

جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



محاضرات مقدمة في مقياس:

القانون البحري

لطلبة الحقوق السنة الثالثة حقوق

تخصّص: القانون الخاص

د/ بن الصغير شهرزاد

السنة الجامعية 2026/2025

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

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، 2008/2007، ص 102.

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.

كما تسعى هذه الدراسة، إلى المساهمة في تبيان معالم القانون البحري، من خلال الوقوف عند مختلف الأحكام القانونية المنظمة للقانون البحري، سواءً تعلق الأمر بالإطار المفاهيمي للقانون البحري، وكذا دراسة السفينة باعتبارها كأداة للملاحة البحرية. إلى جانب ضرورة رسم الضوابط التي تعين الطلبة على حسن فهم مقياس القانون البحري، 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 التطرق إلى ماهية القانون البحري، وأداة الملاحة البحرية ومختلف الأحكام القانونية التي تحكمها، فبالرجوع إلى الدراسات والأبحاث السابقة والتي عالجت الموضوع، نجدتها 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 أداة 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 بين القانون البحري الجزائري وبعض الاتفاقيات الدولية، وكذا ترقّب الجوانب الإيجابية في التنظيم القانوني للدراسة، والتّعرف على مواطن الخلل والقصور الموضوعية والشكلية. وإلى جانب المنهج المقارن، اقتضت الضرورة إتباع الدراسة التحليلية، بتناول النصوص القانونية ذات العلاقة بالموضوع، والسعي إلى تحليلها

وإظهار الإشكاليات التي تثيرها، كما واعتمدت الدراسة إلى جانب الدراسة التحليلية المنهج النقدي لإبراز آراء الباحثة.

وتأسيساً على ما تقدم، فالدراسة تقتضي التطرق بدايةً إلى الإطار المفاهيمي للقانون البحري (الفصل الأول)، إضافةً إلى ضرورة الوقوف عند مقتضيات السفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية (الفصل الثاني).

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للقانون البحري

لقد تطلب التطور الحاصل في مجال القانون البحري وضع تشريعات جديدة أو تعديل بعض أحكام التشريعات¹ 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 الحالات²، كما وفرت نوعا من الحماية القانونية في مناخ يؤمن فيه على البضائع المنقولة بتكريس نظام الخسائر المشتركة³، وهذا ما يشكل حافزا في مواصلة النقل . ولتحقيق هذا الهدف نجد أنّ القانون البحري يتصف بذاتية.

¹ - مثلا في التشريع الجزائري نجد تعديل القانون البحري في 1998 و 2010، أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج عدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25/06/1998، ج ر ج ج عدد 47، الصادر في 27/06/1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر ج ج عدد 46، صادر في 18 أوت 2010.

و صدور العديد من النصوص التنظيمية، منها :

-مرسوم رئاسي رقم 63-489 مؤرخ في 31/12/1963، المتضمن المصادقة على الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وعلى قانونها الأساسي، ج ر ج ج عدد 06.

-مرسوم رئاسي رقم 87-77 مؤرخ في 7 أبريل سنة 1987، يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية لإصلاح السفن، ج ر ج ج عدد 15، الصادر في 08/04/1987.

- مرسوم تنفيذي رقم 08-57 مؤرخ في 13 فبراير سنة 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفية، ج ر ج ج عدد 09، الصادر في 24/02/2008.

- مرسوم تنفيذي رقم 18-190 مؤرخ في 15 يوليو 2018، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج ر ج ج عدد 44، الصادر في 22 يوليو 2018.

² - تطرق المشرع الجزائري إلى حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في المادة 803 من القانون البحري، وتطرق إلى المسؤولية المحدودة لهذا الأخير في المادة 805 من القانون البحري.

³ - يقصد بالخسائر المشتركة الأضرار المادية أو المصروفات الغير العادية التي تتم بصفة اختيارية أثناء الرحلة البحرية، عند تعرض السفينة لحادث بحري واضطرار السفينة لتجنب هذا الحادث التضحية بجزء من البضائع أو ببعض ملحقات السفينة على أن يتم توزيع تكلفة هذه التضحية الاختيارية على أصحاب المصالح المشتركة في الرحلة البحرية. أنظر في

ترجع ذاتية القانون البحري، إلى خصوصية الملاحة البحرية والتي تتعرض إلى مخاطر البحر المختلفة، بحيث تتم في بيئة مخالفة للبيئة البرية التي يسودها نوع من الاستقرار.

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

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

إنّ التعريف بالقانون البحري يتطلب التطرق إلى كلّ من تعريف القانون البحري (الفرع الأول)، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات نشأة هذا الأخير (الفرع الثاني)، لتتوقف 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 من الفقهاء إلى تعريفه وفقاً للمعنى الواسع (أولاً)، في حين اقتصر جانب آخر على المعنى الضيق (ثانياً).

أولاً/ القانون البحري وفقاً للمفهوم الواسع

إنّ دراسة القانون البحري وفقاً للمفهوم الواسع، يتطلب التطرق بداية إلى المعنى الواسع للقانون البحري، ثم الانتقال إلى مختلف النتائج المترتبة عن ذلك.

1- المعنى الواسع للقانون البحري

القانون البحري بالمعنى الواسع عبارة عن مجموعة من المبادئ والقواعد المنظمة للعلاقات الناجمة عن الملاحة البحرية زمن السلم والحرب⁴، فهو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية⁵.

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.

2- النتائج المترتبة عن الأخذ بالمفهوم الواسع للقانون البحري

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

أ- القانون البحري العام

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

أ-1- القانون الدولي العام البحري

⁴ - أنظر في ذلك: عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2011، ص 15.

⁵ - حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2024، ص 5.

⁶ - أنظر في ذلك: رواج فريد، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 1، 2023-2014، ص 5.

ينظم القانون الدولي العام البحري القواعد الخاصة بحرية وسلامة الملاحة البحرية بين الدول، وكذا استخدامات البحر أثناء الحرب والسلم⁷، وكل ما يتعلّق باستغلال الثروات البحرية.

أ-2- القانون الإداري البحري

ينظم القانون الإداري البحري المسائل المتعلقة بإشراف الدولة على موانئها، وقيامها بالرقابة على أمن وسلامة السفن، وتنظيم الإرشاد البحري في الموانئ، والإجراءات الصحية والجمركية وفرض الرسوم المتعلقة بذلك⁸.

أ-3- القانون الجنائي البحري

ينظم القانون الجنائي البحري المسائل الجنائية المتعلقة بالجرائم الماسة بتنظيم الملاحة البحرية، كل ما له علاقة بالجرائم البحرية⁹، مثل جرائم التلوث البحري المادة 216 ق ب، والاختصاص الجزائي في الحوادث البحرية، إلى جانب الأحكام الجزائية المتعلقة برجال البحر...الح.

ب- القانون البحري الخاص

يقصد به في العادة القانون التجاري البحري¹⁰، إلا أنّ القانون البحري الخاص كلّ من القانون الدولي الخاص البحري، والقانون المدني البحري، إلى جانب القانون التجاري البحري.

ب-1- القانون الدولي الخاص البحري

7 - طالب حسن موسى، القانون البحري (السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص 13.

8 - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 13.

9 - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 13.

10 - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 6.

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

ب-2- 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.

ب-3- 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، أي القواعد التي تطبق في ميدان التجارة البحرية دون غيرها من القواعد الأخرى¹¹، كما اعتبره البعض أنه قانون العلاقات الخاصة في البحر¹²، عن طريق إبرام العقود البحرية مثلا، 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 .

فالقانون البحري وفقاً للمفهوم الضيق، فهو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الاستغلال التجاري للسفينة.

11 - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 15.

12 - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 5.

والواقع أن قواعد القانون البحري لا تقتصر على تنظيم المسائل المتعلقة بالتجارة البحرية أو الاستغلال التجاري للسفينة فحسب، بل ينظم أموراً أخرى تتعلق بالملاحة البحرية عموماً ومختلف العلاقات التي تنشأ بين أشخاص الملاحة البحرية.

وعليه، يمكن القول بأن القانون البحري عبارة عن مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الملاحة البحرية ومختلف العلاقات القانونية التي تنشأ بين أشخاص هذه الملاحة.

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 سواء في الحضارات القديمة أو في النظام القانوني الجزائري.

وعليه، فدراسة نشأة وتطور القانون البحري، يقتضي التطرق بداية إلى العصر القديم (أولاً)، مروراً بالعصر الوسيط (ثانياً)، وصولاً إلى العصر الحديث (ثالثاً)، مع ضرورة الوقوف عند مقتضيات بؤادر نشأة هذا الأخير في الجزائر (رابعاً)، مع إلقاء نظرة على تطور استغلال خدمات النقل البحري في النظام القانوني الجزائري (خامساً).

أولاً: القانون البحري في العصر القديم

تعود البؤادر الأولى والآثار الأولى للقانون البحري إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد، بحيث تتمثل في مختلف العادات التي نشأة 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 بعد¹³.

وهناك من يرى¹⁴ بأن أول من عرف عادات وأعراف القانون البحري منذ أقدم العصور هم السوماريون الذين كانوا يمارسون نشاطا بحريا 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 المتوسط¹⁵.

ثانيا: 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 المون والجنود والأسلحة...)، وترتب عن ذلك ازدهار في التجارة البحرية خاصة في المدن الإيطالية¹⁶، كما نشأت بسبب هذه الحركة عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات أهمها¹⁷:

- مجموعة أوليرون أو قواعد أوليير: لقد سميت بهذه التسمية نسبة إلى جزيرة أوليرون، وكان بها محكمة بحرية، بحيث تم تدوين أحكامها، ويرجع تاريخها إلى القرن الثاني عشر،

¹³ - الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 9.
¹⁴ - أنظر في ذلك: عماروش سميرة، القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف2، 2021، ص 4، متاح على الموقع التالي: <http://en.univ-setif2.dz/mod/resource/view.php?id=1480>.

¹⁵ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 4.

¹⁶ - الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، مرجع سابق، ص 11.

¹⁷ - الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، مرجع سابق، ص 11؛ عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 5.

بحيث قننت القضاء البحري الذي استقر في الموانئ البحرية المطلة على المحيط الأطلنطي. وتتضمن الأحكام البحرية التي كانت سارية في موانئ غرب أوروبا¹⁸.

- **مجموعة قنصلية البحر:** وسميت بهذه التسمية نسبة إلى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة، بحيث كانت لها نفس أهمية قواعد أوليرون¹⁹.

- **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 نتيجة نمو وتطور الملاحة البحرية²⁰، ظهر أول تقنين بحري على يد الملك لويس الرابع عشر ووزيره كولبير عام 1681، والذي عرف باسم "أمر البحرية" *ordonnance de la marine*، وجاء مستمدا أحكامه في معظمها من العادات البحرية²¹، وصدر التقنين البحري الفرنسي سنة 1807 والذي يحتوي على أربع كتب²²، وكان محلا لتأثر العديد من الدول منها: بلجيكا، مصر، الجزائر، لبنان وبعض دول أمريكا اللاتينية²³.

رابعا: القانون البحري في الجزائر

18 - أنظر في ذلك: شحات محمد، القانون البحري الجزائري (السفينة، ريان السفينة، ملكية السفينة، صور أيجار

السفينة، مسؤولية مالك السفينة، رهن السفينة، حجز السفينة)، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 10.

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

20 - شحات محمد، مرجع سابق، ص 10.

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

22 - - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 9.

23 - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 4.

لقد ظهر أول قانون بحري في الجزائر في سنة 1976، بحيث صدر بموجب الأمر 80-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976²⁴، ثم عدل لأول مرة بموجب القانون رقم 05-98 مؤرخ في 25 جوان 1998²⁵، كما وعدل وتم مرة ثانية في 15 أوت 2010²⁶.

خامسا: تطور استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر

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 اعتبرته ملكية عامة²⁷.

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

1-مرحلة احتكار الدولة لنشاط النقل البحري: النفور من الاستثمار في مجال النقل البحري

تمتد مرحلة النفور من الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع، من الاستقلال إلى غاية تعديل القانون البحري بموجب القانون 05-98، بحيث تمتاز هذه المرحلة باحتكار الدولة على نشاط النقل البحري، عن طريق الشركة الوطنية للملاحة البحرية، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 571 من ق ب ج الصادر بموجب الأمر 80-76، المتضمن القانون

²⁴ -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.

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

²⁶ - الصادر بموجب الجريدة الرسمية لسنة 2010، العدد 46.

²⁷ - 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، ص91 وما يليها.

البحري المعدل والمتمم. فلم يرق المشرع الجزائري بتعريف نشاط النقل البحري، بل اكتفى بجعله حكراً على الدولة ولم يسمح للأشخاص الآخرين ممارسة هذا الأخير، بحيث تنص المادة 571 من ق ب ج على أنه " ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري.. ".

لقد استحدثت الدولة الجزائرية مرفق النقل البحري منذ 1963 والذي أنشأ الشركة الوطنية للملاحة البحرية²⁸ والتي تعتبر خلفاً للشركات الفرنسية التي كانت تمارس هذا النشاط وأصبحت المؤسسة الوحيدة التي تقوم بشحن وتفريغ البضائع على مستوى الموانئ في الدولة الجزائرية.

لقد تم تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية في سنة 1965 بحيث أصبحت تسمى " شركة الوطنية للنقل البحري" وذلك بموجب المرسوم 65-86²⁹.

2-مرحلة تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري

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؟

تتحدّد مظاهر تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري في كل من القانون البحري والنصوص التنظيمية المتعلقة بتحديد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري،

²⁸ - 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.

²⁹ - المرسوم رقم 86/65 المؤرخ في 1965/03/24 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة

البحرية، ج ر عدد 30.

بحيث يعتبر القانون 05-98 بمثابة لجنة أولى لتأسيس فكرة الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع.

أ-تعديل القانون البحري في 1998: لجنة أولى لتأسيس فكرة الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع

يعتبر تعديل القانون البحري في 1998 بمثابة أول لجنة لتأسيس فكرة الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع، بحيث عدلت المادة 571 من ق ب ج.

استناداً إلى المادة 571 مكرر 1 من ق ب ج، فإن الأشخاص المؤهلون لاستغلال نشاط النقل البحري تتمثل في كل من:

- الأشخاص الطبيعية بشرط تمتعها بالجنسية الجزائرية.

- المؤسسات العمومية الجزائرية.

- الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري، بالرجوع إلى المادة 50 من القانون المدني الجزائري، تتمثل الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري في الأشخاص الذين لديهم مركز رئيسي في الخارج ولهم نشاط في الجزائر.

-التمتع بصفة مجهزي السفن.

-تواجد المقر الرئيسي في القطر الجزائري.

وتطبيقاً لنص المادة 571 مكرر 2 تم اصدار التنظيم الذي يحدد شروط وكيفيات

استغلال خدمات النقل البحري، بحيث صدر :

ب- صدور النصوص التنظيمية المنظمة لاستغلال خدمات النقل البحري

ولقد تجسد تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع بصدور النصوص

التنظيمية المتعلقة بشروط وكيفيات استغلال خدمات النقل البحري بداية بالمرسوم التنفيذي

2000-81، والذي الغي بموجب أحكام المرسوم التنفيذي 08-57 يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته³⁰.

إنّ صدور المرسوم التنفيذي 08-57 يعتبر بمثابة قفزة نوعية في التكريس الفعلي للاستثمار في مجال النقل البحري، بحيث حدّد هذا الأخير شروط منح الامتياز كما ووضّح كيفياته .

إن استغلال خدمات النقل البحري يكون عن طريق امتياز يمنح على أساس دفتر الشروط³¹، بحيث يمنح الامتياز لكل شخص طبيعي أو معنوي تتوفّر لديه قدرات النقل البحري الضرورية ويستوفى الشروط القانونية³²، إلا أنّ الإشكال يثار بشأن قدرات النقل الضرورية، بحيث لم يبيّن المرسوم التنفيذي السالف الذكر المقصود ومقدار تلك القدرات الضرورية لممارسة نشاط النقل البحري.

³⁰ - صدور المرسوم التنفيذي 2000-81 مؤرّخ في 9 أبريل 2000، يحدّد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 21، الصادر في 12 أبريل 2000. والذي عدّل بموجب أحكام المرسوم التنفيذي 02-261، والذي الغي بموجب أحكام المرسوم التنفيذي 08-57.

- صدور مرسوم تنفيذي رقم 02-261 مؤرّخ في 17 أوت 2002، يعدّل ويتمّ المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 المؤرّخ في 9 أبريل 2000 الذي يحدّد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 56، الصادر في 18 أوت 2002.

- المرسوم التنفيذي 08-57، الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، والذي قام بإلغاء المرسوم 2000-81، وذلك بموجب أحكام المادة 36 من المرسوم 08-57.

³¹ - المادة 3 من المرسوم التنفيذي 08-57، الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، مرجع سابق.

³² - الفقرة الأولى من المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي 08-57، الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، مرجع سابق.

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 القديمة³³. بحيث اعتاد تجار البحر والملاحين البحريين على إتباع الأعراف والعادات البحرية، والتي تكوّنت عبر العصور، فلم يكن باستطاعة البحارة أن يخضعوا لقوانين مختلفة باختلاف موانئ الرسو.

ثانياً: القانون البحري قانون ثابت

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

ثالثاً: ذاتية القانون البحري Spécificité du droit maritime

تعتبر ذاتية القانون البحري من بين أهم خصائص القانون البحري، ومن بين مظاهر ذاتية القانون البحري نجد ما يلي³⁴:

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

³³ - أنظر في ذلك : نشأة وتطور القانون البحري المذكور أعلاه، ص 8 وما يليه.

³⁴ - أنظر في ذلك: روابح فريد، مرجع سابق، ص 9.

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

3-التأمين البحري أسبق ظهورا من التأمين البري.

4-يعرف القانون البحري نظاما أصيلا خاصا به ويعتبر خروجا عن القاعد العامة³⁵، كنظام الخسائر المشتركة، ونظام المسؤولية المحدودة والإعفاء منها³⁶.

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

6- مركز قانوني خاص لربان السفينة³⁷.

رابعا: عالمية القانون البحري *Caractère international du droit maritime*

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.

³⁵ - BOUKHATMI Fatima, *droit maritime*, Faculté de Droit, Université d'ORAN, 2011,p. 2.

³⁶ - مثلا تعتبر مسؤولية مالك السفينة مسؤولية محدودة، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 92 من القانون البحري الجزائري 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".

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".

³⁷ - يعتبر الربان من قبيل أهم أشخاص الملاحة البحرية، فهو يحتل مركزا هاما بحيث خوله القانون سلطات واسعة. أنظر في ذلك: حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2024، ص120.

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 تكوّنت عبر العصور، فلم يكن باستطاعة البحارة أن يخضعوا لقوانين مختلفة باختلاف موانئ الرسو³⁸.

فالملاحة البحرية تخضع لنفس الظروف الطبيعية ولنفس مخاطر البحر، وهذا ما أدى إلى ظهور قواعد متشابهة تطبق على التجارة البحرية وتتصف بالصبغة 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 البحرية³⁹.

ب- الطابع الدولي للعلاقات القانونية البحرية وللملاحة البحرية

إن طبيعة العلاقات القانونية البحرية تتطلب الصبغة 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

³⁸ - روابح فريد، مرجع سابق، ص 10.

³⁹ - روابح فريد، مرجع سابق، ص 10.

تدويل هذه القواعد، إلى جانب قواعد قياس الحمولة لدفع مستحقات الموائى 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 موحدة⁴⁰.

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 معاهدة⁴¹.

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 حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 والثاني الموقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 ودخل حيز التنفيذ في 14 فيفري 1984، وانضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل

40 - روابح فريد، المرجع نفسه، ص 12.

41 - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 8.

بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 1964 ، ج ر عدد 28 لسنة 1964 ولم تتضمن إلى البرتوكولين المعدلين لها⁴² .

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 ربابنة السفن وضباطها ومهندسيها في 1936.

- اتفاقية هامبورغ 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحرا 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 كليا أو جزئيا والمعروفة بقواعد روتردام 2008.

المطلب الثاني: مصادر القانون البحري

إن 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.

الفرع الأول: المصادر الأساسية

⁴² - 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 2 و1.

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 النصوص التنظيمية التي ينظم موضوعات ذات صلة بالقانون البحري كقانون الصيد البحري مثلاً، إلى جانب المراسيم والقرارات التنظيمية والتنفيذية ذات الصلة سواء صدرت قبل أو بعد الأمر 76-80-43. بالإضافة إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني والقانون التجاري في حال غياب النص في التقنين البحري .

ثانياً: الأعراف البحرية

يحوز العرف البحري مكانة بارزة في الملاحة البحرية، إذ يعتبر الأصل التاريخي لمختلف القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية⁴⁴، ويقصد بالعرف البحري، القواعد غير المكتوبة التي درج المشتغلون في الملاحة البحرية على إتباعها لفترة طويلة، مما أكسبها صفة الإلزام، مثل قواعد يورك وأنفريس في موضوع الخسارات البحرية المشتركة، والأعراف الخاصة بالبيوع البحرية⁴⁵.

⁴³ - BOUKHATMI Fatima, *op cite*, p. 3.

⁴⁴ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 35.

⁴⁵ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 20.

يلجأ القاضي إلى الأعراف البحرية 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) والفقهاء (ثانياً).

أولاً: القضاء

تعتبر أحكام القضاء مصدراً تفسيريًا، وهي مجموعة الأحكام التي تصدرها المحاكم الفاصلة في المسائل البحرية⁴⁶، بحيث يلعب دوراً مهماً في تفسير النصوص القانونية، لإستنباط الحلول وتطبيقها على المنازعات المتعلقة بالملاحة البحرية⁴⁷. 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.

46 - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 12.

47 - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 36.

وتهتم مختلف الدول بتدوين أحكام القضاء البحري في مجموعات خاصة بالإضافة إلى المجموعات العامة التي تنشر مختلف أحكام القضاء، ففي فرنسا مثلاً نجد المجموعات التالية⁴⁸:

-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 انجلترا، فنجد إلى جانب المجموعات العامة للأحكام مجموعتين خاصتين هما:

-مجموعة اسبينال للقضايا البحرية.

-مجموعة الليدز.

ثانياً: الفقه

يلعب الفقه دوراً مهماً في توضيح قواعد القانون البحري، وكثيراً ما يستعين القاضي بآراء شراح القانون البحري، فدور الفقه يشابه ويقارب دور أحكام القضاء، حيث يلجأ إليها القاضي على سبيل الاستعانة والاستئناس دون الالتزام بها⁴⁹.

48 - محمود سمير الشرقاوي، القليوبي محمد، القانون البحري، مرجع سابق، ص، 33.

49 - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 37.

وفي هذا السياق، فالعديد من المؤلفات الفقهية، سواء كانت مؤلفات عامة في القانون البحري أو أبحاث جامعية، تعتبر آراء فقهية⁵⁰، سواء كانوا من جنسية الدولة أو فقهاء أجنب.

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.

⁵⁰ - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 13.

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

إن تعريف الملاحة البحرية يقتضي التطرق إلى كل من التعريف الفقهي (أولاً)، والتعريف التشريعي (ثانياً)

أولاً/ الملاحة البحرية وفقاً للفقهاء القانونيين

اختلف الفقه في تعريف الملاحة البحرية⁵¹، فذهب جانب فقهي إلى تعريفها على أساس المكان الذي تمارس فيه، بحيث يقصد بالملاحة البحرية، الملاحة إلي 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 النهرية⁵².

ثانياً/ الملاحة البحرية وفقاً للتشريع الجزائري

تطرق المشرع الجزائري إلى تعريف الملاحة البحرية في نص المادة 161 ق ب ج، بحيث الجمع بين معيار المكان والأداة المستعملة، بحيث تنص على أنه: "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 أنه 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

⁵¹ - محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 15.

⁵² - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 12.

تنقسم ملاحه البحرية بحسب المسافة المقطوعة إلى ملاحه أعالي البحار والملاحه ساحليه.

1-ملاحه أعالي البحار

يقصد بملاحه أعالي البحار، الملاحه التي تتم بين الموانئ الوطنيه لدولة وموانئ الدول الأجنبيه⁵³، وكما سماها المشرع الجزائري في نص المادة 163 بالملاحه البعيده المدى. كما وأحالت المادة 165 من القانون البحري على النصوص التنظيميه، وفي ذلك صدر القرار الوزاري رقم 79-266 المؤرخ في 14/11/1979 وعرفها بأنها " الملاحه التي تتم بين الموانئ الوطنيه والموانئ الأجنبيه مهما كانت قريبه، باستثناء الموانئ الواقعه داخل البحر المتوسط". إذ تعتبر الملاحه في هذه الأخيره ملاحه ساحليه دوليه⁵⁴.

2-الملاحه الساحليه

تنقسم الملاحه الساحليه إلى ملاحه ساحليه وطنيه، وملاحه ساحليه دوليه، وإلى ملاحه حديه.

أ-الملاحه الساحليه الوطنيه

يقصد بالملاحه الساحليه الوطنيه، الملاحه التي تتم بين الموانئ الوطنيه فقط. وقد نص عليها المشرع الجزائري في نص المادة 166 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري.

ب- الملاحه الساحليه الدوليه

تمارس الملاحه الساحليه الدوليه في منطقه حوض البحر الأبيض المتوسط.

⁵³ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 10.

⁵⁴ - عماروش سميره، مرجع سابق، ص 12

ج-الملاحة الحدية

يقصد بالملاحة الحدية، تلك التي تقوم بها سفن وعائمات وعمارات بحرية تحدد حمولتها بحيث لا تتجاوز حدا معيناً، كما تحدد مسافة إبحارها⁵⁵، 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 السفن⁵⁶.

ثانياً/ الملاحة البحرية وفقاً لغرضها

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

1-الملاحة الرئيسية

يقصد بالملاحة الرئيسية، تلك التي تمارس عن طريق استغلال البيئة البحرية، وتحتل فيها الملاحة التجارية المرتبة الأولى⁵⁷، وتتمثل الملاحة التجارية في نقل الأشخاص والبضائع مقابل الربح 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.

55 - أنظر في ذلك: حمد الله محمد حمد الله ، مرجع سابق، ص 17.

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

57 - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 11.

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

- ملاحة تجارية المتعلقة بنقل بضائع أو نقل الأشخاص(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 تمارسها السفن لا بقصد استغلال البيئة البحرية، وإنما تهدف إلى تقديم المساعدة والإنقاذ للسفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية⁵⁸، بل تقتصر مهمتها على مساعدة السفن الأخرى في ملاحتها الرئيسية.

لقد تطرق المشرع الجزائري إلى الملاحة المساعدة في المادة 162 من ق ب ج، والمتمثلة في كل من:

- الملاحة الخاصة بالإرشاد⁵⁹ والقطر المادة 2/162 ق ب ج.
- الإسعاف والإنقاذ البحري والصنديل البحري والجرف والسبر المادة 3/162 ق ب ج.
- البحث العلمي في البحر المادة 3/162 من ق ب ج.

⁵⁸ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص11.

⁵⁹ - يقصد بالإرشاد البحري عملية تسهيل دخول السفينة وخروجها من الموانئ والمرور في القنوات الدولية، إلى جانب المحافظة على سلامة السفينة والمنشآت المينائية، وذلك عن طريق تجنب السفينة الارتطام بصخوره أو مبانيه، وذلك عن طريق تدخل مرشد بحري.أنظر في ذلك: قايد محمد بهجت، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 244.

3- الملاحة العامة

يقصد بالملاحة العامة، الملاحة التي تخصصها الدولة لتقديم خدمة ومنفعة عامة⁶⁰، فهي ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرص بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية⁶¹، ويخرج هذا النوع من الملاحة عن تطبيق قواعد القانون البحري كقاعدة⁶²، 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، وهذا ما يتضح من خلال الفقرة الأخيرة من المادة 162 ق ب ج.

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 تقوم بها السفينة في البحر والنهر في رحلة واحدة⁶³، مثل 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.

⁶⁰ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 11.

⁶¹ - المادة 6/162 الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁶² - أنظر في ذلك: محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 23.

⁶³ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 12.

وتظهر أهمية التطرق إلى هذا النوع من الملاحة، في تحديد القانون الواجب التطبيق، فيما إذا كان هو القانون البحري أو القانون التجاري⁶⁴.

2- إشكالية خضوع الملاحة المختلطة للقانون البحري

بالنظر إلى خصوصية الملاحة المختلطة، والتي تتم في شقين؛ أحدهما في البحر والآخر في النهر، فقبل بالفصل بين الجزء من الملاحة الذي يتم في البحر وبين الذي يتم في النهر⁶⁵. بحيث يخضع الجزء الخاص بالملاحة البحرية لقواعد القانون البحري، بينما يخضع ذلك المتعلق بالنهر لقواعد القانون المدني أو التجاري بحسب الأحوال.

إن 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 به⁶⁶.

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.

⁶⁴ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 12.

⁶⁵ - أنظر في ذلك: طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 12.

⁶⁶ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 15.

-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).

الفرع الأول: الأشخاص الرئيسة للملاحة البحرية

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

أولاً: مالك ومجهز السفينة

إن دراسة مالك ومجهز السفينة يقتضي التطرق بداية إلى تعريف كل من مالك وجهاز السفينة، ثم الانتقال إلى دراسة حالة اجتماع صفة مالك ومجهز السفينة في شخص واحد، مروراً بحالة كون مهز السفينة شخصاً مختلفاً عن مالك السفينة، إلى جانب الالتزامات التي تقع على عاتقه، ومسؤولية هذا الأخير.

1- تعريف مالك ومجهز السفينة

يعرف مالك السفينة، بأنه الشخص الذي آلت له حق ملكية السفينة، وتتمثل أسباب اكتساب الملكية في الشراء أو البناء (أسباب إدارية)، والهبة والإرث والوصية (أسباب غير إدارية). وطبقاً للقواعد العامة يخول حق الملكية لصاحبه حق الاستئثار والاستغلال والتصرف⁶⁷.

⁶⁷ - أنظر في ذلك: الجميل إيمان، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقاً للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2014، ص 8 وما يليها.

كما ويقصد بمالك السفينة، حسب الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، بأنه: "المالك، والمتعهد، والمدير، والمشغل لسفينة بحرية."، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 مؤرخ في 19/04/2004⁶⁸.

بينما مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض⁶⁹، بحيث يتولى إعدادها للاستغلال البحري وممارسة نشاطها في البحر، عن طريق تزويد السفينة بكل الأمور التي من شأنها تيسير وتسهيل القيام بالملاحة البحرية.

2- اجتماع صفة مالك ومجهز السفينة في شخص واحد: المالك المجهز

تنص المادة 572 من القانون البحري الجزائري على أنه: "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".

يتضح من خلال النص أعلاه أن مالك السفينة قد يكون هو مجهز السفينة، بحيث 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". وقد يكون مجهز السفينة شخص آخر غير مالك السفينة⁷⁰.

3- مجهز السفينة شخص غير مالك السفينة

⁶⁸ - مرسوم رئاسي رقم 04-127 مؤرخ في 19/04/2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، ج ج ج ج عدد 26، الصادر في 2004/04/25.

⁶⁹ - المادة 384 الفقرة ب من المر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁷⁰ - أنظر في ذلك: بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة تيزي وزو، 2021، ص 21 و22.

يختلف شخص مالك السفينة عن شخص المجهز كما هو الحال في فرض إيجار السفينة غير مجهزة *affrètement coque nue*، إذ أن المستأجر هو الذي يستغل السفينة لحسابه مقابل أداء الأجرة إلى مؤجر السفينة، وهو بالتالي من يتولى إعداد السفينة لرحلات التي يرغب القيام بها فيكتسب وحده دون المالك صفة المجهز⁷¹، بحيث يعرف عندئذ بالمجهز المستأجر *l'armateur-affréteur* أو المجهز غير المالك *l'armateur non propriétaire*، وقد تثبت صفة المجهز لأحد أشخاص القانون العام، أو تثبت عن طريق عقد التسيير التقني⁷².

من خلال استقراء نص المادة 572 من القانون البحري الجزائري المذكورة أعلاه، يتضح بأن مجهز السفينة قد يكون شخصا آخر غير مالك السفينة، يتمتع بصفة مجهز السفينة بناء على صفات تخوله الحق باستعمال السفينة، كمستأجر هذه الأخيرة.

4-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 الالتزامات المتعلقة بالتجهيز، والالتزامات المتعلقة بتموين رجال البحر على السفينة، إلى جانب الالتزامات بتوفير سكن للبحارة على متن السفينة، والالتزامات بتوفير ملابس رجال البحر، وتلك المتعلقة بإعادة رجال البحر إلى أرض الوطن.

4-1-الالتزامات المتعلقة بالتجهيز

⁷¹ - هاني دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، مصر، 1997، ص 119.

⁷² - أنظر في ذلك: بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص

نظم المشرع الجزائري الالتزامات المتعلقة بالتجهيز في المواد من 428 إلى 432 من القانون البحري، بحيث يتعين على مجهزة السفينة، أن يقدم سفينة صالحة للملاحة البحرية، وأن يؤمن على متنها طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة، وأن يحترم الشروط القانونية لصحة وأمن العمل، ويتجنب تكليف الطاقم بساعات العمل الإضافية، أن يؤمن كمية كافية وجيدة من المؤن والمشروبات والأدوية، وأن يقوم بالالتزامات نحو البحارة⁷³.

كما يقع على عاتق المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنته على اثر حادث عمل أو مرض مهني⁷⁴.

كما يتحمل المجهز مصاريف جنازة البحار وإعادة جثمانه إلى وطنه إذا توفي على متن السفينة أو بالبر أو الخارج⁷⁵، وفي حالة وفاة البحار على متن السفينة خلال الرحلة ولم يتمكن من دفنه أو إعادة جثمانه إلى وطنه، وجب على الريان الأمر بتغطيس الجثمان في البحر مع مراعاة جميع الأعراف البحرية في هذا الميدان⁷⁶. كما يتعين على المجهز في حالة وفاة البحار، أن يدفع لعائلته تعويضا بعد الوفاة، يكون مساويا مبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز، زيادة على تعويضات الضمان الاجتماعي⁷⁷.

4-2-التزامات تتعلق بتموين رجال البحر على السفينة

نظم المشرع الجزائري التزامات المجهز والمتعلقة بتموين رجال البحر في المواد من 433 إلى 438 من القانون البحري، بحيث يلتزم المجهز بتزويد البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة ومدة الرحلة، ويجب أن تكون المؤونة المقدّمة سليمة وبكميات كافية وجيدة

⁷³ - أنظر في ذلك نص المادة 428 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁷⁴ - أنظر في ذلك نص المادة 430 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁷⁵ - الفقرة الأولى من المادة 431 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁷⁶ الفقرة الثانية من المادة 431 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁷⁷ - المادة 432 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

وذات قيمة غذائية ومنتوعة⁷⁸. ويجب أن تزود السفن بالمنشآت والتجهيزات الملائمة لتخزين المؤن ومعالجتها وكذلك الماء، كما يجب أن يكون مستخدمو التموين التابعين للمطبخ والمائدة من ذوي الكفاءات المهنية الضرورية المصادق عليها بشهادات رسمية⁷⁹.

4-3-الالتزامات بتوفير سكن للبحارة على متن السفينة

نظم المشرع الجزائري التزامات المجهز المتعلقة بتوفير سكن للبحارة في المواد من 439 إلى 446 من القانون البحري، بحيث يتعين على مجهز السفينة أن يضع تحت تصرف البحارة مسكن مهياً، ويكون ذا تهوية وإضاءة وتدفئة، وذلك بغرض استعمالها من طرف البحارة، كما يتعين على المجهز أن يقدم مجاناً ولكل واحد من أفراد الطاقم وسادة وغطاءين ومنشفتين⁸⁰ وغيرها من الوسائل الضرورية⁸¹ كالمنضدات والمكاتب ومقاعد، خزائن... الخ.

4-4-التزامات بتوفير ملابس رجال البحر

نظم المشرع الجزائري التزامات المجهز المتعلقة بتوفير ملابس رجال البحر في المادتين 447- 448 من القانون البحري، يتعين على المجهز أن يقدم مجاناً بدلات للشغل وبدلات الوقاية بحسب طبيعة العمل على متن السفينة⁸².

4-5-التزامات بإعادة رجال البحر إلى ارض الوطن

⁷⁸ - المادة 433 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁷⁹ - المادة 434 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁸⁰ - المادة 440 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁸¹ - المادة 442 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁸² - المادة 447 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

نظم المشرع الجزائري التزامات المجهز المتعلقة بإعادة رجال البحر إلى أرض الوطن في المواد من 449 إلى 451 من القانون البحري، بحيث يتعين على مجهز السفينة إعادة رجال البحر إلى أرض الوطن، وترجع مصاريف إعادة البحار إلى الوطن في حالة بقاءه في الخارج لأسباب خارجة عن إرادته، على عاتق المجهز⁸³.

وتشمل مصاريف إعادة رجال البحر إلى الوطن، جميع النفقات المتعلقة بنقل وبإسكان وبإطعام البحار خلال الرحلة وتشمل أيضا مصاريف معيشة البحار حتى الوقت المحدد لذهابه، كما ويثبت للبحار الحق في مكافأة الخدمة التي قدمها أثناء الرحلة فور إعادته إلى أرض الوطن⁸⁴.

5- مسؤولية مالك ومجهز السفينة

إن دراسة مسؤولية مالك ومجهز السفينة، يقتضي التطرق بداية إلى المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، ثم الانتقال إلى دراسة امتداد تطبيق المسؤولية المحدودة إلى المجهز غير المالك.

أ- المسؤولية المحدودة لمالك 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".

⁸³ - المادة 449 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁸⁴ - المادة 451 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

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. فتحديد مسؤولية مالك السفينة يعتبر استثناء على الأصل العام أي المسؤولية التامة والمطلقة، وبناء عليه لا يجب التوسع في هذا الاستثناء وإعماله في الحالات المنصوص عليه قانوناً فقط⁸⁵.

يعتبر نظام تحديد المسؤولية واحداً من الخصائص التي يتميز وينفرد بها القانون البحري على وجه العموم، حيث يسمح لمالك السفينة أن يكون مسؤولاً عن الأفعال المذكورة من المواد 93 و 97 في حدود مبلغ معين، وفقاً 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 طرفاً فيها".

ب- استفادة كل من مستأجر السفينة ومجهز السفينة وطاقم السفينة من المسؤولية المحدودة

إن أحكام تحديد المسؤولية المذكورة أعلاه تسري لا تقتصر على مالك السفينة فحسب، بل تمتد وتشمل كل من مستأجر السفينة والمجهز، والمجهز المسير، وأعضاء طاقم السفينة وكل من ينوب عنهم، كما تسري على الربان أيضاً 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 مسؤولاً عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن

85 - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 108.

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 بها⁸⁶، 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

⁸⁶ - BENSEGHIR Chahrazad , Powers of the Ship Captain Between the Specific Requirements of Maritime

Navigation and the Necessity of Representing Public Authority, European Journal of Philosophical Research. 2026. 13(1), p .350.

يتولى مجهز السفينة تعيين وعزل الريان⁸⁷، ويراعى عند تعيينه الشروط القانونية الخاصة بتأهيله لهذا المنصب في السفينة. وقد نصت المادة 580 من القانون البحري: "يتولى قيادة السفينة ريان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً".

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

3- اختصاصات الريان

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

أ- اختصاصات الريان كممثل للسلطة العامة Powers of the Captain Representing Public Authority

يمثل الريان 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 Power of Investigation

لقد خول القانون ريان السفينة سلطة إجراء التحقيق عندما يعلم بأي مخالفة ارتكبت على متن السفينة⁸⁸. 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.

⁸⁷ - أنظر في ذلك المادة 575 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁸⁸ - المادة 1/562 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

وإذا كانت السفينة في عرض البحر أو في موانئ أجنبية، يجوز للريان وضع مرتكب المخالفة أو الجنحة أو الجناية تحت المراقبة على متن السفينة، وينتهي هذا الإجراء بمجرد رسو السفينة في ميناء جزائري⁸⁹.

-سلطة التوثيق

يثبت للريان سلطة التوثيق، والتي تعتبر من قبيل السلطات الإدارية، بحيث يلتزم لريان السفينة بتسجيل بيانات الأحوال المدنية من مواليد ووفيات تحصل خلال الرحلة البحرية⁹⁰، من ولادة ووفاة على متن السفينة وخلال رحلتها وله أن يثبت ذلك في دفتر يوميات السفينة عندما تكون في البحر أو في ميناء أجنبيا. كما يلتزم بتسجيل سندات الوكالة والموافقة والإذن، إلى جانب قبول الوصايا.

-سلطة التأديب Power of Discipline

يمارس الريان سلطة التأديب 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.

كما تطرق المشرع الجزائري إلى مختلف العقوبات عن الأخطاء التأديبية والتي تتراوح شدتها بين التوبيخ والسحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة⁹¹.

غير أن قيام الريان بسلطات التحقيق والتأديب والتوثيق، لا يعني انه يعتبر موظفا عموما، على اعتبار انه يباشر هذه السلطات بوصفه ممثلا للسلطة العامة، فالمشرع خول للريان السلطات العامة بالنظر إلى ظروف الرحلة البحرية التي لا يمكن معها إخضاع

⁸⁹ - حسب نص المادة 6/563 من الأمر 80-76، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق..

⁹⁰ حسب نص المادة 596 من الأمر 80-76، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁹¹ - انظر في ذلك نص المادة 471 من الأمر 80_76، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

السفينة لأي سلطة أخرى غير سلطة الريان الذي يظل في كل الأحوال ممثلاً وتابعاً للمجهز.

–سلطة حفظ النظام والأمن على مستوى السفينة Authority to Maintain Order and Security on Board the Ship

يتمتع الريان بالسلطة الرئاسية على أفراد الطاقم⁹²، وبالتالي ثبوت سلطات هذا الأخير في حفظ النظام والأمن على السفينة، هذا من جهة ومن جهة أخرى، فسلطة حفظ النظام والأمن تمتد حتى لتشمل كل الأشخاص الموجودين على متن السفينة⁹³.

يتعين على ريان السفينة تأمين النظام والأمن على متن السفينة، كما يسهر على التنفيذ السليم للرحلة البحرية، وله استعمال جميع الوسائل الضرورية المنصوص عليها وفقاً لأحكام التشريعية والنظامية الجاري بها العمل⁹⁴.

كما يثبت للريان حين ممارسته لسلطات حفظ النظام والأمن وفقاً لنص المادة 454 من ق ب ج، القيام بتوقيف احتياطي لأي شخص موجود على متن السفينة، ويشكل خطراً على سلامة السفينة وعلى الأشخاص المبحرين على متنها، أو حتى على حمولة السفينة.

كما يرخص للريان استعمال أو اللجوء إلى الإكراه البدني أو الحبس الاحتياطي، في حال اتضح أن الوسائل الأخرى غير كافية⁹⁵، كأن يكون تصرف أو سلوك الشخص المبحر على متن السفينة يشكل تهديداً لنظامها وسلامتها أو يعرقل التنفيذ السليم للالتزامات الريان⁹⁶، على أن لا يتعدى الحبس الاحتياطي لشخص على متن السفينة المدة التي تلي وصول السفينة لأول ميناء جزائري أو ميناء البلد الذي ينتمي إليه المحبوس، على أن يسلم

⁹² - يوسف التومي احمد، مرجع سابق، ص 551.

⁹³ - المادة 452 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁹⁴ - المادة 453 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁹⁵ - الفقرة الأولى من المادة 455 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁹⁶ - الفقرة الثانية من المادة 455 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

للسلطات المختصة مع ضرورة إرفاق تقرير بحبسه على متن السفينة وذلك وفقا للفقرة الثالثة من المادة 455 من ق ب ج .

ب- السلطات الريان كتابع وممثل للمجهز(السلطات الخاصة)

تتمثل السلطات الخاصة للريان في كل من السلطات الفنية والتجارية.

ب-1 السلطات الفنية

إن اعتبار الريان 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 و 591 من القانون البحري الجزائري إلى غير ذلك من الاختصاصات الفنية الأخرى.

ب-2 السلطات التجارية

تعتبر الاختصاصات التجارية التي يتمتع بها الريان بصفته ممثلا عن المجهز، وذلك خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع فيما يخص الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، وفي هذا الإطار يحق للريان الاستدانة باسم المجهز وان 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.

ثالثا: 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 ظهر السفينة ويربطهم بالمجهز عقد عمل بحري⁹⁷، 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

يجمع الفقه على أن التطبيق الجيد شرط من شروط صلاحية السفينة للملاحة البحرية⁹⁸، بحيث يتطلب الأمر توافر الشروط التالية⁹⁹:

- شرط الكفاءة، بحيث يجب على البحار أن يكون على درجة من الكفاءة تمكنه من ممارسة مهنته، كتسيير وصيانة السفينة، المحافظة على أمن وسلامة السفينة أثناء الرحلة البحرية، وبالتالي ضرورة توافر المؤهلات المطلوبة قانوناً.

97 - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 136.

98 - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 137.

99 - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 139.

-اللياقة الصحية: وهي القدرة على تحمل المشاق المعتادة للرحلة البحرية، وخلوه من الأمراض المزمنة.

-اللياقة الاجتماعية الخلقية: بمعنى عدم الحكم عليه بجناية أو جنحة مخلة بالشرف أو أحد جرائم المخدرات ما لم يكن قد رد اليه اعتباره.

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 مساعدي النقل، والمتمثلة في كل من وكيل السفينة (أولاً)، ووكيل الحمولة (ثانياً)، والسمسار البحري (ثالثاً).

أولاً/ بوادر ظهور مساعدي النقل في التشريع الجزائري

لقد تطورت مهنة مساعدي النقل في الجزائر تزامناً مع تغير الجزائر من منهجها الاقتصادي¹⁰⁰، حيث نظم المشرع الجزائري شروط ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري من خلال المرسوم 01-286¹⁰¹، لكن الملاحظ أنّ المادة الثانية منه أثارت جدلاً والتي تقضي بأن ممارسة نشاطات الوكالة والسمسرة يتم من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية من جنسية جزائرية يخضعون للقانون الجزائري، وهذا ما أدى إلى عدم إقبال البعض من السفن الأجنبية على الموانئ الجزائرية لعدم وجود وكيل خاص بها داخل الموانئ الجزائرية.

¹⁰⁰ - لقد تم تنظيم أحكام مهنة وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري لأول مرة في الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي 91-522، والذي تم إلغائه بموجب المادة 15 من المرسوم 01-286.

¹⁰¹ - ج ر ج ج ، عدد 56، الصادرة بتاريخ 24 سبتمبر 2001.

لقد تمّ إلغاء المرسوم 01-286، بحيث استبدل بالمرسوم التنفيذي 09-183 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري¹⁰²، بحيث ألغى المرسوم الأخير شرط الجنسية لممارسة مهنة مساعدي النقل البحري، وفتح الباب على مسرعيه للأجانب للاستثمار في الموانئ الجزائرية¹⁰³.

ثانيا/الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية في التشريع الجزائري

1- وكيل السفينة

نظّم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بوكيل السفينة في المواد من 609-620 من القانون البحري الجزائري، ويعرف على انه: "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 شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء"¹⁰⁴.

أ-تعريف وكيل السفينة

ووكيل السفينة هو شخص متخصص وبالتالي ذو خبرة، يعمل بمقتضى العقد الذي يبرمه مع الناقل ويعتبر وكيلاً عنه في تسليم البضائع لأصحاب الحق في استلامها وتحصيل أجرة النقل، وهو الذي يتسلم البضائع من الربان فور وصول هذا الأخير إلى الميناء، ووكيل السفينة لا يعمل بالضرورة لحساب ناقل واحد بل يستطيع أن يقوم بأعمال الوكالة هذه لعدد من الناقلين¹⁰⁵.

ب-الطبيعة القانونية لمهام وكيل السفينة

¹⁰² - ج ر ج ج، عدد 31، الصادرة بتاريخ 24 مايو 2009.

¹⁰³ -شيخى محمد أمين، «وكيل السفينة في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد4، 2016، ص 102.

¹⁰⁴ - المادة 609 الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹⁰⁵-المواد من 609 إلى 612 من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 المتضمن القانون البحري.

وقد اختلف الفقهاء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة، فهناك من اعتبر بأن وكيل السفينة يرتبط مع الناقل بعقد عمل تحكمه القواعد العامة في العمل البري، إلا أن هذا الرأي مردود عليه، كون عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية في حين أن وكيل السفينة يقوم بأعمال قانونية، كما أن وكيل السفينة ليس تابعا للناقل بينما علاقة التبعية عنصر أساسي في عقد العمل.

وقد استقر الرأي على أن وكيل السفينة عبارة عن وكيل عن الناقل، وبالتالي فالعقد الذي يربطه بالناقل هو عقد وكالة مأجورة وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 609 من ق ب ج¹⁰⁶، وما كرسته المحكمة العليا، بحيث بينت بأن وكيل السفينة يتعامل في إطار عقد الوكالة، باسم ولصالح مجهز السفينة¹⁰⁷.

2- 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.

3- 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

¹⁰⁶ - تنص المادة 609 من لأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق، على أنه: "يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الريان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء".

¹⁰⁷ - قرار المحكمة العليا(الغرفة التجارية والبحرية)، صادر بتاريخ 2011/02/03، ملف رقم 711461، المجلة القضائية، العدد 1، الجزائر، 2012، ص 271.

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

إنّ التعريف بالسفينة كأداة للملاحة البحرية يتطلب التطرق إلى كلّ 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 يتوفر كلّ من شرط القدرة على القيام بالملاحة البحرية (الفرع الأول)، إلى جانب شرط تخصيص العمارة العائمة للقيام بالملاحة البحرية بشكل اعتيادي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قدرة السفينة على القيام بالملاحة البحرية

يقصد بقدرة السفينة على القيام بالملاحة البحرية، 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 وصلاحيتها في ممارسة نشاط الملاحة البحرية إلا من تمام بنائها، أما قبل ذلك، فلا يمكن الحديث 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 لصيقا 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 سفنا 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 من طبيعة خاصة، بحيث تسري عليه بعض الأحكام الخاصة، بحيث تنص المادة 49 من ق ب ج على أنه: "إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق....ويكون قيدها إلزامياً في سجل السفينة". فهي تخضع 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، فهي غير مستقرة وثابتة في حيز معين، فهي معدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر¹⁰⁸، 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 مالية معتبرة تقوم بدور أساسي في التجارة والاقتصاد الوطني، حتى أن البعض يطلق عليها عبارة "عقارات البحر"¹⁰⁹.

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 لا بد من وجود سبب قانوني من أسباب كسب الملكية كالبناء أو الشراء بسند رسمي ناقل

¹⁰⁸ - المادة 683 من الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78،

الصادر في 1975/08/30 (معدل ومتمم).

¹⁰⁹ - شحمات محمود، مرجع سابق، ص 22.

للملكية¹¹⁰، بحيث تنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري على أنه : " إن العقود المنشئة أو الناقلات أو المسقطات 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 خاص¹¹¹، كما يقيد رهن السفينة بصفة رسمية مثله مثل رهن العقار تحت طائلة البطلان، بحيث تنص المادة 57 من ق ب ج على إته: " 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 آخر¹¹².

المطلب الثالث: الخصائص الذاتية للسفينة_ Eléments d'individualisation du navire

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

¹¹⁰ عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 333

¹¹¹ - أنظر في ذلك: المادة 35 و 49 من الأمر 76_80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹¹² - أنظر في ذلك : عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 26 وما يليها.

الفرع الأول: اسم السفينة

يجب أن يكون لكل سفينة اسم خاص بها لتمييزها عن غيرها من السفن والعائمات الأخرى، ويعود اختيار اسم السفينة إلى مالكيها¹¹³، وهذا ما كرسه المشرع الجزائري في نص المادة 16 من القانون البحري الجزائري، والتي تنص 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.

يلاحظ 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 مشابهها لاسم سفينة أخرى.

¹¹³ - أنظر في ذلك: عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق،

الفرع الثاني: ميناء تسجيل السفينة (موطن السفينة)

موطن السفينة، هو الميناء الذي يتم فيه تسجيل السفينة، ويسمى أيضا بالمرفأ¹¹⁴، 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

إن دراسة حمولة السفينة كأحد الخصائص المميزة للسفينة، يقتضي التطرق إلى تعريف هذه الأخيرة (أولا)، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات أهمية تحديد حمولة السفينة (ثانيا).

أولا/ تعريف حمولة السفينة

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

ثانيا/ أهمية تحديد حمولة السفينة

114 - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 56.

وتظهر أهمية تحديد حمولة السفينة في تحديد الرسوم التي تفرض عليها عند دخولها الميناء أو خروجها، أو عبور القنوات البحرية، بحيث تتناسب هذه الرسوم مع مقدار حمولة السفينة، كما يستفاد من معرفة حمولة السفينة في تقدير أجرتها عند إيجارها أو استخدامها في نقل البضائع، كما وتعتبر الحمولة كأساس لتحديد مقدار التعويض الذي يستحقه الناقل مقابل التأخير في شحن وتفريغ البضائع¹¹⁵.

الفرع الرابع: درجة السفينة

تتمتع السفينة بدرجة معينة، تحدّد بناءً على مدى توافر عدة مواصفات فيها، كعمرها ومدى استيفائها لشروط المتانة، وطريقة بنائها¹¹⁶، كما تتحدد درجة ومرتبة السفينة انطلاقاً من معايير بنائها ومواصفاتها وتجهيزاتها، وحمولتها ومدى استيفائها لشروط السلامة، وتبعاً لذلك قد تكون السفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة... الخ.

وللدرجة التي تقدّم للسفينة اعتبارات، منها أن أقساط التأمين تكون أقل عادة للسفن التي تحمل درجة متقدمة، وكما وتأخذ درجة السفينة عند التعاقد عليها لنقل البضائع أو الأشخاص أو عند استئجارها، فهي التي تحدد مقدار أجرتها¹¹⁷.

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

¹¹⁵ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 58.

¹¹⁶ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 58.

¹¹⁷ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 59.

تتمثل الشروط الموضوعية لاكتساب الجنسية الجزائرية في كل من شرط الملكية الكاملة، إلى جانب شرط الطاقم الوطني.

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

أ- شروط اكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة بالنسبة للأشخاص الطبيعيين

يشترط المشرع الجزائري لمنح الجنسية الجزائرية لسفينة 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 ملكا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية... "

ب- شروط اكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة بالنسبة للأشخاص الاعتبارية

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

ب1- شروط اكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة بالنسبة للشركات التجارية

يمكن منح الجنسية الجزائرية للسفينة بالنسبة للشركات التجارية، بحيث يتوجب أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية في الشركات حتى تمنح لها الجنسية الجزائرية¹¹⁸:

- 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.

¹¹⁸ - المادة 2/28 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

-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- شروط اكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة 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 الموضوعي الثاني لاكتساب السفينة للجنسية الجزائرية، وهذا ما يتضح من خلال الفقرة الثالثة من المادة 28 من ق ب ج، والتي أحالت 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 بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

كما يمكن الريان وبصفة استثنائية واستعجالية تعيين البحارة الأجنبي، من أجل استكمال طاقم السفينة¹¹⁹.

¹¹⁹ - تنص المادة 414 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق على أنه: "يجوز للريان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال، عند وجوده في ميناء أجنبي، تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنبي 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 أجانب 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 أجل 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 كفاءات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة¹²⁰.

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".

¹²⁰ - قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988، يحدد كفاءات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، ج ر ج ج عدد 47، الصادر بتاريخ 16/11/1988.

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 1988/10/20، 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 المختصة¹²¹، بحيث تخصص فيه لكل سفينة صفحة، تدرج فيها رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة، وعناصر هوية السفينة¹²²، تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ، إلى جانب اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهزة السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماءهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم 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

¹²¹ - المادة 14 من قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988، يحدد كيفية مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، مصدر سابق.

¹²² - المادة 03 من قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988، يحدد كيفية مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، مصدر سابق.

التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة، ونوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها، وسبب وتاريخ شطب السفينة مكن دفتر التسجيل¹²³.

3-الجهة المختصة بالتسجيل

تعدّ السلطة الإدارية البحرية الجهة المختصة بتسجيل السفن في الموانئ الجزائرية طبقاً لنص المادة 34 من ق ب ج. واستناداً إلى نص المادة 48 من القانون البحري التي تحدد كفاءات مسك دفتر التسجيل الجزائري للسفن من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، فإنه صدر قرار المؤرخ في 20/10/1988، الذي يحدد مسك السجل الجزائري لقيود السفن وتدوين البيانات المطلوبة¹²⁴، حيث يظهر جلياً أنه تم التمييز بين جهتين لتقوم بعملية التسجيل طبقاً للمادة 04 منه اعتماداً على معيار حمولة السفينة والمتمثلة في:

-الإدارة المركزية لدى وزارة النقل

تختص بتسجيل السفن، إذا تعلق الأمر بسفن تجارية أو سفن خدمة المرافئ التي تساوي أو تفوق سعتها الإجمالية 100 برميل .

-الإدارة البحرية المحلية

بالنسبة للسفن التجارية أو سفن خدمة المرافئ التي تساوي أو تقل سعتها الإجمالية عن 100 برميل، إلى جانب مراكب النزهة.

4-شطب التسجيل

تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الحالات المذكورة في المادة 37 من ق ب ج والمتمثلة في كل من:

¹²³ - المادة 35 من الامر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹²⁴ - قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988، يحدد كفاءات مسك السجل الجزائري لقيود السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، مصدر سابق.

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.

5-الجزاء المترتبة عن عدم تسجيل السفينة

كّرس المشرع الجزائري نظاما جزائيا صارما ضد كل مالك للسفينة لا يلتزم بإجراء تسجيل السفينة من خلال أحكام الفصل الثالث من القانون البحري في الشق المتعلق بـ "النظام التأديبي لرجال البحر"، تحديدا في القسم الثالث المتضمن "أحكام جزائية" في الفقرة الثانية المتعلقة بـ "الجنح والجنايات البحرية"، ضمن الجزء الخاص بـ "المساس بنظام المالحة البحرية" وذلك على النحو التالي:

أ -السهو عن التصريح بالتعديلات اللازمة الواردة على السفينة

نصت المادة 511 من ق ب ج على ما يلي: يعاقب بغرامة مالية من 20.000 إلى

50.000 دج، كل مالك أو مجهز غير مالك للسفينة يسه بوجه خاص عل ما يأتي :

-تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال

المنصوص عليها،

-تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم،

-إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في ملكية السفينة أو في استعمالها في الآجال المنصوص عليها."

ب- رفع الراية الجزائرية دون تسجيل السفينة

فرض المشرع الجزائري عقوبات سالبة للحرية ضد أي شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن بالحبس لمدة تتراوح بين ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات بالإضافة إلى جزاءات مالية تتمثل في غرامة مالية تتراوح بين 20.000 دج و 100.000 دج نظرا لخطورة الفعل المرتكب إذ ترتبط عملية تسجيل السفينة بالموانئ الجزائرية بضرورة التمتع بالجنسية الجزائرية ومن ثم يجوز رفع الراية الجزائرية .