السفينة لضمان أمن وسلامة الجميع (المادة 189 من ق.ب.ج)، تحدد الجنسية القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين، إذ تعتبر ضابط إسناد على الوقائع والتصرفات الحادثة على متنها أثناء وجودها في موطنها أو أعالي البحار أو مياه دولية أجنبية. أما بخصوص الملاحة الخاصة فإذا كانت في أعالي البحار يطبق عليها قانون جنسيتها، واختصاص

<sup>1</sup> محمود شحماط، المرجع السابق، ص ص 29-30.

<sup>2</sup> سماح بلوط، المرجع السابق، ص ص 23-24.

محكمة العلم في المسائل المدنية والجنائية، أما إذا كانت في مياه إقليمية لدولة ما أو ميناء أجنبي ففي المسائل الجنائية يطبق قانون دولة الميناء، استنادا لقاعدة المعاملة بالمثل فالمشرع الجزائري يأخذ بها.<sup>1</sup>

أما في المسائل المدنية فإنه ينبغي الرجوع إلى قواعد القانون الدولي الخاص، إلا أنه فيما يتعلق بمسائل التي تحدث وهي في عرض البحر نجد الراجح تطبيق قانون علم السفينة، أما إذا كانت في ميناء أجنبي أو مياه إقليمية فيثور نزاع بين الدولتين ويتوقف حله على فحص كل حالة على حدة.<sup>2</sup>

**2. الآثار السياسية:** تستفيد السفينة من عدة مزايا نذكر منها تمتعها بحماية السلطات الجزائرية في مياهها الإقليمية، وخارجها كذلك من طرف السلطات الدبلوماسية والقنصلية، أيضا تستفيد السفن المحايدة في الحرب من خلال رفع علمها من الحماية من الاستيلاء وبهذا نجد المشرع الجزائري ألزم السفن الحربية برفع الراية الوطنية ذلك لأن السفن التي لا ترفع الراية الوطنية تعامل على أنها سفن قرصنة.<sup>3</sup> وهذا ما أكدته المادة 27 من ق.ب.ج.<sup>4</sup>

**3. الآثار الاقتصادية:** في حصول السفينة على مزايا دولتها، مثل المزايا المالية كالتقروض، الملاحة كالصيد والتجارة الساحلية، وهذه المزايا حكر للسفن الوطنية فقط، لا تستفيد السفن الأجنبية منها إلا في حالات خاصة.<sup>5</sup>

### الفرع الثاني : أوراق السفينة

كل سفينة بعد إنهاء بنائها وقبل مباشرتها لرحلاتها تكون بحاجة إلى أوراقها ووثائقها القانونية التي تعد جد ضرورية، والمشرع الجزائري كغيره من التشريعات الدولية نص على ضرورة تجهز السفينة بكل

<sup>1</sup> فريد روابح، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف، الجزائر، 2013-2014، ص39.

<sup>2</sup> علي بوجحيلة، المرجع السابق، ص58.

<sup>3</sup> سميرة عماروش، المرجع السابق، ص26.

<sup>4</sup> راجع المادة 27 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> سميرة عماروش، المرجع نفسه، ص26.

الوثائق التي تبرز هويتها ووضعيتها القانونية داخليا وخارجيا، ويمكن أن نقسمها لشهادات الملاحة وأخرى متعلقة بالسلامة.<sup>1</sup>

### أولا : شهادات الملاحة

تسلم هذه الشهادات من قبل السلطة الإدارية البحرية، وأشارت المادة 195 من ق.ب.ج إلى أهدافها والتي تجلت في: السماح للسفينة التي توفرت فيها كل الشروط المنصوص عليها بممارسة الملاحة المعينة لها، كذلك إيضاح هوية السفينة، المراقبة والاشراف على كل طاقم السفينة وغير ذلك.<sup>2</sup>

#### 1. أوراق إثبات الهوية: ذكرتها المادة 189 من ق.ب.ج هي.

- **شهادة الجنسية:** تحملها كل سفينة تثبت بها انتسابها إلى دولة علمها، فتمتع بالحصانة الدولية، تمنحها السلطة الإدارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفينة تذكر فيها كل بيانات السفينة وتسجيلها، وكل ما طرأ عليها من تغيرات وأعباء أثقلت بها،<sup>3</sup> وهذا ما أكدته المادة 29 من ق.ب.ج.
- **دفتر البحارة:** يخص السفن التي تقوم بملاحة بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر، ويتضمن أسماء بحارة السفينة، المبالغ التي صرفت لهم، سجلاتهم الطبية ومهامهم وكل ما يتعلق بهم، لا يكتسب صفة شهادة الملاحة إلا بعد التأشير عليه من السلطات المختصة.<sup>4</sup>
- **رخصة وبطاقة المرور:** تمنحها الجهة الإدارية البحرية المختصة التي تقوم أساسا بالملاحة الارتفاقية، فالرخصة بمثابة صلاحية السفينة للملاحة. أما البطاقة فتمنح للسفن التي تقوم بالنزهة.<sup>5</sup>

#### 2. أوراق إثبات التصرفات والوقائع التي تحدث على متن السفينة

ذكرتها المادة 200 من ق.ب.ج أهمها<sup>6</sup>:

<sup>1</sup> سامية مخلوف، المرجع السابق، ص34.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص34.

<sup>3</sup> الشريف وكواك، المرجع السابق، ص32.

<sup>4</sup> راجع المادة 191 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> راجع المواد 193 و194 من القانون البحري الجزائري.

<sup>6</sup> راجع المادة 200 من القانون البحري الجزائري.

- **دفتر السفينة:** يرقم ويؤشر كل ستة أشهر من طرف إدارة التسجيل البحري، تدون عليه الحوادث المتعلقة بالملاحة، وجميع التدابير المتبعة، والملاحظات اليومية، تحت الربان مسؤول عنه.<sup>1</sup>
- **يومية الراديو والماكينات:** تخضعان لنفس شروط دفتر اليومية فترقم وتؤشر، يومية الراديو تمسك من طرف ضابط اللاسلكي، أما عن يومية الماكينة فتمسك من طرف ضابط الميكانيك، تشاهد يوميا من طرف الربان وتعتبر حجية بسيطة للإثبات بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وهذا ما أكدته المادة 205 من ق.ب.ج.<sup>2</sup>

### ثانيا : شهادات السلامة

تعرضت المادة 246 من القانون البحري الجزائري لشهادات السلامة الممنوحة للسفينة بعد إخضاعها للتفتيش، حيث يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار يصدر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية بشهادات السلامة فيما يتعلق بسلامة السفن التي تنقل المسافرين، بناء السفن، معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية واللاسلكية لسفن الحمولة.<sup>3</sup> كما يمكن إعفاء السفينة بصفة استثنائية من إحدى شهادات السلامة المذكورة سابقا.<sup>4</sup>

### المطلب الثالث : نظام تسجيل السفينة

تشتت التشريعات البحرية عامة إلزامية تسجيل السفينة في سجلات خاصة، فتسجيل السفن هو نظام إداري يتمتع بقيمة قانونية فعلية. فتهدف عملية التسجيل إلى إحصاء السفن، ولقد نظم المشرع الجزائري عملية تسجيل السفن في المواد من 34 إلى 48 من ق.ب.ج، وفقا لهذا قمنا بتقسيم المطلب إلى السفن الخاضعة للتسجيل (الفرع الأول)، إجراءات التسجيل (الفرع الثاني)، وما يترتب على تسجيلها من آثار (الفرع الثالث).

<sup>1</sup> الشريف وكواك، المرجع نفسه، ص33.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص33.

<sup>3</sup> راجع المادة 246 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> راجع المادة 247 من القانون البحري الجزائري.

## الفرع الأول : السفن الخاضعة للتسجيل

حدد المشرع السفن الواجب تسجيلها، وقرر أيضا جزاءات عدم الاخذ بهذا الإجراء، هذا ما تعرضنا له بصورة موجزة.

## أولا : السفن الواجب تسجيلها

يلزم تسجيل السفن المملوكة كلها للجزائريين، بغض النظر عن الملاحة التي تقوم بها،<sup>1</sup> وهو إجراء إجباري لا بد منه من أجل السماح برفع راية العلم الجزائري عليها.

## ثانيا : جزاء عدم التسجيل

تسجيل السفينة إجراء إجباري، يجب الأخذ به قبل إبحار السفينة، هذا ما أكده المشرع الجزائري إذ حدد جزاء مناسبا لمن يخالف هذا الإجراء الجوهري،<sup>2</sup> طبقا لنص المادة 511 من ق.ب.ج.

## الفرع الثاني : إجراءات التسجيل

تعد شهادة التسجيل دليلا للجنسية، ويعتمد عليها المشرع الجزائري لإثبات هذه الأخيرة، مع إلزامية قيد السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن الممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة.

وهذا ما يفهم من نص الفقرة الثانية من المادة 91 من اتفاقية قانون البحار: "تصدر كل دولة للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك". وفي تعليقها على هذه الفقرة كتبت اللجنة الدولية للقانون البحري: "الفقرة الثانية أضيفت حتى يمكن إظهار جنسية السفينة في حالة الشك". وفي نفس السياق تم في 08 فيفري 1986 إنشاء معاهدة دولية حول شروط تسجيل السفن من طرف لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> راجع المادة 34 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص70.

<sup>3</sup> وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص85.

## أولا : الجهة المختصة بالتسجيل

جاءت المادة 34 من القانون البحري الجزائري السابقة واضحة وصريحة متضمنة ما يلي: " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة"<sup>1</sup> حيث يتم التسجيل في دفتر التسجيل الجزائري، والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل بالجمهورية الجزائرية.<sup>2</sup>

## ثانيا : تقديم الطلب

باستقراء المادة 44 من القانون البحري الجزائري يستوجب على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيل سفينته أن يقدم طلبا إلى الجهة الإدارية المختصة على أن يشمل هذا الطلب على البيانات المذكورة في المادة 35 من نفس القانون.<sup>3</sup>

## ثالثا : طريقة التسجيل

تكتب كل البيانات الوارد ذكرها في المادة 35 من القانون البحري الجزائري، في سجل السفن، وبعد ذلك يتم تخصيص صفحة أو أكثر لتدوين هذه البيانات المقدمة للجهة البحرية الإدارية المختصة بنظام التسجيل، الذي يعد نظام عيني مناطه السفينة ذاتها، كما تشير المادة 43 من نفس القانون أن دفتر التسجيل دفتر عام وبإمكان الأشخاص المعنيين طلب شهادات أو خلاصات عن سجل السفينة.<sup>4</sup>

## رابعا : شطب التسجيل

حسب ما جاءت به المادة 37 من القانون البحري الجزائري تقوم السلطة الإدارية بشطب السفينة من سجل السفن نذكر منها<sup>5</sup>:

- إذا فقدت خاصية السفينة، إذا بيعت بالخارج.

<sup>1</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>2</sup> عباس حلمي، المرجع السابق، ص 26-27.

<sup>3</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

<sup>4</sup> عباس حلمي، المرجع نفسه، ص 27.

<sup>5</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

- إذا غرقت، تحطمت، تلفت، فقدت، أو اعتبرت مفقودة، تعتبر مفقودة بعد انقضاء مدة 03 أشهر من وصول آخر الأخبار لها طبقا لنص المادة 39 من نفس القانون.
- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.

### الفرع الثالث : آثار التسجيل

- يرتب تسجيل السفن لدى الجهات المختصة الآثار التالية<sup>1</sup>:
- شهادة التسجيل تمثل الوثيقة الرسمية لإثبات جنسية السفينة.
- تسجيل السفينة يمكن القيام بالملاحة البحرية، بحماية الدولة، وهذا ما أكدته 27 من ق.ب.ج.
- تحدد ذاتية السفينة، وحالتها المدنية بما يحتويه من بيانات.
- يلعب تسجيل السفينة دور هام، وذلك بشهر ما يرد وما يثقلها طبقا لنص المادة 45 من ق.ب.ج.

<sup>1</sup> وسيلة أربوط، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018، ص ص 371-372.

## المبحث الثالث : الأشخاص القائمون على تنظيم السفينة

تعد السفينة الوسيلة المادية المعدة لممارسة النشاط البحري، ويتطلب لحسن تسييرها وجود مجموعة من الأشخاص فهي تعتمد على العنصر البشري بالدرجة الأولى، يمكن تسميتهم بطاقم السفينة والمساعدون، أو رجال البحر، أو رجال الملاحة البحرية. وللتعرف على أشخاص الملاحة البحرية، ارتأينا تقسيم المبحث إلى ثلاث مطالب تتناول مالك ومجهز السفينة في (المطلب الأول)، الأشخاص الرئيسون البحريون وفي (المطلب الثاني)، الأشخاص المساعدون البريون في (المطلب الثالث).

## المطلب الأول: مالك ومجهز السفينة

للسفينة مالك ومجهز، يمكن أن يكونا نفس الشخص، يعني مالكا نفسه مجهزا، لكن ليس بالضرورة فقد يكون كل منهم وحده ويعمل لصالحه الخاص، لهذا ينبغي عدم الخلط بينهما، وهذا ما سوف نحاول توضيحه كالتالي، مالك السفينة (الفرع الأول)، مجهز السفينة (الفرع الثاني).

## الفرع الأول : مالك السفينة

لم يتطرق المشرع الجزائري لتعريف مالك السفينة، أما الفقهاء أجملوا على أنه: " هو الشخص الذي يحق له ملكيتها قد يكون شخصا طبيعيا أول معنويا قام بتسجيل السفينة باسمه لغرض استغلالها"<sup>1</sup>، يمكن أن يكون شخصا واحدا أو يكونوا عدة أشخاص يملكونها على الشيوع لكن لا تتجزأ هذه الملكية فتدرج أسمائهم مع بيان مقدار حصصهم.<sup>2</sup> تتم مسائلة مالك السفينة عن أخطائه الشخصية بشكل مباشر، وتكون جميع أمواله ضامنة لما تسبب به من أضرار (المادة 92 من ق.ب.ج)، وهذا ما أكدته المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1957 حول تحديد مسؤولية ملاك البواخر البحرية، حيث عدت الحالات كالتالي<sup>3</sup>:

- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا بالنسبة لديون الدولة أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة.

<sup>1</sup> محمود شحات، المرجع السابق، ص 84.

<sup>2</sup> نبيل صقر، القانون البحري (نصا وتطبيقا)، دار الهدى، الجزائر، 2008، ص 09.

<sup>3</sup> المرسوم الرئاسي رقم 174/64 المؤرخ في 10 جوان 1964 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي البواخر البحرية 18 أوت 1964، ج ر 13، لسنة 1964.



- الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام ذلك أن رجال الطاقم إلى جانب الدور الهام الذي يلعبه في تسيير السفينة وإدارتها والمحافظة عليها.
- ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل.

وتقوم مسؤوليته عن أعمال تابعيه بشكل غير مباشر، متى قامت علاقة فعلية بينهم.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: مجهز السفينة

مجهز السفينة يتحمل مسؤولية إعداد السفينة، بكل ما هو ضروري لإتمام الرحلة البحرية.<sup>2</sup>

### أولاً: تعريف المجهز

عرفه المشرع الجزائري في المادة 572 و2/384 من ق.ب.ج ب: "يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة"، كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض<sup>3</sup> ويتضح لنا أن مجهز السفينة هو كل مستغل للسفينة، على أن يكون هذا الاستغلال لحسابه الخاص.<sup>4</sup>

### ثانياً: التزامات المجهز

حدد المشرع الجزائري الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز في المواد من 428 إلى 451 من القانون البحري، أهمها:

✓ الالتزام بدفع الأجر: المحدد في عقد العمل حسب لوائح الحد الأدنى.<sup>5</sup>

<sup>1</sup>- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2011-2012، ص284.

<sup>2</sup>- هاني دويدار، المرجع السابق، ص81.

<sup>3</sup>- الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>4</sup>- علي بوججيلة، المرجع السابق، ص73.

<sup>5</sup>- مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993، ص 132.

✓ تحمل جميع التكاليف الإطعام والسكن<sup>1</sup> والمعالجة الصحية (المادة 429 و 445 القانون البحري الجزائري).

✓ الالتزام التام بترحيل البحار في حالة إكمال الخدمة وإعادته إلى الميناء الذي غادرت منه.<sup>2</sup>

### ثالثا: مسؤولية المجهز

يعتبر الشخص مسؤولا عن أفعاله التي تلحق الضرر بالآخرين ويكون مسؤولا بجميع أمواله كالإصابات البدنية أو الوفاة (المادة 93 من ق.ب.ج)، حيث تكون ذمته المالية ضامنة للوفاء بديونه.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: الأشخاص الرئيسون البحريون

ملاحة السفينة تتطلب تواجد عدد معين من الأشخاص على ظهرها لإنجاز الغرض الذي قصدت من أجله، وكذلك لتسييرها وصيانتها والمحافظة عليها، وعلى أرواح من عليها وهؤلاء هم الربان (الفرع الأول)، البحارة (الفرع الثاني)، والمرشد (الفرع الثالث).

### الفرع الأول : ربان السفينة

الربان له السلطة المطلقة على السفينة وكل من يعمل عليها، إذ تمنحه صفة قانونية تميزه عن بقية أفراد الطاقم البحري.

### أولا : تعريف الربان

يعرف بأنه الشخص الذي يتولى مسؤولية السفينة، ويرشح من قبل مالك السفينة أو تجهزها.<sup>4</sup> وعرفته المادة 384 الفقرة (د): بأنه " قائد السفينة ورئيس طاقمها"،<sup>5</sup> وذلك وفق مؤهلات يحددها القانون بموجب عقد رسمي، ويمثل الربان مالك السفينة أو تجهزها بصفة قانونية<sup>6</sup>، (المادة 583 من ق.ب.ج).

<sup>1</sup> جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1997، ص 192.

<sup>2</sup> علي البارودي، المرجع السابق، ص 110.

<sup>3</sup> قريد روابح، المرجع السابق، ص 25.

<sup>4</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 76.

<sup>5</sup> الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>6</sup> قريد روابح، المرجع نفسه، ص 26.

## ثانيا : تعيين وعزل الربان

يتولى مجهز السفينة تعيين الربان، هذا ما تؤكدته المادة 575 قانون بحري إذ نصت على: " يحق للمجهز تعيين وعزل ربان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه"<sup>1</sup>، وسلطة المجهز في تعيين الربان غير محدودة ويجب أن يكون هذا الأخير مفوضا قانونيا لقيادة السفينة وحمل الشهادة المطلوبة.<sup>2</sup>

للمجهز حق عزل الربان في أي وقت، وهو حق مطلق للنظام العام لذلك غير مقبول الاتفاق على عكسه، والحكمة في ذلك أن الربان لديه صلاحيات ومجالات تخصصية واسعة وهو ينجز عمله خارج إشراف وسلطة المجهز، وتلقي أخطائه قدرا كبيرا من المسؤولية على عاتق المجهز، ولذا هذا الأخير قادرا على التخلص من الربان إذا فقد الثقة به<sup>3</sup> (المادة 575 من ق.ب.ج).

## ثالثا : اختصاصات الربان

- **الوظيفة الفنية للربان:** تتعلق بتوجيه عمل السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة ضمن حدودها.<sup>4</sup>
- يجب أن يكون موجودا على ظهر السفينة من بداية الرحلة حتى وصول السفينة إلى ميناء الوصول.<sup>5</sup>
- **الوظيفة التجارية للربان:** إتباع تعليمات المجهز عند استلام البضائع من المرسل والإشراف على رفعها والمحافظة عليها في عهدته، وتسليمها إلى المستلم في ميناء الوصول مع تأكيد ذلك بالوثائق<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

<sup>2</sup> محمد الأمين محجوب، أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون عام، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، 2021-2022، ص ص 13-14.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص ص 200-201.

<sup>4</sup> وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري وقانون النقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017-2018، ص 40.

<sup>5</sup> راجع المادة 581 من القانون البحري الجزائري.

<sup>6</sup> فريد روابح، المرجع السابق، ص 28.

- **سلطة تأديب وتوقيع العقاب:** للريان سلطة الإجراءات التأديبية والحكم وكذا توقيع العقوبات المقررة فيما يتعلق بكل شخص كان على متن السفينة بغض النظر عن جنسيته أو سبب إقامته. طبقاً للأحكام الواردة بالمادتين (471 و472 من ق.ب.ج).<sup>1</sup>
- **سلطة التوثيق:** يحق للريان إصدار شهادات الميلاد أو الوفاة، وإصدار العقود والتصرفات التي تتطلب فيها الشكلية، ويمكنه أيضاً إبرام عقود الزواج بين الأشخاص على متن السفينة (المادة 596 ق.ب.ج).<sup>2</sup>
- **سلطة التحقيق:** لريان السفينة صفة الضبطية القضائية أي سلطة التحقيق في الجرائم المرتكبة خلال الرحلة، حتى القبض على المتهم وتسليمه إلى السلطات المختصة<sup>3</sup> (المادة 456 ق.ب.ج).

#### رابعاً : مسؤولية الريان

##### 1. المسؤولية المدنية

الريان مسؤول بشكل شخصي قبل المجهز عن الأخطاء التي يرتكبها في أداء عمله،<sup>4</sup> ولا يسأل عن أخطاء الطاقم أو خطأ ركاب السفينة، ما لم يثبت أنه لم يمارس حقه في الإشراف والرقابة عليهم، هنا تقوم مسؤوليته.<sup>5</sup>

##### 2. المسؤولية الجزائية

يخضع الريان لعقوبات تأديبية إذا تسبب بإهماله في وقوع حادث بحري يهدد الأرواح والممتلكات أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال حدوث مثل هذا الحادث.<sup>6</sup> كما يعاقب جنائياً الريان الذي يسبب

<sup>1</sup> نصيرة خواص، النظام القانوني لريان السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن خدة يوسف، الجزائر، 2008-2009، ص 69.

<sup>2</sup> وسيلة أربوط، "ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017، ص ص 417-418.

<sup>3</sup> أحمد يوسف التومي، "سلطات ريان السفينة في التشريع الجزائري"، دفاثر البحوث العلمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مرسلني عبد الله تيبازة، المجلد العاشر، العدد الثاني، 2023، ص 554.

<sup>4</sup> محمد الأمين محجوب، المرجع السابق، ص 17.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 208.

<sup>6</sup> محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 164.

استخدام سلطاته أو يستخدم القوة، أو يسمح باستخدامها ضد ركاب السفينة، أو ترك بحارا مريضا أو مصابا دون علاج أو ترحيل، كذلك إذا لم يبذل ما يستطيع من جهد لا يترتب عليه خطر جسيم للسفينة أو لأشخاص على متنها لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو العثور على شخصا في البحر.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : البحارة

سنحاول توضيح معنى البحارة، وشروط الواجب توافرها في البحارة.

### أولا : تعريف البحارة

عرفتهم المادة 384 / (أ) من القانون البحري بأنهم: " كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر"، حيث أعطى وصف البحار لمن يعمل في خدمة السفينة ومدون في سجل البحار.<sup>2</sup> ويدخل في مفهومه كل من الريان إذ يعتبر رئيستم وقائدهم،<sup>3</sup> ويدخل في مفهومه أيضا ضباط الملاحة والضباط الإداريين والمهندسين البحريين وغيرهم، وأشخاص آخرين يؤدون خدمة عامة، وتقسيمهم المادة 411 من ق.ب.ج بنصها: " وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة".<sup>4</sup>

أما الاتفاقية رقم 22 المتعلقة بعقود استخدام البحارة فقد عرفت البحار في المادة الثانية فقرة (ب) على أنه: " يشمل تعبير "بحار" كل من يستخدم أو يعمل بأي صفة على ظهر أي السفينة ضمن طاقمها، باستثناء ريان السفينة وقائدها والطلاب البحريين والتلاميذ على ظهر سفينة التدريب، والبحارة تحت التمرين إذا كانوا مرتبطين بعقد خاص للتدريب، ويستثنى كذلك ملاحو الأسطول الحربي ومن يعملون في خدمة الحكومة بصفة مستديمة".<sup>5</sup>

<sup>1</sup> محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة والنقل البحري الحوادث البحرية التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص 237.

<sup>2</sup> كيندة عبد الله، محاضرات في مقياس رجال البحر موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر قانون البحري والمينائي، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، الجزائر، 2021-2022، ص 08.

<sup>3</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 81.

<sup>4</sup> فريد روابج، المرجع السابق، ص 28.

<sup>5</sup> أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 21.

## ثانيا : الشروط الواجب توافرها في البحارة

تم إدراجها في المادة 386 من ق.ب.ج، وهي اشتراط المشرع سن الثمانية عشر (18) وتمتعه بالجنسية الجزائرية، تمتعهم باللياقة البدنية اللازمة كما نصت المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102<sup>1</sup> كما تشترط القوانين شهادات مثبتة محددة من أجل ممارسة مهنة البحار، فالمجهز لا يتمتع بحرية كاملة في اختيار رجال البحر، ولكن يجب استيفاء الشروط التي تتعلق بالشهادات المهنية الصادرة لكل فئة من فئات العمال،<sup>2</sup> (المادة 388 و390 من ق.ب.ج).

## الفرع الثالث : المرشد

نظرا لتغير مسارات الملاحة البحرية، وعدم إدراك الممرات المائية نجد مهمة الإرشاد البحري ضرورية حتى من الناحية القانونية،<sup>3</sup> وهذا ما عرفته المادة 171 من ق.ب.ج إذ هو المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص لهم،<sup>4</sup> بالإضافة إلى المرسوم التنفيذي 16-140 المحددة للشروط المهنية للمرشد<sup>5</sup>. والتزامه بالمسؤولية المدنية والجزائية<sup>6</sup>، وفرض المشرع الجزائري إجبارية الإرشاد وفقا (المادة 172 من ق.ب.ج).

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005، الذي يحدد النظام النموذجي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري أو الصيد البحري، ج ر عدد 22، لسنة 2005.

<sup>2</sup> صيوان رائد عطوان، المركز القانوني للعامل البحري، دراسة مقارنة، جامعة البصرة، العراق، دون سنة النشر، ص14.

<sup>3</sup> عقيل فاضل حمد الدهان، "المركز القانوني للمرشد البحري"، جامعة كربلاء انسانيات، المجلد السابع، العدد الأول، 2009، ص04.

<sup>4</sup> راجع المادة 171 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> المرسوم التنفيذي رقم 16-140 المؤرخ في 05 ماي 2016 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ الجزائرية، ج ر عدد 28، لسنة 2016، يعدل ويتم للمرسوم 06-08 المؤرخ في 09 يناير 2006،

<sup>6</sup> عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009، ص27.

وقد جاء نص المادة 188 من القانون البحري الجزائري بعقوبات تتمثل في: "كل شخص يخالف أحكام المواد 172 و175 و180 و181 أعلاه، يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 1.000 إلى 50.000 دينار جزائري".<sup>1</sup>

### المطلب الثالث : الأشخاص المساعدون البريون

يسهر على السريان الحسن للملاحة البحرية طاقم السفينة البريون الذين يتواجدون على متنها، والذي فصلنا فيهم في المطلبين السابقين، وهناك طاقم السفينة المساعدون البريون والذين يتواجدون عادة في الميناء، ولقد نظم المشرع الجزائري مهام ومسؤوليات هؤلاء في نصوص القانون البحري، ويمكن حصرهم في وكيل السفينة (الفرع الأول)، وكيل الحمولة ووكيل الشحنة (الفرع الثاني)، السمسار البحري (الفرع الثالث).

### الفرع الأول : وكيل السفينة

نظم المشرع الجزائري أحكام وكيل السفينة في المواد من 609 إلى 620 من القانون البحري، يسمى كذلك بأمين السفينة.

### أولا : تعريف وكيل السفينة

يقصد بوكيل السفينة: "ممثل المجهز أو الربان في جميع العمليات التي يتولى القيام بها، فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليهم في ميناء التفريغ" إذن يمكن القول انه يعد مساعد في التجهيز.<sup>2</sup>

تطرق إليه المشرع من خلال المادة 609 من القانون البحري الجزائري والتي عرفته كالتالي: "يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر..."<sup>3</sup> وباستقراء نص المادة نجد المشرع ترك

<sup>1</sup> الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>2</sup> محمد أمين شيخي، "وكيل السفينة في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الرابع، 2016، ص96.

<sup>3</sup> الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

المجال مفتوح للأشخاص الطبيعيين والمعنويين، أي لم يتم حصرها على فئة معينة، كما يحدد للوكيل أجر مقابل ما يقدمه من خدمات.

### ثانيا : التزامات وكيل السفينة

➤ **التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة:** يجوز لوكيل السفينة أن يتكفل بالبضائع لشحنها، وتسليمها لأصحابها بعد تفرغها عند الوصول، ويتلقى أجره النقل المستحقة للمجهز، ويلتزم بكل ما يدخل في حدود وكالته من التزامات، كتسليم البضائع، والمحافظة عليها.<sup>1</sup>

➤ **التزامات وكيل السفينة اتجاه المجهز:** يجب إعلام المجهز بكل قدرات الاعوان الاقتصاديين (المادة 577 ق.م.ج)، ومراقبة تنفيذ كافة عمليات التسديد، وإعلام الموكل بالمخاطر المحتملة.<sup>2</sup>

ويحصل أجره الشحن، يمثل المجهز اتجاه الغير، وسلطة تأدية الأعمال الخاصة بالوكالة، من ادعاء، ودفاع أمام القضاء،<sup>3</sup> (المادة 613 من ق.ب.ج).

<sup>1</sup> راجع المواد 609 و610 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> نعيمة دردار، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، اختصاص عقود ومسؤولية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يوسف بن خدة بن عكنون، الجزائر، 2000-2001، ص68.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص55.



## ثالثا : مسؤوليات وكيل السفينة

➤ **مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المجهز**: نذكر منها كونه مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه<sup>1</sup>، وتتجلى في مسؤولية عقدية، أيضا يقع على عاتقه مسؤولية إذا تسبب في نفقات إضافية لحفظ البضاعة التي لم يسلمها في الأجل المطلوبة.<sup>2</sup>

➤ **مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة الغير**: نذكر منها إذ يسأل عما يصيب البضائع من ضرر وهلاك، فتقوم المسؤولية التقصيرية، على عاتقه اتجاه الغير نتيجة خطأه الشخصي، أو خطأ تابعيه كتأخره في التفريغ أو التسليم.<sup>3</sup>

## الفرع الثاني : وكيل الحمولة ووكيل الشحنة

يعد وكيل الحمولة، ووكيل الشحنة من الأشخاص البريون، الذين يسهرون على أداء الرسالة البحرية على أكمل وجه على البر، وهذا ما فصلنا فيه في هذا الفرع.

## أولا : وكيل الحمولة

نظم المشرع الجزائري أحكام وكيل الحمولة في المواد من 621 إلى 630 من ق.ب.ج، ويسمى بأمين الحمولة أيضا.

➤ **تعريف وكيل الحمولة**: كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة، وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم.<sup>4</sup>

➤ **التزامات وكيل الحمولة**: يلتزم وكيل الحمولة باستلام البضائع، دفع أجرة نقلها إذا كانت مستحقة أثناء الوصول بعد فحصها والتأكد من سلامتها، ويقع عليه واجب المحافظة عليها، وتسليمها للمرسل

<sup>1</sup> راجع المادة 617 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> نعيمة دردار، المرجع السابق، ص 93-94.

<sup>3</sup> كمال حمدي، القانون البحري (أشخاص الملاحة البحرية-استغلال السفينة-إيجار السفينة نقل البضائع والأشخاص-

القطر-الإرشاد)، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، مصر، 2003، ص 395.

<sup>4</sup> راجع المادة 621 من القانون البحري الجزائري.

إليهم، ضف لذلك قيامه بكل الإجراءات الإدارية أمام الجمارك، ويوجه التحفظات في المهل المحددة

قانونا إذ ظهر هناك تلف في البضاعة، ويرشد المرسل إليهم بما يجب فعله.<sup>1</sup>

➤ **مسؤوليات وكيل الحمولة:** تقوم مسؤولية وكيل الحمولة عن إخلاله بتنفيذ أي من التزاماته الناشئة

عن عقد أمانة الحمولة، كما لو تسلم البضاعة دون التحقق من كميتها أو سلامتها، أو لم يتخذ

الإجراءات التحفظية اللازمة للمحافظة على حقوق المرسل إليه فتقوم مسؤوليته العقدية، ولا تقوم

مسؤولية وكيل الحمولة إذا حدث للحمولة ضرر أثناء تنفيذ عقد النقل.<sup>2</sup>

### ثانيا : وكيل الشحنة

يسمى أيضا وكيل الشحنة، بمقاول الشحن والتفريغ، وهو الشخص الذي يستعان به من طرف

المرسل إليه.

➤ **تعريف وكيل الشحنة:** يعد مناولا، وتعرف المناولة المينائية بأنها عمليات شحن البضائع والرص

والفك<sup>3</sup>، وهو من يتولى مهمة شحن البضاعة، وتفريغها من السفينة.<sup>4</sup>

### ➤ التزامات وكيل الشحنة

- **التزامات الوكيل المادية:** شحن وتفريغ البضائع، رص وتستيف وفك البضائع.

- **التزامات الوكيل القانونية:** قد ينوب وكيل الشحنة عن الناقل، أو الشاحن، أو عن المرسل إليه، في

استلام البضاعة، فيلتزم وفقا لعقد الوكالة، بتنفيذها دون أن يتجاوز الحدود، فيتحقق من البضاعة،

ويواجه الأخطار بخصوص هلاك البضاعة، أو تلفها، أو تأخير وصولها.<sup>5</sup>

➤ **مسؤوليات وكيل الشحنة:** تقوم مسؤوليته تجاه الشاحن، أو المرسل إليهم، عن كل هلاك أو تلف

يصيب البضاعة أثناء الشحن أو التفريغ، مالم يتم دليل على أن الهلاك أو التلف لا يعود إليه،

بالنظر إلى نوع الأعمال التي يقوم بها المقاول، فإذا كانت أعمال مادية فإنه يسأل عنها طبقا لأحكام

<sup>1</sup> زكراوي حمودي، "الوكلاء البريون للملاحة البحرية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية

بجامعة الجلفة، المجلد الخامس عشر، العدد الأول، 2022، ص 1010.

<sup>2</sup> محمد السيد القفي، المرجع السابق، ص 279.

<sup>3</sup> راجع المادة 912 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، مصر 2007، ص 110.

<sup>5</sup> المرجع نفسه، ص 128.

عقد المقاوله، أما إذا كانت إلى جانبها أعمال قانونية فإن مسؤوليته تكون حسب نوع العمل القانوني، إذا كانت وكالة فيسأل وفقا لأحكام عقد الوكالة.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث : السمسار البحري

تعتبر السمسرة البحرية عملا تجاريا، ويعد تاجرا من يمارس أعمال السمسرة على وجه الإحتراف،<sup>2</sup> نظم المشرع الجزائري عمل السمسار البحري أو الوسيط البحري في المواد من 631 إلى 638 من القانون البحري، والمادة 5 من المرسوم 183/09.<sup>3</sup>

### أولا : تعريف السمسار البحري

السمسار البحري هو: "الشخص الذي تتمثل مهمته في التقريب والتوفيق بين طرفي عقد من العقود البحرية"<sup>4</sup> كما عرفته المادة 631 من القانون البحري الجزائري بأنه: "يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية".<sup>5</sup>

وعليه مهمة السمسار هي التقريب والتوسط بين البائع، والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري، وبين الشاحن والناقل في عقد النقل البحري وهذا لقاء أجره.<sup>6</sup>

### ثانيا : التزامات السمسار البحري

نصت عليها المواد 631 و632 من القانون البحري الجزائري<sup>7</sup> ومنها:

<sup>1</sup> محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص162.

<sup>2</sup> محمود شحماط، المرجع السابق، ص 70.

<sup>3</sup> المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر عدد 31، لسنة 2009.

<sup>4</sup> أسماء قزدي، "السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد السابع، العدد الأول، 2020، ص72.

<sup>5</sup> الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>6</sup> أسماء قزدي، المرجع السابق، ص72.

<sup>7</sup> راجع المواد 631 و631 من القانون البحري الجزائري.

- التزام السمسار بالتسجيل في السجل التجاري، هذا ما أكدته المادة 21 من المرسوم 183/09.
- التزام السمسار بالتوسط بين الأطراف المتعاقدة، أي تقريب وجهات النظر، وبذل عناية الرجل العادي في تنفيذ مهامه.
- عدم تجاوز السمسار البحري للحدود المرسومة في الوكالة، وبجواز العمل لصالح الطرفين.
- الالتزام بإشعار السلطة المينائية قبل وصول السفينة، وهذا بمقتضى المادة 73 من المرسوم التنفيذي 01/02<sup>1</sup>.

### ثالثاً : مسؤوليات السمسار البحري

الأصل أنه ملزم بتنفيذ المهمة المكلف بها، أي التزام ببذل عناية لا تحقيق نتيجة، وهي عناية الرجل العادي، تحكم مسؤوليته باعتباره وسيط بالعمل بالوكالة فتلزمه بالعمل في صلاحياته (المادة 633 من القانون البحري الجزائري)، فلا يسأل إلا على الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ عقد السمسرة، سواء عن خطأه الشخصي أو خطأ تابعيه، في هذه الحالة يجب الإثبات، ويكون التعويض عن كامل الضرر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01، لسنة 2002.

<sup>2</sup> بومدين بن غالم، "الأحكام العامة للسمسار أو الوسيط البحري"، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد الأول، العدد الرابع، 2018، ص 111.

## خلاصة الفصل الأول

من خلال دراسة الفصل الأول وجدنا، أن السفينة حسب التشريع الجزائري "هيكل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، حيث لها شروط لإضفاء وصفها على المنشأة البحرية، مروراً بطبيعتها القانونية حيث تعد مال منقول ذو طبيعة خاصة، فتأخذ بعض صفات العقار.

كما تخضع السفينة لنظام إداري خاص، حيث لها العديد من العناصر المميزة التي تتمثل في حالتها المدنية التي تتميز بهم من غيرها كالاسم، الموطن، الحمولة، والدرجة، وكذا العناصر الدولية المتمثلة في جنسيتها التي تمثل رابطة ولاء قانونية وسياسية بينها وبين دولة علمها، كما أنه توجد شروط لاكتسابها وهي شرط الطاقم الوطني وشرط الملكية الوطنية، ومنه فهي تخضع لنظام تسجيل يثبت جنسيتها ويحميها دولياً.

بالنظر إلى أن السفينة وسيلة نقل تعتمد على الأفراد بالدرجة الأولى، فهي تحتاج طاقم بحري ووبري يضمن حسن تسييرها، والمتمثل في المالك أو المجهز، وهم مكلفون بتجهيز السفينة وجعلها صالحة للإبحار، أيضاً الأشخاص الرئيسيون البحريون من ربان، مرشد وبحارة يتواجدون على متنها بعد توقيعهم لعقد العمل وملزمون بتنفيذ عقد عملهم، والأشخاص البريون المساعدون الذين يتواجدون في الميناء عادة، ويقدمون المساعدة في حدود التزاماتهم.



## الفصل الثاني

# الأحكام القانونية للسفينة



## تمهيد

تعد السفينة أداة الملاحة الرئيسية يتم من خلالها استغلال المسطحات المائية، لها قيمة اقتصادية ضخمة، وهو ما تؤكد أسعار تداولها الخيالية التي تفوق القدرة الشرائية للعامة، ويخلف هذا الطرح عجز الكثيرين عن الاستثمار في منشأة السفينة كونها عماد التجارة البحرية.

إلا أن التشريعات الدولية والوطنية أوردت على السفينة العديد من التصرفات القانونية، التي تنشئ في مجملها حقوق عينية لأصحابها، منها الأصلية الناقلة للملكية كالبيع، والحقوق العينية التبعية غير ناقلة للملكية، التي تتعدد تسمياتها من تأمينات عينية، وضمانات عينية، تستند في وجودها إلى حق آخر متمثل في الدين وتأتي لضمان الوفاء به، وبما أن دراستنا تتمحور حول النظام القانوني للسفينة، استوجب علينا التطرق الأحكام لتوضيحها.

وتتعد طرق استغلال السفينة سواء كانت مهمتها نقل الأشخاص أو البضائع، فإما أن يستغلها مالكاها الحقيقي، أو يقوم بإجارها لشخص آخر يقوم بهذه المهمة، كما نظم المشرع الجزائري أحكام عقد النقل البحري، وأيضا عقد ايجار السفينة ضمن نصوصه ليسهل العمل بها، وليحقق توازنا في حقوق والتزامات كل طرف معني بهذه العقود، وعليه أستلزم التطرق إلى هذه الأحكام لتوضيحها.

وبما أن السفينة ذاتها تعتبر من أثن الثروات البحرية، ضف إلى ذلك قيمة السلع التي يمكن أن تنقل بها، ونظرا لحركتها الاقتصادية الممتازة نظم لها المشرع تأمين لمختلف الأخطار التي قد تحدث لها، يسمى بالتأمين البحري.

وهذا ما سنوضحه في هذا الفصل من خلال تقسيمه إلى :

- المبحث الأول: التصرفات الواردة على السفينة المنشئة لحقوق عينية أصلية (حق الملكية).
- المبحث الثاني: التصرفات القانونية الواردة على السفينة المنشئة لتأمينات عينية تبعية.
- المبحث الثالث: بعض العقود الواردة على السفينة.

**المبحث الأول : التصرفات الواردة على السفينة المنشئة لحقوق عينية أصلية (حق الملكية)**

بما أن السفينة هي أداة الملاحة البحرية، وهي جوهر المعاملات والتصرفات القانونية، لذلك أولها المشرع الجزائري اهتمام كبير، حيث أورد عليها تصرفات قانونية منشئة لحقوق، منها الحقوق العينية الأصلية، إذ تعتبر الملكية أهم حقوقها، وللتعرف عليها أكثر تطرقنا لملكية السفينة عن طريق البناء (المطلب الأول)، وملكية السفينة عن طريق البيع (المطلب الثاني)، ثم أشكال ملكية السفينة (المطلب الثالث).

**المطلب الأول : ملكية السفينة عن طريق البناء**

بناء السفن هو أحد الأشكال المعروفة لحيازة الممتلكات، ومع ذلك فإن ق.ب.ج لم ينص على عقد بناء السفن، لذلك يخضع بناء السفن للقواعد العامة، وعلى الرغم من جهود الجزائر لتطوير صناعة بناء السفن، إلا أنه تظل هذه الصناعة مشروعاً مستقبلياً ربما سيسمح للدولة بتلبية جميع احتياجاتها من السفن وتحقيق الاكتفاء الذاتي في مجال الشحن، لذلك تناولنا صور بناء السفينة (الفرع الأول)، وعقد بناء السفينة (الفرع الثاني).

**الفرع الأول : صور بناء السفينة**

توجد طريقتين لبناء السفن، البناء المباشر، والبناء غير المباشر.

**أولاً: البناء المباشر (الاقتصادي)**

يتعامل طالب البناء مع هذه العملية بنفسه، لتنفيذها تحت إشرافه وإدارته، أو يتعاقد مع مقاول، فيتعاقد هذا الأخير مع العمال نيابة عن المجهز، ولا يشكل هذا النوع أي صعوبات قانونية، فإن الملكية تقع على عاتق شخص واحد من البداية لنهاية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>فتح الدين بن حمو، **الحجز على السفن في التشريع الجزائري**، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري وقانون النقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2016-2017، ص 67.



حيث عبرت المادة 53 من ق.ب.ج عن ذلك بقولها: "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها...".<sup>1</sup> لكن هذا الأسلوب من البناء نادر، باستثناء السفن الصغيرة والبسيطة، حيث أصبحت الشركات المتخصصة لبناء السفن تقوم بالبناء بطرق معقدة.<sup>2</sup>

### ثانيا : البناء غير المباشر(التمن الجزافي)

تعتبر الأكثر انتشارا في الوقت الحالي، والتي تعرض لها المشرع في المادة 50 و 53 من ق.ب.ج، نظرا للتعقيد الذي ينطوي عليه بناء السفن العملاقة العابرة للمحيطات، فإن هذا يتطلب خبرة ومستويات عالية من الكفاءة،<sup>3</sup> إذ أن طالب البناء يتعاقد مع هذه المصانع مقابل ثمن إجمالي على أن يقوم المصنع ببناء السفينة حسب مضمون العقد، ويتولى هو باقي المعاملات، وهذه الضوابط تتميز بها شركات البناء المعروفة.<sup>4</sup>

### الفرع الثاني : عقد بناء السفينة

سنوضح من خلال هذا الفرع كيفية إبرام عقد بناء السفينة، والآثار القانونية المترتبة عليه.

### أولا : إبرام عقد بناء السفينة

سنحاول التعرف على خصائص عقد بناء السفينة، وتحديد الطبيعة القانونية له باعتباره عملا مدنيا أو تجاريا.

<sup>1</sup>الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>2</sup>فتح الدين بن حمو، "ملكية السفن في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المركز الجامعي مغنية، المجلد السادس، العدد الأول، الجزائر، 2019، ص164.

<sup>3</sup>عبد القادر منهوج، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون البحري والأنشطة المينائية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2011-2012، ص30.

<sup>4</sup>عودة بومعزة، الحجز التحفظي على السفن دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الخاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق سعيد محمدين، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2020-2021، ص72.

## 1. خصائص عقد بناء السفينة

يعتبر عقد بناء سفينة بحرية من العقود المتبادلة، يفترض إفراده في شكل رسمي بخصوص نقل الملكية، ولا محل لإشتراطه بخصوص السفن قيد الإنشاء.<sup>1</sup> يعتبر العقد عملا تجاريا بالتبعية إذا كان تاجرا،<sup>2</sup> ويعتبر عملا تجاريا بحسب موضوعه إذا أبرم بين طالب البناء ومتعهد البناء طبقا للمادة 02 من ق.ت.ج بقولها: "كل مقاوله لصنع أو شراء أو بيع وإعادة بيع السفن للملاحة البحرية"،<sup>3</sup> وتدرج ضمن الأعمال المدنية إذا كان الغرض من إنجازها مدنيا.<sup>4</sup>

## 2. طبيعة عقد بناء السفينة

استقر الفقه والقضاء على قبول فكرة اعتباره عقد مقاوله بالبناء والذي يخضع لقواعد خاصة،<sup>5</sup> غير أنه يعاب على تكييفه عقد مقاوله لعدم خضوع الباني أي متعهد السفينة لإشراف طالب البناء، وثم اتجه الرأي السائد إلى تكييف طبيعة هذا العقد باعتباره عقد بيع تحت التسليم أو بيع شيء مستقبلي أي السفينة بعد إتمام بنائها. فطبيعة هذا العقد تجارية بالنسبة لمتعهد البناء. أما بالنسبة لمقدم طلب البناء يكون العقد تجاريا إذا كانت السفينة تجارية، ومدنيا إذا لم تكن تجارية كالعقود المتعلقة بسفن الصيد والنزهة.<sup>6</sup>

يتحمل الباني مخاطر الخسارة (تبعه الهلاك) قبل تسليم السفينة إلى طالب البناء عملا (المادة 369 من ق.م.ج)، وإذا حكم بشهر الإفلاس لا يجوز لطالب البناء أن يسترد السفينة من التفليسة، لأنها لا تزال ملكا للباني ولم تنتقل الملكية، ويمكن نقل السفينة إلى طالب البناء مرفقة بحقوق عينية.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 142.

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 48.

<sup>3</sup> الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري الجزائري، ج ر عدد 71، لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-09 المؤرخ في 04 شوال 1443 الموافق لـ 05 ماي 2022، ج ر عدد 32، لسنة 2022.

<sup>4</sup> أمينة بورطال، "العقود الناقلة لملكية السفن البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثامن، 2018، ص 111.

<sup>5</sup> لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 51.

<sup>6</sup> يونس المنجد، "القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية"، مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية، جامعة محمد الخامس، المغرب، المجلد الثالث، العدد الثاني، 2020، ص 71.

<sup>7</sup> عودة بومعزة، المرجع السابق، ص 73.

## ثانيا : آثار عقد بناء السفينة

يرتب عقد بناء السفينة التزامات معينة على كل من الطرفين:

## 1. التزامات متعهد البناء :

**الالتزام بالتسليم :** يلتزم الباني بتسليم السفينة لطالب البناء وفقا للمواصفات الواردة في العقد، ويتم تسليمها على سطح البحر وإجراء التجارب اللازمة عليها للتأكد من صلاحيتها للإبحار.<sup>1</sup> وإذا فشل الباني في الوفاء بالتزام التسليم وكان هناك تأخير في تسليم السفينة خلال الفترة المتفق عليها، يجوز لطالب البناء إذا لم يكن التأخير بسبب قوة قاهرة أن يطلب إنهاء العقد، الذي تحت سلطة تقدير القاضي.<sup>2</sup>

**الالتزام بالضمان :** يلتزم الباني بضمان العيوب الخفية للسفينة بعد تسليمها، فيكون لطالب البناء بعد تسلمه للسفينة الحق في فسخ العقد وطلب التعويض والآثار الأخرى المترتبة على ذلك، ونجد (المادة 383 من ق.م.ج) يحتوي العقد على ضمان تعاقدى إضافي، يضمن به متعهد البناء صلاحية السفينة في البحر لفترة زمنية معينة.<sup>3</sup>

## 2. التزامات المجهز (طالب البناء)

ينحصر التزام المجهز في دفع الثمن المتفق عليه، ويدفع عادة عند تسلم السفينة ما لم يتضمن العقد اتفاقا على غير ذلك، والغالب ألا يدفع الثمن مرة واحدة عند تسليم السفينة، بل يتفق في العقد على أن يتخذ السداد شكل دفعات أو أقساط تدفع دوريا خلال مراحل عملية البناء، حتى يستطيع الباني مواجهة التكلفة المرتفعة للبناء.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> حبيب إبراهيم الخليلي، محاضرات في القانون البحري الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1980، ص58.

<sup>2</sup> محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص88.

<sup>3</sup> حبيب إبراهيم الخليلي، المرجع نفسه، ص58.

<sup>4</sup> عبد الحكيم محمد عثمان، تأملات قانونية في السفينة وأشخاص الملاحة البحرية، مكتبة سيد عبد الله وهبة، مصر، 1985، ص57.

## المطلب الثاني : ملكية السفينة عن طريق البيع

يعتبر عقد بيع السفينة من أهم أسباب كسب ملكيتها، وهو عمل تجاري حسب الموضوع إذا كان هدفه تحقيق ربح، يخضع للأحكام العامة في عقد البيع، والأحكام الخاصة بالأموال المنقولة باعتبارها مالا منقولاً، وسوف نبين في هذا المطلب كيفية إبرام هذا العقد (الفرع الأول)، وما ينتج من آثار (الفرع الثاني).

## الفرع الأول : إبرام عقد بيع السفينة

تنتقل ملكية السفينة طواعية عن طريق عقد يمثل بيعها إلى المشتري، لذلك سنقوم بتعريف هذا العقد (أولاً)، ودراسة الشروط الضرورية لصحته (ثانياً).

## أولاً : تعريف عقد بيع السفينة

البيع عقد يلزم بمقتضاه، البائع أن ينقل للمشتري ملكية شيء أو حقا ماليا آخر في مقابل ثمن نقدي وهذا ما أكدته المادة 351 من ق.م.ج.<sup>1</sup>

## ثانياً : شروط عقد بيع السفينة

لكي يكون عقد بيع السفينة سارياً يجب استيفاء الشروط الموضوعية والشروط الشكلية.

## 1. الشروط الموضوعية

➤ الرضا : يشترط وفقاً للقواعد العامة أن يتوفر في العقد ركن الرضا، ولبيع سفينة بحرية يجب أن يكون البائع صاحب السلطة، حيث لا يجوز للريان أن يبيعها من تلقاء نفسه، إلا في حالة الحصول على تصريح رسمي من السلطات<sup>2</sup> (المادة 59 من ق.م.ج.).

<sup>1</sup> راجع المادة 351 من القانون المدني الجزائري.

<sup>2</sup> زبيدة أعراب، زوهيرة عكاش، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، الجزائر، 2016-2017، ص 47.

- **المحل :** لا يمكن أن يكون سوى سفينة بحرية، كما يجب استخدام جميع الملحقات اللازمة لاستغلالها، ويجب أن تكون موجودة وقت توقيع العقد وذلك وفقا للقواعد العامة، أما إذا هلكت السفينة قبل البيع وقع هذا الأخير باطلا.<sup>1</sup>
- **السبب :** يجب أن يكون هذا الغرض مشروعاً لا يتعارض مع أحكام النظام العام والآداب العامة (المادة 97 من ق.م.ج).

## 2. الشروط الشكلية

لا يعتبر عقد بيع السفينة عقدا رضائيا كاملا، حيث يكفي لإبرامه موافقة طرفيه، بل هو عقد شكلي يجب لانعقاده إفراغ رضا طرفيه في وثيقة عرفية أو رسمية.<sup>2</sup>

وتقتضي المادة 49 من ق.ب.ج أن: "العقود المنشئة أو الناقلة أم المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومدخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة".<sup>3</sup> وفي جميع الأحوال تعتبر الكتابة عنصرا شكليا لا يمكن بدونه إبرام العقد، ويترتب على تخلفه بطلان العقد بطلانا مطلقا، ويكون لكل ذي مصلحة المطالبة بهذا البطلان، كما يمكن للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها.<sup>4</sup>

## الفرع الثاني : آثار عقد بيع السفينة

إذا كان العقد فعال بالشكل الرسمي المطلوب، فلن يكون لذلك أي تأثير على نقل ملكية السفينة سواء بين المتعاقدين أو الغير إلا إذا تم شهر البيع في السجل التجاري، في هذه الحالة يجب تقييد ما التزم به ويطبق في هذا الشأن التزامات القواعد العامة المقررة في عقد البيع.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> راجع المواد 52 و105 من القانون المدني الجزائري.

<sup>2</sup> يونس المنجد، المرجع السابق، ص72.

<sup>3</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>4</sup> حبيب إبراهيم الخليلي، المرجع السابق، ص62.

<sup>5</sup> محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص101.

أولا : آثار عقد البيع بالنسبة لأطرافه

➤ **التزامات البائع** : يلتزم البائع بتسليم السفينة في التاريخ المحدد، وبالحالة التي عليها وقت إبرام العقد.<sup>1</sup> ويلتزم بضمان استحقاق وضمان العيوب الخفية،<sup>2</sup> حيث تنص المادة 52 من ق. ب.ج: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".<sup>3</sup>

➤ **التزامات المشتري** : يتعهد المشتري بدفع الثمن المتفق عليه، وتقديم الثمن عند تسليم السفينة، إلا إذا تم الإتفاق خلاف ذلك، وتحمل تكاليف المبيع من يوم انعقاد البيع،<sup>4</sup> وهذا ما أشارت إليه المادة 389 من ق.م.ج بنصها: "يستحق المشتري انتفاع وإيراد الشيء المبيع، كما يتحمل تكاليفه من يوم انعقاد البيع، هذا ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضيان بخلاف ذلك".<sup>5</sup> وفي حالة ما إذا وجد المشتري عيبا في السفينة وجب عليه إخطار البائع، وإلا اعتبر راضيا بالمبيع بما فيه من عيوب.<sup>6</sup>

ثانيا : آثار عقد البيع بالنسبة للغير

إذا لم يتم إبرام عقد البيع لدى كاتب الضبط في مكان الذي تم فيه هذا البيع، فإنه لا يصح التمسك به لمواجهة الغير، إلا إذا تم تسجيله من طرف هيئة الملاحة البحرية في السجل أو على محول وثيقة جنسيتها من قبل الإدارة التي تم البيع أمامها.<sup>7</sup>

المطلب الثالث : أشكال ملكية السفينة

لوحظ تطور أشكال ملكية السفن بتطور قيمة السفن ودخولها مجال الاستغلال البحري، حيث كانت قديما سفن بدائية مملوكة كاملة للأفراد، ولل فرد القدرة في تملك أكثر من سفينة، أما مع تطورها أصبحت

<sup>1</sup> نصت المادة 364 من القانون البحري الجزائري: "يلتزم البائع بتسليم الشيء المبيع في الحالة التي كان عليها وقت البيع".

<sup>2</sup> Philippe Delebecque ; **Droit maritime** ; 13eme édition ; 2014 ; p122.

<sup>3</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>4</sup> محمد سمير الشراوي، المرجع نفسه، ص100.

<sup>5</sup> الأمر رقم 75-58 يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>6</sup> راجع المادة 380 من القانون المدني الجزائري.

<sup>7</sup> زبيدة أعراب، زهيرة عكاش، المرجع السابق، ص53.

السفينة تملك بالشيوع لعدة أفراد، كما يمكن أن تكون تابعة لشخص اعتباري كشركة نقل مثلا، كما قد تكون مملوكة للدولة، ولقد حاولنا التطرق لأهم هذه الصور، ملكية السفينة للدولة (الفرع الأول)، ملكية السفينة على الشيوع (الفرع الثاني).

### الفرع الأول : ملكية السفينة للدولة

تملك الدولة سفنا تجارية تستغلها في التجارة البحرية، فلا يقتصر أسطولها على السفن الحربية أو سفن المرافق فقط، وفي هذه الحالة تثير ملكية الدولة للسفن التجارية صعوبات قانونية ترجع إلى ما تتمتع به سفن الدولة من حصانة تمنع الحجز عليها أو مقاضاتها باعتبارها ذات سيادة وسلطان.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : ملكية السفينة على الشيوع

يقوم على القانون البحري الشيوع عادي وتنطبق عليه القواعد المخصصة للشيوع في القانون المدني، كثيرا ما يكون الشيوع حالة سلبية لم يردها المشاعون.<sup>2</sup> ونلاحظ أن المشرع الجزائري أخذ في إدارة الشيوع العادي بقاعدة الأغلبية. (المادة 716 من ق.م.ج).

نصت المادة 716 من ق.م.ج على أنه: " يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة، وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الأنصاف. فإن لم توجد أغلبية للمحكمة بناء على طلب أحد الشركاء، أن تتخذ التدابير اللازمة، ولها أن تعين عند الحاجة من يدير المال الشائع...".<sup>3</sup>

وتتم إدارة السفينة بشكل مشترك من غالبية المساهمين، ويعتمد في تحديد الأغلبية بالأغلبية القيمة لا الأغلبية العددية،<sup>4</sup> إذ أن حكم الأغلبية في الإدارة الشيوعية لا يأتي من تلقاء نفسه من النظام العام، بل

<sup>1</sup> علي البارودي، المرجع السابق، ص ص 50-51.

<sup>2</sup> محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 79.

<sup>3</sup> الأمر رقم 75-58 يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>4</sup> عبد الحكيم محمد عثمان، المرجع السابق، ص 48.

إدارة الشيوخ البحري قد يتم تفويضها إلى الأقلية بالاتفاق بين الأعضاء، وكما يمكن للمشاعين تعيين مدير للشيوخ.<sup>1</sup>

وإذا كان المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تفصيل الملكية الشائعة، فقد أورد في نص المادة 59 من ق.ب.ج والتي تتعلق بالرهون البحرية أنه: "في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء، غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة".<sup>2</sup>

وينقضي الشيوخ البحري بانقضاء حق الملكية سواء بهلاك السفينة ذاتها أو باتفاق المشاعين على بيعها، ومع ذلك لا ينقضي الشيوخ بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه لأن الحصة يمكن أن تنتقل من شخص لآخر.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمود شحات، المرجع السابق، ص54.

<sup>2</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>3</sup> علي البارودي، المرجع السابق، ص50.



## المبحث الثاني : التصرفات القانونية الواردة على السفينة المنشئة لتأمينات عينية تبعية

أعطى المشرع الجزائري اهتماما كبيرا بالتصرفات القانونية التي ترد على السفينة والمنشأة لحقوق عينية أصلية وهذا ما تطرقنا له سابقا، وإضافة إلى ذلك هناك حقوق عينية تبعية وتسمى أيضا بالتأمينات أو الضمانات العينية، وهي تستند في وجودها إلى حق آخر رئيسي تتمثل في الدين وتأتي لضمان الوفاء به، وبهذا يضمن الدائنين الوفاء بحقوقهم، ولقد حاولنا تلخيص هذه الحقوق كالتالي، أولا الرهن البحري (المطلب الأول)، ثم الامتياز البحري (المطلب الثاني)، وأخيرا وسائل المحافظة على حقوق الدائنين والمتمثلة في الحجز (المطلب الثالث).

### المطلب الأول : الرهن البحري.

نظم ق.ب.ج أحكام الرهن الرسمي في المواد من 55 إلى 71 منه، وهو يهدف إلى ضمان عيني للديون التي يقدمها الدائن للمدين، وهو عبارة عن تأمين اتفاقي يخول للدائن حقا عينيا على السفينة، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 55 من نفس القانون. حاولنا التطرق لأهم ما ورد فيه ابتداء من إنشاء الرهن البحري (الفرع الأول)، وما يترتب عليه من آثار (الفرع الثاني)، وكيف ينقضي هذا العقد (الفرع الثالث).

### الفرع الأول : إنشاء الرهن البحري

الرهن البحري هو عقد بين المدين الراهن والدائن المرتهن، تربطهم علاقة مديونية فيلجئون إلى الرهن باعتباره تأمين عيني على السفينة، وضمان لسداد هذا الدين فيعد ذو صيغة اتفاقية<sup>1</sup> وفقا للقواعد العامة التي جاءت في القانون المدني، والقواعد الخاصة التي جاء بها القانون البحري.

### أولا : أطراف عقد رهن السفينة

ينشأ عقد الرهن بين الدائن المرتهن الذي تقرر له الرهن، والمدين الراهن الذي في الأصل يكون مدينا للمرتهن.

<sup>1</sup>-René Rodiere ; Emmanuel du pontavice ;op.cit ; p.79.

- **الدائن المرتهن:** شخص يقدم له مالك السفينة ائتمان، هو من يتقرر له رهن السفينة، ضمانا لدين أو مال قدمه للمالك، يحدد الدين المضمون بالرهن بدقة من حيث مقداره ومستحققاته من فوائد، يكفي أن يكون الدائن صبيا مميزا فتصرفه نافع نفعا محضا، فلا يشترط أهلية تصرف.<sup>1</sup>
- **المدين الراهن:** يصدر الرهن من مالك السفينة أو وكيله، قد يكون مدينا للدائن المرتهن وقد يكون غير مدين ولكنه يقوم بتقرير الرهن ضمانا لدين على الغير فيعد كفيلا عينيا، فيجب أن يكون أهلا للتصرف في السفينة المرهونة، ويكون متمتع بأهلية التصرف يعني راشدا غير محجور عليه ومتمتعيا بكل قواه العقلية، وإذا كان كفيلا يجب أن يكون أهلا للتبرع.<sup>2</sup>

### ثانيا : أركان عقد رهن السفينة

#### 1. الأركان الموضوعية لعقد رهن السفينة

- **الرضا:** يعد التراضي شرط جوهرى ويصدر من المتعاقدين الراهن والمرتهن متى تطابقت إرادتهما بالإيجاب والقبول، بتعبير واضح لا لبس فيه خالي من عيوب الرضا، شرط أن يكن كلاهما أهلا لمباشرة الرهن<sup>3</sup> هذا ما أكدته المادة 55 من ق.ب.ج.<sup>4</sup>
- **المحل:** يجب أن يرد الرهن على السفينة، أي كانت الملاحة التي تمارسها ولا يهتم حمولتها،<sup>5</sup> يجوز رهن السفينة قيد الإنشاء، ويمكن أن يشمل كل السفينة أو جزء منها، هيكلها أو جميع توابعها باستثناء الحمولة، إلا إذا تم اتفاق الأطراف على خلاف ذلك،<sup>6</sup> ولا يمكن للرهن أن يشمل أجرة النقل أو الإعانات المالية التي تمنحها الدولة، إلا أنه يمكن أن تشمل التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تصيب السفينة.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> عبد الكريم بوقادة، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري والنقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018-2019، ص ص 268-269.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص ص 270-271.

<sup>3</sup> عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998، ص 147.

<sup>4</sup> الأمر 76-80 المعدل والمتمم، المتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

<sup>5</sup> راجع المادة 55 من القانون البحري الجزائري.

<sup>6</sup> راجع المادة 55 و56 و58 من القانون البحري الجزائري.

<sup>7</sup> محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص ص 177-178.

نصت اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المبرمة في 10 أبريل 1926، المصادق عليها من الجزائر في 02 مارس 1964 بالمرسوم الرئاسي 64-72. على أنه لا يجوز توقيع الرهن على السفن المملوكة للدولة والمتمثلة في السفن الحربية، والمخصصة للمرافق العامة، والتجارية.

➤ **السبب:** يجب أن يتوافر لهذا العقد سبب صحيح ومشروع والمتمثل في الوفاء بهذا الدين،<sup>1</sup> ويجب أن يتوفر على الشروط الخاصة بالسبب في القواعد العامة فلا يخالف النظام العام والآداب العامة،<sup>2</sup> (المادة 97 من ق.م.ج).

## 2. الأركان الشكلية

- **الكتابة:** يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط من مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن، وإلا يعد باطلاً.<sup>3</sup>
- **الشهر:** يشهر بمكتب تسجيل السفن لكي يكون نافذاً في مواجهة الغير، مع بقاء حياة السفينة للراهن، ويعد هذا الإجراء في مصلحة الدائن المرتهن لأن تاريخ القيد يحدد مرتبته في الرهن.<sup>4</sup>
- **إجراءات القيد:** يقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، ويرفق السند الرسمي قائمتان موقعتان من طالب العقد، (المواد 5/56 و 63 من ق.ب.ج).
- تسجيل سفينة مرهونة تسجيل ثاني حسب اتفاقية جنيف 1930 المتعلقة بالرهن والامتيازات البحرية ممنوع ازدواجية التسجيل، ومنه لا يمكن تغيير ميناء التسجيل دون موافقة كل الدائنين.
- **تجديد القيد:** المدة المقررة لحفظ قيد الرهن البحري للسفينة هي 10 سنوات، ثم يتم بعدها تجديده بعد انتهاء المدة، وفي حال لم يتم التجديد يصبح لاغياً.<sup>5</sup>
- **شطب القيد:** عدة حالات تتعلق بالدين المضمون أو الرهن أو القيد ذاته.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 56.

<sup>2</sup> زاهية سي يوسف، عقد الرهن الرسمي، دار الأمل للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص 35.

<sup>3</sup> راجع المادة 57 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> محمود شحات، المرجع السابق، ص 141-142.

<sup>5</sup> راجع المادة 66 من القانون البحري الجزائري.

<sup>6</sup> راجع المواد 69 و 70 من القانون البحري الجزائري.

## الفرع الثاني : آثار الرهن البحري

## أولا : آثار الرهن البحري بالنسبة لأطراف العقد

➤ بالنسبة للدائن المرتهن: حجز السفينة المرهونة، إذا حل أجل الدين كان للدائن حق المطالبة باستيفاء حقه، وإذا لم يتم المدين بالوفاء بدينه عند حلول الآجال يكون للدائن الحق في الحجز على السفينة.<sup>1</sup>

➤ بالنسبة للمدين الراهن: بقاء حيازة السفينة لدى المدين، إذ له الحق في استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها بكافة أنواع التصرفات الناقلة للملكية، أو إعادة رهنها،<sup>2</sup> ويلتزم بضمان سلامة الرهن.<sup>3</sup>

## ثانيا : آثار الرهن البحري بالنسبة للغير

➤ حق التقدم : حق الأفضلية، يخول للدائن المرتهن حق استيفاء حقه من ناتج بيع السفينة بالمزاد العلني بالأولوية على الدائنين العاديين والتالين له في المرتبة، وكذا الدائنين الممتازين على السفينة في الدرجة الثانية، وفيما يخص ترتيبهم فالأولوية للأسبق في تاريخ قيد الرهن.<sup>4</sup>

➤ حق التتبع : عندما يصبح الرهن نافذا في مواجهة الغير، يكون للدائن حق التنفيذ عليها في أي يد كانت حتى وإذا انتقلت إلى حائز جديد، ومهما تعاقبت البيوع على السفينة فإن حق الدائن المرتهن يبقى يثقل السفينة،<sup>5</sup> (المادة 67 من ق.ب.ج).

<sup>1</sup> عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 77.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص ص 142 - 143.

<sup>3</sup> راجع المادة 898 من القانون المدني الجزائري.

<sup>4</sup> راجع المادة 65 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري(السفينة)، الجزء الأول، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر، 1993 ص

ص 236-237.

## الفرع الثالث : انقضاء الرهن البحري.

- ينقضي الرهن البحري وحده بصفة أصلية مستقلة عن الدين المضمون بأسباب مختلفة، تتمثل في التنازل عن الرهن مع بقاء الدين قائما، هلاك السفينة، التقادم، تغيير جنسية السفينة، شطب الرهن، وكذا بالتطهير نهائيا بإيداع الثمن في خزينة المحكمة عن طريق البيع الجبري.<sup>1</sup>
- الرهن ينقضي بصفة التبعية، بانقضاء الدين المضمون له، بأي سبب من أسباب الانقضاء وفقا للقواعد العامة المتمثلة في الوفاء والإبراء، المقاصة والتقادم، وقد يعود الرهن إذا زال السبب.<sup>2</sup>

## المطلب الثاني : الامتياز البحري

نظم المشرع الجزائري أحكام الامتياز البحري في المواد من 72 إلى 91 من ق.ب.ج، ويعرف حق الامتياز وفقا للقواعد العامة في القانون المدني الجزائري في نص المادة 982 بأنه: "أولوية يقرها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته، ولا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص قانوني"<sup>3</sup> ومنه الامتياز حق يمنحه القانون لبعض الدائنين المستفيدين الذين يفضلون على الآخرين، من الجانب البحري يتمتع هذا الحق بخصوصية، على أساس أن الائتمان البحري ائتمان قانوني وعيني مناطه السفينة وملحقاتها التي يعرضها المدين ضمانا لحق الدائن، حاولنا تلخيص أهم ما ورد فيه من جانب مضمونه (الفرع الأول)، وأثاره (الفرع الثاني)، وانقضائه (الفرع الثالث).

## الفرع الأول : مضمون الامتياز البحري

لتعرف أكثر على حق الامتياز البحري وجب تعداد هذه الحقوق الممتازة، ثم تحديد محل امتياز الدين البحري.

## أولا : تعداد حقوق الامتياز البحري

جاءت المادة 73 من القانون البحري الجزائري بتعداد للحقوق الممتازة، وهو تعداد وارد على سبيل الحصر، حيث ذكرت بترتيب معين حسب أولويتها وهي ثمانية حقوق، وهذا ما جاءت به أيضا اتفاقية

<sup>1</sup> عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق، ص ص 430-431.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص ص 428-429.

<sup>3</sup> الأمر رقم 75-58 يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

بروكسل في 10 أبريل 1926 المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية حيث تم تعداد الحقوق الممتازة ضمن فئتين من حقوق الامتياز الأولى تسمى امتيازات المرتبة الأولى وهي ما حصرتة المعاهدة في خمسة امتيازات، ولا يجوز الإضافة إليها أو تعديلها، أما الفئة الثانية فتسمى امتيازات المرتبة الثانية أي الامتيازات الداخلية وتركت فيها للتشريعات الحرة في تحديدها لكنها تابعة للرهن البحري.<sup>1</sup>

إذ قضت بعدم منح الامتياز للديون التعاقدية، بما أنه يمكن الحصول في هذه الحالة على رهن بحري ضمانا للدين، وقررت الامتياز للديون غير التعاقدية التي لا تشترط ضمان اتفاقي خاص حين نشأتها، مع ذلك أبقى المشرع الدولي على بعض الامتيازات ذات الأصل التعاقدية بقصد تقوية ائتمان الربان أثناء السفر، ولحماية طاقم السفينة.<sup>2</sup>

### ثانيا : محل الامتياز البحري

➤ **السفينة:** الامتياز البحري يرتبط بالثورة البحرية التي تتمحور أساسا على السفينة، حيث لا بد للدائن الممتاز أن يكون له مال يمارس عليه حقه، والسفينة هي أول من يمارس عليها هذا الحق، فهو مرتبط بالسفينة ذاتها لا ذمة المدين، وأي كان نوع السفينة أو وجه تخصيصها، وأي كانت حمولتها ودرجتها.<sup>3</sup>

➤ **أجرة النقل:** أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين والحق الممتاز، إذ يجب ألا يمتد الامتياز إلى أجور النقل في الرحلات الأخرى التي تقوم بها ذات السفينة، وشريطة ألا تكون قد دخلت أجرة النقل في ذمة المجهز بل مازالت مستحقة له.<sup>4</sup>

➤ **ملحقات السفينة وأجرة النقل:** يرد الامتياز على ملحقات السفينة وأجرة النقل المستحقة منذ بدء الرحلة وتتمثل هذه الملحقات في التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت ولم يتم إصلاحها أو خسارة أجرة النقل، والمكافآت المستحقة للمالك عن أعمال

<sup>1</sup>المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتضمن مصادفة الجزائر على معاهدة بروكسل 1926 المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية، ج ر عدد 27، لسنة 1964.

<sup>2</sup>مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 68.

<sup>3</sup>عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق، ص 196-198.

<sup>4</sup>أمينة بورطال، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018، ص 193.

الإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة لربان وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة، والتعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : آثار الامتياز البحري

➤ **حق التتبع:** خرج المشرع عن القاعدة العامة المتعلقة بالضمانات المقررة للدائنين العاديين، الذين خول لهم سلطة التتبع، والتي أصبحت تمتد للسفينة في أي يد تكون، كمنقول من نوع خاص الذي يعامل معاملة العقار، فيحق للدائن الممتاز تتبع حقه وتنفيذه على السفينة في أي يد كانت سواء انتقلت لمالك جديد أو لا، بمعنى آخر حتى إذا بيعت السفينة تبقى مثقلة بحقوق الامتياز الواردة عليها إذا وجدت، والتي ذكرناها سابقاً على سبيل الحصر.<sup>2</sup>

➤ **ثانياً: حق التقدم:** يخول لصاحب الحق الممتاز الأولوية عن سائر الدائنين العاديين والتالين له في المرتبة، ويمارس هذا الحق في إطار البيع الجبري للسفينة، تظهر أهمية ترتيب الامتيازات من حيث درجتها في هذا الحق، حيث للدائنين الممتازين الحق أولاً في التقدم في استيفاء حقوقهم عن غيرهم من الدائنين، ويأتي ورائهم الدائنون الممتازون من الدرجة الثانية.<sup>3</sup>

### الفرع الثالث : انقضاء الامتياز البحري

حق الامتياز البحري ليس أبدي بل ينقضي بانقضاء الدين المضمون في حد ذاته بأي سبب من الأسباب العامة، أو بانقضاء حق الامتياز ببيع السفينة، أو بأية طريقة اختيارية لنقل الملكية أو التقادم أو مصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة وفقاً لنص المادة 87 من ق.ب.ج.

➤ **البيع الجبري :** يحق لدائني السفينة بعد حصولهم على الحقوق المترتبة على السفينة، الحجز عليها ضماناً لحقوقهم، تمهيداً لبيع السفينة واستيفاء حقوقهم من ثمنها، فتنتقل ملكية السفينة لمشتريها

<sup>1</sup> زبيدة أعراب، زوهيرة عكاش، المرجع السابق، ص ص196-197.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص ص196-197.

<sup>3</sup> أمينة بورطال، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، المرجع السابق، ص ص197-198.

الجديد مطهرة من جميع الحقوق العينية التبعية المثقلة بها، ويوزع ثمنها وفقا لترتيب الدائنين الممتازين أولا ثم المرتهنيين ثم العاديين أخيرا.<sup>1</sup>

➤ **البيع الاختياري** : هو توجه إرادة مالك السفينة إلى بيعها، وهذا يعني أن حقوق الامتياز الواردة عليها لا تنقضي لأنها لم تخضع لأي إجراء شكلي لإنفاذها في مواجهة الغير، فتباع السفينة محملة بهذه الحقوق، حيث يفاجئ مشتري السفينة بتتبع أصحاب الحقوق التي لم يكن يعلم أصلا بوجودها، لطبعها المستتر وعدم خضوعها للشهر، لهذا وضع نظام تطهير سريع لهذه الحقوق، إلا أن هذا التطهير يمس فقط حقوق الامتياز الواردة على السفينة فلا يلحق الحقوق التي محلها أجرة النقل أو ملحقات السفينة وأجرة النقل كونها لا تعد من ملحقات البيع.<sup>2</sup>

➤ **التقادم** : ينقضي حق الامتياز بمضي سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين، مع بقاء الدين المضمون قائما كدين عادي، وهذا وفقا لنص المادة 84 من القانون البحري الجزائري، وهذا يعد شكل جديد مخالف للقواعد العامة التي تقضي بأن حق الامتياز لاصق بالدين أي يظل مستمرا مع الدين المضمون.<sup>3</sup>

### المطلب الثالث : الحجز على السفينة

نظم المشرع الجزائري الحجز على السفينة في المواد من 150 إلى 160 مكرر 8 من القانون البحري الجزائري، ويقصد به وضع يد الدائن على عقار أو منقول من أجل ضمان دينه، ويندرج ذلك في سياق استيفاء الحقوق مهما كانت طبيعتها، والسفينة تدخل في الضمان العام لدائني مالكيها، وينتج هذا الدين البحري، إما عن طريق عقد أو يكون نتيجة حادث مرتبط بالملاحة البحرية أو باستغلال السفينة. الحجز على السفينة يتم في شكلين، حجز تحفظي (الفرع الأول)، وحجز تنفيذي (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 76.

<sup>2</sup> أمينة بورطال، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، المرجع السابق، ص 199.

<sup>3</sup> حمزة جقبوي، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، الجزائر، 2006-2007، ص 230-231.



## الفرع الأول : الحجز التحفظي

عرف المشرع الجزائري الحجز التحفظي في المادة 150 من ق.ب.ج بأنه: "توقيف أو تقييد إبحار السفينة بموجب أمر على عريضة صادر من جهة قضائية ضمانا لدين بحري"، وفي المادة 646 من ق.م.ج على أنه: "وضع أموال المدين المنقولة المادية والعقارية تحت يد القضاء ومنعه من التصرف فيها"<sup>1</sup>، ونظمت المعاهدة الدولية الموقعة في بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، وحسب المادة 1 الفقرة 2 عرفت الحجز التحفظي بأنه: "إيقاف السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة لأجل ضمان دين بحري ولا يدخل في ذلك حجز سفينة تنفيذا لسند"<sup>2</sup>.

## أولا : شروط توقيف الحجز التحفظي

## ➤ شروط متعلقة بالدين محل الحجز:

لا يمكن توقيف الحجز التحفظي إلا إذا كان سبب الحجز دينا بحريا، ويشترط أن يبين طالب الحجز علاقة المديونية مع المحجوز عليه ببيانات تؤكد وجود الدين الذي يحق على أساسه إجراء الحجز.<sup>3</sup> حددت المادة 151 من ق.ب.ج الديون على سبيل الحصر التي يطلب على أساسها الحجز، وكذا في المادة الأولى من الاتفاقية ويمكن جمعها فيما يلي<sup>4</sup>:

- الديون التي يرجع مصدرها إلى حق الملكية والحقوق العينية الأخرى.
- الديون المتولدة من الأعمال القانونية المرتبطة باستغلال السفينة.
- الديون التي يعود مصدرها إلى الحقوق الشخصية ذات الطبيعة العقدية.

## ➤ شروط متعلقة بالسفينة محل الحجز:

وهذا طبقا للمادة الثالثة من اتفاقية بروكسل.

<sup>1</sup>الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>2</sup>المرسوم الرئاسي رقم 64-171 المؤرخ في 06 ديسمبر 2003 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل 10

ماي 1952 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد بالحجز التحفظي على السفن، ج ر عدد 77، لسنة 2003.

<sup>3</sup>عودة بومعزة، المرجع السابق، ص 123.

<sup>4</sup>المرجع نفسه، ص ص 57-58.

- السفن المملوكة للمدين: يجوز الحجز لكل من يتمسك بدين بحري على السفينة التي يتعلق بها الدين، أي سفينة يملكها المدين وقت نشأة الدين، ويجوز الحجز على أية سفينة أخرى لمن كان وقت نشوء الدين مالكا للسفينة المعنية بهذا الدين.<sup>1</sup>
- السفن المؤجرة: يجوز للدائن أن يقوم بتوقيع حجز على سفينة غير مملوكة للمدين المستأجر، الذي له حق الإدارة الملاحية وكان وحده مسؤولا عن دين بحري متعلق بها، مع أنه لا يملكها في الأصل،<sup>2</sup> وهذا ما أكدته المادة 155 من ق.ب.ج.
- السفن المتأهبة للسفر: يمكن أن يحجز على السفن التي على وشك الإبحار وتعتبر متأهبة للسفر حتى وإن حصل الريان على الترخيص بالخروج من الميناء.<sup>3</sup> وهناك سفن لا يجوز توقيع الحجز عليها وهذا راجع لطبيعتها وصفتها الخاصة إذ لا تستغل لأغراض تجارية،<sup>4</sup> ومنه نستنتج أن الحجز التحفظي يشترط لتوقيعه أن تكون السفن مخصصة لأغراض تجارية محضة.

#### ثانيا : إجراءات توقيع الحجز التحفظي ورفع

يقدم طلب في شكل عريضة من نسختين، مع عرض واضح للشروط الموضوعية وإثبات لدفع الرسم القضائي أمام رئيس المحكمة، تثبت صفة الدائن الذي قدم الطلب المدعي فيه أن له دين بحري ثابت في ذمه مالك السفينة أو مستأجرها،<sup>5</sup> يتم الاستدعاء الفوري للسلطة المينائية للحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز، إذا لم يكن للحاجز موطن بالجزائر يلزم باختيار موطن بالجزائر يتلقى فيه التبليغات، وهذا التبليغ يعد تبليغ شخصي، وللقاضي الأمر بالحضور في الحالات التي تتطلب ذلك، كما يتم إبلاغ عن أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية، والسلطة الإدارية المحلية وريان السفينة، وفي هذه الحالة يتم دفع ضمان لا يقل عن 10% من قيمة الدين كشرط لحجز السفينة.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> راجع المادة 154 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> راجع المادة 155 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> راجع المادة 154 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> تعد السفن الحربية والسفن التابعة للدولة المخصصة لأغراض غير تجارية من الأموال العامة والتي لا يجوز توقيع الحجز عليها.

<sup>5</sup> حمزة سلام، "إجراءات الحجز التحفظي على السفن"، مجلة الدراسات القانونية، مخبر السيادة والعولمة، المجلد السابع، العدد الثاني، 2021، ص 29

<sup>6</sup> راجع المادة 152 مكرر من القانون البحري الجزائري.

إذن أول إجراء هو استصدار أمر الحجز، يليه توقيع الحجز، وبعده يثبت أمر الحجز بعد توقيع محضر الحجز باللجوء إلى المحكمة المختصة طالبة هذا التنفيذ، منح القانون بالمقابل للمدين إمكانية رفع الحجز، إذا ما قدم كفالة لضمان مبلغ الدين، والتي يعين مقدارها بالاتفاق أو بالقضاء، على ألا يتجاوز قيمة السفينة حتى يتفادى تحول الحجز التحفظي إلى الحجز التنفيذي، كما قرر بموجب المادة 643 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن يطلب الحكم ببطلان إجراءات الحجز، وما يترتب عليه من آثار، بموجب دعوى استعجالية وذلك خلال أجل شهر واحد من تاريخ الاجراء وإلا سقط حقه في طلب الإبطال، واعتبر الاجراء مرتبا لكل آثاره.<sup>1</sup>

### ثالثا : آثار الحجز التحفظي

- منع السفينة من مغادرة الميناء التي تم الحجز فيه، وتثبيت دعوى الحجز.<sup>2</sup>
- تعيين حارس قانوني،<sup>3</sup> القدرة على التصرف في السفينة.<sup>4</sup>

### الفرع الثاني : الحجز التنفيذي

نظم المشرع الجزائري أحكام الحجز التنفيذي في المواد من 160 إلى 160 مكرر 8 من ق.ب.ج، ويعد امتداد للحجز التحفظي طالما أن السفينة لم يرفع عليها الحجز، ويفترض فيه وجود سند تنفيذي بيد الحاجز والدائن الحامل له.<sup>5</sup>

### أولا : شروط توقيع الحجز التنفيذي

✓ **شروط متعلقة بالدين محل الحجز:** يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة لأي دائن دون اشتراط أن يكون الدين بحريا، وهذا عكس الحجز التحفظي الذي يشترط أن يكون الدين بحريا.

<sup>1</sup>كوثر زهدور، "الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري والمواثيق الدولية"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية

السياسية والاقتصادية، المجلد السابع والخمسون، العدد الثاني، 2020، ص518.

<sup>2</sup>راجع المادة 152 مكرر 1 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup>راجع المادة 160 مكرر 7 من القانون البحري الجزائري

<sup>4</sup>راجع المادة 153 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup>محمود شحات، المرجع السابق، ص167

✓ شروط متعلقة بالسفينة محل الحجز: بما أن جميع أموال المدين ضامنة لديونه، ونستنتج أنه يمكن توقيع الحجز التنفيذي على هيكل السفينة وملحقاتها، ويخرج عن تطبيق هذه القاعدة السفن العمومية والمملوكة للدولة.<sup>1</sup>

### ثانيا : إجراءات الحجز التنفيذي

يقوم الدائن بتقديم طلب الحجز مرفقا بالسند التنفيذي وكل الوثائق التي تزيد من قوته إلى دائرة المحكمة المختصة، ويرفق طلبه بإفادة من سجل السفينة المطلوب التنفيذ عليها، يصفها فيه بشكل دقيق وتكون هذه الأخيرة مؤرخة بتاريخ طلب التنفيذ، ويتضمن هذا الطلب مجموعة من البيانات التي حددتها المادة 722 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وهذه المادة متعلقة بالعقار لكن لا إشكال من تطبيقها على السفينة لغياب مواد خاصة بها.<sup>2</sup>

بعد هذا يتم إلقاء الحجز على السفينة عن طريق تبليغ الإنذار للمدين بضرورة تسديد الدين، كي لا يتم الحجز الفعلي للسفينة، بمعنى أنه لا يجوز توقيع الحجز إلاّ بعد تبليغ أمر الحجز في أجل أقصاه عشرون يوم ابتداء من يوم الالتزام بالدفع (المادة 160 مكرر 1 من ق.ب.ج)، بعد هذا يتم قيد أمر الحجز في دفتر تسجيل السفن (المادة 160 مكرر 4 من ق.ب.ج).<sup>3</sup>

وإذا لم يسدد الدين في أجل 20 يوم، ترفع الدعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة، والتي بدورها تعلمه بأن الحجز سوف يحدث، وهذا في مهلة ثلاثة أيام، بعد هذا توضع السفينة تحت يد القضاء حيث يصدر قرار الحجز ويقيد.<sup>4</sup>

### ثالثا : آثار الحجز التنفيذي<sup>5</sup>

➤ تجريد السفينة في ميناء تواجدها.

<sup>1</sup> حمة مرامية، الحجز التنفيذي، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، 2008-2009، ص ص 176-177.

<sup>2</sup> فتح الدين بن حمو، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 209.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص ص 211-212.

<sup>4</sup> المرجع نفسه، ص ص 215-216.

<sup>5</sup> حمة مرامية، المرجع السابق، ص ص 179-180.

- الاحتفاظ بأقل عدد ممكن من البحارة على متن السفينة (المادة 160 مكرر 5 من القانون البحري الجزائري).
- حراسة السفينة.
- لا يمكن الاحتجاج بأي تصرف ناقل للملكية، أو منشئ لحقوق عينية على السفينة في مواجهة الدائن الحاجز (المادة 160 مكرر 5 من القانون البحري الجزائري).

### المبحث الثالث : بعض العقود الواردة على السفينة

إن الطبيعة القانونية للسفينة والمتمثلة في كونها مال منقول، سمح لها بإمكانية إبرام عقود ترد عليها المتمثلة في الانتفاع التجاري للسفن (المطلب الأول)، لاستبعاد التخوف من المخاطر التي قد تواجهها السفينة اعتمدت على عقد التأمين البحري (المطلب الثاني)، وفي حالة نقل الملكية الدائم فإن ذلك يتم عن طريق عقد البيع المتعلق بها (المطلب الثالث).

#### المطلب الأول : الانتفاع التجاري للسفن

تعتبر الملاحة التجارية من أهم أوجه استغلال السفينة، فقد يتولى صاحبها استغلالها بنفسه إما عن طريق إبرام عقود النقل البحري، سواء كانت لغرض نقل البضائع أو الأشخاص أو عن طريق إيجارها لأشخاص آخرين يتولون عملية استغلالها وفقا لأحكام القانون البحري، وعليه سنتطرق مضمون عقد إيجار السفينة (الفرع الأول)، ونوضح مضمون عقد النقل البحري (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول : عقد إيجار السفينة

عرف عقد إيجار السفينة في المادة 640 من ق.ب.ج بقولها: "يتم عقد استئجار السفن بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر. ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> الأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

## أولا : شروط عقد إيجار السفينة

يجب أن يثبت عقد إيجار السفينة بالكتابة، مادة 642 من ق.ب.ج، واشتراط الكتابة للإثبات وليس لصحة العقد، لأنه عقد لا يشترط لصحته شكل خاص،<sup>1</sup>

## ثانيا : الأطراف عقد إيجار السفينة

- **المؤجر:** عبارة عن شخص طبيعي أو معنوي، فإذا كان المؤجر شخصا طبيعيا، فإنه يبرم عقد إيجار السفينة بنفسه وذلك عن طريق توقيع، وإذا كان مؤجر السفينة شخصا معنويا في هذه الحالة يتم إبرام العقد تحت مسؤولية الممثل القانوني،<sup>2</sup> (المادة 649 من ق.ب.ج).
- **المستأجر:** هو شخص طبيعي أو معنوي الذي عادة ما يستأجر السفينة لنقل البضائع المملوكة له، أو يقوم باستئجارها ويتولى استغلالها بنفسه طبقا لأحكام القانون البحري.<sup>3</sup>

## ثالثا : صور عقد إيجار السفينة

- **إيجار السفينة على أساس الرحلة:** يتعهد فيه المؤجر مالك السفينة بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، على أن يدفع هذا الأخير أجرة استئجار السفينة، ويتميز باحتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية<sup>4</sup>، كما أنه قد يكون إبرام عقد الإيجار لعدة رحلات متتالية.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> أسماء حريز، "قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والقانون الفرنسي"، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، المجلد الثامن، العدد الأول، 20-01-2022، ص210.

<sup>2</sup> كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص442.

<sup>3</sup> أمال عفون، الاستغلال التجاري للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص القانون العام للأعمال، تخصص قانون الأعمال، قيم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، 2012-2013، ص10.

<sup>4</sup> راجع المادة 650 و651 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> حنان عزيرية، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الاجتماعي والمؤسسة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، الجزائر، 2016-2017، ص86.

- إيجار السفينة لمدة زمنية محددة: يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة<sup>1</sup>.
- إيجار السفينة بهيكلها (غير مجهزة): هو عقد يضع بمقتضاه مالك السفينة سفينة غير مجهزة لا بطاقمها ولا بمؤناتها تحت تصرف المستأجر للانتفاع بها في مدة الإيجار لقاء أجر محدد<sup>2</sup>.

#### رابعاً : آثار عقد إيجار السفينة

##### 1. التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة: نذكر منها

- يجب على المؤجر أن يقدم السفينة في التاريخ والمكان المحددين<sup>3</sup>.
- يلتزم المؤجر بالحفاظ على سلامة السفينة خلال الرحلة حتى تكون بحالة جيدة وصالحة للإيجار وقابلة لأداء الخدمة المؤجرة من أجلها، ويلتزم بتنفيذ الرحلة في أقصر وقت ممكن، كما يجب عليه أن يعتني بالبضائع أثناء الرحلة<sup>4</sup>.
- يلتزم المؤجر بالتأمين على السفينة ودفع رواتب أفراد الطاقم ولواحقها وتزويدها بالمؤونات المناسبة (المادة 697 من ق.ب.ج.).

##### 2. التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة: نذكر منها<sup>5</sup>

- يلتزم بدفع الأجرة (المادة 678، 732، 735 من ق.ب.ج.).
- يلتزم بتحمل كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال البحري للسفينة وتزويدها بالوقود ودفع رسوم الموانئ والإرشاد (المادة 704 من ق.ب.ج.).
- يلتزم برد السفينة للمؤجر عند انتهاء مدة الإيجار في التاريخ والمكان المحددين في عقد الإيجار وبالحالة التي كانت عليها وقت تسليمها (المادة 711 من ق.ب.ج.).

<sup>1</sup> راجع المادة 695 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> ليلي كراش، "مشاركة الإيجار صورة للاستغلال التجاري للسفينة"، حوليات جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، المجلد السادس والثلاثون، العدد الثالث، 2022، ص ص 149-150.

<sup>3</sup> راجع المادة 696 و725 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> ليلي بن تركي، "التحكيم في منازعات عقود إيجار السفن البحرية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، المجلد الرابع، العدد الثاني، جوان 2018، ص 122.

<sup>5</sup> راجع المواد 678 وما بعدها من القانون البحري الجزائري.

- يلتزم بصيانة السفينة والقيام بالتصليحات والتغييرات الخاصة بها وبجميع مصاريف استغلال السفينة ومصاريف تأمينها (المادة 731 من ق.ب.ج).

#### خامسا : طرق انقضاء عقد إيجار السفينة

➤ **انتهاء مدة العقد:** ينقضي بصورة عادية بانتهاء المدة المتفق عليها في العقد، إذ أن عقد الإيجار على أساس الرحلة ينقضي بانتهاء مدة الشحن والتفريغ، وفي حالة عدم انتهاءها يستوجب وضع السفينة في مكان التحميل لمدة إضافية،<sup>1</sup> أما انقضاء عقد إيجار السفينة لمدة معينة يجب أن ترد في التاريخ والمكان المذكورين في العقد،<sup>2</sup> وبالنسبة لعقد إيجار السفينة بهيكلها يستحق الإيجار اعتبارا من يوم تسليم السفينة إلى المستأجر وينتهي في يوم ردها إلى المؤجر.<sup>3</sup>

➤ **فسخ العقد:** يخضع فسخ العقد للأحكام العامة للعقود كعقوبة قد يطلبها المؤجر في حالة عدم وفاء المستأجر بتنفيذ التزاماته، ولا يزال القضاء لا يستجيب لطلب الإلغاء في حالة الإخلال من قبل المستأجر قليل الأهمية، وكذلك يمكن للمستأجر طلب فسخ العقد إذا تخلف المؤجر بتنفيذ التزامه،<sup>4</sup> (المادة 718 من ق.ب.ج).

#### الفرع الثاني : عقد النقل البحري

إن النقل في جوهره يتمثل في تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصولا إلى آخر، وبهذا يمكن القول إن النقل البحري يرد على الأشخاص. وقد نظمه المشرع الجزائري في المواد من 821 إلى 859 من القانون البحري، وكذا يرد على البضائع، ونظمه كذلك المشرع الجزائري في المواد من 738 إلى 820 من القانون سالف الذكر.

<sup>1</sup> راجع المادة 663 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> راجع المادة 711 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> راجع المادة 733 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> سعاد مجاجي، "مشارطات إيجار السفن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017، ص53.



## أولاً : إنشاء عقد النقل البحري

1. عقد النقل البحري للأشخاص يعرف بأنه: "عقد يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين يسمى الناقل، بنقل شخص آخر يسمى المسافر وأمتعته من ميناء إلى آخر بواسطة سفينة"<sup>1</sup>، يعد عقد تجاري بالنسبة للناقل (المادة 2 ق.ت.ج)، ومدني بالنسبة للمسافر، وهو عقد معاولة لأن الراكب يعد شرط فيه. صدر بخصوص النقل البحري للأشخاص عدة اتفاقيات منها معاهدة أثينا المبرمة في 10 ديسمبر 1973 الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعته، والتي جاء في مادتها الأولى بتعريفه بأنه: "العقد المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته بواسطة على أي الأحوال"<sup>2</sup>.
  2. عقد النقل البحري للبضائع يعرف بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه أحد الأشخاص، ويسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضاعة تسلم إليه بحراً، إما لمصلحة الشاحن، أو المرسل إليه مقابل أجره"<sup>3</sup>. عرفت المادة الأولى ف(ب) عقد النقل البحري للبضائع من معاهدة بروكسل 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، التي انضمت إليها الجزائر بموجب الأمر 64-71، الصادر 08 جوان 1964 بأنه: "عقد ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وسند الشحن"<sup>4</sup>.
- كما توجد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 قواعد هامبورغ التي عرفته بأنه: "عقد يتعهد الناقل بموجبه أن ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقل بطريق البحر، وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر"<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 2005، ص 208.

<sup>2</sup> أسهيلة عبد الرحيم، "ماهية النقل البحري للمسافرين، وحدود مسؤولية الناقل فيه"، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي آفلو، العدد الأول، 2017، ص ص 40-42.

<sup>3</sup> هاني دويدار، النقل البري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 163.

<sup>4</sup> المرسوم الرئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ج ر عدد 27، لسنة 1964.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، المرجع السابق، ص 179.

## 3. أركان عقد النقل البحري:

- ✓ الرضا: ونقصد به هنا اتحاد إرادتين أو أكثر على أمر معين، بهدف إحداث أثر قانوني،<sup>1</sup> ويكون التراضي صحيح متى توفرت أهلية التعاقد، وسلامة المتعاقد من عيوب الإرادة.
- ✓ المحل: لا بد من توافر ركن المحل في أي عقد، والمحل في هذا العقد هو نقل وتغيير البضائع أو الأشخاص من مكان لآخر.<sup>2</sup>
- ✓ السبب: وهو الغاية المباشرة، والسبب الباعث للتعاقد، الذي يقصد الملتزم الوصول إليه جراء التزامه، وفي هذا العقد السبب هو الالتزام بدفع الأجرة بالنسبة للشاحن أو الناقل، والتزام نقل البضائع أو المسافرين بالنسبة للناقل.<sup>3</sup>

## 4. أطراف عقد النقل البحري

- ✓ الشاحن: هو شخص طبيعي أو معنوي يطلب نقل بضاعته، أو بضاعة الغير من ميناء لآخر، وهو من يبزم عقد النقل مجسدا بسند الشحن سواء باسمه أو باسم وكيله.
- ✓ الناقل: هو شخص طبيعي أو معنوي يتعاقد مع الشاحن فيصبح ملزم بتنفيذ عملية النقل، ويكون إما مالك السفينة أو مستأجرها، ويمكن أن يتعاون مع ناقل آخر للتنفيذ.<sup>4</sup>
- ✓ وعرفت الاتفاقية الناقل بأنه: "مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل"<sup>5</sup>
- ✓ المرسل إليه: هو عادة يكون المشتري الذي يستلم البضاعة، ويتواجد في مكان وصول الحمولة، وقد يكون نفسه الشاحن عندما يكون بصدد نقل بضاعته.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> جعفر الفضلي، الوجيز في العقود المدنية، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2014، ص33.

<sup>2</sup> العياشي شتواح، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2004-2005، ص13.

<sup>3</sup> عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص564.

<sup>4</sup> محمود محمد عبابنه، أحكام عقد النقل (النقل البحري-النقل البري-النقل الجوي)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص69.

<sup>5</sup> اتفاقية بروكسل 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المرجع السابق.

<sup>6</sup> محمد بن عمار، محاضرات في القانون البحري موجه لطلبة الماستر قانون بحري ونقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018-2019، ص03.

## ثانيا : إثبات عقد النقل البحري

يثبت عقد النقل البحري، بالكتابة خلافا لحرية الإثبات المتعارف عليها في العقود التجارية، وقد لخصناها كالتالي.

## 1. إثبات عقد النقل البحري للأشخاص

- **تذكرة السفر:** يثبت بواسطتها عقد النقل، فهي تحدد التزامات الطرفين، ودليل إثبات على إبرام العقد ودفع الأجرة، المشرع الجزائري يطلب أن تكون هذه الوثيقة مكتوبة وإلا لا يأخذ بها (المادة 835 من ق.ب.ج.<sup>1</sup>، وحدد البيانات الواجب ذكرها في المادة 827 من ق.ب.ج.<sup>2</sup>
- **قسيمة السفر:** وثيقة يجوز أن تحل محل تذكرة السفر، وتحمل أسم الناقل وعنوانه الرئيسي، والخدمة الواجب تنفيذها أي مسار الرحلة، وأجرة السفر، وتستعمل في نقل المسافرين على السفن التي تقل حمولتها عن 10 وحدات، وسفن النقل الداخلي (المادة 829 من ق.ب.ج.<sup>3</sup>).

## 2. إثبات عقد النقل البحري للبضائع

- **وثيقة الشحن:** هي وثيقة أو سند يعترف بموجبها ربان السفينة، أو الناقل بتلقيه الشحنة المذكورة فيه على متن السفينة، وأكد المشرع الجزائري من خلال المادة 749 من ق.ب.ج. على أن هذه الأخيرة تثبت عملية الاستلام، وتتضمن عدة عناصر، منها المتعلقة بهوية الأطراف ومنها ما يتعلق بالبضائع، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة.<sup>4</sup>

## ➤ وثائق أخرى:

- ✓ **الإيصال المؤقت:** يأخذه الشاحن من الربان عن شحن البضائع على متن السفينة، يستبدل مقابل سند الشحن عند تمام العملية.

<sup>1</sup> أسهيلة عبد الرحيم، المرجع السابق، ص ص 43-44.

<sup>2</sup> الأمر 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>3</sup> أسهيلة عبد الرحيم، المرجع نفسه، ص 43.

<sup>4</sup> راجع المواد 748 و 749 من القانون البحري الجزائري.

- ✓ **السند من أجل الشحن:** يمثل وعدا بالشحن فقط وهو تضمين عبارة "مشحونة" على وثيقة الشحن وتاريخ التحميل، وكذا اسم السفينة.<sup>1</sup>
- ✓ **أوامر التسليم:** يصدر الشاحن صكوك خاصة وهي أنواع أوامر تسليم يوقعها البائع وحده، أو أخرى يوقعها الريان أو أحد ممثليه، أو أوامر يوقعها أمين الحمولة، ولا يعتبر سند مماثلا لسند الشحن إلا في حالة توقيع الناقل عليها.<sup>2</sup>
- ✓ **السند الصادر بمشاركة إيجار:** ينصب على استئجار السفينة أو جزء منها، ويرتبط هذا النقل بالبضائع الضخمة، فينظر إليهم باعتبارهم طرف يتمتع بنفوذ وسلطة، وهو ثلاثة أنواع: إيجار سفينة عارية، المشاركات الزمنية، المشاركة بالرحلة.<sup>3</sup>

### ثالثا : آثار عقد النقل البحري

#### 1. الآثار الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص

- **التزامات الناقل:** يجب توفير وإعداد سفينة صالحة للملاحة، حيث يزودها بكل ما يزيد من سلامة المسافرين، وضمان أمنهم (المادة 841 من ق.ب.ج)، ويلتزم بتنفيذ الاتفاق المبرم بينه وبين المسافر من ميناء الإطلاق إلى الوجهة المطلوبة، ويتعهد بتوصيل المسافر سليما.<sup>4</sup>
- **التزامات المسافر:** يجب دفع أجرة المتفق عليها كاملة سواء حضر وسافر أو لم يحضر تماما (المادة 821 و 830 من ق.ب.ج)، واحترام مواعيد السفر، ويجب إتباع تعاليم الناقل فيما يخص نظام السفينة التي يجوز توقيع عقوبات تأديبية إثرها من طرف الريان (المادة 838 من ق.ب.ج).<sup>5</sup>

<sup>1</sup> راجع المادة 751 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 87.

<sup>3</sup> لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 86-87.

<sup>4</sup> نورالدين بلغاري، "الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري

للمسافرين، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017، ص 76-79-81-82.

<sup>5</sup> محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 215-216.

## 2. الآثار الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

- **التزامات الناقل:** يجب عليه جعل السفينة صالحة للسفر لتصل البضائع في ظروف طبيعية وعادية، ويتسلم البضائع من الشاحن، ويتعهد بشحنها لميناء الوصول، والمحافظة على البضائع بحمايتها من كل هلاك وتلف قد يصيبها أثناء فترة نقلها، وعند الوصول إلى الوجهة المحددة عليه الإخطار بالوصول، ويلتزم بتفريغ البضائع من على متن السفينة (المادة 780 من ق.ب.ج)، وعليه أن يسلم البضائع إلى المرسل إليه الذي يتقدم إليه بسند الشحن.<sup>1</sup>
- **التزامات الشاحن:** يلتزم بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه، وعادة ما تسلم البضائع بجانب السفينة، أيضا يلتزم بدفع الأجرة أي المبلغ النقدي المتفق عليه عند تسلم الشحن (المادة 738 من ق.ب.ج).<sup>2</sup>
- **التزامات المرسل إليه:** يتعين عليه تسلم البضائع من الناقل أي سحبها خلال مدة زمنية معينة وإلا وقع على عاتقه مسؤولية التعويض عن التأخير، يجب أيضا دفع الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول (المادة 791 من ق.ب.ج).<sup>3</sup>

## رابعا : الحوادث البحرية

## 1. التصادم البحري

إن حوادث التصادم البحري كثيرة جدا، لكنها لا تتعدى الصور الشائعة المعروفة فيها، وهي إما أن تكون بقوة قاهرة، أو بخطأ إحدى السفينتين، أو بفعل مشترك منهما معا، ويعد تصادم السفن في البحار كل ارتطام مادي، أو اصطدام بين السفن في البحر، أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم (المادة 273 من ق.ب.ج).<sup>4</sup>

<sup>1</sup> محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص ص 222-228.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 112.

<sup>3</sup> راجع المادة 791 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> راجع المادة 273 من القانون البحري الجزائري.

وتعرف المادة الأولى من معاهدة التصادم لسنة 1910 التصادم البحري بأنه: " التصادم الذي يحصل بين سفنتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل بها التصادم".<sup>1</sup>

## 2. الخسائر البحرية

تعد الخسائر البحرية مشتركة أو خاصة، وفي حالة عدم وجود شروط مخالفة للأطراف المعنيين بالأمر (المادة 299 من ق.ب.ج).

الخسائر مشتركة هي كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها.<sup>2</sup>

الخسائر الخاصة هي كل الأضرار والخسائر والمصاريف التي تعرضت إليها السفينة من جراء حملتها أو شحناتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة.<sup>3</sup>

## 3. الإسعاف البحري

يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها، وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحية الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة.<sup>4</sup>

## 4. انقاذ حطام السفن

تعد كحطام بحري كل السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد مراقبتها جارية وكذا حملتها ومؤونتها، وكذلك الآلات وعتاد السفن أو آلات الرسو والسلاسل وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات، وكذلك الأشياء التي رميت في البحر لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها المالك أو تخطى عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر...<sup>5</sup>

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 403.

<sup>2</sup> راجع المادة 300 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> راجع المادة 304 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> راجع المادة 332 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> راجع المادة 358 من القانون البحري الجزائري

## المطلب الثاني : عقد التأمين على السفينة

نظم المشرع الجزائري أحكام عقد التأمين البحري في المواد من 92 إلى 150 من قانون التأمينات، حيث جاءت المادة 92 منه بتعريفه على أنه: "عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحري"<sup>1</sup>، المشرع وسع من نطاق التأمين البحري فجعله شاملا لكل أخطار النقل البحري، هذا ما جعلنا نحاول دراسته بشكل مختصر لعلاقته الوطيدة بالأداة الرئيسية للنقل البحري، فتناولنا إنشائه (الفرع الأول)، ثم الآثار المترتبة عليه (الفرع الثاني)، وأخيرا انقضائه والدعاوى المتعلقة به (الفرع الثالث).

## الفرع الأول : إنشاء عقد التأمين على السفينة

عقد التأمين البحري كغيره من العقود ينشأ بين طرفين، يشترك مع العقود الأخرى في بعض الخصائص، وينفرد ببعضها، ويتطلب لأنشائه صحيحا قيامه على عدة أركان.

## أولا: أطراف عقد التأمين

ينشأ عقد التأمين بين المؤمن والمؤمن له، لكن يمكن أن يدخل فيها أطراف آخرون.

- **المؤمن:** هو شخص طبيعي أو معنوي يتعهد بدفع مبلغ التأمين أي يتحمل تغطية المخاطر، ويتمثل في الشركات كبرى للتأمين.
- **المؤمن له:** هو شخص طبيعي أو معنوي، ويعد صاحب المصلحة في التأمين، وعادة يكون إما مالك السفينة أو مالك البضائع، ويتعاقد بنفسه مع المؤمن.
- **وسطاء التأمين:** يمكن أن يدخل وسطاء التأمين من وكلاء تأمين وسماسة كأطراف في هذا العقد، فهم أشخاص توكل لهم مهمة عمليات التأمين لحساب موكلهم الذي يمثلونه.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 13، لسنة 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 13-08 المؤرخ في 27 صفر 1435 الموافق لـ 30 ديسمبر 2013، ج ر عدد 68، لسنة 2013.

<sup>2</sup>فوزيل بن معروف، "التأمين البحري في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018، ص ص 168-169.

## ثانيا : أركان عقد التأمين

1. **الرضا:** يعد أهم ركن لإبرام أي عقد بشكل صحيح، بتوافق إرادتي المؤمن والمؤمن له لإحداث أثر قانوني، شرط توافر أهلية التعاقد والخلو من عيوب الإرادة.<sup>1</sup>
2. **المحل:** حادث محتمل الوقوع، لا تحققه إرادة الطرفين وعلى الخصوص إرادة المؤمن له.<sup>2</sup>

➤ **شروط الخطر:** أن يكون الخطر محتمل الوقوع وهذا يحقق شرط الاحتمالية سالفة الذكر، بمعنى يكون الخطر المؤمن منه محتمل الوقوع، ويكون مشروع غير مخالف للنظام العام والآداب العامة وإلا كان باطلا، وأن يكون الخطر غير مرهون بمشيئة أحد الطرفين أي خارج عن مشيئتهم.<sup>3</sup>

➤ **الأخطار المضمونة والمستبعدة:**

✓ **الأخطار المضمونة:** يضمن الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة أي تلك غير المتوقعة، وتأتي بصفة فجائية، وهي التصادم البحري (المادة 132 من قانون التأمينات الجزائري)، العاصفة والغرق والجنوح، الرمي في البحر، الحريق والانفجار، الإرساء البحري، السرقة والنهب وأخطاء البحارة. وكذا الأضرار الناشئة عن خسائر النفقات التي تقع على عاتق المؤمن، التعويضات المستحقة للغير في حالة تلف البضاعة.<sup>4</sup>

✓ **الأخطار المستبعدة:** وتتمثل في الأخطار غير القابلة للضمان بصورة قطعية وهي أخطاء المؤمن له المعتمدة والجسيمة (المادة 102 الفقرة 2 من قانون التأمينات)، غش الريان (المادة 126 من قانون التأمينات)، وتلك المترتبة عن الإشعاعات، والخسائر الناتجة عن مخالفة أنظمة الاستيراد والتصدير، الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة. وهناك الأخطار غير القابلة للتعويض إلا بمقتضى إتفاق خاص وهنا إذا يتم تغطية هذه المخاطر بإتفاق مسبق غير هذا لا يتم تعويضها.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> راجع المادة 59 من القانون المدني الجزائري.

<sup>2</sup> جميلة حميدة، **الوجيز في عقد التأمين**، دار الخلدونية، الجزائر، 2011، ص 62.

<sup>3</sup> كميلة أعراب، **"عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية"**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر

القانون البحري والنقل، العدد السادس، ص ص 273-274.

<sup>4</sup> محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص ص 381-384.

<sup>5</sup> المرجع نفسه، ص ص 385-387.



3. السبب: يتمثل في مصلحة المؤمن له، وأن يكون المؤمن لديه هدف وغاية في عدم تحقق الخطر المؤمن منه.<sup>1</sup>

### ثالثا : اثبات عقد التأمين ( وثيقة التأمين )

تسمى المحرر المثبت، وهي أساس عقد التأمين شكلها محدد ومطبوع، تحرر وفقا للشروط العامة، وفيها فراغات للبيانات المتغيرة، يتم هذا العقد وفقا لمراحل: بداية يقوم المؤمن (شركة التأمين) بطلب من المؤمن له أي برغبة محضة منه لتأمين مخاطر معينة بتوقيع **طلب التأمين** (المادة 8 من قانون التأمينات الجزائري)، ثم يتعهد المؤمن لتغطية هذه المخاطر أثناء مناقشة وثيقة التأمين الأصلية **بمذكرة التغطية المؤقتة**، فتأتي سابقة على إبرام وثيقة التأمين وتعتبر مسودة، أخيرا ترغ كل هذه العقود في **وثيقة التأمين**،<sup>2</sup> وتشمل كل البيانات التي حددتها المادة 98 من قانون التأمينات الجزائري،<sup>3</sup> يجوز للطرفين التعديل أو الإضافة، ويكون هذا بموجب ملحق التأمين، وهو اتفاق إضافي يتضمن شروط جديدة نظرا للمستجدات.<sup>4</sup>

### رابعا : موضوع عقد التأمين

➤ **التأمين على هيكل السفينة وملحقاتها:** ويشمل جسم السفينة وملحقاتها من الآلات وأدوات لازمة لملاحتها، ونفقات التجهيز، وكذا يجوز تأمين سفينة قيد الإنشاء،<sup>5</sup> وجاءت المادة 122 من قانون التأمينات بأنه: "يمكن تأمين هيكل السفينة إما لرحلة واحدة أو عدة رحلات، أو لمدة محددة"<sup>6</sup>.

➤ **التأمين على البضائع:** نظرا لأهمية الشحنات والسلع التي تنقلها السفن ولضخامتها وجب تأمينها هي الأخرى في حالة وقوع أضرار قد تمسها، وما دامت هذه الأخيرة سلع وبضائع مشروعة فيجوز تأمينها (المادة 137 من قانون التأمينات الجزائري).<sup>7</sup>

<sup>1</sup> معراج جديدي، محاضرات في التأمين البحري الجزائري، الطبعة الثالثة، دار المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 63.

<sup>2</sup> صبرينة يعقوبي، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 2016-2017، ص 35-37.

<sup>3</sup> راجع المادة 98 من قانون التأمينات الجزائري.

<sup>4</sup> صبرينة يعقوبي، المرجع نفسه، ص 37.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 419.

<sup>6</sup> الأمر 07-95، المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

<sup>7</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 395.

➤ **التأمين على المسؤولية:** وهي المسؤولية التي يتحملها المؤمن له اتجاه الغير الدائن له بالتعويض من جراء ما لحقه من ضرر بسببه، وهذا في حالة عدم كفاية مبلغ التأمين لتغطية كل الضرر الحاصل فتقع المسؤولية على مالك السفينة أو تجهزها لتعويض الغير صاحب البضاعة (المادة 145 من قانون التأمينات الجزائري).<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : آثار عقد التأمين على السفينة

عند قيام عقد التأمين البحري صحيح مكتمل الأركان، يرتب عدة آثار قانونية تتمثل في التزامات كل من المؤمن والمؤمن له.

#### أولا : التزامات المؤمن

➤ **الالتزام بتعويض عن الضرر:** حيث يقوم بدفع التعويض في حدود مبلغ التأمين عند وقوع الخطر المؤمن منه (المادة 132 من قانون التأمينات الجزائري).<sup>2</sup>

➤ **تخفيض التأمين:** وهو استبدال لوثيقة التأمين الأصلية بوثيقة جديدة تحل محلها، والقسط فيها هو الاحتياطي الحسابي، ويتحقق بشرطين هما أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وإلا تخلف عنصر وجود الاحتياطي الحسابي، وهذا يأخذنا إلى التزام آخر في ذمة المؤمن وهو وجوب إعداد حساب احتياطي للمؤمن له، أما الشرط الثاني يتمثل في دفع عدد كاف من الأقساط لتكوين هذا الأخير<sup>3</sup> (المادة 85 من قانون التأمينات الجزائري).

#### ثانيا : التزامات المؤمن له

➤ **الالتزام بدفع القسط:** يقع على عاتق المؤمن له حيث يقوم بدفع أقساط التأمين في شكل اشتراك أو بشكل دوري.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> قوضيل بن معروف، المرجع السابق، ص ص 167-168.

<sup>2</sup> راجع المادة 132 من قانون التأمينات الجزائري.

<sup>3</sup> معراج جديدي، المرجع السابق، ص 168.

<sup>4</sup> وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005، ص 39.

➤ الالتزام بتقديم بيانات صحيحة: الإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر عند إبرام العقد، ويبقى هذا مستمرا طوال مدة التنفيذ.<sup>1</sup>

➤ الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن: حافظا لمبدأ حسن النية المفترضة.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث : انقضاء عقد التأمين على السفينة والدعاوى المتعلقة به

بما أن عقد التأمين من العقود الزمنية فهو ينقضي أما وفقا للطرق العادية، أو غير العادية وهذا ما تطرقنا له بصفة موجزة، أما عن الدعاوى المتعلقة به فهي خاصة به فقط وتختلف عن باقي العقود.

#### أولا : الطرق العادية لانقضاء

وتتمثل في انتهاء المدة القانونية للعقد إذ تعتبر المدة أهم بند في عقد التأمين البحري ويتفق الأطراف على تحديدها وينتهي العقد بانتهائها (المادة 07 من قانون التأمينات الجزائري)، أو وقوع الخطر المؤمن لأجله حيث يقوم عقد التأمين البحري عند تحقق الخطر المؤمن منه وبهذا ينتهي العقد.

#### ثانيا : الطرق غير العادية

قد يتوقف لعدة أسباب موضوعية أو شكلية، فيؤدي للفسخ حيث يحقق عند إخلال أحد الأطراف بالالتزامات الواقعة على عاتقه، فينتهي العقد قبل حلول الأجل المتفق عليها بالتراضي أو التقاضي أو بقوة القانون، وبطلان العقد عند تخلف أحد الأركان أو شروط الصحة،<sup>3</sup> أو تقادم العقد بمدة عامين (المادة 121 من قانون التأمينات).<sup>4</sup>

#### ثالثا : الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين

➤ دعوى التعويض: تسمى دعوى القانون العام، وهي الطريق العادي الذي يتخذه المؤمن له أو صاحب المصلحة في التأمين البحري ليحصل على حقه في التعويض عندما يتحقق الخطر المؤمن

<sup>1</sup> وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 41.

<sup>2</sup> راجع المادة 108 فقرة 06 من قانون التأمينات الجزائري.

<sup>3</sup> خير الدين فنطازي، المرجع السابق، ص ص 96-97.

<sup>4</sup> راجع المادة 121 من قانون التأمينات الجزائري.

منه، وتشمل: اثبات تعرض السفينة للخطر، اثبات الحق في التأمين وفي المصلحة المؤمن عليها، اثبات الكارثة والتقدم.<sup>1</sup>

➤ **دعوى الترك:** تسمى دعوى التخلي (المادة 115 من قانون التأمينات الجزائري) وهي وسيلة من وسائل استيفاء المؤمن له حقه في التعويض كاملاً، وتعتبر طريق استثنائي لا يستعمل إلا في حالات محددة وهي: فقدان الكلي للسفينة، عدم أهلية السفينة للملاحة، تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 3/4 من القيمة المتفق عليها، انعدام أخبار السفينة مدة لا تقل عن 3 أشهر.<sup>2</sup>

### المطلب الثالث : البيوع البحرية

البيوع البحرية هي مبيعات البضائع التي يتم نقلها بين البائع والمشتري عن طريق البحر،<sup>3</sup> وتقسم هذه البيوع البحرية إلى طائفتين: بيوع تتم عند القيام (الفرع الأول) تتم عند الوصول (الفرع الثاني)، وهذا ما سوف نحاول توضيحه.

### الفرع الأول : البيوع البحرية عند القيام

يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء القيام، وتبعات الهلاك أثناء النقل يتحملها المشتري، من أهمها البيع سيف والبيع فوب.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 224.

<sup>2</sup> خير الدين فنطازي، المرجع نفسه، ص ص 93-94.

<sup>3</sup> أمينة دريسي، "دراسة قانونية لمفهوم البيوع البحرية"، مجلة الدراسات القانونية، مخبر السيادة والعولمة، المجلد الرابع، العدد الثاني، 2018، ص 226.

<sup>4</sup> سهام دربال، "الطبعة القانونية لعقد البيع البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017، ص 222.

## أولا : البيع سيف (CIF)

المصطلح سيف CIF اختصار للأحرف الأولى من الكلمات الإنجليزية "insurance cost freight" ويقصد بها "ثمن البضاعة، وقسط التأمين، وأجرة النقل"،<sup>1</sup> وهو عقد يبرم بين البائع والمشتري، حيث يتعهد البائع على تسليم البضائع في ميناء الشحن وشحنها على السفينة.<sup>2</sup>

يترتب عنه التزامات معينة على كل من الطرفين نذكر منها:

- **التزامات البائع:** يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى الميناء المتفق عليه.<sup>3</sup> ويلتزم بتسليم البضاعة المتفق عليها.<sup>4</sup> ويلتزم بشحن البضاعة في الميعاد المحدد وعلى سفينة يختارها.<sup>5</sup> كما يلتزم بإرسال المستندات والتأمين على البضاعة. وأشارت اتفاقية فيينا لعام 1980 في المادة 30 إلى الالتزامات الرئيسية للبائع والمتمثلة في الالتزام الأول بتسليم المبيع، والثاني تسليم المستندات والثالث بنقل ملكية البضاعة وفقا لما يتطلب عقد البيع وفقا لهذه الاتفاقية.<sup>6</sup>
- **التزامات المشتري:** يلتزم المشتري باستلام البضائع محل العقد، ويلتزم بتسلم المستندات، والتحقق من صحتها، كما يلتزم بدفع الثمن المتفق عليه بعد وصوله المستندات الممثلة، ويدفع بالمبلغ كاملا حتى لو تلفت البضاعة أو ضاعت.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> زينب بوسنة، **عقد البيع سيف CIF**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009، ص10.

<sup>2</sup> أمينة دريسي، "أنواع البيوع البحرية"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عمار تليجي الأغواط، العدد الثالث، 2018، ص416.

<sup>3</sup> راجع المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> كيندة أكلي، "البيع البحري سيف CIF"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018، ص305.

<sup>5</sup> محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص266.

<sup>6</sup> كيندة أكلي، "البيع البحري سيف CIF" المرجع السابق، ص306.

<sup>7</sup> أمال عفون، المرجع السابق، ص46.

وكذلك نصت في المادة 54 من اتفاقية فيينا 1980 على أنه: "يتضمن التزام المشتري بدفع الثمن واتخاذ ما يلزم واستيفاء الإجراءات المطلوبة بموجب العقد أو بموجب القوانين والأنظمة الواجبة التطبيق من أجل تسديد الثمن".<sup>1</sup>

### ثانيا : البيع فوب (FOB)

المصطلح فوب FOB هو اختصار للكلمات الانجليزية (Free on Bord)، وترجمتها بالفرنسية (Franco Bord)،<sup>2</sup> وهو عقد قديم النشأة، في أوائل ظهوره كان يعرف بـ (فوب) التقليدي، البائع ملزم بتسليم البضاعة والمستندات لحساب المشتري، أما الصورة الحديثة (فوب) الحديث، البائع يقدم خدمات إضافية للمشتري بصفته وكيلا عنه كإبرام عقد النقل والتأمين.<sup>3</sup> وينعقد هذا العقد حسب اتفاقية فيينا لسنة 1980 في اللحظة التي يحدث فيها قبول الإيجاب أثره كما وضحت في المادة 23 منها: "ينعقد العقد في اللحظة التي يحدث فيها قبول الإيجاب أثره وفق لأحكام هذه الاتفاقية".<sup>4</sup>

" يلتزم بمقتضاه البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي اختارها المشتري مقابل دفع الثمن وتنتهي التزامات البائع بتسليم المشتري البضاعة، فتنتقل ملكية البضاعة للمشتري الذي يتحمل مخاطر الطريق".<sup>5</sup>

ويرتب على أطرافه عدة التزامات نذكر منها:

➤ **التزامات البائع:** يجهز البضائع المنفق عليها في العقد مع المشتري، وتسليم البضاعة في ميناء الشحن، ويسلم المستندات المتعلقة بالبضاعة للمشتري.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> ليندة أكلي، "البيع البحري سيف CIF" المرجع نفسه، ص 307.

<sup>2</sup> سهام دربال، المرجع السابق، ص 223.

<sup>3</sup> أحمد أسامة الطرابلسي، عقد البيع فوب Free on bord، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص العقود والمسؤولية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن عكنون الجزائر 1، 2013-2014، ص ص 06-07.

<sup>4</sup> هدى كرازة، صور بيوع التجارة الدولية - البيع فوب FOB-، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، الجزائر، 2018-2019، ص ص 17-18.

<sup>5</sup> كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 637.

<sup>6</sup> علي الباودي، المرجع السابق، ص 235.

أشارت اتفاقية فيينا 1980 في المادة 35 الفقرة الأولى على: "البائع أن يسلم بضائع تكون كميتها ونوعيتها وأوصافها وكذلك تغليفها أو تعبئتها مطابقة لأحكام العقد"، وكذلك الفقرة 05 من نفس المادة نصت على: "... متضمنة صفات البضاعة التي سبق للبائع عرضها على المشتري كعينة أو نموذج".<sup>1</sup>

➤ **التزامات المشتري:** استلام البضاعة في الموعد المحدد وهذا ما أكدته المادة 60 من اتفاقية فيينا لسنة 1980 حيث تنص على: "يتضمن التزام المشتري بالاستلام ما يلي:

- القيام بجميع الأعمال التي يمكن توقعها منه بصورة معقولة لتمكين البائع من القيام بالتسليم.
- استلام البضائع".<sup>2</sup>

وكذا دفع ثمن البضائع المباعة بمجرد الاستلام وبعد شحنها على ظهر السفينة.<sup>3</sup> وإبرام عقد النقل من ميناء الشحن المتفق عليه.<sup>4</sup>

#### الفرع الثاني : البيوع البحرية عند الوصول

البيع عند الوصول هي تلك البيوع التي لا تنتقل فيها ملكية البضائع للمشتري إلا في ميناء الوصول، حيث يتحمل البائع خطر الطريق أي تبعة هلاك البضاعة أثناء النقل.<sup>5</sup>

#### أولا : البيع بسفينة محددة (معينة)

هو اتفاق بين البائع والمشتري على بيع البضائع في سفينة معينة أو يتم تعيينها فيما بعد، وبمجرد تحديد السفينة وإخطار المشتري لا يجوز التنازل عن ذلك، إذ يلتزم البائع بتسليم البضائع إلى المشتري

<sup>1</sup> هدى كرازة، المرجع السابق، ص 40

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 47.

<sup>3</sup> أحمد أسامة الطرابسي، المرجع نفسه، ص 92-95.

<sup>4</sup> أمينة دريسي، "أنواع البيوع البحري"، المرجع السابق، ص 424.

<sup>5</sup> سهام دريال، المرجع السابق، ص 224.

سالمة في ميناء الوصول،<sup>1</sup> وبما أن البائع يظل مالكا للبضاعة حتى تصل إلى ميناء الوصول، وتبعية هلاك البضاعة تكون على عاتقه.<sup>2</sup>

### ثانيا : البيع بسفينة غير محددة (غير معينة)

يكون فيه البائع ملزما بنقل ملكية نوع معين من البضائع خلال فترة زمنية معينة على سفينة يختارها دون تحديدها في العقد، فيلاحظ هنا أن المشتري لا علاقة له بإبرام العقد، كما أن لا علاقة له بتعيين السفينة التي يتم نقل البضائع المبيعة عليها، وإذا هلكت البضاعة أثناء نقلها بقوة قاهرة فإن الخسائر تقع على البائع.<sup>3</sup>

### ثالثا: آثار العقد.

#### ➤ التزامات البائع: نذكر منها.<sup>4</sup>

الالتزام بدفع أجر للسفينة التي تنقل البضائع وتأمينها، والالتزام بمواعيد الشحن والتفريغ المتفق عليها، وكذا الالتزام بتسليم البضاعة المبيعة للمشتري في ميناء الوصول خلال الفترة المتفق عليها.

#### ➤ التزامات المشتري: نذكر منها.<sup>5</sup>

الالتزام بدفع المصروفات المتفق عليها، وتحمل مخاطر البضائع التي تتعرض لها منذ تسليمها إليه، والالتزام بدفع الثمن المتفق عليه للبضاعة المبيعة.

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص160.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص390.

<sup>3</sup> بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2011-2012، ص34.

<sup>4</sup> أمينة دريسي، "أنواع البيوع البحرية"، المرجع السابق، ص428.

<sup>5</sup> كطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص225.



## خلاصة الفصل

من خلال دراسة الفصل الثاني، وجدنا أن حق ملكية السفينة يكتسب إما عند طريق بناءها، وهو ما لم ينص عليه المشرع الجزائري لعدم قدرة الجزائر بعد لمجابهة مثل هذه التحديات، أو عن طريق البيع الذي يخضع للأحكام المتعارف عليها في القانون المدني بعد الحصول على التصريحات المطلوبة.

أما الحقوق الأخرى التي لا تنتقل الملكية المتمثلة في الضمانات العينية التبعية، كالرهن البحري القائم على دين في ذمة المدين، والذي يمكن في حالة عدم الوفاء به التسبب في حجزها، وكذا حق الامتياز البحري الذي يسمى صاحبه الدائن الممتاز، وهي حقوق عددها المشرع على سبيل الحصر حيث لا يمكن توقيعهما إلا بنص قانوني، وهذه التأمينات تعطي لأصحابها حق التتبع والتقدم عن الدائنين العاديين.

كما يمكن الانتفاع تجاريا من السفينة يتم عن طريق نقل البضائع والأشخاص بغية تحقيق ربح، فيستغلها صاحبها أما بنفسه عن طريق إبرام عقود النقل، كنقل الأشخاص، وكذا نقل البضائع والسلع، وينشئ بموجبها التزامات على عاتق الأطراف المتعاقدين، أو أن يستغلها عن طريق إيجارها لشخص آخر يقوم بعمله بمقابل.

وبما أن كل هذه التصرفات والعقود ترد على السفينة، يجدر تأمينها فهي محاطة بالعديد من الأخطار التي قد تواجهها أثناء رحلاتها، وهو الأمر أثبت قيمته حيث أنه يحقق مكاسب اقتصادية ضخمة حيث يعد عمل تجاري بحت، ولقد أفرد المشرع الجزائري التأمين البحري بقواعد قانونية كثيرة تميزه عن باقي الأنواع الأخرى، ويتضح هذا من خلال عناصره الجوهرية التي تطرقنا لها.



# الخاتمة



ختاما لدراستنا لموضوع بحثنا، ومع محاولتنا للتطرق لأهم محاوره، وتحليل أبرز ما تطرق له المشرع الجزائري من خلال القوانين التي نص عليها، وإجابة للإشكالية التي طرحناها سابقا عن مدى توفيقه في صياغة ووضع نصوص قانونية كفيلة بحماية السفينة، يمكن القول إن المشرع الجزائري حاول حماية السفينة قدر المستطاع من خلال وضع نصوص قانونية سواء بداية بالأمر 76-80، كما أنه حاول استدراك النقائص التي وقع فيها من خلال هذا الأمر وذلك بتعديلين رئيسيين وهما تعديل سنة 1998 و تعديل آخر سنة 2010 هذا يعني قبل ثلاثة عشر سنة وهذا يعتبر فارق زمني كبير إلى حد ما، حيث نرى أن هناك الكثير من النصوص القانونية مازالت تشيبتها نقائص تستدعي تعديله وما يتماشى مع متطلبات العصر.

وعلى ضوء ما تطرقنا له في دراستنا توصلنا إلى جملة من النتائج التي يمكن حصرها فيما يلي:

- لم يضبط المشرع الجزائري المصطلحات القانونية في التعريفات.
- اشترط المشرع الجزائري لإضفاء وصف السفينة على المنشأة عائمة تحقق عدة شروط، إلا أنه أغفل شرط أن تكون صالحة لمواجهة مخاطر البحر.
- إضفاء المشرع بعض صفات العقار على السفينة واشترط إثبات تصرفاتها بعقد رسمي وهذا ما يدفعنا لاعتبارها ذات طبيعة خاصة، مع أنها منقول.
- النصوص القانونية البحرية قديمة مقارنة بالتطورات الحاصلة في هذا المجال.
- عدم الوفاء بالديون البحرية، قد يؤدي بنتيجة حتمية لتوقيع الحجز عليها، نذكر منها الحجز التحفظي الذي عرفه المشرع الجزائري بشكل دقيق بعد التعديل الأخير، وضبط إجراءاته إلى حد كبير.
- يتم استغلال السفينة عن طريق عقد إيجارها، الذي يلعب أهمية بالغة وله دور فعال في النشاط البحري، فهو يوفر فرص عمل، ويحقق ربح كبير بأنواعه.
- تشكل عقود النقل البحري بالنسبة للجزائر عنصر اقتصادي كبير، فهي تعد دولة شاحنة، تنقل البضائع فتساهم في الاستيراد والتصدير، وكذا تنقل الأشخاص، لذا خصه المشرع الجزائري بالعديد من الأحكام القانونية، إلا أنها في الحقيقة لم تكن دقيقة كما يجب.
- أثبت التأمين قيمته الحقيقية، وضرورته فيما يخص القطاع البحري حيث أصبح من النادر وجود سفن مبحرة دون أن يكون مؤمن عليها، من كافة الأخطار البحرية الممكنة، إلا أن المشرع الجزائري أغفل هذا العقد المهم في القانون البحري، وتركه لقانون التأمينات الذي خصص له الباب الثاني منه.

بعد أن قمنا بطرح جملة من النتائج المستخلصة من موضوع الدراسة، ارتأينا الإشارة إلى بعض التوصيات:

- لا بد من ضبط المصطلحات القانونية المدرجة في التعريفات، فهي غير دقيقة، تصعب على الباحث فهم المقصود منها.
- يفترض على المشرع الجزائري تعديل ما يخص شروط إضفاء وصف السفينة كونه واسع المجال.
- يجدر بالمشرع تعديل أحكام القانون البحري الجزائري، وما يتوافق مع التحديثات الحاصلة في مجال التجارة البحرية، ومنه عليه معالجة النقائص والثغرات الموجودة.
- العمل على إنشاء لجنة وطنية تعمل على التطوير، تتكون من أساتذة وباحثون في هذا المجال، لإدراك النقص الموجود وتحديث القانون.
- ضرورة تغطية النقص الموجود في المواد المتعلقة بالرهن البحري، الذي يدفعنا دائما للرجوع إلى أحكام القواعد العامة في القانون المدني، خاصة ما تعلق فيها بالتزامات المدين الزاهن، أيضا لا بد من وضع ضمانات كافية لحماية الدائنين المرتهنين.
- وضع نظام شهر لحقوق الامتياز البحري المثقلة للسفن، إذ تحمي المشتري الذي قد يفاجئ بها. في حالة وجود دائن ممتاز.
- لا بد من وضع تعاريف دقيقة فيما يخص أطراف عقد النقل البحري، وكذا أحكامها بتبني مفاهيم جديدة تساهم في ترقية التجارة البحرية.
- ضرورة ضبط النقائص الموجودة في جانب التأمين البحري، ويفضل لو تجمع مواده في القانون البحري، لا قانون التأمينات لكي يكون على إطلاع أكثر.



# المصادر والمراجع



# قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر

1- القرآن الكريم.

2- النصوص القانونية.

أ- القوانين.

1. القانون رقم 98-05 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25 يونيو 1998، المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 47، لسنة 1998.

2. القانون رقم 10-04 المؤرخ في 5 رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010، المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 46، لسنة 2010.

ب- الأوامر.

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78، لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر عدد 31، لسنة 2007.

2. الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 71، لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-09 المؤرخ في 04 شوال 1443 الموافق لـ 05 ماي 2022، ج ر عدد 32، لسنة 2022.

3. الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، لسنة 1976 .

4. الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 13، لسنة 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 13-08 المؤرخ في 27 صفر 1435 الموافق لـ 30 ديسمبر 2013، ج ر عدد 68، لسنة 2013.

## ت-النصوص التنظيمية.

1. المرسوم الرئاسي رقم 64-72 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة بروكسل 1926 المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية، ج ر عدد 27، لسنة 1964.
2. المرسوم الرئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة بروكسل 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ج ر عدد 27، لسنة 1964.
3. المرسوم الرئاسي رقم 64-174 المؤرخ في 10 جوان 1964 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي البواخر البحرية 18 أوت 1964، ج ر 13، لسنة 1964.
4. المرسوم الرئاسي رقم 64-171 المؤرخ في 06 ديسمبر 2003 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل 10 ماي 1952 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد بالحجز التحفظي على السفن، ج ر عدد 77، لسنة 2003.
5. المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01، لسنة 2002.
6. المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005، الذي يحدد النظام النموذجي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري أو الصيد البحري، ج ر عدد 22، لسنة 2005.
7. المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر عدد 31، لسنة 2009.
8. المرسوم التنفيذي رقم 16-140 المؤرخ في 05 ماي 2016 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ الجزائرية، يعدل ويتم المرسوم 06-08 المؤرخ في 09 يناير 2006، ج ر عدد 28، لسنة 2006.

## ثانيا: المراجع

## 1- الكتب:

1. العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002.
2. إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة (ماهية السفينة، ملكية السفينة، حقوق الامتياز البحرية، الرهن البحري، الحجز على السفينة)، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010.
3. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014.
4. بهجت محمد عبد الله أمين قايد، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق، مصر 1984.
5. بهجت محمد عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 2005.
6. جعفر الفضلي، الوجيز في العقود المدنية (البيع، الإيجار، المقاولة)، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2014.
7. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1997.
8. جميلة حميدة، الوجيز في عقد التأمين، دار الخلدونية، الجزائر، 2011.
9. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
10. زاهية سي يوسف، عقد الرهن الرسمي، دار الأمل للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006.
11. سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي، القانون الدولي للبحار، الجزء السادس، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
12. صيوان رائد عطوان، المركز القانوني للعامل البحري، دراسة مقارنة، جامعة البصرة، العراق، دون سنة النشر.
13. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
14. عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية التأمين البحري)، مكتبة دار النشر والتوزيع، عمان، 2009.
15. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.



16. عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987.
17. عبد الحكيم محمد عثمان، تأملات قانونية في السفينة وأشخاص الملاحة البحرية، مكتبة سيد عبد الله وهبة، مصر، 1985.
18. عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998.
19. عبد القادر حسين العطر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، جامعة عمان الأهلية، الأردن، 1999.
20. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الناشر منشأة المعارف، مصر، 1975.
21. كمال حمدي، القانون البحري (أشخاص الملاحة البحرية-استغلال السفينة-إيجار السفينة نقل البضائع والأشخاص-القطر-الإرشاد)، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، مصر، 2003.
22. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، مصر 2007.
23. لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، الطبعة الثانية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
24. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1993.
25. محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة والنقل البحري الحوادث البحرية التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007.
26. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
27. محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
28. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012.
29. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، لبنان، 2012.
30. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.

31. محمود محمد عباينه، أحكام عقد النقل (النقل البحري-النقل البري-النقل الجوي)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
32. مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهاي للطباعة والنشر، مصر، 1993.
33. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
34. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
35. مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1998.
36. معراج جديدي، محاضرات في التأمين البحري الجزائري، الطبعة الثالثة، دار المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
37. نبيل صقر، القانون البحري (نصا وتطبيقا)، دار الهدى، الجزائر، 2008.
38. هاني دويدار، النقل البري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.
39. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري (السفينة)، الجزء الأول، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر، 1993.
40. هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.
41. وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005.

## 2- المجالات:

1. أحمد يوسف التومي، "سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري"، دفاثر البحوث العلمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مرسلني عبد الله تيبازة، المجلد العاشر، العدد الثاني، 2023.
2. أسماء حريز، "قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والقانون الفرنسي"، مجلة الدراسات القانونية، مخبر السيادة والعولمة، المجلد الثامن، العدد الأول، 2022.
3. أسماء قزذعلي، "السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد السابع، العدد الأول، 2020.
4. أسهيلة عبد الرحيم، "ماهية النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه"، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي آفلو، العدد الأول، 2017.

5. أمينة بورطال، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018.
6. أمينة بورطال، "العقود الناقلة لملكية السفن البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثامن، 2018.
7. أمينة دريسي، "أنواع البيوع البحرية"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عمار ثليجي الأغواط، العدد الثالث، 2018.
8. أمينة دريسي، "دراسة قانونية لمفهوم البيوع البحرية"، مجلة الدراسات القانونية، مخبر السيادة والعولمة، المجلد الرابع، العدد الثاني، 2018.
9. بومدين بن غالم، "الأحكام العامة للسمسار أو الوسيط البحري"، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد الأول، العدد الرابع، 2018.
10. حمزة سلام، "إجراءات حجز التحفظي على السفن"، مجلة الدراسات القانونية، مخبر السيادة والعولمة، المجلد السابع، العدد الثاني، 2021.
11. حياة بن عيسى، "جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الرابع، 2016.
12. زكراوي حمواي، "الوكلاء البريون للملاحة البحرية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة الجلفة، المجلد الخامس عشر، العدد الأول، 2022.
13. سعاد مجاجي، "مشارطات إيجار السفن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017.
14. سهام دربال، "الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017.
15. عبد السلام زعرور، "عن شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، المجلد السادس، العدد الثاني، 2021.
16. عقيل فاضل حمد الدهان، "المركز القانوني للمرشد البحري"، جامعة كربلاء انسانيات، المجلد السابع، العدد الأول، 2009.

17. فتح الدين بن حمو، "ملكية السفن في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المركز الجامعي مغنية، المجلد السادس، العدد الأول، 2019.
18. فوضيل بن معروف، "التأمين البحري في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018.
19. كميلة أعراب، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثامن، 2018.
20. كميلة أعراب، "عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السادس، 2018.
21. كوثر زهدور، "الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري والمواثيق الدولية"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية السياسية والاقتصادية، المجلد السابع والخمسون، العدد الثاني، 2020.
22. ليندة أكلي، "البيع البحري سيف CIF"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018.
23. ليلي بن تركي، "التحكيم في منازعات عقود إيجار السفن البحرية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، المجلد الرابع، العدد الثاني، جوان 2018.
24. ليلي كراش، "مشاركة الإيجار صورة للاستغلال التجاري للسفينة"، حوليات جامعة الجزائر 01، المجلد السادس والثلاثون، العدد الثالث، 2022.
25. محمد الصغير دحماني، "مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل واستئجار السفن"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران 2، العدد الثالث، 2016.
26. محمد أمين شيخي، "وكيل السفينة في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الرابع، 2016.
27. محمد بن عمار، "مفهوم السفينة في القانون البحري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية جامعة الجزائر، العدد الأول، 1993.
28. نورالدين بلغاري، "الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري للمسافرين، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017.

29. وسيلة أربوط، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018.
30. وسيلة أربوط، "بيان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017.
31. يونس المنجد، "القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية"، مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية، جامعة محمد الخامس المغرب، المجلد الثالث، العدد الثاني، 2020.

### 3- أطروحات ومذكرات:

#### أ- الدكتوراه

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2011-2012.
2. حمة مرامرية، الحجز التنفيذي، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، 2008-2009.
3. حنان عزيزية، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الاجتماعي والمؤسسة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، الجزائر، 2016-2017.
4. خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2011-2012.
5. عبد الكريم بوقادة، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري والنقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018-2019.
6. عودة بومعزة، الحجز التحفظي على السفن دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الخاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق سعيدي محمد بن، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2020-2021.

7. فتح الدين بن حمو، **الحجز على السفن في التشريع الجزائري**، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2016-2017.
8. وسيلة أربوط، **النظام القانوني لرجال البحر**، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري وقانون النقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017-2018.
9. لخضر زازة، **الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار**، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الدولي العام والعلاقات العامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2009-2010.
10. ليندة أكلي، **النظام القانوني لعقد إيجار السفينة**، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود العمري، تيزي وزو، الجزائر، 2021.

#### ب-مذكرات الماجستير

1. أحمد أسامة الطرابلسي، **عقد البيع فوب Free on bord**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص العقود والمسؤولية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن عكنون الجزائر 1، 2013-2014.
2. العياشي شتواح، **عقد النقل البري للبضائع**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2004-2005.
3. حمزة جقبوي، **أحكام حق الامتياز البحري**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، الجزائر، 2006-2007.
4. زينب بوسنة، **عقد البيع سيف CIF**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009.
5. سامية مخلوف، **رقابة الدولة على السفن**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 2014-2015.

6. سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2014-2015.
7. صبرينة يعقوبي، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 2016-2017.
8. عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009.
9. عبد القادر منهوج، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون البحري والأنشطة المينائية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2011-2012.
10. نصيرة خواص، النظام القانوني لربان السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن خدة يوسف، الجزائر، 2008-2009.
11. نعيمة دردار، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، اختصاص عقود ومسؤولية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يوسف بن خدة بن عكنون، الجزائر، 2000-2001.
12. وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2011-2012.

#### ت-مذكرات الماستر

1. أمال عفون، الاستغلال التجاري للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص القانون العام للأعمال، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، 2012-2013.

2. زبيدة أعراب، زوهيرة عكاش، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، الجزائر، 2016-2017.
3. محمد الأمين محجوب، أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون عام، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، 2021-2022.
4. مريم حملوي، نبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2017-2018.
5. هدى كرازة، صور بيوع التجارة الدولية -البيع فوب FOB-، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، الجزائر، 2018-2019.

#### 4- المطبوعات:

1. الشريف وكواك، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حمة لخضر الوادي، الجزائر، 2021-2022.
2. جميلة بلعيد، محاضرات في مقياس القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، الجزائر، 2020-2021.
3. حبيب إبراهيم الخليلي، محاضرات في القانون البحري الخاص، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1979-1980.
4. خيرالدين فنطازي، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2020-2021.
5. سميرة عماروش، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف، الجزائر، 2021-2022.



6. فريد روابح، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف، الجزائر، 2013-2014.
7. علي بوحجيبة، موجز محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الرابعة كلاسيكي، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة 01، الجزائر، 2012-2013.
8. ليندة عبد الله، محاضرات في مقياس رجال البحر، موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر قانون البحري والمينائي، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، الجزائر، 2021-2022.
9. محمد الطاهر سعيود، ملخص محاضرات في مقياس الملاحة البحرية موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر قانون بحري ومينائي، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الصديق بن يحي جيجل، الجزائر، 2020-2021.
10. محمد بن عمار، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة الماستر قانون بحري ونقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018-2019.

#### 5- مواقع إلكترونية:

1. <https://www.almrsal.com> : (17:20، 2023/05/15)

#### 6- باللغة الفرنسية:

1. René Rodiere ; Emmanuel du pontavice ; **Droit Maritime** ; 12édition ; Dollaz ; paris ; 1997.
2. Philippe Delebecque ; **Droit Maritime** ; 13eme édition ; 2014.



# الفهرس



# الفهرس

1..... المقدمة

## الفصل الأول

### تأصيل فكرة السفينة

7..... تمهيد

8..... المبحث الأول : تأصيل فكرة السفينة

8..... المطلب الأول : مفهوم السفينة كأداة للملاحة البحرية

8..... الفرع الأول : تعريف منشأة السفينة

11..... الفرع الثاني : خصائص السفينة

13..... الفرع الثالث : ملحقات السفينة

13..... المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة

13..... الفرع الأول : السفينة مال منقول

14..... الفرع الثاني : الطبيعة الخاصة للسفينة

14..... الفرع الثالث : موقف المشرع الجزائري

15..... المطلب الثالث : أنواع السفن البحرية

15..... الفرع الأول : تقسيم السفن من حيث نوع الملاحة الممارسة

16..... الفرع الثاني : تقسيم السفن من حيث وسيلة الدفع

17..... الفرع الثالث : تقسيم السفينة من حيث التخصيص

18..... المبحث الثاني : النظام الإداري للسفينة

18	المطلب الأول : العناصر الذاتية الوطنية للسفينة.....
18	الفرع الأول : اسم وموطن السفينة.....
20	الفرع الثاني : حمولة ودرجة السفينة.....
22	الفرع الثالث : العلامة المميزة للسفينة.....
22	المطلب الثاني : العناصر الدولية لشخصية السفينة.....
22	الفرع الأول : جنسية السفينة.....
26	الفرع الثاني : أوراق السفينة.....
28	المطلب الثالث : نظام تسجيل السفينة.....
29	الفرع الأول : السفن الخاضعة للتسجيل.....
31	الفرع الثالث : آثار التسجيل.....
32	المبحث الثالث : الأشخاص القائمون على تنظيم السفينة.....
32	المطلب الأول: مالك ومجهز السفينة.....
32	الفرع الأول : مالك السفينة.....
33	الفرع الثاني: مجهز السفينة.....
34	المطلب الثاني: الأشخاص الرئيسون البحريون.....
34	الفرع الأول : ربان السفينة.....
37	الفرع الثاني : البحارة.....
38	الفرع الثالث : المرشد.....
39	المطلب الثالث : الأشخاص المساعدون البريون.....
39	الفرع الأول : وكيل السفينة.....
43	الفرع الثالث : السمسار البحري.....
45	خلاصة الفصل الأول.....

## الفصل الثاني

## الأحكام القانونية السفينة

46	تمهيد .....
47	المبحث الأول : التصرفات الواردة على السفينة المنشئة لحقوق عينية أصلية (حق الملكية) .....
47	المطلب الأول : ملكية السفينة عن طريق البناء .....
47	الفرع الأول : صور بناء السفينة .....
48	الفرع الثاني : عقد بناء السفينة .....
51	المطلب الثاني : ملكية السفينة عن طريق البيع .....
51	الفرع الأول : إبرام عقد بيع السفينة .....
52	الفرع الثاني : آثار عقد بيع السفينة .....
53	المطلب الثالث : أشكال ملكية السفينة .....
54	الفرع الأول : ملكية السفينة للدولة .....
54	الفرع الثاني : ملكية السفينة على الشيوخ .....
56	المبحث الثاني : التصرفات القانونية الواردة على السفينة المنشئة لتأمينات عينية تبعية .....
56	المطلب الأول : الرهن البحري .....
56	الفرع الأول : إنشاء الرهن البحري .....
59	الفرع الثاني : آثار الرهن البحري .....
60	الفرع الثالث : انقضاء الرهن البحري .....
60	المطلب الثاني : الامتياز البحري .....
60	الفرع الأول : مضمون الامتياز البحري .....
62	الفرع الثاني : آثار الامتياز البحري .....
62	الفرع الثالث : انقضاء الامتياز البحري .....

63	المطلب الثالث : الحجز على السفينة.....
64	الفرع الأول : الحجز التحفظي .....
66	الفرع الثاني : الحجز التنفيذي.....
68	المبحث الثالث : بعض العقود الواردة على السفينة.....
68	المطلب الأول : الانتفاع التجاري للسفن .....
68	الفرع الأول : عقد إيجار السفينة .....
71	الفرع الثاني : عقد النقل البحري.....
78	المطلب الثاني : عقد التأمين على السفينة .....
78	الفرع الأول : إنشاء عقد التأمين على السفينة.....
81	الفرع الثاني : آثار عقد التأمين على السفينة.....
82	الفرع الثالث : انقضاء عقد التأمين على السفينة والدعاوى المتعلقة به .....
83	المطلب الثالث : البيوع البحرية .....
83	الفرع الأول : البيوع البحرية عند القيام .....
86	الفرع الثاني : البيوع البحرية عند الوصول .....
88	خلاصة الفصل.....
89	الخاتمة .....
91	المصادر والمراجع .....
103	الفهرس.....

الملخص

## الملخص:

ترتكز دراستنا حول النظام القانوني للسفينة، الذي يعد موضوع حساس، حيث تم من خلاله توضيح مضمونها، وتحديد طبيعتها الخاصة، وحالتها المدنية مرورا بأشخاص الملاحة البحرية الذين يسهرون على حسن تسييرها.

نظرا للدور الهام الذي تلعبه السفينة باعتبارها الآلية الأساسية للنشاط البحري، وضع لها المشرع الجزائري أحكام لتنظيم التصرفات القانونية للحقوق التي ترد عليها، إذ منها الأصلية التي تنقل ملكيتها بصفة إرادية كالبيع، وأخرى غير ناقلة للملكية كالرهن.

## الكلمات المفتاحية:

القانون البحري، السفينة، الملاحة البحرية، المسطحات المائية.

## **SUMMARY :**

Our study is based on the legal system of the ship under Algerian legislation, which is a sensitive topic, through which its content was clarified, its natural specification and civil status were determined, passing by the maritime persons who they make sure about its management.

wherever the important role of ship as the main mechanism of maritime activity, the Algerian legislature has made provisions for it to regulate the legal disposition of the rights to which it is attached, including the original that transfers its ownership voluntarily, such as sale, and non-transferable property, such as mortgage.

## **KEYWORDS :**

Maritime Law, The Ship, Maritime navigation, Bodies of water