

جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



محاضرات مقدمة في مقياس:

القانون البحري

لطلبة الحقوق السنة الثالثة حقوق
تخصص: القانون الخاص

د/ بن الصغير شهرزاد

السنة الجامعية 2025/2024

مقدمة:

تعتبر الملاحة البحرية من قبيل المواضيع التي حظيت باهتمام واسع على المستويين الدولي¹ والمحلي²، وازداد هذا الاهتمام بالنظر إلى تزايد العلاقات البحرية بين الدول، إذ يعتبر النقل البحري والملاحة البحرية من قبيل أهم موضوعات القانون البحري، كما ويعتبر من أبرز العمليات التي تقوم بها السفينة³ بوصفها أداة الملاحة البحرية.

أصبح القانون البحري اليوم، يتسم بالعالمية نظراً للانتفاع العالمي المتزايد به، فلقد أصبحت الملاحة البحرية لا تقف عند حدود الدولة، بل تمتد إلى عدة دول، الأمر الذي أدى إلى جعل الأمم شريكة في القانون البحري، وأصبحت حمايته واجباً ليس على دولة بعينها فحسب، بل على كافة دول العالم. ومن هنا ظهرت الحاجة الملحة إلى وجود تنظيم دولي لحماية القانون البحري بصفة عامة والملاحة البحرية بصفة خاصة.

تهدف هذه المحاضرات، إلى معالجة أبرز المسائل المرتبطة بموضوع القانون البحري، ومعرفة مدى مطابقة أحكام القانون البحري الجزائري لما هو وارد في الاتفاقيات الدولية، كما وتهدف، إلى محاولة الوصول إلى أفكار تساعد طلبة السنة الثالثة حقوق جدياً في الإلمام

¹ -بحيث تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1924 والمتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن، المعدلة ببروتوكلين؛ الأول موقع بتاريخ 1968/02/23 ببروكسل ويتضمن قواعد فيسبي الذي دخل حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 والثاني الموقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 ودخل حيز التنفيذ في 14 فيفري 1984، حيث انضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل بموجب المرسوم 71/64 المؤرخ في 1964 ولم تنضم إلى البروتوكولين المعدلين لها .

أنظر في ذلك : جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2007/2008، ص 1 و2.

² -لقد قامت الدولة الجزائرية باستحداث مرفق النقل البحري بموجب المرسوم رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 6.

³ - السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية فهي منشأة من صنع الإنسان، تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد. أنظر في ذلك : دويدار هاني، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014، ص 142.

بمقياس القانون البحري، وتطويرهم ودفع مسيرتهم للأمام، والتخفيف من القيود التي قد تقف عثرةً في طريقهم.

كما تسعى هذه المطبوعة، إلى المساهمة في تبيان معالم القانون البحري، من خلال الوقوف عند مختلف الأحكام القانونية المنظمة للقانون البحري، سواءً تعلّق الأمر بالإطار المفاهيمي للقانون البحري، وكذا دراسة السفينة باعتبارها كأداة للملاحة البحرية. إلى جانب ضرورة رسم الضوابط التي تعين الطلبة على حسن فهم المقياس، كما وتساهم هذه الدراسة في إثراء المكتبة الجزائرية، التي تشكو من ندرة المراجع التي تتناول موضوع القانون البحري بمتفرعاته المتعلقة بمفهوم القانون البحري وبأداة الملاحة البحرية.

من هنا، جاء هذا العمل لسدّ ثغرة، ولتوفير بعضاً من الجهد على المهتمين بمجال القانون البحري، فهي دراسة تحاول التّطرق إلى ماهية القانون البحري، وأداة الملاحة البحرية ومختلف الأحكام القانونية التي تحكمها، فبالرجوع إلى الدراسات والأبحاث السابقة والتي عالجت الموضوع، نجدها في معظمها مجرد دراسات جزئية لم تتناول كل الجوانب المتعلقة بالبحث محلّ الدراسة، هذا من جهة، ومن جهة أخرى نقص الدراسات التي تهتمّ بالقانون الجزائري، فمعظم الدراسات كانت تقتصر على القوانين المقارنة كالقانون الفرنسي والمصري والقانون الأردني.

وقد تحدّدت إشكالية الدراسة بمدى جدية النهج الذي سلكه المشرع الجزائري في التنظيم الأحكام المتعلقة بالقانون البحري؟ وإلى أي مدى يمكن التسليم بنجاح هذا الأخير في تنظيم الأحكام المتعلقة بالسفينة باعتبارها كأداة للملاحة البحرية؟

وفي محاولة للإجابة على الإشكالية المطروحة، فالدراسة وطبيعة الموضوع يفرض عدم الاقتصار على منهج بعينه، فالعملية البحثية وطبيعة الموضوع يقتضي اعتماد المنهج المقارن، لإبراز أوجه التشابه والاختلاف، وكذا ترقّب الجوانب الإيجابية في التنظيم القانوني للدراسة، والتّعرف على مواطن الخلل والقصور الموضوعية والشكلية، وإلى جانب المنهج

المقارن، اقتضت الضرورة إتباع الدّراسة التحليلية، بتناول النّصوص القانونية ذات العلاقة بالموضوع، والسّعي إلى تحليلها وإظهار الإشكاليات التي تثيرها، كما واعتمدت الدراسة إلى جانب الدراسة التحليلية المنهج النقدي لإبراز أراء الباحثة.

وتأسيساً على ما تقدّم، فالدراسة تقتضي التّطرق بدايةً إلى الإطار المفاهيمي للقانون البحري (الفصل الأوّل)، إضافةً إلى ضرورة الوقوف عند مقتضيات السفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية (الفصل الثّاني).

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للقانون البحري

لقد تطلب التطور الحاصل في مجال القانون البحري وضع تشريعات جديدة أو تعديل بعض أحكام التشريعات⁴ المعمول بها لحماية أصحاب الحق في البضائع، ففي الوقت الذي اتسم هذا الأخير بنوع من الخصوصية، بحيث يتوفر على بعض القواعد غير المألوفة في القوانين الأخرى، والتي أقرت وأرست للناقل البحري حماية قانونية قوامها الحصول على تحديد المسؤولية والإعفاء منها في بعض الحالات، كما وفرت نوعاً من الحماية القانونية في مناخ يؤمن فيه على البضائع المنقولة بتكريس نظام الخسائر المشتركة، وهذا ما يشكل حافزاً في مواصلة النقل . ولتحقيق هذا الهدف نجد أن القانون البحري يتصف بذاتية.

وتأسيساً على ما تقدم، فدراسة الإطار المفاهيمي للقانون البحري، تقتضي التطرق بدايةً إلى مفهوم القانون البحري (المبحث الأول)، إضافةً إلى ضرورة الوقوف عند مقتضيات السفينة نطاق القانون البحري (المبحث الثاني).

⁴ - مثلاً في التشريع الجزائري نجد تعديل القانون البحري في 1998 وصدور المرسوم التنفيذي 57-08 .

المبحث الأول: مفهوم القانون البحري

إن دراسة مفهوم القانون البحري يقتضي التطرق بداية إلى التعريف بالقانون البحري (المطلب الأول)، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات مصادر القانون البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعريف بالقانون البحري

إن التعريف بالقانون البحري يتطلب التطرق إلى كل من تعريف القانون البحري (الفرع الأول)، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات نشأة هذا الأخير (الفرع الثاني)، لنتوقف عند الخصائص المميزة لهذا الأخير (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف القانون البحري

اختلف الفقه في تعريفهم للقانون البحري باختلاف الزاوية التي ينظر إلى هذا الأخير، فذهب جانب الفقهي إلى تعريفه وفقاً للمعنى الواسع (أولاً)، في حين اقتصر جانب آخر على المعنى الضيق (ثانياً).

أولاً/ القانون البحري وفقاً للمعنى الواسع

القانون البحري بالمعنى الواسع عبارة عن "مجموعة من القواعد القانونية التي تطبق على الملاحة البحرية والنشاطات البحرية التي تمارس بواسطة السفينة في البحر"⁵.

بمعنى أنه يشمل كافة العلاقات القانونية التي يكون البحر مسرحاً لها، وبذلك فهو يرتبط بفروع القانون المختلفة، سواء تعلق الأمر بفروع القانون العام أو فروع القانون الخاص⁶.

⁵ - أنظر في ذلك: عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 1.

إنَّ الأخذ بالمعنى الواسع يؤدي إلى تقسيم القانون البحري إلى القانون البحري العام، والقانون البحري الخاص.

1-القانون البحري العام

يشمل القانون البحري العام كل من القانون الدولي العام البحري، و القانون الإداري البحري، و القانون الجنائي البحري.

أ-القانون الدولي العام البحري

ينظم القانون الدولي العام البحري العلاقات البحرية بين الدول، في استخدامات البحر أثناء الحرب والسلم، وكل ما يتعلق باستغلال الثروات البحرية.

ب-القانون الإداري البحري

ينظم القانون الإداري البحري المسائل المتعلقة بإشراف الدولة على موانئها، وقيامها بالرقابة على أمن وسلامة السفن، وقواعد الإرشاد البحري، وكل ما يتعلق بتدريب الریان.

ج-القانون الجنائي البحري

ينظم القانون الجنائي البحري المسائل الجنائية المتعلقة بالجرائم الماسة بتنظيم الملاحة البحرية، مثل جرائم التلوث البحري المادة 216 ق ب، والاختصاص الجزائي في الحوادث البحرية، إلى جانب الأحكام الجزائية المتعلقة برجال البحر...إلح.

2-القانون البحري الخاص

يشمل القانون البحري الخاص كل من القانون الدولي الخاص البحري، والقانون التجاري البحري، والقانون المدني البحري.

أ-القانون الدولي الخاص البحري

يطلق على مسائل التنازع التي تثور بشأن تحديد الاختصاص التشريعي والقضائي، في مجال العلاقات البحرية الخاصة.

ب-القانون التجاري البحري

يقصد بالقانون التجاري البحري مجموع القواعد القانونية التي تنظم أحكام العلاقات القانونية الخاصة الناشئة بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام العقود البحرية.

ج-القانون المدني البحري

يطلق الفقه هذه التسمية على أحكام القانون البحري المنظمة لحقوق الامتياز والرهن البحري وعقد استئجار السفينة، وأحكام عقد البيع وأحكام ملكية السفينة.

ثانيا/ القانون البحري وفقا للمعنى الضيق

يقصد بالقانون البحري وفقاً للمعنى الضيق، مجموع القواعد المنظمة للروابط الناشئة بين الأفراد والهيئات الخاصة بسبب استغلال التجاري للسفينة في الملاحة البحرية، عن طريق إبرام العقود البحرية مثلاً، وتسمى هذه القواعد بالقانون التجاري البحري، حيث يعتبر النشاط البحري من قبيل الأعمال التجارية بحسب الموضوع وذلك وفقاً للفقرة 15 من المادة الثانية من القانون التجاري الجزائري .

الفرع الثاني: نشأة وتطور القانون البحري

يعتبر القانون البحري، قانون قديم النشأة قدم الملاحة البحرية، فهو يتطور بتطور البيئة التي يحكمها، فأساليب الملاحة البحرية ليست ثابتة، فبعد أن كانت السفن مجرد مراكب صغيرة لتصبح اليوم عائمات ضخمة جد متطورة.

إن القانون البحري لم يظهر دفعة واحدة، بل مر بعدة مراحل بدءاً بالعصر القديم (أولاً)، مروراً بالعصر الوسيط (ثانياً)، وصولاً إلى العصر الحديث (ثالثاً)، مع الوقوف على بوادر نشأة هذا الأخير في الجزائر (رابعاً).

أولاً: القانون البحري في العصر القديم

تعود البوادر الأولى والآثار الأولى للقانون البحري إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد، بحيث تتمثل في مختلف العادات التي نشأت بين بلاد البحر المتوسط التي كانت تربط علاقات بحرية، فلقد عرف البابليون عقد القرض سواءً على السفينة أو على البضاعة، بحيث ورد في قانون حمورابي عام 2250 قبل الميلاد نص يتضمن العناصر الجوهرية لهذا العقد، بحيث يعتبر أصل التأمين البحري فيما بعد⁷.

وهناك من يرى⁸ بأن أول من عرف عادات وأعراف القانون البحري منذ أقدم العصور هم السوماريون الذين كانوا يمارسون نشاطاً بحرياً عن طريق الخليج العربي، حيث كانوا يتخذون من جزيرة "فيلكة" الكويتية قاعدة تجارية بحرية، ينطلقون منها إلى سواحل الهند وشرق القارة الإفريقية، كما مارس قدماء المصريين النشاط البحري، وأسسوا في ذلك عادات وأعراف امتد العمل بها إلى سواحل البحر المتوسط⁹.

ثانياً: القانون البحري في العصور الوسطى

نشأت عناصر القانون البحري بمعناه الحديث، بصورة فعلية خلال العصور الوسطى، وربما يعود السبب في ذلك إلى قيام الحروب الصليبية خلال القرن الحادي عشر الميلادي والانتعاش الذي صاحبها في نشاط النقل البحري (نقل المؤن والجنود والأسلحة...)، وترتب

⁷ - الشراوي محمود سمير، القليوبي محمد، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 9.

⁸ - أنظر في ذلك: عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 4.

⁹ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 4.

عن ذلك ازدهار في التجارة البحرية خاصة في المدن الإيطالية¹⁰، كما نشأت بسبب هذه الحركة عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات أهمها¹¹:

- **مجموعة أوليرون أو قواعد أوليير**: لقد سميت بهذه التسمية نسبة إلى جزيرة أوليرون، وكان بها محكمة بحرية، بحيث تم تدوين أحكامها، بحيث يرجع تاريخها إلى القرن الثاني عشر، بحيث قننت القضاء البحري الذي استقر في الموانئ البحرية المطلة على المحيط الأطلنطي.

- **مجموعة قنصلية البحر**: وسميت بهذه التسمية نسبة إلى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة.

- **مجموعة مرشد البحر**: لقد أرست هذه المجموعة لأول مرة قواعد تفصيلية بشأن التأمين البحري، وهو ما أغفلته المجموعتان السابقتان، إلى جانب **مجموعة ويسبي**.

ثالثا: القانون البحري في العصر الحديث

خلال العصر الحديث ظهر أول تقنين بحري على يد الملك لويس الرابع عشر ووزيره كلوبير عام 1681 والذي عرف باسم "أمر البحرية" *ordonnance de la marine*، وجاء مستمدا أحكامه في معظمها من العادات البحرية¹²، وكان محلا لتأثر العديد من الدول منها: بلجيكا، مصر، الجزائر، لبنان وبعض دول أمريكا اللاتينية¹³.

رابعا: القانون البحري في الجزائر

¹⁰ - الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، مرجع سابق، ص 11.

¹¹ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 5؛ الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، مرجع سابق، ص 11.

¹² - الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، القانون البحري، ص 11.

¹³ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 4.

لقد ظهر أول قانون بحري في الجزائر في سنة 1976، بحيث صدر بموجب الأمر 76-80 مؤرخ في 23 لأكتوبر 1976¹⁴، ثم عدل لأول مرة بموجب القانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998¹⁵، كما وعدل وتمم مرة ثانية في 15 أوت 2010¹⁶.

كما وطورت الجزائر المنظومة القانونية لاستغلال خدمات النقل البحري، فبعدما كان حكرا على الدولة في فترة ماضية تحول إلى النشاطات المفتوحة لصالح بعض الأشخاص، عن طريق امتياز استغلال خدمات النقل البحري وذلك بعد تعديل القانون البحري في 1998 وصدور بعض النصوص التنظيمية المتعلقة باستغلال خدمات النقل البحري، إلا أن الدولة الجزائرية احتفظت بالملكية العامة لخدمات النقل البحري، بحيث اعتبرت ملكية عامة¹⁷.

وعليه، فالاستثمار في مجال النقل البحري قد مر بمرحلتين؛ مرحلة النفور من الاستثمار في مجال النقل البحري ومرحلة التكريس.

-تمتد مرحلة النفور من الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع، من الاستقلال إلى غاية تعديل القانون البحري بموجب القانون 98-05، بحيث تمتاز هذه المرحلة باحتكار الدولة على نشاط النقل البحري.

-في حين تبدأ مرحلة تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع بتعديل القانون البحري في 1998، ومن هنا نتساءل عن مظاهر تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع؟

¹⁴ وقد تم تمديد العمل بالتشريع البحري الفرنسي بدءاً من الاستقلال بموجب المرسوم رقم 63-403 مؤرخ في

1963/12/31، وهذا فيما عدا ما يتعارض مع مقتضيات السيادة الوطنية

¹⁵ - المؤرخ في 1998/06/25، ج ر ج ج عدد 47، الصادر في 1998/06/27.

¹⁶ - الصادر بموجب الجريدة الرسمية لسنة 2010، العدد 46.

¹⁷ - بن الصغير شهرزاد، «واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري»، المجلة الجزائرية

للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، المجلد 4، العدد 01، 2017، ص 91 وما يليها.

تتحدّد مظاهر تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري في كلّ من القانون البحري والنصوص التنظيمية المتعلقة بتحديد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، بحيث يعتبر القانون 98-05 بمثابة لبنة أولى لتأسيس فكرة الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع.

وما يؤكد أكثر تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري هو صدور بعض النصوص التنظيمية المحددة لشروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، بحيث يتمثل أول نص تنظيمي بصدور المرسوم التنفيذي 2000-81، والذي عدل في 2002، بموجب المرسوم التنفيذي 02-261، والذي الغي بموجب أحكام المرسوم التنفيذي 08-57.

الفرع الثالث: خصائص القانون البحري

يتميز القانون البحري بمجموعة من الخصائص والمتمثلة بأنه قانون عرفي وقديم النشأة (أولاً)، إلى جانب أنه قانون ثابت بطيء التطور (ثانياً)، كما ويعتبر قانون يتمتع بالذاتية (ثالثاً)، وأنه قانون عالمي (رابعاً).

أولاً: القانون البحري قانون عرفي وقديم النشأة

يعتبر القانون البحري قانون عرفي النشأة، بحيث ظهر من خلال الأعراف والعادات البحرية والتي نشأت منذ القرون القديمة¹⁸. بحيث اعتاد تجار البحر والملاحين البحريين على إتباع الأعراف والعادات البحرية، والتي تكونت عبر العصور، فلم يكن باستطاعة البحارة أن يخضعوا لقوانين مختلفة باختلاف موانئ الرسو.

ثانياً: القانون البحري قانون ثابت

18 - أنظر في ذلك : نشأة وتطور القانون البحري المذكور أعلاه، ص 8 وما يليه.

يعتبر القانون البحري قانون ثابت وبطيء التطور، وهذا راجع إلى النشأة التاريخية لهذا الأخير، وذلك باعتباره عرفي النشأة، فهو بطيء التطور، بحيث يتطور بتطور العراف البحرية والتي تحتاج إلى فترة زمنية حتى تتغير هذه العراف البحرية.

ثالثا: ذاتية القانون البحري

تعتبر ذاتية القانون البحري القانون البحري من بين أهم خصائص القانون البحري، ومن بين مظاهر ذاتية القانون البحري نجد ما يلي:

-القانون البحري ينطبق على ملاحه الصيد والنزهة وهما ليس من الأعمال التجارية الواردة في المادة الثانية من القانون التجاري والتي تخص الملاحة التجارية.

-الإثبات في القانون البحري لا يعتبر حرا كما هو معمول في القانون التجاري، إذ يقوم على الكتابة كقاعدة.

-التأمين البحري أسبق ظهورا من التأمين البري.

-يعرف القانون البحري نظاما أصيلا خاصا به ويعتبر خروجا عن القاعد العامة، كنظام الخسائر المشتركة، ونظام المسؤولية المحدودة.

-تعتبر فكرة الإنقاذ البحري أو واجب السفينة الأقرب إلى السفينة المهددة بالخطر في إنقاذها من بين العناصر المكونة لذاتية القانون البحري.

-ينفرد القانون البحري بنظام المسؤولية المحدودة لمالك السفينة والمجهز والذي يعتبر خروجا عن القواعد العامة في القانون المدني والتجاري الذي يأخذ بالمسؤولية الشخصية.

رابعاً: عالمية القانون البحري

إن دراسة خاصية عالمية القانون البحري يقتضي التطرق بدايةً إلى مظاهر عالمية القانون البحري، ثم الانتقال إلى دراسة الجهود الدولية في سبيل وحيد قواعد القانون البحري.

1- مظاهر عالمية القانون البحري

تظهر عالمية القانون البحري من خلال وحدة المصدر التاريخي، إلى جانب الطابع الدولي للملاحة البحرية والعلاقات القانونية البحرية.

أ- وحدة المصدر التاريخي للقانون البحري

يعتبر القانون البحري في العصور القديمة والوسطى قانوناً عالمياً، بحيث كانت المحاكم البحرية تطبق قواعد مصدرها واحد، بحيث اعتاد تجار البحر والملاحين البحريين على إتباع الأعراف والعادات البحرية، والتي تكونت عبر العصور، فلم يكن باستطاعة البحارة أن يخضعوا لقوانين مختلفة باختلاف موانئ الرسو.

فالملاحة البحرية تخضع لنفس الظروف الطبيعية ولنفس مخاطر البحر، وهذا ما أدى إلى ظهور قواعد متشابهة تطبق على التجارة البحرية وتتصف بالصيغة العالمية، فمخاطر الملاحة البحرية لا تختلف باختلاف المناطق. إلا أنه ومع مطلع القرن 18 بدأت فكرة العالمية تنقص، وذلك بظهور عملية تقنين القانون البحري، وهذا ما أدى إلى ظهور المصالح المتناقضة بين الدول الناقلة والدول الشاحنة، وهذا ما أدى إلى عرقلة عملية التجارة البحرية.

ب- الطابع الدولي للعلاقات القانونية البحرية والملاحة البحرية

إن طبيعة العلاقات القانونية البحرية تتطلب الصيغة الدولية، وذلك بسبب تعدد جنسيات أطراف الملاحة البحرية، إلى جانب الطابع الدولي للتجارة البحرية، كما أن السفينة ترسو في موانئ دول مختلفة، إلى جانب الطابع الدولي لعقود البحرية. أما مظاهر الطابع الدولي

للملاحة البحرية يتمثل في مقتضيات الأمن والاستقرار في الملاحة البحرية والذي يتطلب تدويل هذه القواعد، إلى جانب قواعد قياس الحمولة لدفع مستحقات الموانئ التي يتم فيها رسو السفن أثناء رحلتها.

ثانيا: الجهود الدولية من أجل توحيد قواعد القانون البحري

إن طبيعة البحر والملاحة البحرية تتنافى مع فكرة اختلاف التشريعات البحرية، بعكس التشريعات البرية التي تختلف باختلاف الظروف السياسية والاجتماعية والاقتصادية من دولة على أخرى، وهذا ما فرض على الدول واجب توحيد الجهود الدولية لوضع قواعد قانونية موحدة.

لا يمكن الحديث عن جهود توحيد قواعد القانون البحري، دون التطرق لمعاهدات بروكسل التي غطت أهم موضوعات هذا القانون، ووافقت عليها دول كثيرة.

يعود الفضل في ميلاد هذه المعاهدات إلى هيئة خاصة تعرف باللجنة البحرية الدولية Comité maritime internationale، بحيث تتكون من المختصين بالأعمال البحرية، حيث قامت بدراسة الانشغالات التي تصلح لأن تكون موضوعا لمعاهدات دولية، ثم تبنت الحكومة البلجيكية جهودها بدعوة مختلف الدول البحرية إلى مؤتمرات دبلوماسية في بروكسل، أين تفتح المناقشات للوصول إلى اتفاق، وقد أثمرت هذه المؤتمرات على مدى أكثر من ستين عاما (من 1905 إلى 1967)، ما يقارب العشرين معاهدة .

كما وانضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1924 والمتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن، المعدلة ببروتوكولين الأول موقع بتاريخ 1968/02/23 ببروكسل ويتضمن قواعد فيسبي الذي دخل حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 والثاني الموقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 ودخل حيز التنفيذ في 14 فيفري 1984، وانضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل

بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 1964 ، ج ر عدد 28 لسنة 1964 ولم تتضمن إلى البرتوكولين المعدلين لها¹⁹ .

ولا تعتبر معاهدات بروكسل هي الوحيدة التي حاول المجتمع الدولي من خلالها توحيد أحكام القانون البحري، فهناك معاهدات متعددة أخرى في هذا المجال، نذكر منها مثلاً:

- معاهدة جنيف الخاصة بمؤهلات ربانة السفن وضباطها ومهندسيها في 1936.
- اتفاقية هامبورغ 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحراً الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ والتي دخلت حيز التنفيذ الدولي بتاريخ 1992/01/01.
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام 2008.

المطلب الثاني: مصادر القانون البحري

يعتبر المختصون أن مصادر القانون البحري بوصفه أحد فرع القانون الذي يهتم بتنظيم وجه من أوجه النشاط البحري للإنسان، لا تختلف عن مصادر القانون التجاري، مع ضرورة الإشارة إلى خصوصية القانون البحري، حيث يتمتع القانون البحري بأعرافه الخاصة التي يتميز بها. وفي هذا الإطار يمكن تقسيم مصادر هذا القانون إلى نوعين؛ مصادر رسمية وأخرى تفسيرية.

¹⁹ - أنظر في ذلك : جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2007/2008، ص 1 و2.

الفرع الأول: المصادر الأساسية

تتمثل المصادر الرئيسية والأساسية للقانون البحري في كل من التشريع (أولاً)، والعرف البحري (ثانياً).

أولاً: التشريع:

يلتزم القاضي البحري أثناء نظر المنازعات البحرية بالنظر في أحكام التشريع بالمفهوم الواسع، ويتضمن التشريع عموماً، في كل من الدستور والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والتقنين البحري والمتمثل في الجزائر في نص الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم. إلى جانب كل نص قانوني ينظم موضوعات ذات صلة بالقانون البحري كقانون الصيد البحري مثلاً، إلى جانب المراسيم والقرارات التنظيمية والتنفيذية ذات الصلة. بالإضافة إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني والقانون التجاري في حال غياب النص في التقنين البحري .

ثانياً: الأعراف البحرية

تعرف الأعراف البحرية عموماً بأنها قواعد السلوك البحرية التي درج المشتغلون في الملاحة البحرية على إتباعها لفترة طويلة، مما أكسبها صفة الإلزام. ويلجأ القاضي إليها في حال انعدام النص التشريعي حول القضية المطروحة عليه، كما يمكن للقاضي الاستعانة بالعادات البحرية التي هي في الأصل عبارة عن عادات استقر الأمر على إتباعها، وأصبحت تستمد قوتها الإلزامية من انصراف إرادة الطرفين إلى الأخذ بها.

الفرع الثاني: المصادر الثانوية التفسيرية

تتمثل المصادر الثانوية التفسيرية للقانون البحري في كل من القضاء (أولاً) والفقه (ثانياً).

أولاً: القضاء

يتمثل القضاء باعتباره مصدراً تفسيريًا للقانون البحري، في مجموع الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم في مسائل مماثلة، سواء كانت هذه المحاكم وطنية أو دولية. ويلجأ إليه القاضي على سبيل الاستئناس وليس الإلزام.

وتهتم مختلف الدول بتدوين أحكام القضاء البحري في مجموعات خاصة بالإضافة إلى المجموعات العامة التي تنشر مختلف أحكام القضاء، ففي فرنسا مثلاً نجد المجموعات التالية²⁰:

-المجلة الدولية للقانون البحري la revue internationale du droit maritime، من 1885 إلى غاية 1922، والتي أنشأها الفقيه أوتران.

-مجلة القانون البحري المقارن la revue de droit maritime compare

- مجلة القانون البحري الفرنسي la revue de droit maritime français، بحيث ظهرت ابتداء من عام 1949 وهي مستمرة في الظهور شهرياً، ويشار إليها عادة بالحروف DMF.

أما في إنجلترا، فنجد إلى جانب المجموعات العامة لأحكام مجموعتين خاصتينهما:

-مجموعة اسينال للقضايا البحرية.

-مجموعة اليز.

²⁰ - القليوبي محمد، القانون البحري، مرجع سابق، ص، 33.

ثانيا: الفقه

يقصد بالفقه كمصدر تفسيري للقانون البحري، مجموع آراء وأفكار كبار شراح القانون البحري، سواء كانوا من جنسية الدولة أو فقهاء أجنبية.

من بين المجالات الجزائرية التي تهتم بنشر الأبحاث المتعلقة بالقانون البحري نجد:

-المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل التي تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل بجامعة تلمسان.

-مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، التي تصدر عن مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية بجامعة وهران².

وفي مصر نجد العديد من المجالات منها:

- المجلة الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحري .

- مجلة الجمعية البحرية المصرية.

المبحث الثاني: نطاق القانون البحري

إن دراسة نطاق القانون البحري، يتطلب الوقوف عند كل من النطاق الموضوعي (المطلب الثاني)، إلى جانب النطاق الشخصي (المطلب الثاني).

المطلب الأول: النطاق الموضوعي للقانون البحري

إن دراسة النطاق الموضوعي للقانون البحري يتطلب التطرق إلى تعريف الملاحة البحرية (الفرع الأول)، إلى جانب دراسة أنواع الملاحة البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الملاحة البحرية

إنَّ تعريف الملاحة البحرية يقتضي التطرُّق إلى كلِّ من التعريق الفقهي (أولاً)، والتعريف التشريعي (ثانياً)

أولاً/ الملاحة البحرية وفقاً للفقهاء القانونيين

يختلف الفقه في تعريف الملاحة البحرية، فذهب جانب فقهي إلى تعريفها على أساس المكان الذي تمارس فيه، بحيث يقصد بالملاحة البحرية، الملاحة التي تمارس في البحر، تمييزاً لها عن الملاحة النهرية.

بينما عرّفها البعض الآخر على أساس الأداة التي تستعمل فيها، بحيث يقصد بالملاحة البحرية، الملاحة التي تقوم بها العائمات والعمارات البحرية، وهو تعريف يتطلب التمييز بين النوعين من العائمات البحرية، وهي السفينة navire التي من المفروض أنها أداة الملاحة البحرية، والمركب bateau الذي يعتبر أداة الملاحة النهرية.

ثانياً/ الملاحة البحرية وفقاً للتشريع الجزائري

لقد تطرّق المشرّع الجزائري إلى تعريف الملاحة البحرية في نص المادة 161 ق ب ج، بحيث الجمع بين معيار المكان والأداة المستعملة، بحيث تنص على أنّه: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون".

الملاحظ أنّ نص المادة 161 من ق ب ج، يثير العديد من الإشكالات، بحيث عرّف الملاحة البحرية بتلك الملاحة التي تقوم بها السفن المحددة في المادة 13 منه، في حين نجد أنّه عرّف السفن في المادة 13 بالملاحة البحرية.

الفرع الثاني: أنواع الملاحة البحرية

لقد وضع الفقه عدة معايير لتقسيم الملاحة البحرية، منها ما يتعلق بالمسافة المقطوعة (أولاً)، ومنها ما يرتبط بغرض الملاحة (ثانياً). ومنها ما يتعلق بالملاحة المختلطة (ثالثاً).

أولاً/ الملاحة البحرية وفقاً للمسافة المقطوعة أو طول الرحلة

تنقسم ملاحة البحرية بحسب المسافة المقطوعة إلى ملاحة أعالي البحار والملاحة ساحلية.

1- ملاحة أعالي البحار

يقصد بملاحة أعالي البحار، وكما سماها المشرع الجزائري في نص المادة 163 بالملاحة البعيدة المدى، وقد حددتها بعض التشريعات بعدد خطوط طول وعرض معينة على غرار المشرع الفرنسي، بينما اكتفى المشرع الجزائري في نص المادة 165 بإحالتها على النصوص التنظيمية، وفي ذلك صدر القرار الوزاري رقم 79-266 المؤرخ في 14/11/1979 وعرفها بأنها " الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة، باستثناء الموانئ الواقعة داخل البحر المتوسط". إذ تعتبر الملاحة في هذه الأخيرة ملاحة ساحلية دولية²¹.

2- الملاحة الساحلية

تنقسم الملاحة الساحلية إلى ملاحة ساحلية وطنية، وملاحة ساحلية دولية، وإلى ملاحة حدية.

أ- الملاحة الساحلية الوطنية

²¹ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 12

يقصد بالملاحة الساحلية الوطنية، الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية فقط. وقد نص عليها المشرع الجزائري في نص المادة 166 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري.

ب- الملاحة ساحلية دولية

تمارس الملاحة الساحلية الدولية في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط.

ج-الملاحة الحدية

يقصد بالملاحة الحدية، تلك التي تقوم بها عائمات و عمارات بحرية تحدد حمولتها بحيث لا تتجاوز حدا معيناً، كما تحدد مسافة إبحارها بحيث لا تتعدى حداً معيناً من ميناء تسجيلها.

إنّ التمييز بين كل من ملاحة أعالي البحار والملاحة الساحلية أهمية عملية تكمن في الاختلاف الموجود بين النوعين من الملاحة، فيما يتعلق بالمؤهلات المطلوبة لمن يمارسها وتلك المتعلقة بتجهيز السفن²².

ثانيا/ الملاحة البحرية وفقا لغرضها

نظم المشرع الجزائري تقسيمات الملاحة البحرية بحسب غرضها في نص المادة 162 من ث ب ج، وتقسم الملاحة البحرية وفقا لغرضها إلى ثلاثة أنواع والمتمثلة في كل من الملاحة الرئيسية، وملاحة المساعدة، والملاحة العامة.

1- الملاحة الرئيسية

يقصد بالملاحة الرئيسية، تلك التي يمارس من خلالها استغلال البيئة البحرية، وتتمثل في الملاحة التجارية التي تنصب على نقل الأشخاص والبضائع مقابل الربح

²² - أنظر في ذلك : عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 13.

وهي تخضع لأحكام القانون البحري باعتبارها من أهم أنواع الملاحة البحرية، وملاحة الصيد بغرض الربح التي عبر عنها المشرع الجزائري بالملاحة الخاصة بصيد الأسماك وملاحة النزهة بقصد الترفيه ويلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية وسفن الأبحاث.

ونجد أنه المشرع الجزائري أشار إلى هذه الأنواع من الملاحة البحرية في نص المادة 162 من القانون البحري الجزائري كالتالي:

-ملاحة تجارية(المادة 1/162) من ق ب ج.

-ملاحة الصيد(المادة 3/162) ق ب ج. وقسمها المشرع الجزائري بحسب المادة 164 ق ب ج، إلى ثلاث أنواع بحسب خطورة المناطق التي تمارس فيها؛ ملاحة الصيد الساحلي، ملاحة الصيد عرض البحر وملاحة الصيد على نطاق واسع.

-ملاحة النزهة بقصد الترفيه(المادة 4/162) من ق ب ج.

2- الملاحة المساعدة

يقصد بملاحة المساعدة، تلك الملاحة التي لا تتعلق بالاستغلال البحري، بل تقتصر مهمتها على مساعدة السفن الأخرى في ملاحتها الرئيسية، وهذا ما أشار إليها المشرع الجزائري في نص المادة 2/161، والمتمثلة في الملاحة الخاصة بالإرشاد والقطر والإنقاذ البحري... الخ

2- الملاحة العامة

يقصد بالملاحة العامة، الملاحة التي تخصصها الدولة لتقديم خدمة عامة، فهي ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط

لمصلحة عمومية²³، ويخرج هذا النوع من الملاحة عن تطبيق قواعد القانون البحري كقاعدة، والسبب في ذلك هو تخصيص السفينة لخدمة عامة، إلا أن المشرع الجزائري اعتبرها من قبيل الملاحة البحرية، وبالتالي تطبيق أحكام القانون البحري، إلا إذا تعلق الأمر بالملاحة التي تقوم بها السفن الحربية، وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ.

ثالثا/ الملاحة المختلطة

إن التطرق إلى موضوع الملاحة المختلطة، يقتضي تسليط الضوء على تعريف الملاحة المختلطة، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات إشكالية تطبيق القانون البحري على الملاحة البحرية المختلطة.

1-تعريف الملاحة المختلطة

يقصد بالملاحة المختلطة، تلك الملاحة التي تتم في البحر وفي المياه الداخلية معا كالنهر أو الترعة أو القناة معا. وكمثال على ذلك الملاحة التي تتم بين باريس ولندن، إذ تقطع الرحلة نهر التايمز بإنجلترا ثم بحر المانش وأخيرا نهر السين بفرنسا للوصول إلى باريس، مما يعني أن هناك نوعان من الملاحة في الرحلة الواحدة. إذ يتم جزء من الرحلة في البحر وجزء آخر في النهر.

2-إشكالية خضوع الملاحة المختلطة للقانون البحري

بالنظر إلى خصوصية الملاحة المختلطة، والتي تتم في شقين؛ أحدهما في البحر والآخر في النهر، فإن الأصل هو أن يتم الفصل بين الجزء من الملاحة الذي يتم في البحر وذلك الذي يتم في المياه الداخلية. بحيث يخضع الجزء الخاص بالملاحة البحرية لقواعد القانون البحري، بينما يخضع ذلك المتعلق بالملاحة الداخلية

لقواعد القانون المدني أو التجاري بحسب الأحوال، لكن هذا الموقف سيؤدي إلى إخضاع الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين في وقت واحد، مما يسبب صعوبات عملية. لذلك يجمع أغلبية المختصين على إخضاع الملاحة المختلطة بكل أجزائها إلى قانون الجزء الغالب فيها، وهو ما يعني أنها تخضع للقانون البحري إذا كان الجزء البحري من الرحلة هو الغالب، وتخضع لقواعد القانون المدني أو التجاري في حالة كان الجزء النهري من الرحلة هو الغالب، وهذا تطبيقاً لقاعدة الفرع يتبع الأصل. بينما إذا تعذر تحديد الجزء الغالب في الملاحة المختلطة، فلا مفر من إخضاع كل جزء للقانون الخاص به²⁴.

وفي الأخير نخلص إلى أن نطاق القانون البحري يتحدد من خلال مجموعة القواعد القانونية التي تنظم نشاط الملاحة البحرية ويخرج عن نطاقه كل من:

- الملاحة البحرية العامة، ولكن بالنسبة للمشرع الجزائري فالملاحة البحرية العامة والتي تخرج عن تطبيق نطاق القانون البحري، تقتصر فقط على السفن الحربية، وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ.

- الملاحة النهرية والتي تتم في الأنهار والترع والبحيرات.

المطلب الثاني: النطاق الشخصي للقانون البحري

إن دراسة النطاق الشخصي للقانون البحري، يتطلب التطرق إلى الأشخاص الرئيسة للملاحة البحرية (الفرع الثاني)، إلى جانب الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية (الفرع الثاني).

²⁴ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص15.

الفرع الأول: الأشخاص الرئيسية للملاحة البحرية

تتمثل الأشخاص الرئيسية للملاحة البحرية في كل من مالك السفينة والمجهز (أولاً)، إلى جانب الربان (ثانياً)، والبحارة (ثالثاً).

أولاً: مالك السفينة والمجهز

إن دراسة مالك السفينة ومجهزها يقتضي التطرق إلى تعريف هذا الأخير، إلى جانب الالتزامات التي تقع على عاتقه، ومسؤولية هذا الأخير.

1-تعريف مالك السفينة ومجهزه

يعرف مالك السفينة، بأنه الشخص الذي له حق ملكية السفينة، بينما مجهز السفينة هو كل شخص يتولى إعدادها للاستغلال البحري وممارسة نشاطها في البحر، عن طريق تزويد السفينة بكل الأمور التي من شأنها تيسير وتسهيل القيام بالملاحة البحرية. فمجهز السفينة قد يكون مالك السفينة، وقد يكون شخصاً مستقلاً عن هذا الأخير كمستأجر هذه الأخيرة، وهذا ما تطرقت إليه المادة 572 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على أنه: "يعتبر مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة، وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

إلا أنه قد تجتمع صفتا المالك والمجهز في شخص واحد، عندما يقوم مالك السفينة بنفسه بتجهيزها لممارسة الملاحة البحرية لحسابه الخاص، ويطلق على المالك في هذه الحالة "المالك المجهز - L'armateur-propriétaire".

2-التزامات مجهز السفينة

تطرق المشرع الجزائري إلى الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز في القسم الثاني من الفصل الثاني من الباب الثاني من التقنين البحري في المواد من 428 إلى 449 ق ب ج، والمتمثلة في كل من:

- التزامات تتعلق بالتجهيز ووردت في المواد من 428 إلى 432.
- التزامات تتعلق بتموين رجال البحر على السفينة وردت في المواد من 433 إلى 438.
- الالتزامات بتوفير سكن للبحارة على متن السفينة وردت في المواد من 439 إلى 446.
- التزامات بتوفير ملابس رجال البحر، وردت في المادتين 447-448.
- التزامات بإعادة رجال البحر إلى ارض الوطن، واردة في المواد من 449 إلى 451.

3- مسؤولية مالك ومجهز السفينة

تعتبر مسؤولية مالك السفينة مسؤولية محدودة، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 92 من ق ب ج والتي تنص على أنه: "يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب المذكورة في المادة التالية، إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به".

إن تحديد مسؤولية مالك السفينة يعتبر خروج عن القواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية الواردة في نصوص القانون المدني، والتي تقضي بأن تمتد مسؤولية المالك عن تصرفاته الشخصية وتصرفات تابعيه إلى كافة أمواله.

يعتبر نظام تحديد المسؤولية واحدا من الخصائص التي يتميز وينفرد بها القانون البحري على وجه العموم حيث يسمح لمالك السفينة أن يكون مسؤولا عن الأفعال المذكورة

من المواد 93 و97 و104 في حدود مبلغ معين، وفقا لما جاء في نص المادة 96 من القانون البحري الجزائري: " يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفا فيها".

أن أحكام تحديد المسؤولية المذكورة أعلاه تسري على مالك السفينة وكذلك على كل من مستأجر السفينة والمجهز والمسير، وأعضاء طاقم السفينة وكل من ينوب عنهم، كما تسري على الربان أيضا وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 111 ق ب ج.

كما وتطرق المشرع الجزائري إلى تحديد مسؤولية المجهز على وجه الخصوص بموجب نص المادة 577 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على أنه: " يكون المجهز مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن وفقا لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر".

ثانيا: ربان السفينة

تطرق المشرع الجزائري إلى الأحكام المتعلقة بربان السفينة في الفصل الثاني من الكتاب الثاني بعنوان " الاستغلال التجاري للسفينة"، في المواد من 580 إلى 608 ق ب ج، وسيتم التطرق إلى كل من تعريف ربان السفينة، وتعيين وعزل الربان، إلى جانب اختصاصات الربان.

1-تعريف ربان السفينة

يعتبر الربان أحد أهم أشخاص الملاحة البحرية على السفينة، بحيث يتمتع بمركز خاص ومتميز بالنظر إلى السلطات الواسعة التي يتمتع بها، وهذا راجع إلى الطبيعة الخاصة التي تتميز بها الرحلة البحرية، فالسفينة تكون بعيدة عن سلطان الدولة وعن

الرقابة المستمرة للمجهز، فلا غرابة من اعتبار الربان هو الموثق والأمين على النظام على متن السفينة، والقائم بالتحريات والتحقيقات، كما ويعتبر الممثل القانوني للمجهز في مباشرة مختلف الأعمال اللازمة للرحلة البحرية.

2- تعيين وعزل الربان

يتولى مجهز السفينة تعيين وعزل الربان²⁵، ويراعى عند تعيينه الشروط القانونية الخاصة بتأهيله لهذا المنصب في السفينة. وقد نصت المادة 580 من القانون البحري: "يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً".

وينوب عن الربان في حال غيابه أو عد وجود مانع يحول ضد ممارسته لمهامه على متن السفينة ربان مساعد، وإن لم يوجد يعوض بأحد ضباط السطح لغاية وصول تعليمات من المجهز.

3- اختصاصات الربان

تتعدد وتتنوع اختصاصات الربان، منها ما يعتبر عامة باعتباره ممثلاً للسلطة العامة، ومنها ما يعتبر خاصة بصفته تابع وممثل عن المجهز.

أ- إختصاصات الربان كممثل للسلطة العامة

يمثل الربان السلطة العامة على متن السفينة وهي في عرض البحر، بمعنى انه يمثل الدولة التي تحمل هذه الأخيرة علمها، وعلى ذلك تكون له فوق ظهر السفينة، سلطات التحقيق والتأديب والتوثيق .

-سلطة التحقيق

لقد خول القانون ربان السفينة سلطة إجراء التحقيق عندما يعلم بأي مخالفة ارتكبت على متن السفينة²⁶. وله في هذا الإطار أن يستجوب مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه، ويستمتع لشهود الإثبات وشهود النفي، ويستطيع بعد ظهور نتائج التحقيق أن يسلط على المتهم عقوبة تأديبية أو تبرئته.

²⁵ - أنظر في ذلك المادة 575 من ق ب ج.

-سلطة التوثيق

يحق لربان السفينة تسجيل بيانات الأحوال المدنية من مواليد ووفيات تحصل خلال الرحلة²⁷، وله أن يثبت ذلك في دفتر يوميات السفينة عندما تكون في البحر أو في ميناء أجنبي.

-سلطة التأديب

يمارسها الربان على السفينة باعتباره الرئيس السلمي لكل أفراد الطاقم، وله في هذا الإطار تأديب كل عضو من أعضاء الطاقم عند ارتكابه عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة طبقا لنص المادة 468 من القانون البحري الجزائري. وقد المشرع الجزائري المخالفات التي يمكن أن يرتكبها أعضاء الطاقم في حال الخدمة بموجب نص المادة 469 من القانون أعلاه.

غير أن قيام الربان بسلطات التحقيق والتأديب والتوثيق، لا يعني انه يعتبر موظفا عموميا، على اعتبار انه يباشر هذه السلطات بوصفه ممثلا للسلطة العامة، فالمشرع خول للربان السلطات العامة بالنظر إلى ظروف الرحلة البحرية التي لا يمكن معها إخضاع السفينة لأي سلطة أخرى غير سلطة الربان الذي يظل في كل الأحوال ممثلا وتابعا للمجهز.

ب- السلطات الربان كتابع وممثل للمجهز(السلطات الخاصة)

تتمثل السلطات الخاصة للربان في كل من السلطات الفنية والتجارية.

ب-1 السلطات الفنية

إن اعتبار الربان أحد تابعي المجهز، يفرض على هذا الأخير القيام بكل ما من شأنه أن يجهز الظروف الملائمة لإتمام رحلة السفينة في أفضل الظروف، ومن ذلك السهر على أمن الأشخاص المبحرين على متنها، وحفظ الحمولة عن طريق حسن تحميلها ورسها وتفريغها طبقا لنص المادتين 590 و591 من القانون البحري الجزائري إلى غير ذلك من الاختصاصات الفنية الأخرى.

ويراعي الربان في قيادته للسفينة، مبادئ فن الملاحة والقواعد والأعراف البحرية الدولية السارية وكذلك الأحكام الوطنية الخاصة بالمياه الإقليمية والمطبقة على الدول²⁸.

²⁶ - المادة 1/562 من ق ب ج.

²⁷ - المادة 596 من ق ب ج.

²⁸ - أنظر في ذلك: المادة 2/592 من ق ب ج.

ب-2 السلطات التجارية

تعتبر الاختصاصات التجارية التي يتمتع بها الربان بصفته ممثلاً عن المجهز، وذلك خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع فيما يخص الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، وفي هذا الإطار يحق للربان الاستدانة باسم المجهز وإن يعقد باسمه كذلك عمليات القرض، في حالات الضرورة، كتغطية مصاريف تصليح السفينة، وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين أو حماية الحمولة، وبصفة عامة كل ما يجب فعله لضمان استمرار الرحلة، خاصة عند تعذر الاتصال بالمجهز، أو عند التمكن من ذلك لكنه لم يقدم الوسائل والتعليمات الضرورية المناسبة.

ثالثاً: البحارة

إن دراسة البحارة، يقتضي التطرق إلى تعريف هذا الأخير، ودراسة الشروط الواجب توافرها من أجل ممارسة مهنة بحار، وكذا الالتزامات التي تقع على عاتقه.

أ-تعريف البحارة

يقصد بالبحارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على السفينة ويربطهم بالمجهز عقد عمل بحري، ويطلق عليه اسم الطاقم، وأشار إليهم المشرع الجزائري في نص المادة 384/أ من ق ب ج والتي تنص على أنه: "يعني رجل البحر أو البحار، كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر".

ويخضع البحارة أثناء الرحلة للسلطة المباشرة للربان الذي يعينه المجهز، ويجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز الترخيص لبحار أجنبي أو بنسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم في السفينة الجزائرية، من الوزير المكلف بالبحرية التجارية طبقاً لنص المادة 413 من ق ب ج.

ب- الشروط ممارسة مهنة البحار

بالرجوع إلى نص المادة 386 من ق ب ج، تتمثل شروط ممارسة مهنة بحار فيما يلي:

- الجنسية جزائرية.

- 18 سنة.

-التمتع بلياقة بدنية.

-مؤهلا للقيام بمهنة بحار.

ويتم تحديد شروط التأهيل المهني والحصول على الشهادات البحرية المطابقة بموجب مرسوم بناء على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية، بينما تحدد شروط اللياقة البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفن، بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية والوزير المكلف بالبحرية التجارية، طبقا لنص المادة 387 من القانون البحري الجزائري.

ج- التزامات البحارة

بالرجوع إلى المواد من 415 إلى 425 من القانون البحري الجزائري، تتحدد التزامات البحارة فيما يلي:

-القيام بعمله في نطاق العناية المطلوبة على نحو يضمن انجاز مهام السفينة على أكمل وجه.

-المحافظة على السر المهني.

- المحافظة على السفينة وتجهيزاتها.

- المحافظة على شرف وسمعة الراية الجزائرية.

- المشاركة في عمليات إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر.

الفرع الثاني: الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية

تتمثل الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية في كل من وكيل السفينة (أولا)، ووكيل الحمولة (ثانيا)، والسمسار البحري (ثالثا).

أولا: وكيل السفينة

نظم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بوكيل السفينة في المواد من 609-620 من القانون البحري الجزائري، ويعرف على أنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقبل اجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء"²⁹.

ثانيا: وكيل الحمولة

نظم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بوكيل الحمولة في المواد 621-630 ق ب ج، ويعرف على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة، باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين مستحقيها من المرسله إليهم.

ثالثا: السمسار البحري

نظم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بالسمسار البحري في المواد 631-638 ق ب ج، ويعرف بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة، بالعمل

كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.

يمكن للسماز البحري أن يجمع بين نشاطاته ونشاطات وكيل السفينة والحمولة وفي هذه الحالة تسري عليه المواد التي تحكم هاتين المهنتين.

الفصل الثاني: السفينة كأداة للملاحة البحرية

إن دراسة السفينة باعتبارها كأداة للملاحة البحرية، يقتضي التطرق إلى كل من التعريف بالسفينة (المبحث الأول)، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات الاستغلال التجاري للسفينة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: التعريف بالسفينة

إن التعريف بالسفينة كأداة للملاحة البحرية يتطلب التطرق إلى كل من تعريف السفينة (المطلب الأول)، ودراسة الطبيعة القانونية للسفينة (المطلب الثاني)، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات الخصائص الذاتية للسفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف السفينة

بالرجوع على نص المادة 13 من ق ب ج، كي نكون أمام السفينة يجب أن تتوفر كل من شرط القدرة على القيام بالملاحة البحرية (الفرع الأول)، إلى جانب شرط التخصيص، بأن تخصص العمارة العائمة للملاحة البحرية بشكل اعتيادي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قدرة السفينة على القيام بالملاحة البحرية

يقصد بهذا الشرط أن يتم بناء المنشأة بمراعاة تقنيات بناء السفن وتزويدها باللوازم التي تسمح لها بالسير في البحر، وتكتسب المنشأة في هذه الحالة وصف السفينة حتى قبل أن تمارس الملاحة البحرية فعلا. ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية:

- يشترط لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية، إعدادها وتخصيصها للقيام بنشاط الملاحة البحرية منذ لحظة الانتهاء من بنائها، حيث لا يستدل على قدرتها وصلاحياتها في ممارسة نشاط الملاحة البحرية إلا من تمام بنائها، أما قبل ذلك، فلا يمكن عن الصلاحية.

- سمح المشرع الجزائري بإضفاء وصف السفينة على المنشأة التي هي بقيد الإنشاء، وجعلها محلا لبعض التصرفات القانونية التي تخضع لها السفن الجاهزة، كالرهن البحري أو التأمين البحري، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 56 من ق ب ج والتي تنص على أنه: "ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء". ونص المادة 2/58 من ق ب ج والتي تنص على أنه: "...وفيما يخص السفينة التي هي على قيد الإنشاء، يشمل الرهن البحري...".

- تفقد السفينة قيد الإنشاء وصف السفينة إذا ما تم تخصيصها بعد تمام بنائها إلى ممارسة الملاحة النهرية.

الفرع الثاني: تخصيص السفينة للملاحة البحرية بشكل اعتيادي

إن الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية من طرف المنشأة العائمة، دليل على صلاحية هذه الأخيرة وقدرتها على نقل البضائع والأشخاص بحرا، وهو ما يسمح باكتسابها وإضفاء وصف السفينة عليها. ويظل وصف سفينة حتى ولو قامت هذه الأخيرة بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدة مرات لا اتصال بينها. وفي المقابل من ذلك لا يعد المركب الذي اعتاد على ممارسة الملاحة النهرية سفينة، حتى ولو كان يقوم بالملاحة البحرية بين الحين والآخر.

ويبقى وصف السفينة لصيقاً بالمنشأة والعائمة البحرية التي تمارس الملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتیاد بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها لتحمل مخاطر الملاحة في أعالي البحار أو الملاحة الساحلية.

ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية:

- لا تعتبر سفينة، العائمة البحرية التي تمارس الملاحة النهرية.
- لا تعتبر سفينة، كل المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ كالأرصفة المتحركة والجسور العائمة.
- لا تعد سفناً كذلك، المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة البحرية بصفة استثنائية ومتفرقة، ويكون نشاطها المعتاد مرتبط بالملاحة النهرية .

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

تنص المادة 56 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة".

يتضح من خلال نص المادة 56 من ق ب ج، بأن المشرع الجزائري اعتبر السفينة مالا منقولاً، إلا أنه منقول من طبيعة خاصة، بحيث تسري عليه قواعد والأحكام المتعلقة بالمنقولات، إلا أن هذا لا ينفي خضوعها في ذات الوقت لنظام قانوني خاص يميزها عن المنقولات العادية، ويجعلها أقرب في طبيعتها إلى العقارات. وعليه، لا يمكن تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية (الفرع الأول)، كما لا تخضع لقواعد التقادم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية

بالرغم من اعتبار السفينة مالا منقول، إلا أنها لا يمكن تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، وذلك يرجع في الأساس إلى أن السفينة هي منقول من نوع خاص ذو قيمة كبيرة، ويقوم بدور كبير في الاقتصاد، بمعنى أنه حتى ولو توافرت شروط قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية من اقترانها بسبب صحيح للحيازة وحسن النية، فإن ذلك لا

يستوجب كسب الحائز لملكية السفينة، حيث لابد من وجود سبب قانوني من أسباب كسب الملكية كالبناء أو الشراء بسند رسمي ناقل للملكية³⁰، بحيث تنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري على أنه : " إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر من الموثق....".

إنّ التصرفات الواردة على السفينة يشترط القانون بأن يتم تسجيلها في سجل خاص³¹ ، كما يقيد رهن السفينة بصفة رسمية مثله مثل رهن العقار تحت طائلة البطلان، بحيث تنص المادة 57 من ق ب ج على إنه: " يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة، الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن، وإلا عد باطلاً".

الفرع الثاني: مدى خضوع ملكية السفينة لقواعد التقادم الطويل

يرى جانب من الفقه جواز خضوع السفينة لقاعدة التقادم الطويل، باعتبار أنها من القواعد العامة التي تسري على المنقول والعقار على حد سواء، في حين يرى البعض الآخر عكس ذلك، حيث لا يمكن اكتساب ملكية السفينة بالتقادم بالنظر إلى طبيعتها الخاصة، باعتبارها منقول دائم الانتقال من مكان إلى آخر³².

المطلب الثالث: الخصائص الذاتية للسفينة

إنّ اعتبار السفينة كأداة للملاحة البحرية، يجعل من هذه الأخيرة أداة تتمتع بخصائص ذاتية، تتمثل في كل من الاسم (الفرع الأول)، ميناء تسجيل السفينة (الفرع الثاني)، على

³⁰ عماروش سميرة، مرجع سابق، ص ٢٢٢

³¹ - أنظر في ذلك: المادة 35 و 49 من ق ب ج .

³² - أنظر في ذلك : عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 26 وما يليها.

جاني حمولة السفينة (الفرع الثالث)، ودرجة السفينة (الفرع الرابع)، وجنسية السفينة (الفرع الخامس).

الفرع الأول: اسم السفينة

تنص المادة 16 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها. ويخضع منح اسم السفينة وتغييره إلى موافقة السلطة الإدارية المختصة. كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره، تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية".

من خلال النص السالف الذكر، يتضح بأن السفينة يجب تحمل اسما خاصا يميزها عن غيرها من السفن الأخرى. كما وبيّنت المادة 17 من ق ب ج ضرورة وإلزامية كتابة اسم السفينة على مقدمها وعلى طرف منه.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري منح اسم السفينة أهمية بالغة، بحيث أخضع منحه إلى موافقة السلطة الإدارية المختصة، وفي هذا الإطار ألزم مالك السفينة بالتصريح بالاسم الذي ينوي منحه لسفينته وكذلك الميناء الذي يريد إلحاقها به للسلطة الإدارية المختصة.

وفي إطار الأحكام المتعلقة باسم السفينة دائما، أقر المشرع الجزائري للإدارة البحرية المختصة بحق رفض كل طلب منح اسم السفن أو تغييره في الحالات التالية:

-عندما يكون الاسم المقترح مخالفا للنظام العام والآداب العامة.

-عندما يكون مالك السفينة عاجزا عن إثبات ملكية السفينة.

-إذا كان الاسم المقترح من مالك السفينة، قد منح لسفينة أخرى أو يكون مشابه لاسم سفينة أخرى.

الفرع الثاني: ميناء تسجيل السفينة

ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها. وحدد المشرع الجزائري ميناء التسجيل بميناء المكان الذي تم تسجيلها فيه.

وفي جميع الأحوال لا يجب أن يكون للسفينة أكثر من موطن، كما قد يختلف ميناء تسجيل السفينة عن ميناء استغلالها، أي الميناء الذي تباشر فيه نشاطها، حيث لا يشترط أن يتم الاستغلال في ميناء التسجيل، لكن العبرة بتحديد موطن السفينة هي ميناء التسجيل وليس ميناء الاستغلال.

الفرع الثالث: حمولة السفينة

اعتبر المشرع لجزائري حمولة السفينة وسعتها الداخلية من عناصر شخصيتها بموجب نص المادة 18 من القانون البحري الجزائري. ويقصد بحمولة السفينة، سعتها الحجمية الداخلية، ويتم قياسها بالطن الحجمي.

الفرع الرابع: درجة السفينة

تحدد درجة ومرتبة السفينة انطلاقا من معايير بنائها ومواصفاتها وتجهيزاتها، وحمولتها ومدى استيفائها لشروط السلامة، وتبعاً لذلك قد تكون السفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة... الخ.

ويقوم بتحديد درجة السفينة هيئات دولية خاصة تدعى شركات الإشراف أو التصنيف، أهمها على الصعيد الدولي: شركة فيري تاس الفرنسية، التي اعتمدتها الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 1973/01/02، وشركة اللويدز الانجليزية المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري المؤرخ في 1977/10/22، وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية التي تأسست في 1860³³.

33 - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 31.

وتمارس شركات التصنيف عملها في تحديد درجات السفن بواسطة خبراءها، الذين يقومون بالإشراف على السفن أثناء بنائها للتأكد من مدى مطابقتها للشروط اللازمة لمنحها الدرجة التي تستحقها بعد الانتهاء من بنائها. كما يتم إخضاع السفن المصنفة لعمليات الفحص الدوري السنوي للتأكد من مدى إمكانية المحافظة على الدرجة التي منحت لها، وفي الحالة العكسية قد يقرر خفض درجتها.

الفرع الخامس: جنسية السفينة

إنّ منح السفينة الجنسية الجزائرية، مرتبط بتوافر مجموعة من الشروط الموضوعية (أولاً)، وأخرى شكلية (ثانياً).

أولاً/ الشروط الموضوعية لاكتساب الجنسية الجزائرية

تتمثل الشروط الموضوعية لاكتساب الجنسية الجزائرية في كلّ من شرط الملكية الكاملة، الطاقم الوطني.

1- شرط أن تكون السفينة ملكاً كاملاً لشخص طبيعي ذو جنسية جزائرية أو لشخص معنوي خاضع للقانون الجزائري شرط الملكية

أ- بالنسبة للأشخاص الطبيعيين

يشترط المشرع الجزائري لمنح الجنسية الجزائرية سفينة ما، أن يمتلكها شخص طبيعي جزائري الجنسية، بحيث تكون ملكيته لها كاملة على النحو الذي يحدده القانون، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 1/28 من ق ب ج والتي تنص على أنه: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية..."

ب- بالنسبة للأشخاص الاعتبارية

إن شروط منح الجنسية الجزائرية لسفينة مملوكة لشخص اعتباري، يختلف باختلاف نوع الشركة، كما وفرق المشرع الجزائري بين الشركات والجمعيات.

ب1- بالنسبة للشركات التجارية

يتضح من خلال نص المادة 2/28 من ق ب ج على أنه يتوجب أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية في الشركات حتى تمنح لها الجنسية الجزائرية:

-بالنسبة لشركة التضامن وشركة التوصية البسيطة وشركة التوصية بالأسهم: يشترط أن يكون كل الشركاء المتضامنين المالكين للسفينة جزائري الجنسية.

-بالنسبة للشركة ذات المسؤولية المحدودة: أن يكون الشركاء المالكون لأغلبية الحصص في الشركة جزائريو الجنسية.

-بالنسبة لشركات المساهمة: يجب أن يكون الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال جزائري الجنسية، حتى تحصل السفينة التي تملكها هذه الشركة على الجنسية الجزائرية.

ب2- بالنسبة للجمعيات

اشترط المشرع الجزائري حتى تحصل السفينة المملوكة لأية جمعية في الجزائر على الجنسية الجزائرية، أن يكون كل مسيري هذه الأخيرة ومجمل أعضائها جزائريين الجنسية.

2- شرط الطاقم الوطني

يعتبر شرط الطاقم الوطني أو ما يعرف بجزائرية الطاقم السفينة الشرط الكوضوعي الثاني لاكتساب السفينة للجنسية الجزائرية، وهذا ما يتضح من خلال الفقرة الثالثة من المادة 28 من ق ب ج، والت أحيالتا إلى نص المادة 413 من ق ب ج والتي تنص على أنه: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالابحار لخدمة سفينة جزائرية".

كما وبينت نصت المادة 414 من ق ب ج على إمكانية الربان وبصفة استثنائية واستعجالية تعيين البحارة الأجنبي، من أجل استكمال طاقم السفينة، بحيث تنص على أنه: "يجوز للربان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال، عند وجوده في ميناء أجنبي، تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنب وذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة".

وعليه، يتضح أن المشرع الجزائري اشترط كقاعدة لمنح السفينة الجنسية الجزائرية أن يكون مجموع طاقمها جزائريا، لكنه أجاز للوزير المكلف تحديد نسبة من البحارة الأجانب الذين يمكنهم المشاركة في الطاقم، كما منح للربان في حالات الضرورة الحق في الاستعانة ببحارة أجنب لتكملة الطاقم في إطار النسبة المحددة من الوزير. وتمنح للسفينة شهادة الجنسية الجزائرية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيلها.

ثانيا/ الشروط الشكلية لاكتساب الجنسية الجزائرية

يعتبر تسجيل السفن من قبيل الشروط الشكلية الواجب توافرها من الحصول على الجنسية الجزائرية، ولقد تناول المشرع الجزائري عملية تسجيل السفن في المواد من 34 إلى 48 من ق ب ج، بالإضافة إلى بعض الأحكام الواردة في القرار المؤرخ في 20 أكتوبر 1988، الذي يحدد كفايات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة.

1- السفن الخاضعة للتسجيل

بينت المادة 34 من ق ب ج واجب التسجيل الذي يقع على عاتق جميع السفن الجزائرية، بحيث تنص على أنه:

"يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة".

وعليه، فالمشرع الجزائري اشترط ضرورة التسجيل على كل السفن الجزائرية، مهما كانت حمولتها ودرجتها ونوعها، ومهما كانت نوع الملاحة الذي تقوم بها.

كما وسمحت المادة 13 من القرار أعلاه، تسجيل السفن الأجنبية، وكذلك مراكب النزهة، شرط تقديم عقد الملكية والشهادات التي تسلمها السلطات البحرية المختصة الأجنبية، التي تثبت شطب السفينة المعنية من سجل القيد في البلد الذي كانت تحمل علمه. إلا أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه.

2- إجراءات التسجيل

يقتضي تسجيل السفن في القانون البحري الجزائري في دفتر التسجيل، الذي هو عبارة عن دفتر عمومي تسهر على مسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة، بحيث تخصص فيه لكل سفينة صفحة، تدرج فيها رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة، وعناصر شخصية السفينة، تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ، إلى جانب اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحل إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصصهم النسبية بالسفينة، وسند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها، التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو

الجزئي بالسفينة، ونوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها، وسبب وتاريخ شطب السفينة مكن دفتر التسجيل.

3-شطب التسجيل

- تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الحالات المذكورة في المادة 37 من ق ب ج والمتمثلة في كل من: 1- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.
- 2- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.
- 3- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
- 4- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
- 5- إذا فقدت خاصية سفينة.
- 6- إذا بيعت إلى الخارج.

المبحث الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة

إن دراسة الاستغلال التجاري للسفينة، يقتضي التطرق إلى كل من عقد النقل البحري (المطلب الأول)، وعقد إيجار السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: عقد النقل البحري للبضائع

يعرف عقد النقل البحري للبضائع بأنه³⁴ : (عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مالكا أو مجهزا أو مستأجرا للسفينة بنقل البضاعة لصالح شخص آخر هو الشاحن)، كما وعرفه البعض

³⁴ - حمدي كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثامنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 7.

الآخر³⁵ بأنه (العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن).

إن دراسة عقد النقل البحري للبضائع، يقتضي التطرق إلى تعريف هذا الأخير (الفرع الأول)، إلى جانب التطرق إلى أطراف هذا الأخير (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

إن دراسة عقد النقل البحري، يتطلب التطرق على أحكام اتفاقية بروكسل لسندات الشحن، وكذا على أحكام القانون البحري الجزائري.

أولاً/عقد النقل البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية: اتفاقية بروكسل نموذجاً

لقد نظمت اتفاقية بروكسل العقد التقليدي، لنقل البضائع بحراً³⁶، وهو العقد المثبت بموجب سند الشحن³⁷ أو أي وثيقة نقل مماثلة، دون التطرق إلى عقد النقل المثبت بموجب مشاركة الإيجار.

³⁵ - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري (التعريف بالقانون البحري، أنواع الملاحة البحرية، خصائص القانون البحري، مصادر القانون البحري، عناصر الملاحة البحرية، الرهن البحري، العقود البحرية، القطر البحري، البيوع البحرية، إيجار السفينة، التامين البحري، الحوادث البحرية، التصادم البحري، الخسارات البحرية، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، القاهرة، 2011، ص 291؛

RODIERE René, Traité général de droit maritime, Affrètements et Transports, Les contrats de transport de marchandises, Tome 2, Dalloz, Paris, 1968, p 11; REMOND-GOUILLOUD Martine, Le contrat de transport, Dalloz, 1993, p 13.

³⁶ - فقد نصت فقرة (ب) من المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على أن "النقل 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 ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".

³⁷ - يعتبر سند الشحن أداة لأثبات واقعة شحن البضائع ذاتها، باعتبارها من أولى مراحل تنفيذ عقد النقل، فقد يصدر حتى في الحوال التي تحرر فيها مشاركة إيجار بين المجهز وصاحب البضاعة، كما أنه من حق مستأجر السفينة أن يشحن بضاعة الغير ويحصل على أجره نقل هذه البضاعة، إلا أن وظيفة سند الشحن قد تطورت فيما بعد ليصبح أداة لأثبات عقد النقل في الأحوال التي لا يتم التعاقد فيها بموجب مشاركة إيجار، كما أن حيابة سند الشحن أصبحت تعني في الوقت ذاته حيابة البضاعة الواردة فيه. أنظر في ذلك: الشرقاوي سمير، «عقد نقل البضائع بحراً في القانون المقارن»، مرجع سابق، ص 792.

لقد أقرت المعاهدة النقل المثبت بموجب سند الشحن، إذ تقضي المادة الثالثة من المعاهدة في فقرتها السابعة بأنه إذا تم شحن البضاعة فإنَّ سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو الرّبان أو وكيل الناقل إلى الشاحن، يجب أن يؤشر عليه بكلمة "مشحون" متى طلب الشاحن ذلك، ولا يعتبر في حكم الوثيقة المماثلة لسند الشحن الايصال الورقي الذي يقدمه الضابط في السفينة للشاحن عندما يتم شحن البضاعة على السفينة تحت إشرافه حتى يتم إعداد سند الشحن وتوقيعه من طرف الرّبان أو من وكيل الناقل، فيتقدم الشاحن ليستبدل سند الشحن بهذا الايصال المؤقت³⁸.

أما النقل الذي يتم بمقتضى مشاركة إيجار، فلا محل لتطبيق أحكام معاهدة بروكسل عليه³⁹، إذ أن المعاهدة أبرمت أساساً لحماية الشاحنين لا مستأجري السفن، لأنهم في العادة ما يكونون من الشركات التجارية الكبرى أو من الأشخاص المعنوية العامة، والتي تتمتع بحرية واسعة في مناقشة شروط الإيجار مع تجهزي السفن لنقل بضائعهم على سفينة بأكملها أو على جزء كبير منها، ويختلف الأمر بالنسبة للشاحنين بموجب سند الشحن، حيث تُفرض عليهم شروط النقل من جانب الشركات الملاحية التي تتمتع في العادة باحتكار فعلي، وربما بإحتكار قانوني.

إن معاهدة بروكسل، تنطبق أيضاً على سند الشحن الصادر بسبب مشاركة إيجار، من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين الناقل(المجهز) وحامل سند الشحن، كأن يتم النقل بمقتضى مشاركة إيجار، ثم يصدر من الجهاز إلى المستأجر سند شحن لإثبات واقعة الشحن، ففي هذه الحالة لا تحكم المعاهدة العلاقة بين الطرفين، فالمعاهدة تسري على العلاقة بين الناقل(المجهز) وحامل سند الشحن متى تداول سند الشحن ولم يكن حامله طرفاً في مشاركة إيجار، فإذا انتقل السند مرة أخرى إلى يد مستأجر السفينة، فلا محل لتطبيق

³⁸ - الشراوي سمير، «عقد نقل البضائع بحرا في القانون المقارن»، مرجع سابق، ص 802.

³⁹ - تنص الفقرة الثانية من المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل على أنه: "ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن".

المعاهدة، كما تسري المعاهدة في الحالة التي يجوز فيها لمستأجر السفينة بمقتضى مشاركة الإيجار أن يبرم عقود نقل مع الشاحنين ويقوم بإصدار سندات شحن تبعاً لذلك⁴⁰.

وعليه، فمعاهدة سندات الشحن(معاهدة بروكسل)، لم تكن تقنياً شاملاً للنقل البضائع بحراً، بحيث لم تنظم كل أنواعه وصوره، بل تقتصر فقط على سندات الشحن.

2- عقد النقل البحري وفقاً للقانون البحري الجزائري

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى تعريف عقد النقل البحري للبضائع، إلا أنه وبالرجوع إلى نص المادة 738 من ق ب ج⁴¹، يتضح أن عقد النقل البحري للبضائع عبارة عن تعهد من طرف الناقل بنقل البضائع عن طريق البحر من ميناء إلى آخر مقابل مكافأة يدفعها الشاحن.

وحسناً فعل المشرع الجزائري عندما اشترط ضرورة كون كل من مينائي الشحن والتفريغ بحريين وهو ما أغفلته أغلب التعريفات الفقهية⁴²، غير أنه يؤخذ على هذا التعريف أنه لم يحدد المقصود من البضائع، فهل يمكن أن يمتد مفهوم البضائع إلى الحاويات، وهل يقصد بالبضائع في المفهوم التشريعي كل المنقولات مادية كانت أو معنوية وهل يمتد مفهوم البضائع إلى الحيوانات الحية.

الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع

إن دراسة أطراف عقد النقل البحري للبضائع، يتطلب الوقوف عند مقتضيات كل من الناقل البحري (أولاً)، ثم الانتقال إلى الشاحن البحري (ثانياً)، والمرسل إليه (ثالثاً).

⁴⁰ - الشرقاوي سمير، «عقد نقل البضائع بحراً في القانون المقارن»، مرجع نفسه، ص 803.

⁴¹ - تنص المادة 738 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق، على ما يلي: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".

⁴² - حمدي كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص 7؛ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، بيروت، 1989، ص 95.

أولاً/ الناقل البحري

تتعدد صفة الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، فقد نكون أمام الناقل المتعاقد، وقد نكون أمام الناقل الفعلي.

1- الناقل المتعاقد

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ويتعهد بإتمام النقل بجميع مراحلها، وله أن يعهد بجزء من الرحلة إلى ناقل بحري آخر أو بتنفيذ عملية النقل كلها إلى ناقل آخر هو الناقل الفعلي أو البديل⁴³.

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذه الحالة إلا ما تعلق بالتوقف الإلزامي، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض اتخاذ ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر، حسب المادة 677 من القانون البحري الجزائري.

وفي حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف الرحلة، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل، إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف وفقا للمادة 777 من القانون البحري الجزائري.

2- الناقل الفعلي

لقد أسس المشرع الجزائري النقل المتتابع وخصه بأحكام خاصة، من أجل التوفيق بين مصلحة صاحب الحق في البضاعة من جهة، وبين التزامات الناقلين الأول والمتتابعين من جهة أخرى، فأجازت هذه الأحكام للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار التي لحقت بالبضاعة وذلك نيابة عن باقي الناقلين ليدفع على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين الآخرين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة

⁴³ - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, L.G.D.J, 2006, p. 608.

التي قام فيها بالنقل .ولكن من الناحية العملية قد يصعب إن لم نقل يستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الأضرار، وفي هذه الحالة يعد كل ناقل مسؤولاً بحسب نسبة أجرة الحمولة التي قبضها وهذا هو مؤدي نص المادة 767 من القانون البحري.

فبالرجوع إلى نص المادة 765 والمحددة للمسؤولية في حالة تعدد الناقلين نجد أنه يقر مسؤولية الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن - وهو الناقل المتعاقد - عن تنفيذ عقد النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة أي من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ على أساس أن سند الشحن المباشر يضم عمليات النقل المختلفة في عقد واحد.

ثانياً: الشاحن البحري

إن الشاحن البحري عبارة عن شخص يلتزم بموجب عقد النقل بتقديم بضاعة للناقل، سواءً باعتباره مالكاً لها أو مستعملها الشرعي، مقابل أجرة يتعهد بدفعها⁴⁴، فهو الذي يقوم بطلب نقل البضاعة الخاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر⁴⁵.

وقد يكون الشاحن شخصاً طبيعياً أو شركة تقوم بتسليم البضاعة للشحن، وهو الطرف الوحيد المرخص له باستلام وثائق الشحن الأصلية الموقع عليها من طرف الناقل أو وكيله، وليس بالضرورة أن يكون هو صاحب البضاعة أو بائعها أو مستأجر السفينة، ولكن يمكن أن يكون وكيلاً معيناً بمعرفة أحد هؤلاء⁴⁶.

⁴⁴ - عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة الحصول على شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2011_2012، ص 10.

⁴⁵ - Albert Boyer, transports maritimes, (transport de marchandises par mer, transport sous connaissance-Nature de contrat- Formation et rupture de contrat), juris classeur, commercial, Fascicule(C), p 4,n 17,A 1970 .

⁴⁶ - مختار السويقي، مصطحات التجارة الدولية و النقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى مع قواعد الانكيزمز الصادرة في 1990، الطبعة 5، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993، ص 177 .

فالشاحن عبارة عن طرف أصيل في عقد النقل البحري، يستوي في ذلك أن يتم النقل بموجب سند شحن أو بدونه⁴⁷، كما يعتبر صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري، وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية⁴⁸. ولا شك أن رجوع الشاحن على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه.

إذا كانت الصفة في رفع الدعوى تثبت للشاحن بصفته كطرف في العقد فإنها لا تبقى دائما قائمة، باعتبار أن الحق في رفع الدعوى ينتقل مع سند الشحن .

وفي هذا الصدد اعتبر René Rodiere إن دعوى الشاحن ضد الناقل لا تكون مقبولة إلا إذا كان مازال حائزا لسند الشحن أو في الحالة التي يطلب فيها جبر ضرر تحمله وحده وبصفة شخصية، وهو ما أخذت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر عن الغرف المجتمعة بتاريخ 22-12-1989 الذي أقرت فيه بحق الشاحن في رفع دعوى قضائية ضد الناقل، بسبب الضياع أو الهلاك الذي قد يصيب البضاعة عندما يكون هو الوحيد الذي تحمل الضرر المترتب عن عملية النقل، بالرغم من أن حق رفع الدعوى في حالة إصدار سند شحن لأمر لا يثبت إلا للمظهر له الأخير⁴⁹.

ثالثا: المرسل إليه

⁴⁷ - أمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، 2000، ص 53.

⁴⁸ - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011/21012، ص 307.

⁴⁹ Cour de cassation . assemblée plénière 22 déc 1989:

"si l' action en responsabilité pour pertes et avaries contre le transporteur maritime n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissement à ordre, cette action est ouverte au chargeur lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport". lamy, Op.Cit,P.382.

يعرف المرسل إليه بأنه " الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناء على اتفائه مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائده، ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، ألا أنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن"

فهذا يعني بأن طرفا عقد النقل البحري هما الشاحن والناقل، ولكن الواقع العملي لهذا العقد يفرض تدخل شخص ثالث لإتمامه وهو المرسل إليه فالمرسل إليه بالرغم من أنه يعتبر من طائفة الغير، إلا أنه يساهم في عقد النقل البحري، وتنشأ بينه وبين أطراف عقد النقل البحري علاقات وهو ما يعبر عنه بالعلاقات الثلاثية⁵⁰.

رغم أن المرسل إليه أجنبي عن العقد ولم يشترك في إبرامه، إلا أنه المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، بحيث يرتبط مع الناقل برابطة قانونية تستند إلى العقد، على أن هذه الرابطة إنما تنشأ إذا ما أعلن المرسل إليه رغبته في التمسك بسند الشحن⁵¹. وذلك دون أن يكون طرفاً منشأ له، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.

ولإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير عملاً بأحكام المادة 749 من القانون البحري أن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سند لحيازة البضائع واستلامها. فصدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية⁵² بتاريخ 1996/12/17 ملف رقم 145015

⁵⁰ إن فكرة الطرف الثالث ليست بفكرة حديثة وإنما هي فكرة قديمة من أجل تحديد المركز القانوني للمرسل إليه، فهي محل جدل فقهي في الفقه والقضاء الفرنسي. انظر في ذلك: مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 1، سنة 2014، صادرة عن جامعة أب بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل، ص 42.

⁵¹ - أ مال أحمد كيلاني، المرجع السابق، ص 55.

⁵² - أنظر في ذلك : مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 308.

قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة سونطراك .والرامية إلى تعويض الخسائر لكونهما لم تبررا صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن. يتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن إذا كانت اسمية، وإذا كانت لأمر يذكر اسم الشخص الذي تكون لأمره، وفي حالة التحويل تكون لآخر مظهر لها ، فلما تكون لحاملها يذكر الشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصول البضاعة.

من أجل التأكد من صفة المرسل إليه اشترط القانون صدور وثيقة أخرى غير سند الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 787 القانون البحري والتي تنص على أنه: " يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن"

غير أنه ونظرا للقيمة التجارية والمالية للبضائع المنقولة بحرا فإن المرسل إليه غالبًا ما يكتتب عقد تأمين بشأن الأضرار التي قد تصيب بضاعته، وذلك حتى يحمي نفسه من الخسائر التي قد تلحقه، ولذلك فإن أغلبية القضايا المطروحة على القضاء تكون فيها شركة التأمين بجانب المرسل إليه وهذا ما يسمى بدعوى الحلول طبقا لنص المادة 744 من القانون البحري. وسوف نتطرق لهذه الحالة باعتبار أن المدعي يعتبر من الغير.

المطلب الثاني: عقد إيجار السفينة

بالرجوع إلى مواد ق ب ج المنظمة لإيجار السفن يتضح لنا أن هناك ثلاث صور لإيجار السفينة، إيجار السفينة بالهيكل (الفرع الأول)، وإيجار السفينة على أساس المدة (الفرع الثاني)، إلى جانب إيجار السفينة على أساس الرحلة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: إيجار السفينة بالهيكل

إيجار السفينة بالهيكل، عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزا غير كامل. ويترتب عن هذا النوع من الإيجار انتقال التسيير الملاحي والتجاري للسفينة إلى المستأجر الذي يكتسب في هذه الحالة صفة الناقل البحري في مواجهة متلقي خدمة النقل وهذا ما يؤكد نص المادة 730 من ق ب ج .

الفرع الثاني: إيجار السفينة على أساس المدة

إيجار السفينة على أساس المدة، يلتزم المؤجر فيه بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة مقابل أجرة. وهنا يتحفظ المؤجر بالتسيير الملاحي للسفينة، بينما يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجرها الذي تثبت له صفة الناقل في هذه الحالة حسب نص المواد 700، 701 من ق ب ج.

وقد يحتاط مؤجر السفينة فينص في عقد المشاركة الزمنية على أن مستأجر السفينة هو الذي يعتبر ناقلا بمقتضى سندات الشحن التي يصدرها، وبهذا يكون هذا الشرط حجة على حملة سند الشحن متى حصلت الإشارة إليه فيها، وإلا كان أثره محصورا في العلاقة بين مؤجر السفينة ومستأجرها طرفا عقد المشاركة⁵³.

الفرع الثالث: إيجار السفينة على أساس الرحلة

إن إيجار السفينة بالرحلة يكون في شكل عقد يربط بين طرفين⁵⁴، غالبا بين شركتين ملاحين في مستوى اقتصادي واحد، يسمى الطرف المؤجر والثاني المستأجر حول محل معين المؤجرة وهي السفينة. في هذا النوع من الإيجار يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة وهو ما نصت عليه المادة 651 ق ب ج .

⁵³ - أنظر في ذلك أمال أحمد كيلاني المحامية، المرجع السابق، ص 74.

⁵⁴ - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 0، السداسي الأول، 2008، ص 31.

وهو العقد الذي يلتزم بموجبه المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات وهنا يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ويكتسب على هذا النحو صفة الناقل البحري طبقا لنص المادة 651 من القانون البحري وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها غير منشور مؤرخ في 07-12-1995 قضية رقم 13894⁵⁵.

ويتبين مما سبق أن تحديد نوع إيجار السفينة يكتسي أهمية بالغة في تحديد صفة الناقل وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها صادر بتاريخ 22/11/1994 قضية رقم 119766 أين اعتبرت أن تحديد نوع إيجار السفينة ضروري لتحديد المسؤولية⁵⁶.

⁵⁵ - حسان بوعروج، المرجع السابق، ص 19 .

⁵⁶ - أنظر في ذلك : نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا (القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا)، دار الهدى، الجزائر، ص 143.

