

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 2025/2026

قائمة لأهم المختصرات

أولاً: باللغة العربية

ج ر ج ج : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

د ت ن : دون تاريخ النشر.

ق ب ج: القانون البحري الجزائري.

ق م ج: القانون المدني الجزائري.

ق إ م إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ص ص : من الصفحة إلى الصفحة.

ص : الصفحة .

ثانياً: باللغة الفرنسية

B.T. : Bulletin des Transports.

Bull. civ. : Bulletin Civil.

CA.: Cour d'Appel.

Cass. civ. (1 ou 2) : Arrêt de la Première ou Deuxième chambre civile de la Cour de cassation.

Cass. com. : Arrêt de la Chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation.

DMF : Droit Maritime Français.

CDMO: Centre de Droit Maritime et Océanique.

Ibid : Même référence.

IMDG : International Maritime Dangerous Goods Code.

IMO : International Maritime Organisation.

In : dans.

CCI : Chambre Commerciale International.

CMI : Comité Maritime International.

CNAN :Compagnie Nationale Algérienne de Navigation Maritime.

PP : de la **P**age...a la **P**age.

LGDJ : Libraire Générale de Droit et de Jurisprudence.

RAAMT: Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports.

N° : Numéro.

Op.cit : Référence précédemment citée.

O.P.U : Office des Publications Universitaires.

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 تنظم 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 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 تعلّق 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، 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 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 تقدّم، فالدراسة تقتضي التّطرق 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 أن 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.

وصدور 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 ويتم 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 تقدّم، 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).

ذلك : قايد محمد بهجت، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان 2 و3، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 327.

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)، 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 وفقا للمعنى الواسع (أولا)، في حين اقتصر جانب آخر على المعنى الضيق (ثانيا).

أولا: القانون البحري وفقا للمفهوم الواسع

إن دراسة القانون البحري وفقا 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

إنَّ 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 البحري⁷.

⁴ - أنظر في ذلك: عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 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 سطيف2، 2013-2014، ص 5.

⁷ - أنظر في ذلك: الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص

أ-1-القانون الدولي العام البحري

ينظم القانون الدولي العام البحري القواعد الخاصة بحرية وسلامة الملاحة البحرية بين الدول، وكذا استخدامات البحر أثناء الحرب والسلام⁸، وكل ما يتعلق 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 بذلك⁹.

أ-3-القانون الجنائي البحري

ينظم القانون الجنائي البحري المسائل الجنائية المتعلقة بالجرائم الماسة بتنظيم الملاحة البحرية¹⁰، وكل ما له علاقة بالجرائم البحرية¹¹، 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

⁸ - 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.

⁹ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 13.

¹⁰ - روابح فريد، مرجع سابق، ص 6.

¹¹ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 13.

يقصد به في العادة القانون التجاري البحري¹²، إلا أنَّ القانون البحري الخاص كلَّ من القانون الدولي الخاص البحري، والقانون المدني البحري، إلى جانب القانون التجاري البحري.

ب-1- القانون الدولي الخاص البحري

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 الأخرى¹³، كما اعتبره البعض أنه قانون العلاقات الخاصة في البحر¹⁴، 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 .

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

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

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

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

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

إن دراسة 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 نشأت بين بلاد البحر المتوسط التي كانت تربط علاقات بحرية¹⁵، 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 بعد¹⁶.

15 - محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 9.

16 - الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، مرجع سابق، ص 9.

وهناك من يرى¹⁷ 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 المتوسط¹⁸.

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 المؤن والجنود والأسلحة...)، وترتب عن ذلك ازدهار في التجارة البحرية خاصة في المدن الإيطالية¹⁹، كما نشأت بسبب هذه الحركة عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات أهمها²⁰:

- 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، بحيث قننت القضاء البحري الذي استقر في الموانئ البحرية المطلة على المحيط الأطلنطي. وتتضمن الأحكام البحرية التي كانت سارية في موانئ غرب أوروبا²¹.

17 - أنظر في ذلك: عماروش سميرة، القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 2، 2021، ص 4.

18 - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 4.

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

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

21 - أنظر في ذلك: شحات محمود، القانون البحري الجزائري (السفينة، ربان السفينة، ملكية السفينة، صور أيجار السفينة، مسؤولية مالك السفينة، رهن السفينة، حجز السفينة)، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 10.

- **مجموعة قنصلية البحر:** وسميت بهذه التسمية نسبة إلى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة، بحيث كانت لها نفس أهمية قواعد أوليرون²².

- **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 البحرية²³، 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 البحرية²⁴، وصدر التقنين البحري الفرنسي سنة 1807 والذي يحتوي على أربع كتب²⁵، وكان محلا لتأثر العديد من الدول منها: بلجيكا، مصر، الجزائر، لبنان وبعض دول أمريكا اللاتينية²⁶.

رابعا: القانون البحري في الجزائر

لقد ظهر أول قانون بحري في الجزائر في سنة 1976، بحيث صدر بموجب الأمر 76-80 مؤرخ في 23 لأكتوبر 1976²⁷، ثم عدل لأول مرة بموجب القانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998²⁸، كما وعدل وتمم مرة ثانية في 15 أوت 2010²⁹.

²² - الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، مرجع سابق، ص 11.

²³ - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 10.

²⁴ - الشرقاوي محمود سمير، القليوبي محمد، القانون البحري، ص 11.

²⁵ - - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 9.

²⁶ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 4.

²⁷ - 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.

²⁸ - المؤرخ في 25/06/1998، ج ر ج ج عدد 47، الصادر في 27/06/1998.

خامسا: تطور استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر

كما وطورت الجزائر المنظومة القانونية لاستغلال خدمات النقل البحري، فبعدما كان حكرًا 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 عامة³⁰.

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 يتّضح من خلال نص المادة 571 من ق ب ج الصادر بموجب الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري المعدّل والمتمم. فلم يرق المشرع الجزائري بتعريف نشاط النقل البحري، بل اكتفى بجعله حكرًا 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..".

²⁹ - الصادر بموجب الجريدة الرسمية لسنة 2010، العدد 46.

³⁰ - 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.

لقد استحدثت الدولة الجزائرية مرفق النقل البحري منذ 1963 والذي أنشأ الشركة الوطنية للملاحة البحرية³¹ 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 65-86³².

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؟

تتحدد مظاهر تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري في كل 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.

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

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

³¹ - 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.

³² - المرسوم رقم 86/65 المؤرخ في 1965/03/24 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 30.

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 تجسّد تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع بصدور النصوص التنظيمية المتعلقة بشروط وكيفيات استغلال خدمات النقل البحري بداية بالمرسوم التنفيذي 81-2000، والذي الغي بموجب أحكام المرسوم التنفيذي 57-08 يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته³³.

³³ - صدور المرسوم التنفيذي 81-2000 مؤرخ في 9 أفريل 2000، يحدّد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 21، الصادر في 12 أفريل 2000. والذي عدّل بموجب أحكام المرسوم التنفيذي 261-02، والذي الغي بموجب أحكام المرسوم التنفيذي 57-08.

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

إن استغلال خدمات النقل البحري يكون عن طريق امتياز يمنح على أساس دفتر الشروط³⁴، بحيث يمنح الامتياز لكل شخص طبيعي أو معنوي تتوفّر لديه قدرات النقل البحري الضرورية ويستوفى الشروط القانونية³⁵، إلّا أنّ الإشكال يثار بشأن قدرات النقل الضرورية، بحيث لم يبيّن المرسوم التنفيذي السالف الذكر المقصود ومقدار تلك القدرات الضرورية لممارسة نشاط النقل البحري.

بالرجوع إلى نص المادة 4 من المرسوم التنفيذي 57-08، فلقد تضمّنت جملة من الشروط:

- 1- أن يكون المركز الرئيسي للنشاط في القطر الجزائري،
- 2- أن يستجيب لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب إتباعها،

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

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

³⁴ - المادة 3 من المرسوم التنفيذي 57-08، الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكميّاته، مصدر سابق.

³⁵ - الفقرة الأولى من المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي 57-08، الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكميّاته، مصدر سابق.

3-ستوفي شروط دفتر الشروط،

4-يتوفر على برنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، غلى جانب الحصول على أماكن الرسو،

5-يتوفر على سفينة على الأقل إما بصفة مالك أو بموجب صفات أخرى تسمح له باستغلال السفينة.

6- وأن تكون السفينة صالحة للملاحة ومطابقة لمقاييس الأمن، إن فكرة الصلاحية الملاحية تحوي على جانبين، الجانب الملاحي والتجاري، بحيث يقصد بصلاحية السفينة من الوجهة التجارية، ملائمة السفينة لتلقي البضاعة ونقلها بسلامة إلى وجهة الوصول، فإن الناقل يلتزم بأن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع وحفظها، ويعني ذلك نظافة العنابر وسلامة معدات التبريد والتهوية³⁶ وسلامة التستيف³⁷.

يتعين على طالب الامتياز أن يقدم سفينة صالحة للملاحة، وذلك بتقديم شهادات الأمن قيد الصلاحية ووثائق السفينة، على جانب محضر تفتيش تعدّه لجنة أمن الملاحة البحرية المختصة³⁸.

وتثبت صلاحية السفينة عادة بواسطة ترخيص الملاحة الذي تمنحه إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ بعد التأكد من تلك الصلاحية³⁹، وتظل الشهادة مجرد قرينة بسيطة يمكن دحضها بالدليل العكسي.

³⁶ -أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص115 .

³⁷ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري(دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006، ص224.

³⁸ - المادة 7 من المرسوم التنفيذي 57-08، الذي يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفية، مصدر سابق.

³⁹ - كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 435.

يلاحظ أن المشرع اشترط بأن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية، إلا أنه لم يشترط إدراج الشهادات التي تثبت صلاحية السفينة للملاحة البحرية ضمن الملف الخاص بالدراسة التقنية الاقتصادية، وأجل الحصول على الشهادات إلى حين الحصول على الموافقة المبدئية.

7- وأن يقل سن السفينة عن 15 عاما، غير أن يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يمنح ترخيصا استثنائيا فيما يخص السن في حالة كون السفينة في حالة مرضية عقب تفتيش تقني تجريه هيئة مؤهلة يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

8- أن تشغل طاقما يتكون أساسا من بحارة جزائريين عندما تحمل السفينة العلم الوطني، غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإبحار نسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم. أما إذا كانت السفينة تحمل علما أجنبيا، فيعين الوزير نسبة معينة من البحارة الجزائريين ضمن تشكيلة الطاقم.

كما ونصّ المرسوم 57/08 على ضرورة إرفاق الطلب بتقنية اقتصادية توضح ما يلي⁴⁰:

_ الخطوط الواجب تغطيتها واقتراح جدول مواقيت.

- نوع السفينة أو السفن التي يتم وضعها للاستغلال وحجم سعتها وخصوصيتها

_ القدرات المالية التي يخصصها للمشروع الاستثماري.

- عدد أعضاء الطاقم الجزائري و/ أو الأجنبي المقرر توظيفه.

_ المركز الرئيسي لنشاطه على مستوى التراب الجزائري.

⁴⁰ - المادة 5 من المرسوم 57/08، الذي يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، مصدر سابق.

يلاحظ أن هذه الدراسة التقنية عرفت عدة تعديلات يمكن القول بأنها تتجه نحو تبسيط وتخفيف الإجراءات؛ بحيث كان يشترط في المادة 5 من المرسوم التنفيذي 81/2000 إدراج معطيات خاصة بمرودية الخدمة أو الخدمات المطلوبة، عدلت في المرسوم التنفيذي 261/02 بإدراج سياسة الاستثمار قصيرة المدى ثم حذفت كلياً في المرسوم الأخير.

وعليه، نخلص إلى أن 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. كما أن القانون البحري لم يظهر دفعة واحدة، بل مر بعدة مراحل سواء في الحضارات القديمة أو في النظام القانوني الجزائري.

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 القديمة⁴¹. 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.

⁴¹ - أنظر في ذلك : نشأة وتطور القانون البحري المذكور أعلاه، ص 8 وما يليه.

ثانيا: 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 العراف البحرية والتي تحتاج إلى فترة زمنية حتى تتغير هذه الأعراف البحرية.

ثالثا: 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 يلي⁴²:

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

2- الإثبات 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 العامة⁴³، كنظام الخسائر المشتركة، ونظام المسؤولية المحدودة والإعفاء منها⁴⁴.

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

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

44 - 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

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

6- مركز قانوني خاص لربان السفينة⁴⁵.

رابعاً: 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.

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 الرسو⁴⁶.

في استغلال السفينة أو السفن وفقاً لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر".

⁴⁵ - يعتبر الربان من قبيل أهم أشخاص الملاحة البحرية، فهو يحتل مركزاً هاماً بحيث خوله القانون سلطات واسعة. أنظر في ذلك: حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2024، ص120.

⁴⁶ - رواج فريد، مرجع سابق، ص 10.

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 البحرية⁴⁷.

ب- الطابع الدولي للعلاقات القانونية البحرية وللملاحة البحرية

إن طبيعة العلاقات القانونية البحرية تقتضي وتتطلب 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 تدويل هذه القواعد، إلى جانب قواعد قياس الحمولة لدفع مستحقات الموانئ التي يتم فيها رسو السفن أثناء رحلتها.

2- 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 موحدة⁴⁸.

⁴⁷ - رواج فريد، مرجع سابق، ص 10.

⁴⁸ - رواج فريد، المرجع نفسه، ص 12.

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 معاهدة⁴⁹.

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 تنضم إلى البرتوكولين المعدلين لها⁵⁰، كما وانضمت إلى اتفاقيات دولية أخرى⁵¹.

49 - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 8.

50 - 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 2 و1.

51 - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 مؤرخ في 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر ج ج عدد 06، الصادر في 14 سبتمبر 1996.

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 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

إنّ 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 أساسية وأخرى ثانوية تفسيرية.

الفرع الأول: المصادر الأساسية

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

-الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر لسنة 1973، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-108 مؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج ر ج ج عدد 22، الصادر في 01 جوان 1988.

أولاً: التشريع

يلتزم القاضي البحري أثناء نظر المنازعات البحرية بالنظر في أحكام التشريع بالمفهوم الواسع، ويتضمن التشريع عموماً، كل من الدستور والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر⁵² والتقنين البحري الجزائري والمتمثل في الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم.

⁵² - من بين الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

- اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 مؤرخ في 19/04/2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، المبرمة بلندن يوم 19 نوفمبر سنة 1976، ج ر ج ج ج عدد 26، الصادر في 25/04/2004.

- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-158 مؤرخ في 16 مايو 1998، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية مع الحفاظ إلى اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، ج ر ج ج ج عدد 32، الصادر في 19 مايو 1998.

- تعديل اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-170 مؤرخ في 22 مايو 2006، يتضمن التصديق على تعديل اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، المعتمد بجنيف في 22 سبتمبر سنة 1995، ج ر ج ج ج عدد 35، الصادر في 28 مايو 2006.

- الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بانقاذ الحياة البشرية في البحر، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 مؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بانقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974 وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلق بانقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرم في لندن في 17 فبراير سنة 1978، ج ر ج ج ج عدد 36، الصادر 30 أوت 1983.

- البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 81-02 مؤرخ في 17 يناير سنة 1981، يتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976، ج ر ج ج ج عدد 03، الصادر بتاريخ 20/01/1981.

إلى جانب كل النصوص التنظيمية التي تنظم موضوعات ذات صلة بالقانون البحري كقانون الصيد البحري مثلاً، إلى جانب المراسيم والقرارات التنظيمية والتنفيذية⁵³ ذات الصلة سواء صدرت قبل أو بعد الأمر 76-80-54. 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 البحرية⁵⁵، ويقصد بالعرف البحري، القواعد غير المكتوبة التي درج المشتغلون في الملاحة البحرية على إتباعها لفترة طويلة، مما أكسبها

⁵³ - مثلاً: مرسوم تنفيذي 01-02 مؤرخ في 2002/01/06، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر ج ج عدد 01، الصادر في 2002/01/06.

- مرسوم تنفيذي رقم 04-418 مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال لأمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج ر ج ج عدد 82، الصادر بتاريخ 22 ديسمبر 2004.
- مرسوم تنفيذي رقم 02-149 مؤرخ في 2002/05/09، يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ر ج ج عدد 33، الصادر بتاريخ 2002/05/12.

- مرسوم تنفيذي رقم 03-451 مؤرخ في 1 ديسمبر 2003، يحدد قواعد الأمن التي تطبق على النشاطات المتصلة بالمواد والمنتجات الكيميائية الخطرة وأوعية الغاز المضغوطة، ج ر ج ج عدد 75، الصادر في 07 ديسمبر 2003.
- مرسوم تنفيذي رقم 03-452 مؤرخ في 1 ديسمبر 2003، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج ر ج ج عدد 75، الصادر في 07 ديسمبر 2003.

- مرسوم تنفيذي رقم 11-346 مؤرخ في 26/09/2011، يحدد كفاءات منح امتياز استعمال الموارد المائية لإقامة هياكل على مستوى الحواجز المائية السطحية والبحيرات لتطوير النشاطات الرياضية والترفيه الملاحية، ج ر ج ج عدد 54، الصادر بتاريخ 2011/10/02.

- مرسوم تنفيذي رقم 08-363 مؤرخ في 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل سنة 2006 الذي يحدد شروط وكفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر ج ج عدد 64، الصادر في 2008/11/17.

- مرسوم تنفيذي رقم 90-79 مؤرخ في 27 فبراير 1990، يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، ج ر ج ج عدد 10، الصادر بتاريخ 1990/03/7.

⁵⁴ - BOUKHATMI Fatima, *op cite*, p. 3.

⁵⁵ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 35.

صفة الإلزام، مثل قواعد يورك وأنفرس في موضوع الخسارات البحرية المشتركة، والأعراف الخاصة بالبيوع البحرية⁵⁶.

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 البحرية⁵⁷، بحيث يلعب دوراً مهماً في تفسير النصوص القانونية، لإستنباط الحلول وتطبيقها على المنازعات المتعلقة بالملاحة البحرية⁵⁸. 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.

⁵⁶ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 20.

⁵⁷ - شحات محمد، مرجع سابق، ص 12.

⁵⁸ - 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 التالية⁵⁹:

-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 بها⁶⁰.

⁵⁹ - محمود سمير الشرقاوي، القليوبي محمد، القانون البحري، مرجع سابق، ص، 33.

⁶⁰ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري 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 فقهية⁶¹، 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.

⁶¹ - شحات محمد، 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 الفقهاء في تعريف الملاحة البحرية⁶²، 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 النهرية⁶³.

⁶² - محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 15.

⁶³ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 12.

ثانيا/ الملاحة البحرية وفقا 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 أن 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 (أولا)، ومنها ما يرتبط بغرض الملاحة (ثانيا). ومنها ما يتعلق بالملاحة المختلطة (ثالثا).

أولا: الملاحة البحرية وفقا 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، الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية لدولة وموانئ الدول الأجنبية⁶⁴، وكما سماها المشرع الجزائري في نص المادة 163 بالملاحة البعيدة المدى. كما وأحالت المادة 165 من القانون البحري على النصوص التنظيمية، وفي ذلك صدر القرار الوزاري رقم 79-266 المؤرخ في 14/11/1979 وعرفها بأنها " الملاحة التي تتم

64 - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 10.

بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة، باستثناء الموانئ الواقعة داخل البحر المتوسط". إذ تعتبر الملاحة في هذه الأخيرة ملاحة ساحلية دولية⁶⁵.

2-الملاحة الساحلية

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

أ-الملاحة الساحلية الوطنية

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 الساحلية الدولية

تمارس الملاحة الساحلية الدولية في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط.

ج-الملاحة الحدية

يقصد بالملاحة الحدية، تلك التي تقوم بها سفن وعائمات وعمارات بحرية تحدد حمولتها بحيث لا تتجاوز حدا معيناً، كما تحدد مسافة إبحارها⁶⁶، 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 السفن⁶⁷.

⁶⁵ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 12

⁶⁶ - أنظر في ذلك: حمد الله محمد حمد الله ، مرجع سابق، ص 17.

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 تمارس عن طريق استغلال البيئة البحرية، وتحتل فيها الملاحة التجارية المرتبة الأولى⁶⁸، 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.

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.

⁶⁷ - أنظر في ذلك : عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 13.

⁶⁸ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 11.

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 الرئيسية⁶⁹، بل تقتصر مهمتها على مساعدة السفن الأخرى في ملاحتها الرئيسية.

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

- الملاحة الخاصة بالإرشاد⁷⁰ والقطر المادة 2/162 ق ب ج.

- الإسعاف والإنقاذ البحري والصنّدل البحري والجرف والسبر المادة 3/162 ق ب ج.

- البحث العلمي في البحر المادة 3/162 من ق ب ج.

3- الملاحة العامة

يقصد بالملاحة العامة، الملاحة التي تخصصها الدولة لتقديم خدمة ومنفعة عامة⁷¹، فهي ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية⁷²، ويخرج هذا النوع من الملاحة عن تطبيق قواعد القانون البحري كقاعدة⁷³، والسبب في ذلك هو تخصيص السفينة لخدمة عامة، إلا أن المشرع الجزائري اعتبرها من قبيل الملاحة البحرية، وبالتالي تطبيق أحكام القانون البحري، إلا إذا تعلّق

⁶⁹ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 11.

⁷⁰ - 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.

⁷¹ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 11.

⁷² - المادة 6/162 الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁷³ - أنظر في ذلك: محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 23.

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

إنَّ 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 واحدة⁷⁴، 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.

وتظهر أهمية التطرق إلى هذا النوع من الملاحة، في تحديد القانون الواجب التطبيق، فيما إذا كان هو القانون البحري أو القانون التجاري⁷⁵.

2-إشكالية خضوع الملاحة المختلطة للقانون البحري

بالنظر إلى خصوصية الملاحة المختلطة، والتي تتم في شقين؛ أحدهما في البحر والآخر في النهر، ففيل بالفصل بين الجزء من الملاحة الذي يتم في البحر وبين الذي يتم

⁷⁴ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 12.

⁷⁵ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 12.

في النهر⁷⁶. بحيث يخضع الجزء الخاص بالملاحة البحرية لقواعد القانون البحري، بينما يخضع ذلك المتعلق بالنهر لقواعد القانون المدني أو التجاري بحسب الأحوال.

إنّ 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 به⁷⁷.

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

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

⁷⁶ - أنظر في ذلك: طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 12.

⁷⁷ - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 15.

الفرع الأول: الأشخاص الرئيسية 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 مجهز 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 والتصرف⁷⁸.

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 19/04/2004⁷⁹.

⁷⁸ - أنظر في ذلك: الجميل إيمان، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقاً للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2014، ص 8 وما يليها.

⁷⁹ - مرسوم رئاسي رقم 04-127 مؤرخ في 19/04/2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، ج ر ج ج عدد 26، الصادر في 25/04/2004.

بينما مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض⁸⁰، 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 السفينة⁸¹.

3- مجهز السفينة شخص غير مالك السفينة

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 المجهز⁸²، بحيث يعرف عندئذ

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

⁸¹ - 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.

⁸² - هاني دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، مصر، 1997، ص 119.

بالمجهز المستأجر l'armateur-affrètement أو المجهز غير المالك l'armateur non propriétaire، وقد تثبت صفة المجهز لأحد أشخاص القانون العام، أو تثبت عن طريق عقد التسيير التقني⁸³.

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

نظم المشرع الجزائري الالتزامات المتعلقة بالتجهيز في المواد من 428 إلى 432 من القانون البحري، بحيث يتعين على مجهز 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 بالتزاماته نحو البحارة⁸⁴.

⁸³ - أنظر في ذلك: بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص

22.

⁸⁴ - أنظر في ذلك نص المادة 428 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

كما يقع على عاتق المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنته على اثر حادث عمل أو مرض مهني⁸⁵.

كما يتحمل المجهز مصاريف جنازة البحار وإعادة جثمانه إلى وطنه إذا توفي على متن السفينة أو بالبر أو الخارج⁸⁶، 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 الميدان⁸⁷. 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 الاجتماعي⁸⁸.

4-2-التزامات تتعلق بتموين رجال البحر على السفينة

نظم المشرع الجزائري التزامات المجهز والمتعلقة بتموين رجال البحري في المواد من 433 إلى 438 من القانون البحري، بحيث يلتزم المجهز بتزويد البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة ومدة الرحلة، ويجب أن تكون المؤونة المقدمة سليمة وبكميات كافية وجيدة وذات قيمة غذائية ومتنوعة⁸⁹. 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 رسمية⁹⁰.

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

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

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

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

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

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

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 ومنشفتين⁹¹ وغيرها من الوسائل الضرورية⁹² كالمنضدات والمكاتب ومقاعد، خزائن... الخ.

4-4- الالتزامات 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 السفينة⁹³.

4-5- الالتزامات بإعادة رجال البحر إلى أرض الوطن

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 المجهز⁹⁴.

وتشمل مصاريف إعادة رجال البحر إلى الوطن، جميع النفقات المتعلقة بنقل وإسكان وإطعام البحار خلال الرحلة وتشمل أيضاً مصاريف معيشة البحار حتى الوقت المحدد

⁹¹ - المادة 440 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁹² - المادة 442 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁹³ - المادة 447 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁹⁴ - المادة 449 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

لذهابه، كما ويثبت للبحار الحق في مكافأة الخدمة التي قدمها أثناء الرحلة فور إعادته إلى أرض الوطن⁹⁵.

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".

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 قانونا فقط⁹⁶.

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 و 97 في حدود مبلغ معين، وفقا لما جاء في نص المادة 96 من القانون

⁹⁵ - المادة 451 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

⁹⁶ - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 108.

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".

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

إن أحكام تحديد المسؤولية المذكورة أعلاه، 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 السفينة⁹⁷.

كما وتطرق المشرع الجزائري إلى تحديد مسؤولية المجهز 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.

⁹⁷ - المادة 111 من من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

1-تعريف ربان السفينة

يعتبر الربان أحد أهم أشخاص الملاحة البحرية على السفينة، بحيث يتمتع بمركز خاص ومتميز بالنظر إلى السلطات الواسعة التي يتمتع بها⁹⁸، 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 الربان⁹⁹، 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.

⁹⁸ - BENEGHIR 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.

⁹⁹ - أنظر في ذلك المادة 575 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

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

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 Power of Investigation

لقد خول القانون ربان السفينة سلطة إجراء التحقيق عندما يعلم بأي مخالفة ارتكبت على متن السفينة¹⁰⁰. 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.

وإذا كانت السفينة في عرض البحر أو في موانئ أجنبية، يجوز للربان وضع مرتكب المخالفة أو الجنحة أو الجنحة تحت المراقبة على متن السفينة، وينتهي هذا الإجراء بمجرد رسو السفينة في ميناء جزائري¹⁰¹.

وفي جميع الأحوال يجب على ربان السفينة عند ارتكاب مخالفة وفقا لما ورد في القانون، أن يرفع تقريرا بالوقائع إلى المتصرف الأول للشؤون البحرية، الذي يمكنه الاتصال به، وبدوره يقوم هذا الأخير بتبليغ وكيل جمهورية المختص إقليميا طبقا لنص المادة 565 من القانون البحري الجزائري.

-سلطة التوثيق

يثبت للربان سلطة التوثيق، والتي تعتبر من قبيل السلطات الإدارية، بحيث يلتزم لربان السفينة بتسجيل بيانات الأحوال المدنية من مواليد ووفيات تحصل خلال الرحلة البحرية¹⁰²،

¹⁰⁰ - المادة 1/562 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹⁰¹ - حسب نص المادة 6/563 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق..

من ولادة و وفاة على متن السفينة وخلال رحلتها وله أن يثبت ذلك في دفتر يوميات السفينة عندما تكون في البحر أو في ميناء أجنبيا. كما ويلتزم بتسجيل سندات الوكالة والموافقة والإذن، إلى جانب قبول الوصايا.

الملاحظ بأن المشرع الجزائري استهل المادة 596 من ق ب ج، بمصطلح "يحق" مع استعمال مصطلح "يجب"، وهذا ما يؤدي إلى نوع من اللبس بشأن سلطات الربان في التوثيق، فهل هي من قبيل الحقوق التي تثبت للربان أم أنها من قبيل الالتزامات التي تلقى على عاتقه، والراجح أنها عبارة عن التزامات يلتزم بها الربان، بحيث يجب عليه تسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة، و وفاة... الخ، وعليه ضرورة تعديل نص المادة 596 من ق ب ج، بحذف مصطلح "يحق للربان"، ويستهل نص المادة كما يلي: "يجب على الربان تسجيل بيانات الأحوال المدنية.... قبول الوصايا"¹⁰³.

- سلطة التأديب Power of Discipline

يمارس الربان 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. ولقد حدّد المشرع الجزائري المخالفات التأديبية التي يمكن أن يرتكبها أعضاء الطاقم في حال الخدمة والمتمثلة في كل من¹⁰⁴:

- التهاون في تقديم الخدمة.

- العصيان لأوامر الرئيس الأعلى.

¹⁰² حسب نص المادة 596 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹⁰³ BENSEGHIR Chahrazad , Powers of the Ship Captain Between the Specific Requirements of Maritime

Navigation and the Necessity of Representing Public Authority, , previous reference, p. 350.

¹⁰⁴ - المادة 469 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

-عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن والصحة وشروط العمل والحريق.

-الإتلاف المتعمد للمعدات المستعملة في الملاحة البحرية.

-الإدخال المتعمد للأشخاص غير المرخص لهم بالصعود على متن السفينة.

-السكر أثناء الخدمة.

-عدم احترام أنظمة التعاون والمساعدة.

-كل مساس بالأنظمة البحرية الجاري العمل بها.

كما تطرق المشرع الجزائري إلى مختلف العقوبات عن الأخطاء التأديبية والتي تتراوح شدتها بين التوبيخ والسحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة¹⁰⁵.

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 وتابعاً للمجهز.

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

يتمتع الربان بالسلطة الرئاسية على أفراد الطاقم¹⁰⁶، 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 السفينة¹⁰⁷.

¹⁰⁵ - انظر في ذلك نص المادة 471 من الأمر 76_80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹⁰⁶ - يوسف التومي احمد، مرجع سابق، ص 551.

¹⁰⁷ - المادة 452 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

يتعين على ربان السفينة تأمين النظام والأمن على متن السفينة، كما يسهر على التنفيذ السليم للرحلة البحرية، وله استعمال جميع الوسائل الضرورية المنصوص عليها وفقا للأحكام التشريعية والنظامية الجاري بها العمل¹⁰⁸.

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

كما يرخص للربان استعمال أو اللجوء إلى الإكراه البدني أو الحبس الاحتياطي، في حال اتضح أن الوسائل الأخرى غير كافية¹⁰⁹، كأن يكون تصرف أو سلوك الشخص المبحر على متن السفينة يشكل تهديدا لنظامها وسلامتها أو يعرقل التنفيذ السليم للالتزامات الربان¹¹⁰، 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 للسلطات المختصة مع ضرورة إرفاق تقرير بحبسه على متن السفينة وذلك وفقا للفقرة الثالثة من المادة 455 من ق ب ج .

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

¹⁰⁸ - المادة 453 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹⁰⁹ - الفقرة الأولى من المادة 455 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹¹⁰ - الفقرة الثانية من المادة 455 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

وتفريغها طبقا لنص المادتين 590 و 591 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 الدول¹¹¹.

ب-2 السلطات التجارية

تعتبر الاختصاصات التجارية التي يتمتع بها الربان بصفته ممثلا 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 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.

وعليه، نخلص إلى أن ممارسة مهنة الربان تتطلب توافر المؤهلات القانونية، وبذلك نكون أمام صورة متكاملة للربان، من حيث الشروط المطلوبة فيه ومعرفة الحقوق والالتزامات التي يتحملها أثناء قيامه بمهمة الملاحة البحرية، ورسم الضوابط التي تعينه على حسن أداء مهمته حتى يتجنب الوقوع تحت طائلة المسؤولية القانونية.

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.

¹¹¹ - أنظر في ذلك: المادة 2/592 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

أ-تعريف البحارة

يقصد بالبحارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة ووبربطهم بالمجهاز عقد عمل بحري¹¹²، 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 المجهاز، 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 طبقا لنص المادة 413 من ق ب ج.

ب- الشروط ممارسة مهنة البحار

يجمع الفقه على أن التطعيم الجيد شرط من شروط صلاحية السفينة للملاحة البحرية¹¹³، بحيث يتطلب الأمر توافر الشروط التالية¹¹⁴:

- 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 قانونا.

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

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

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

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

-اللياقة الاجتماعية الخلقية: بمعنى عدم الحكم عليه بجناية أو جنحة مخلة بالشرف أو أحد جرائم المخدرات ما لم يكن قد رد إليه 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 التجارية¹¹⁵.

ج- التزامات البحارة

نظم المشرع الجزائري التزامات رجال البحر في المواد من 415 إلى غاية 427 من القانون البحري الجزائري، بالرجوع إلى المادة من 415 من القانون البحري الجزائري، تتحدد التزامات البحارة فيما يلي:

¹¹⁵ - المادة 387 من من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

- القيام بعمله في نطاق العناية المطلوبة على نحو يضمن انجاز مهام السفينة على أكمل وجه.
- أن يراعي القوانين والنظام التأديبي الجاري العمل به.
- المحافظة على السر المهني.
- مراعاة قواعد التعاضد والحياة المشتركة.
- ألا يقوم بنشاطات أخرى ذات الربح.
- المحافظة على السفينة وتجهيزاتها.
- المحافظة على شرف وسمعة الراية الجزائرية
- أن يكون أهلا لتمثيل الشهرة الحسنة للبحار الجزائري.
- كما يتعين على البحار أن يراعي بصفة خاصة الأساليب المحددة في عمله وذلك لتجنب حوادث العمل¹¹⁶.

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 الاقتصادي¹¹⁷، حيث نظم المشرع الجزائري شروط ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل

¹¹⁶ - المادة 422 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

الحمولة والسمسار البحري من خلال المرسوم 01-286¹¹⁸، لكن الملاحظ أنَّ المادّة الثانية منه أثارت جدلا 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.

لقد تم إلغاء المرسوم 01-286، بحيث استبدل بالمرسوم التنفيذي 09-183 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدى النقل البحري¹¹⁹، بحيث ألغى المرسوم الأخير شرط الجنسية لممارسة مهنة مساعدى النقل البحري، وفتح الباب على مسرعيه للأجانب للاستثمار في الموانئ الجزائرية¹²⁰.

ثانيا: الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية في التشريع الجزائري

تتمثل الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية في كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة، إلى جانب السمسار البحري.

1- وكيل السفينة

نظم 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

¹¹⁷ - 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.

¹¹⁸ - ج ر ج ج ، عدد 56، الصادرة بتاريخ 24 سبتمبر 2001.

¹¹⁹ - ج ر ج ج ، عدد 31، الصادرة بتاريخ 24 مايو 2009.

¹²⁰ - شيخي محمد أمين، «وكيل السفينة في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، 2016، ص 102.

ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء¹²¹.

أ-تعريف وكيل السفينة

ووكيل السفينة هو شخص متخصص وبالتالي ذو خبرة، يعمل بمقتضى العقد الذي يبرمه مع الناقل ويعتبر وكيلا 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 الناقلين¹²².

ب-الطبيعة القانونية لمهام وكيل السفينة

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 ج¹²³ ، وما كرسته المحكمة العليا، بحيث بينت بأن وكيل السفينة يتعامل في إطار عقد الوكالة، باسم ولصالح مجهز السفينة¹²⁴.

¹²¹ - المادة 609 الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

¹²² -المواد من 609 إلى 612 من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن القانون البحري.

¹²³ - تنص المادة 609 من لأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق، على أنه: "يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات

وقد نصّ المرسوم 09-183 السالف الذكر على أنّ مهنة وكيل السفينة تكون مانعة لأي نشاط آخر مدفوع الأجر، إضافة إلى ذلك يجب توافر مجموعة من الشروط حددها المرسوم من خلال المادة العاشرة منه، وأهم شرط هو ما يتعلق بالإثبات الوكيل لضمانات مالية كافية ناتجة عن كفالة دائمة وغير منقطعة تخصص لضمان التزامات اتجاه موكله، بحيث تحدد الكفالة بموجب قرار وزاري مشترك¹²⁵، كما وأكد على ضرورة إيداع مبالغ الكفالة لدى مؤسسة أو بنك معتمد¹²⁶.

ولقد أخضع المرسوم ممارسة مهنة الوكالة على السفينة الحصول المسبق على الاعتماد والقيّد في السجل التجاري¹²⁷، يسلم الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ اعتماد مساعدي النقل البحري إلى كل شخص طلب ذلك إذا توافرت فيه الشروط المنصوص عليه في المادة العاشرة، على أن يتم الردّ على الطلب في أجل أقصاه شهر ابتداء من تاريخ استلام طلب الاعتماد، كما سمح المشرع لطالب الاعتماد في حالة الرفض تقديم طعنا كتابيا مرفقاً بالمعلومات ومبررات جديدة قصد الحصول على دراسة إضافية¹²⁸.

ويبقى هذا المرسوم ضيقاً من حيث نطاق تطبيقه، فلقد اقتصر على الجانب الإجرائي وذلك بتحديد شروط ممارسة مهنة ونشاطات مساعدي النقل البحري، دون التطرق إلى الجانب الموضوعي لنشاط مساعدي النقل البحري، فلم يتطرق إلى جزاء الإخلال بالالتزامات

السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء".

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

125 - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 16 رجب 1431 الموافق لـ 23 يونيو 2010 الذي يحدّد مبلغ الكفالة الواجب توافرها من أجل ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري.

126 - المادة 2 من القرار الوزاري المشترك.

127 - المادة 8 من المرسوم التنفيذي 09-183، مصدر سابق.

128 - المادة 18 من المرسوم التنفيذي 09-183، مصدر سابق.

التعاقدية وتحديد مختلف العلاقات لوكيل السفينة مع مختلف المتدخلين في عملة النقل البحري من جهة، والجهات الأخرى كمصلحة الميناء والتأمين و نوادي الحماية .

ج-التزامات وكيل السفينة

ويلتزم وكيل السفينة بتسلم البضاعة من الربان والمحافظة عليها حتى يتقدم المرسل إليه لتسلمها وإذا تقدم هذا الأخير لتسلمها، قام وكيل السفينة في حضوره بفحصها ومراجعة عددها ووزنها والتحقق منها، ويحتج بنتيجتها على الناقل، وإذا أقر وكيل السفينة وجود تلف أو عجز بالبضاعة التزم الناقل بهذا الإقرار، كما لو كان صادرا منه شخصيا، كما أن التحفظات المتعلقة بحالة البضاعة يصح توجيهها إلى وكيل السفينة ويحتج بها على الناقل وإن وكيل السفينة مسؤول تجاه الغير عن أخطائه الشخصية والتي يجب إثباتها، كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو في تسليمها أو لم يحافظ عليها بعد تسليمها دون الأخطاء المنسوبة إلى الناقل أو الربان¹²⁹.

فعلى وكيل السفينة أن يبذل في تنفيذ وكالته عناية الرجل المعتاد، فإذا تقاعس عن تنفيذ التزامه اعتبر مسؤولا مسؤولية تعاقدية في مواجهة الناقل أو المجهز، حيث أن المجهز هو الشخص الوحيد الذي يحق له مقاضاة وكيل السفينة على أساس المسؤولية العقدية، ولا يكون وكيل السفينة مسؤولا إلا عن أخطائه الشخصية، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في أحد قراراتها¹³⁰ بحيث لا يمكن أن يسأل وكيل السفينة عن الأخطاء المنسوبة إلى المجهز أو الربان¹³¹.

129 - بوحدي نصيرة، مرجع سابق، ص 62.

130 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، الصادر بتاريخ 2011/02/23، ملف رقم 711461 ، مجلة المحكمة العليا، العدد 1، الجزائر، 2012، ص 271.

131 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 175.

فوكيل السفينة يتعاقد باسم ولحساب الموكل، وبالتالي تتصرف آثار العقود والتصرفات التي يبرمها إلى الناقل مباشرة، كما يقوم بالأعمال القانونية من تسلّم وتسليم البضائع لحساب الناقل.

كما يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن الناقل أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق وهو ما أكدته المادة 613 من ق ب ج التي تنص على أنه: "يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".

ولما كان وكيل السفينة مجرد نائب عن الناقل، فإنه يجب رفع الدعوى عليه بناءً على هذه الصفة، وبالتالي لا يجوز رفع دعوى على وكيل السفينة بصفته الشخصية وإلا قضى بعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذي صفة، ويترتب على اعتبار وكيل السفينة نائباً عن الناقل ضرورة إبراز هذه الصفة سواء عند التعاقد مع الغير، أو عند رفع دعوى ضد الناقل.

وقد نصت المادة 612 من ق ب ج على أنه: "يجوز لوكيل السفينة أيضاً العمل لحساب الطرف المتعاقد الآخر على أن يوافق المجهز على ذلك". وفي هذه الحالة تجتمع في وكيل السفينة صفتين: الأولى باعتباره نائباً عن الناقل، والثانية باعتباره وكيلاً للحمولة، أي نائباً عن المرسل إليه، ولكن بشرط أن يتحصل وكيل السفينة على موافقة الناقل الذي أبرم معه عقد وكالة السفينة.

وينجر عن اعتبار وكيل السفينة وكيلاً للشحنة عدة تناقضات خاصة في حالة الإخطار عن الهلاك أو التلف، إذ أنه يكشف عن التلف اللاحق بالحمولة بوصفه وكيلاً للشحنة، ثم وفي نفس الوقت يبلغ هذه التحفظات لنفسه باعتباره وكيلاً عن الناقل، وبالتالي فوكيل السفينة يمثل مصلحتين متناقضتين¹³².

فمثلاً إذا أبرم شخص عقد وكالة السفينة مع الناقل فإن هذا التصرف يمنحه صفة وكيل السفينة، وبالتالي يلقي عليه التزام بتسليم البضائع من الناقل ليتولى تسليمها للمرسل

¹³² - هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 155.

إليه، إلا أنه قبل إعلان هذا الأخير قبوله البضاعة المنقولة، عليه القيام بإجراء فحص البضاعة والتحقق من مدى مطابقتها للبيانات الواردة بسند الشحن، وكذلك إبداء تحفظاته الكتابية في حالة تواجد تلف أو نقص بالبضاعة، فإذا كان وكيل السفينة وكيلا في نفس الوقت عن المرسل إليه، ففي هذه الحالة يتولى تحرير تحفظاته لحماية حق المرسل إليه باعتباره وكيلا عنه (وكيل الشحنة)، ثم تبليغها لنفسه باعتباره وكيلاً عن الناقل، ونفس الأمر يحدث في حالة المعاينة أو الخبرة، إذ يقوم وكيل السفينة بإجراء المعاينة والخبرة لوحده، ولكن باعتباره ممثلاً عن الناقل والمرسل إليه في نفس الوقت، وبالتالي فهو يمثل مصلحتين متناقضتين، وعلى هذا الأساس اشترط المشرع موافقة المجهز على ذلك بنص المادة 612 من ق ب ج.

إن قيام وكيل السفينة بالتزاماته بعناية طبقاً لعقد الوكالة يكون مقابل أجر يتم تحديده بموجب اتفاقية أو تعريفية وعند انعدام ذلك فبموجب العرف، وينتهي عقد الوكالة في الآجال المتفق عليها، وهو ما أكدته نص المادتين 615 و 612 من ق ب ج¹³³.

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.

¹³³-تنص المادة 615 من القانون البحري على أنه: "يحدد أجر وكيل السفينة بموجب اتفاقية أو بموجب تعريفية وعند انعدام ذلك فبموجب العرف". كما نصت المادة 618 من نفس القانون على أنه: "يفسخ أو يلغى عقد الوكالة في الآجال المتفق عليها. بيد أنه يجوز لأحد الطرفين إنهاء العقد فوراً في حالة الخطأ الجسيم".

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

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

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 يتوفر كل 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، والقدرة على تحمل مخاطر البحر، سواء كان ذلك بوسائلها الذاتية أو في وسيلة قطرها¹³⁴، وتكتسب المنشأة في هذه الحالة وصف السفينة حتى قبل أن تمارس الملاحة البحرية فعلا، ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية¹³⁵:

¹³⁴ - رواج فريد، مرجع سابق، ص 33.

¹³⁵ - شحات محمود، مرجع سابق، ص 19.

-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 الحديث عن الصلاحية.

-سمح المشرع الجزائري بإضفاء وصف السفينة على المنشأة التي هي قيد 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 قيد الإنشاء، يشمل الرهن البحري..."

-تفقد السفينة قيد الإنشاء وصف السفينة إذا ما تم تخصيصها بعد تمام بنائها إلى ممارسة الملاحة النهرية، كما ينتهي وصف السفينة من وقت فقدان صلاحيتها للملاحة نهائيا أو بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية¹³⁶.

الفرع الثاني: تخصيص السفينة للملاحة البحرية بشكل اعتيادي

إن الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية من طرف المنشأة القائمة، 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

¹³⁶ - الشرقاوي محمود سمير، محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 48.

اعتاد على ممارسة الملاحة النهرية سفينة، حتى ولو كان يقوم بالملاحة البحرية بين الحين والآخر¹³⁷.

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 كالأرصعة 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 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".

137 - أنظر في ذلك: روابح فريد، مرجع سابق، ص 32، 33.

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 متقول، فهي غير مستقرة وثابتة في حيز معين، فهي معدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر¹³⁸، 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"¹³⁹.

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 للملكية¹⁴⁰، 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....".

إن التصرفات الواردة على السفينة يشترط القانون بأن يتم تسجيلها في سجل خاص¹⁴¹، كما يقيد رهن السفينة بصفة رسمية مثله مثل رهن العقار تحت طائلة البطلان، بحيث تنص

138 - 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).

139 - شحات محمد، مرجع سابق، ص 22.

140 عماروش سميرة، مرجع سابق، ص ???

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

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 آخر¹⁴².

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

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

الفرع الأول: اسم السفينة le nom du navire

يجب أن يكون لكل سفينة اسم خاص بها لتمييزها عن غيرها من السفن والعائمات الأخرى، ويعود اختيار اسم السفينة إلى مالكها¹⁴³، وهذا ما كرسه المشرع الجزائري في نص المادة 16 من القانون البحري الجزائري، والتي تنص على أنه: "يجب أن تحمل كل سفينة اسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها. ويخضع

¹⁴² - أنظر في ذلك : عماروش سميرة، مرجع سابق، ص26 وما يليها.

¹⁴³ - أنظر في ذلك: عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق،

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 مشابها لاسم سفينة أخرى.

الفرع الثاني: ميناء تسجيل السفينة (موطن السفينة)

موطن السفينة، هو الميناء الذي يتم فيه تسجيل السفينة، ويسمى أيضا بالمرفأ¹⁴⁴، ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها. وحدد المشرع الجزائري ميناء التسجيل بميناء المكان الذي تم تسجيلها فيه.

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

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 (أولاً)، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات أهمية تحديد حمولة السفينة (ثانياً)، وكذا أنواع حمولة السفينة (ثالثاً).

أولاً: تعريف حمولة السفينة

يقصد بحمولة السفينة، سعتها الحجمية الداخلية، ويتم قياسها بالطن الحجمي. اعتبر المشرع لجزائري حمولة السفينة وسعتها الداخلية من ضمن الخصائص الذاتية للسفينة بموجب نص المادة 18 من القانون البحري الجزائري.

ثانياً: أهمية تحديد حمولة السفينة

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 البضائع¹⁴⁵.

¹⁴⁵ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 58.

ثالثاً: أنواع حمولة السفينة

إن حمولة السفينة على ثلاثة أنواع¹⁴⁶:

1- الحمولة الإجمالية الكلية: وهي مجموع ما تحتوي عليه السفينة من فراغات أو سعة، بما في ذلك الآلات والمنشآت التي بالسطح.

2- الحمولة الإجمالية: وهي الحمولة الإجمالية الكلية مخصوماً منها الفراغ الخاص بالآلات والمنشآت المقامة على السطح.

3- الحمولة الصافية: الفراغ المعد لنقل البضائع أو الأشخاص، وتعتبر الحمولة الصافية على القدرة التجارية للسفينة.

الفرع الرابع: درجة السفينة

تتمتع السفينة بدرجة معينة، تحدّد بناءً على مدى توافر عدة مواصفات فيها، كعمرها ومدى استيفائها لشروط المتانة، وطريقة بنائها¹⁴⁷، 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.

ويقوم بتحديد درجة السفينة هيئات دولية خاصة تدعى شركات الإشراف أو التصنيف *société de classification*، وهي كثيرة، أهمها *Lloyd's Registre*، وهي شركة انجليزية، شركة فيري تاس الفرنسية¹⁴⁸، التي اعتمدتها الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤرخ

¹⁴⁶ - أنظر في ذلك: حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 33.

¹⁴⁷ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 58.

¹⁴⁸ - عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، مرجع سابق، ص 58.

في 1973/01/02، وشركة اللويدز الانجليزية المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري المؤرخ في 1977/10/22، وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية التي تأسست في 1860¹⁴⁹.

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. وتعد شهادة هيئات الإشراف والتصنيف، قرينة على صلاحية السفينة للملاحة البحرية¹⁵⁰.

وللدرجة التي تقدم 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 أجرتها¹⁵¹.

الفرع الخامس: جنسية السفينة

إن 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 كل من شرط الملكية الكاملة، إلى جانب شرط الطاقم الوطني.

149 - عماروش سميرة، مرجع سابق، ص 31.

150 - روايح فريد، مرجع سابق، ص 37.

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

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

إن دراسة شرط الملكية الكاملة كأحد الشروط الموضوعية لاكتساب الجنسية الجزائرية، يقتضي التمييز بين الأشخاص الطبيعية والأشخاص الاعتبارية.

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 وفرّق 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 الجزائرية¹⁵²:

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

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

¹⁵² - 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 الربان وبصفة استثنائية واستعجالية تعيين البحارة الأجنبي، من أجل استكمال طاقم السفينة¹⁵³.

وعليه، يتضح أن المشرع الجزائري اشترط كقاعدة لمنح السفينة الجنسية الجزائرية أن يكون مجموع طاقمها جزائرياً، لكنه أجاز للوزير المكلف تحديد نسبة من البحارة الأجانب

¹⁵³ - تنص المادة 414 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق على أنه: "يجوز للربان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال، عند وجوده في ميناء أجنبي، تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجانب وذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة".

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 كفايات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة¹⁵⁴.

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 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.

¹⁵⁴ - قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988، يحدد كفايات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، ج

ر ج ج عدد 47، الصادر بتاريخ 1988 / 11 / 16.

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 المختصة¹⁵⁵، بحيث تخصص فيه لكل سفينة صفحة، تدرج فيها رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة، وعناصر هوية السفينة¹⁵⁶، تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ، إلى جانب اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسمائهم 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 التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة، ونوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها، وسبب وتاريخ شطب السفينة مكن دفتر التسجيل¹⁵⁷.

3- الجهة المختصة بالتسجيل

تعد 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 كفايات مسك دفتر التسجيل الجزائري للسفن من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية،

¹⁵⁵ - المادة 14 من قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988، يحدد كفايات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، مصدر سابق.

¹⁵⁶ - المادة 03 من قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988، يحدد كفايات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، مصدر سابق.

¹⁵⁷ - المادة 35 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

فإنه صدر قرار المؤرخ في 20/10/1988، الذي يحدد مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة¹⁵⁸، 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:

- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.

-إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.

- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.

- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.

- إذا فقدت خاصية سفينة.

- إذا بيعت إلى الخارج.

¹⁵⁸ - قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988، يحدد كفايات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، مصدر سابق.

5-الجزاءات 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 بالجناح والجنايات البحرية"، ضمن الجزء الخاص بـ "المساس بنظام المالحة البحرية" وذلك على النحو التالي:

أ - السهو عن التصريح بالتعديلات اللازمة الواردة على السفينة

تنص المادة 511 من ق ب ج على أنه: "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 وجزاءات مالية¹⁵⁹ 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 .

¹⁵⁹ - المادة 503 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق.

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 بأنه¹⁶⁰ : (عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مالكاً أو مجهزاً أو مستأجراً للسفينة بنقل البضاعة لصالح شخص آخر هو الشاحن)، كما وعرفه البعض الآخر¹⁶¹ بأنه (العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجرة يتعهد بها الشاحن).

إن دراسة عقد النقل البحري للبضائع، يقتضي التطرق إلى تعريف هذا الأخير (الفرع الأول)، إلى جانب الوقوف عند مقتضيات إلى أطراف هذا الأخير (الفرع الثاني)، وكذا التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع (الفرع الثالث).

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.

¹⁶⁰ - حمدي كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثامنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 7.

¹⁶¹ - 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، التأمين 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.

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

لقد نظمت اتفاقية بروكسل العقد التقليدي، لنقل البضائع بحراً¹⁶²، وهو العقد المثبت بموجب سند الشحن¹⁶³ أو أي وثيقة نقل مماثلة، دون التطرق إلى عقد النقل المثبت بموجب مشاركة الإيجار¹⁶⁴.

لقد أقرت المعاهدة النقل المثبت بموجب سند الشحن، إذ تقضي المادة الثالثة من المعاهدة في فقرتها السابعة بأنه إذا تم شحن البضاعة فإن 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 الإيصال 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، فيقدم الشاحن ليستبدل سند الشحن بهذا الإيصال المؤقت¹⁶⁵.

¹⁶² - فقد نصّت 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".

¹⁶³ - يعتبر سند الشحن أداة إثبات 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 أجرة نقل هذه البضاعة، إلا أن وظيفة سند الشحن قد تطورت فيما بعد ليصبح أداة لإثبات 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.

¹⁶⁴ - يقصد بعقد النقل بموجب مشاركة إيجار، العقد المبرم بين مالك السفينة والشاحن، بمقتضاه يؤجر مالك السفينة أو المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة معينة. أنظر في ذلك:

REMOND-GOUILLOU Martine, Droit maritime, PEDONE, Paris, 1998, p 292 ; ABDULHAY Imad Eldin et SARHAN Adnan Ibrahim, « La qualification juridique des contrats d'affrètement et du transport maritime en droit musulman et en droit positif français », CDMO, Université de Nantes, vol. 22, 2016, p 4. In <http://www.cdm.univ-nantes.fr/>, consulté le 23/03/2018.

¹⁶⁵ - الشرقاوي سمير، «عقد نقل البضائع بحراً في القانون المقارن»، مرجع سابق، ص 802.

أما النقل الذي يتم بمقتضى مشاركة إيجار، فلا محل لتطبيق أحكام معاهدة بروكسل عليه¹⁶⁶، 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 مجهزي 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 باحتكار 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 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 لذلك¹⁶⁷. 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.

¹⁶⁶ - تنص الفقرة الثانية من المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل على أنه: "ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن".

¹⁶⁷ - الشرقاوي سمير، «عقد نقل البضائع بحراً في القانون المقارن»، مرجع نفسه، ص 803.

ثانيا: 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 ج¹⁶⁸، 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 الفقهية¹⁶⁹، 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).

أولاً: الناقل البحري

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

¹⁶⁸ - 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".

¹⁶⁹ - 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.

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 البديل¹⁷⁰.

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 أبعاد 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 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 مسؤولا بحسب نسبة أجرة الحمولة التي قبضها وهذا هو مؤدي نص المادة 767 من القانون البحري.

¹⁷⁰ - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, L.G.D.J, 2006, p. 608.

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 أجره يتعهد بدفعها¹⁷¹، فهو الذي يقوم بطلب نقل البضاعة الخاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر¹⁷².

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 هؤلاء¹⁷³.

فالشاحن عبارة عن طرف أصيل في عقد النقل البحري، يستوي في ذلك أن يتم النقل بموجب سند شحن أو بدونه¹⁷⁴، كما يعتبر صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل

¹⁷¹ - عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة الحصول على شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2011_2012، ص 10.

¹⁷² - 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 .

¹⁷³ - مختار السويقي، مصطحات التجارة الدولية و النقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى مع قواعد الانكيترمز الصادرة في 1990، الطبعة 5، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993، ص 177 .

¹⁷⁴ - أمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، 2000، ص 53.

البحري، وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية¹⁷⁵. 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 الأخير¹⁷⁶.

ثالثا: المرسل إليه

يعرف المرسل إليه بأنه، الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناء على اتفاق مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته، ورغم أن

175 - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011/2012، ص 307.

176 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.

المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، إلا أنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن¹⁷⁷.

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 الثلاثية¹⁷⁸.

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 الشحن¹⁷⁹. وذلك دون أن يكون طرفا 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.

من أجل إثبات 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 والبحرية¹⁸⁰ بتاريخ 1996/12/17 ملف رقم 145015

¹⁷⁷ - أنظر في ذلك: أكلي ليندة، «المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، المجلد 04، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، ص 239 وما يليها.

¹⁷⁸ 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، 2014، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان ص 42.

¹⁷⁹ - أمال أحمد كيلاني، المرجع السابق، ص 55.

¹⁸⁰ - أنظر في ذلك : مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، 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 يكتب 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.

الفرع الثالث: التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

تتمثل أطراف عقد النقل البحري في كل من الناقل البحري والشاحن البحري، بحيث يلتزم أطراف عقد النقل البحري بعدة التزامات تختلف باختلاف مراحل النقل البحري للبضائع، فهناك مرحلة سابقة للشحن ومرحلة لاحقة للتفريغ، إلى جانب المرحلة البحرية والتي تبدأ من الشحن وحتى تفريغ البضائع.

وعليه سيتم التطرق بداية إلى التزامات الناقل البحري للبضائع (أولا)، ثم الانتقال إلى التزامات الشاحن البحري (ثانيا).

أولاً: التزامات الناقل البحري للبضائع

إن دراسة التزامات الناقل يقتضي التطرق بداية إلى التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن، ثم الانتقال إلى التزامات الناقل البحري خلال المرحلة البحرية، لنتوقف عند الالتزامات اللاحقة للتفريغ .

1- التزامات الناقل البحري خلال المرحلة السابقة للشحن

تحتل المرحلة السابقة للشحن، بأهمية خاصة في تنفيذ عقد النقل البحري، بحيث تشكل نقطة البداية للالتزامات الناقل البحري ولقد نظمت كل التشريعات البحرية، وحتى الاتفاقيات الدولية التي تنظم عقد النقل البحري التزامات الواقعة على عاتق الناقل البحري نظراً لما يترتب عليها من آثار تؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل البحري، ويمكن وصفها بالمرحلة التمهيدية والتي تبدأ بالالتزام بإعداد السفينة صالحة للملاحة، إلى جانب الالتزام باستلام البضائع، إلى جانب الالتزام بشحنها ورسها في السفينة.

أ-التزامات الناقل فيما يتعلق بالسفينة

يقع على عاتق الناقل البحري قبل بدء في أي رحلة التزام أساس يتمثل في تقديم السفينة وضعها تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليها، وذلك بتقديم السفينة والتأكد من صلاحيتها وأن تكون صالحة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية وإعدادها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة والقيام بالرحلة المتفق عليها مع تحديد نطاق الزمني للالتزام الناقل بإعداد سفينة.¹⁸¹

¹⁸¹- وليد خالد عطية، «مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة»، منشورات الحلبي الحقوقية، 2015،

بيروت، ص83.

أ-1-الالتزام بتقديم السفينة المتفق عليها

يلتزم الناقل البحري للبضائع بوضع السفينة المتفق عليها في عقد النقل البحري في المكان والزمان المتفق عليهما تحت تصرف الشاحن بحيث تكون جاهزة لنقل البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما، فإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل فيجب أن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر أما إذا كان الأمر متعلق بعقد النقل البحري يلتزم أن يوفر للبضاعة مكانا صالحا في السفينة، هيمن الالتزامات الجوهرية التي ينبغي الوفاء بها وفي حال تخلف الناقل عن إحضار السفينة المتفق عليها في العقد فإنه يتحمل المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالتزاماته العقدية ويتم مسألتة عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع بسبب ذلك، وينبغي في هذه الحالة تحديد طبيعة العقد إذا كان الأمر يتعلق بعقد إيجار سفينة أو تعلق الأمر بعقد النقل البحري¹⁸²

أ-2-الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة

يلتزم الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها لتكون قابلة للإبحار ولتنفيذ عملية النقل البضائع المتفق عليها، ويعرف مضمون التزام بإعداد السفينة على أنه: نعني صلابتها ومتانتها وثباتها وقدرتها على القيام بالرحلة المقررة، وفي الظروف المعتادة، وكذلك قدرتها على نقل البضائع وحفظها حتى ميناء الوصول.¹⁸³

يعتبر التزام الناقل البحري من أهم الالتزامات الذي تقع على عاتقه قبل بدء الرحلة، إذ يقوم الناقل بتجهيزها بكافة ما يلزم لتكون صالحة للملاحة باتخاذ جميع التدابير والاحتياطات، وذلك عن طريق تزويدها بالمؤن والطاقم البحري المؤهل وإعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن وتنظيفها وترتيبها لتكون صالحة لوضع البضاعة وحفظها فيها مع توفير

¹⁸²- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص117.

¹⁸³- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع -دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص17.

التهوية لما تتطلبه كل شحنة¹⁸⁴، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 770¹⁸⁵ من ق ب ج حيث فرض على الناقل مجموعة من العناصر تنص على مضمون الالتزام بإعداد السفينة صالحة للملاحة إذ لم يكفي فقط على ضرورة إعداد السفينة صالحة للملاحة بمعنى أن يكون بدن السفينة متينا يتحمل مخاطر الملاحة البحرية وكذا توافر المعدات والأجهزة الملاحية بالإضافة إلى تنظيف وترتيب أقسام السفينة المخصصة لوضع البضائع، وعليه فإن التزام بإعداد السفينة صالحة للملاحة يتكون من الشقين :

- الشق الأول يتمثل في الصلاحية الملاحية: وهو ضمان قدرة السفينة على تنفيذ الرحلة المتفق عليها وهذا من خلال تقديم سفينة لها بدن متين قادرة على تحمل مخاطر الملاحة البحرية وتزويدها بالتسليح والمؤن والتجهيز .

- الشق الثاني يتمثل في صلاحية التجارية: تشمل في مدى جاهزية السفينة للاستقبال البضائع ووضعها في أقسام مخصصة لنقلها عن طريق توفير عابر تتناسب مع طبيعة البضائع¹⁸⁶.

والالتزام الناقل بإعداد السفينة صالحة للملاحة في معاهدة بروكسل هو التزام ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة ويجب على الناقل فقط بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة، فإذا ظهر ظرف وأصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة فلا تقوم مسؤولية الناقل ما لم يثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة كانت قبل بدء

¹⁸⁴ - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000، ص 65.

¹⁸⁵ - تنص المادة 770 من أمر رقم 76-80 متضمن القانون البحري، مصدر سابق، على أنه: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي: أ- وضع السفينة صالحة للملاحة، ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب، ج- تنظيف وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها".

¹⁸⁶ - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري - دراسة مقارنة-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص 38.

الرحلة وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 3 من الاتفاقية "على الناقل أن يبذل المهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه للأغراض"¹⁸⁷.

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ لم تتطرق إلى التزام الناقل بإعداد السفينة صالحة للملاحة كالتزام عام مفروض على الناقل، سواء كان بذل عناية أو تحقيق نتيجة بل صلاحية السفينة تعتبر وصفا في السفينة، فلا يعفى الناقل من المسؤولية بإثباته بذل العناية أو إثبات العيب الذي في السفينة خفيا لأنه مسؤولا عما يصيب البضاعة من تلف أو هلاك مادامت في حوزته لدفع المسؤولية يجب أن يثبت عدم صلاحية السفينة راجع للسبب الأجنبي وأنه اتخذ جميع التدابير المعقولة لتجنب الحادث هذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 5 من الاتفاقية.¹⁸⁸

ب- التزامات الناقل المرتبطة بالبضاعة

يرتب عقد النقل البحري للبضائع آثار تتعلق بمحل العقد إذ يتعين على الناقل البحري التسلم البضائع من الشاحن، حيث تشكل واقعة التسلم البضائع بداية النطاق الزمني والمكاني للنقل البحري والذي يتم فيها الانتقال المادي للبضائع من الشاحن إلى الناقل الذي يتولى شحنها ورسها في السفينة.¹⁸⁹

¹⁸⁷-عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1190 والاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص78.
¹⁸⁸ - كومانى لطيف جبر، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، الطبعة 02، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص 63.

¹⁸⁹ -أعراب كملية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزوزو، 2016، ص52.

ب1-التزام الناقل بتسلم البضائع من الشاحن

يتعين على الناقل البحري تسلّم أو استلام البضائع المتفق على نقلها من الشاحن في الزمان والمكان المحدد في العقد، ويعرف الاستلام بذلك العمل المادي والقانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضاعة لغرض النقل، وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل البحري الذي على ضوءها تحدد مسؤولية الناقل عن تلف أو هلاك البضائع لذا سنتحدث عن ميعاد الاستلام ثم مكان الاستلام.

يتم استلام البضاعة في الموعد المتفق عليه ويمكن الاتفاق على ميعاد الذي يقضي به العرف السائد في ميناء الشحن، أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإن ميعاد الاستلام يبدأ من لحظة أخذ الناقل البضائع على عاتقه ووضعها تحت تصرفه ممثله القانوني أو منذ تكلفه، بها وبهذا يكون المشرع قد وسع من نطاق مسؤولية الناقل البحري إذ تبدأ من لحظة تسلمه للبضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني. بحيث تنصت المادة 739 ق ب ج على أنه: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني".

وفي ظل اتفاقية بروكسل مسؤولية الناقل تبدأ عند الشحن وفي اللحظة التي يكون الناقل تسلّم البضاعة، أما اتفاقية هامبورغ واستناد للفقرة الأولى من المادة الرابعة "مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهد الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ"، فالناقل يكون مسؤولاً عن البضائع منذ الوقت التي تكون فيها البضائع في عهده وتحت حراسته في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.¹⁹⁰

¹⁹⁰ -أعراب كملية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص55.

يتم استلام البضاعة في العادة بميناء الشحن، غير أنه يمكن الاتفاق على تسليمها خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مقره ومع ذلك يظل الناقل مسؤولاً عن إتمام الإجراءات اللازمة لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيداً لشحنها، غير أن هذا لا يعني إمكانية تسليم البضائع في أي مكان خارج الميناء دون اتفاق مسبق لأن الأمر يقتضي اتخاذ إجراءات جمركية وإدارية لا يمكن للناقل تحمل عبئها.¹⁹¹

ب2-التزام الناقل بالشحن البضاعة

شحن البضاعة، عملية مادية يقصد بها وضع البضائع على ظهر السفينة أو داخل العنبر في ميناء القيام المتفق عليه تمهيداً لنقلها إلى ميناء الوصول، وعملية الشحن يقوم بها عادة الناقل لما يتوفر عليه من خبرة والوسائل الكافية للقيام بها وان تتم في الميعاد المتفق عليه في عنابر السفينة يكون الشحن على ظهر السفينة أو يكون الشحن على سطح السفينة.¹⁹²

تقع عملية الشحن في الأصل على عاتق الناقل في ميناء غير أن عقد النقل قد يتضمن اتفاق يخول الشاحن تولي عملية الشحن، ولقد تباينت القوانين في تحديد الجهة المسؤولة عن عملية شحن البضائع منه من أجاز للأطراف الاتفاق على عملية النقل والبعض اتجه إلى جعل الالتزام على عاتق الناقل كأصل وعدم الجواز الاتفاق على ذلك وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 773 ق ب ج التي تنص على ما يلي: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل."

¹⁹¹ -هاني دويدرا، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999، ص 254.

¹⁹² -عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 118.

نستخلص من خلال المادة أن الناقل هو الذي يقوم بعملية الشحن لتمتعه بالخبرة الكافية والوسائل المتخصصة ولقد جرى العمل التعاقد مع مقاول المناولة المينائية ليتولى الأعمال المادية لوضع البضائع على ظهر السفينة ولكن يبقى الناقل دائما مسؤولا اتجاه الشاحن والمرسل إليه¹⁹³.

بينما تلقي معاهدة بروكسل التزام الشحن على الناقل ولا يمكن إدراج شرط في سند الشحن يعفيه من المسؤولية عن هلاك أو تلف الذي يقع أثناء عملية الشحن هذا تطبيقا للفقرة 2 من المادة 2 "مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها والعناية بها وتفريغها ما يلزم لذلك من عناية ودقة"، أما في يخص إ هامبورغ لم توضح على من تقع عملية الشحن وإنما وسعت القواعد من مجال تطبيقها من حيث الزمان، وعليه يعتبر الناقل هو المسؤول عن عملية الشحن على أساس أن الناقل مسؤول منذ أخذ البضاعة في عهده طبقا للمادة 4 الفقرة الأولى¹⁹⁴.

تتم عملية الشحن بوضع البضائع في عابرة السفينة كأصل وقد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة كاستثناء.

- الأصل أن يتم شحن البضائع في عابرة السفينة فلا يجوز للناقل شحنها على سطح السفينة وذلك تقاديا لما تتعرض له البضائع من أضرار كالسقوط في البحر أو التبلل بمياه البحر أو الأمطار.

¹⁹³-أعراب كملية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مرجع سابق، ص 65.

¹⁹⁴-لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 77.

يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة استثناء، ولقد أورد المشرع الجزائري استثناء يخص شحن البضاعة على سطح السفينة في المادة 774¹⁹⁵ ق ب ج واشترط شرطين من أجل شحن البضاعة على سطح السفينة وهما :

- وجود اتفاق بين الأطراف يقضي بشحن البضائع على سطح السفينة ويثبت هذا الاتفاق بسند الشحن أو في أي وثيقة مستقلة وفي غياب الاتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك.

-إذا كان تحميل البضائع على سطح السفينة نظاميا ومتعارف عليه أو كانت طبيعة البضائع تقتضي ذلك.

استبعدت معاهدت بروكسل، شحن البضائع على السفينة وهذا ما تضمنته الفقرة ج من المادة الأولى بعكس إتفاقية هامبورغ الذي أجازت شحن البضائع على سطح السفينة ونظمت أحكامه بموجب المادة 9 بفقراتها الأربعة¹⁹⁶.

ب3- التزام الناقل بتحريم البضاعة

تحريم البضاعة عبارة عن عملية توزيع البضاعة وترتيبها داخل عنابر السفينة بطريقة تضمن حمايتها من خطر الهلاك أو التلف وتحافظ على توازن السفينة .

يقع التزام تحريم وتستيف البضاعة في عنابر السفينة على عاتق الناقل، غير أنه يمكن لربان السفينة القيام بذلك نيابة عنه، إذا تعلق الأمر بنقل مواد خطيرة قابلة للانفجار

¹⁹⁵-تنص المادة 774 من أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق، على أنه "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بموجب العموم.

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ماعدا في حالة ما إذ كان التحميل قدتم بالاتفاق مع الشاحن."

¹⁹⁶-الواحد رشيد، مرجع سابق، ص50-48.

وعلى الناقل الأخذ بعين الاعتبار أثناء عملية تحريم البضائع وتثبيتها في عابرة السفينة كل الجوانب والعناصر من أجل أخذ أكبر عدد ممكن من الحمولة لذا يجب على الناقل تنفيذ هذه العملية محافظاً على صلاحية السفينة للملاحة وهذا ما نصت عليه معاهدة بروكسل¹⁹⁷ في مادتها 3.¹⁹⁸

يرى البعض أن خطأ في التحريم يعد خطأً تجارياً متعلقاً بالبضائع والمحافظة عليها والعناية بها والبعض الآخر أنه الخطأ في التحريم في البضائع من الجسامة بحيث يؤثر على أمن وتوازن السفينة فهو خطأ ملاحى ويمكن إثبات خطأ التحريم بكافة الطرق الإثبات.¹⁹⁹

2-التزامات الناقل البحري للبضائع خلال المرحلة البحرية

بعد الانتهاء من إعداد السفينة واستلام الناقل البحري للبضائع وشحنها وتحريمها، تليها مرحلة تنفيذ عقد النقل البحري، وما يترتب عليها من التزام الناقل بحري بنقل البضائع (أ) إلى جانب التزام هذا الأخير بالعناية بالبضاعة (ب).

أ-التزام الناقل بنقل البضاعة

يعد نقل البضائع الالتزام الرئيسي الذي يترتب عليه عقد النقل البحري للبضائع حيث يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في الميعاد المتفق عليه بإتباع خط السير المعين في العقد وعلى متن السفينة المتفق عليها.

يجب على الناقل أن يتبع في رحلته خط السير المتفق عليه في عقد النقل، فإذا لم يتفق عليه وجب عليه إتباع خط السير المعتاد أي الطريق الملاحى الذي تسلكه السفن عادة في راحلتها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ حتى لا تتعرض السفينة أو البضاعة

¹⁹⁷- أنظر للمادة 3 من معاهدة بروكسل لسنة 1924.

¹⁹⁸- عاطف محمد الفقى، مرجع سابق، ص 81.

¹⁹⁹- أنظر في ذلك: أعراب كملية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 74.

للخطر²⁰⁰، وهذا ما نص عليه المشرع بشكل صريح في المادة 775 فقرة الأولى²⁰¹ ويوجد نوعين من لطريق أو خط السير، فالأصل هو عدم جواز الانحراف بالسفينة عن الطريق المعتاد فان هذا الانحراف قد يكون مشروعاً ولا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع في حالتين.

يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع في حالتين؛ الحالة الأولى، بحيث تنص الفقرة 2 من المادة المذكورة آنفاً: "ولا يعد مخالفة لعقد البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة لأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل المسؤول عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك" أي إذا وقع الانحراف بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر وبسبب التدابير التي اتخذها الناقل لإنقاذ الأموال في البحر لا يعد الناقل المسؤول في هذه الحالة عن أي خسارة تتجم عن ذلك.

في حين تتمثل الحالة الثانية، تضمين عقد النقل شرط الانحراف الذي يمنح للناقل الحرية الكاملة في الرسو في الموانئ التي يراها مناسبة أو كان الانحراف بقصد اختصار الرحلة وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً إذا تضمن سند الشحن شرط الانحراف.²⁰²

الأصل إتمام الرحلة البحرية على السفينة التي شحنت البضائع في ميناء القيام دون أن يكون للناقل الحق بتغييرها أثناء الطريق، إلا إذا هلك أو توقفت السفينة عن مواصلة الرحلة أي كان سبب ذلك فيجب على الناقل إبعاد السفينة أخرى لإتمام الرحلة وبذل العناية اللازمة لذلك وهذا ما نستخلصه من خلال المادة 776 ق ب ج التي ورد فيها ما يلي: "في

200 - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 35 .

201 - تنص المادة 775 من الأمر رقم 76-80 ، المتضمن القانون البحري، مصدر سابق على أنه: "يجب أن تنقل

البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده بالطريق العادي".

202 - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 84.

حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر.²⁰³

يلتزم الناقل بإعداد سفينة أخرى تقوم بإتمام الرحلة عند توقف السفينة الأصلية، وهو التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة حيث يجب عليه بذل العناية اللازمة لتغيير السفينة ونقل البضائع حتى ميناء القيام وإذا لم يتمكن من إعداد سفينة أخرى ولحقت أضرار بالبضاعة فإنه يكون مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها.²⁰⁴

في حالة المسافنة، تكون أعباء ومصاريف المسافنة وأجرة الحمولة لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل إلا إذا أبعد عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف.²⁰⁵

تحدد المدة لنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ حسب الاتفاق بين الأطراف، وفي حالة عدم وجود اتفاق يجب إتمام النقل في مدة معقولة، ولقد ألزم المشرع الجزائري الناقل البحري للبضائع بنقل البضائع في مدة مناسبة طبقاً للمادة 775 ق ب ج التي سبق ذكرها، وقد يحدث التأخر في حالتين :

تأخر السفينة في مغادرة ميناء الشحن: في هذه الحالة يفسخ العقد إذا كان السبب التأخر القوة القاهرة سبب التأخر الرحلة طبقاً للقواعد العامة دون مسؤولية أما في حالة انعدام القوة القاهرة يتحمل الناقل المسؤولية .

- تأخر السفينة في الوصول إلى ميناء التفريغ: فإذا تأخرت السفينة في الوصول إلى ميناء التفريغ الميعاد المحدد في السند الشحن، فإن الناقل يتحمل المسؤولية ويلتزم بالتعويض تجاه

²⁰³ - وجدي حاطوم ، مرجع سابق، ص102.

²⁰⁴ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص85.

²⁰⁵ - تنص المادة 777 من أمر رقم 76-80 ، مصدر سابق، على أنه: "في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع، على عاتق الناقل ألا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة."

الشاحن بسبب التأخير، في حين نصت عليه اتفاقية هامبورغ على التأخير في الفقرة 2 من المادة 5²⁰⁶.

ب-التزام الناقل بالعناية بالبضاعة

يلتزم الناقل بالمحافظة والعناية بالبضائع أثناء مرحلة النقل حال وجود البضائع في عهده تحت حراسته ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلا إذا اثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر هذا حسب نص المادة 5 الفقرة الأولى من اتفاقية هامبورغ، وبالعكس فإن وفقا لاتفاقية بروكسل، فالتزام الناقل بالعناية بالبضاعة، هو التزام بتحقيق نتيجة ويمكن للناقل نفي مسؤوليته بإثبات وجود حالة من حالات الإعفاء²⁰⁷.

إن النقل البحري يشمل كل أنواع البضائع وهذا حسب نص المادة 1 الفقرة 5 من اتفاقية هامبورغ²⁰⁸ الذي وسعت من مفهوم البضاعة عكس اتفاقية بروكسل التي اعتبرت البضائع كل الأموال والأشياء والمواد من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة في مادتها الأولى الفقرة ج.²⁰⁹

²⁰⁶ - تنص المادة 2/5 من اتفاقية هامبورغ على أنه "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المتفق عليه صراحة أوفي حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من الناقل يقط ، مع مراعاة ظروف الحالة".

²⁰⁷ - أعرب كملية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 81.

²⁰⁸ - تنص المادة 5/1 من اتفاقية هامبورغ على أنه: "يشمل مصطلح البضائع الحيوانات الحية، وحينما تكون البضاعة مجمعة في حاوية ومنصة نقالة أو أداة نقل مماثلة أو مغلفة، تشمل "البضائع" أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن"

²⁰⁹ - تنص المادة الأولى فقرة (ج) من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على أنه "بضائع تشمل الأموال والأشياء والمواد من أي أنواع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريق."

يفرض الالتزام بالمحافظة على البضاعة أعباء متعددة على عاتق الناقل كالتغطية البضاعة لإبعادها عن مياه البحر أو إعادة رصها ويوفر لها التهوية اللازمة والتأكد من إحكام تغليف البضائع.

تكون البضاعة أثناء عملية النقل تحت حراسة الناقل لذلك وجب عليه أن يبذل العناية العادية حسب اتفاق الأطراف أو حسب أعراف ميناء في الحفاظ عليها وصيانتها التي تكفل وصولها سليمة وهذا ما نصت عليه المادة 773 ق ب ج إلا إذا اقتضت البضائع عناية خاصة وبذلك يكون التزام الناقل التزام بتحقيق نتيجة.

3- التزامات الناقل في ميناء التفريغ

يقع على عاتق الناقل التزامان عند وصول السفينة الى ميناء التفريغ بعد نهاية الرحلة البحرية إحداها هو فك والتفريغ البضائع (أ) ثم تسليم البضاعة لأصحابها (ب) .

أ- التزام الناقل بتفريغ البضاعة

يقصد بالتفريغ هو تلك العملية المادية التي تتضمن فك وإنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إلى رصيف الميناء وبنفس العناية التي تمت به عملية الشحن وذلك باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع تعرض البضائع للضرر²¹⁰، ويقع على عاتق الناقل البحري عملية التفريغ إلا أنه عادة ما يعهد إلى مقاول التفريغ الذي يكون تابعا وتحت مسؤوليته الناقل البحري، فيكون الناقل البحري مسؤولا عن الأضرار الحاصلة للبضائع أثناء التفريغ تجاه الشاحن أو المرسل إليه .

²¹⁰ - حريزي أسماء، ميراوي فوزية، الوجيز في قانون النقل الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 43.

بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ يبدأ الناقل بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات التي تمت بها عملية الشحن والتحميل ولقد ميز المشرع الجزائري بين عمليتين في نص المادة 780 ق ب ج ²¹¹ هما فك البضائع وعملية إنزالها.

تتدرج عملية فك البضائع ضمن عمليات النقل، وذلك لا يمكن أن يتم التفريغ قبل فك وإخراج البضائع من عابر السفينة التي تحصل في ميناء التفريغ.

أما عملية إنزال البضائع، فهي القيام بتفريغ البضائع وإنزالها من سياج السفينة إلى الرصيف في ميناء الوصول، أو إلى صنادل التي تحملها إلى الرصيف والتي تتم بذات الإجراءات التي تتم بها عملية الشحن لكن بطريقة عكسية.²¹²

تجري عملية التفريغ في الوقت التي تكون فيه السفينة مستعدة للتفريغ ويتحدد هذا الوقت إما بموجب اتفاق في سند الشحن أو بموجب العرف وطبيعة البضاعة إذا كان ميعاد التفريغ متفق عليه في سند الشحن يجب تفريغ البضائع في الميعاد المتفق عليه في سند الشحن.

يكون ميعاد التفريغ في هذه الحالة في حالة عدم الاتفاق عليه، عند ذلك يجب أن يكون التفريغ بحسب العرف أو طبيعة البضاعة على أن يتم التفريغ في مدة معقولة مع إخطار المرسل إليه وممثله القانوني بالميعاد،²¹³ المشرع الجزائري لم يحدد مدة التفريغ وإنما

²¹¹ - تنص المادة 780 من أمر رقم 76-80، مصدر سابق، على أنه: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".

²¹² - بارودي مختار، «التزامات الناقل البحري للبضائع بعد إتمام الرحلة البحرية في ظل التشريع الجزائري»، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، المجلد 06، العدد 01، 2019، ص 30.

²¹³ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 122.

يفهم من النص المادة 781 الفقرة الأولى من ق ب ج.²¹⁴ التي تؤكد على أن يتم التفريغ في مدة معقولة، ويتحدد ميناء التفريغ كأصل بالاتفاق في عقد النقل، وإما يتم تدوينه في سند الشحن وقد لا يتم تدوينه.

يتم الاتفاق على ميناء التفريغ بالاتفاق بين أطراف عقد النقل، وفي حالة عدم ذكر اسم ميناء التفريغ في سند الشحن، يقع على الأطراف إقامة الدليل على تعيين ميناء التفريغ بكافة الطرق الإثبات.²¹⁵

ب- التزام الناقل بالتسليم البضاعة

تسليم البضاعة، هي العملية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، وترفع على الناقل مسؤولية المحافظة على البضاعة بتسليمها ووضعها تحت تصرف المرسل إليه القانوني أو من يمثله القانوني، والتسليم عملية قانونية يقصد به ذلك التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة والتي يقبلها هذا الأخير وهذا ما نصت عليه المادة 739 ق ب ج²¹⁶، فالتسليم عملية قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري ومسؤولية الناقل البحري بعكس عملية التفريغ المادية.²¹⁷

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة الى المرسل إليه أو ممثله القانوني وفي الموعد المحدد لتسليم.

²¹⁴ - تنص المادة 781 من الأمر رقم 76-80، مصدر سابق، على أنه "إذا وقع حادث فجائي يمنع الناقل من إفراغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة يمكنه إنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاع البضائع إلى ميناء التحميل".

²¹⁵ - عباس زياد كامل السعدي، «مسؤولية الناقل البحري عن البضائع»، مجلة أفاق للعلوم، المجلد 06، العدد 01، 2021، ص 254

²¹⁶ - تنص المادة 739 من أمر رقم 76-80، مصدر سابق، على أنه: التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة الى المرسل اليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن

²¹⁷ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 123.

يتم تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه أو ممثله القانوني في مكان الوصول السفينة وبالتالي هو ميناء التفريغ حسب المادة 782 ق، ب، ج²¹⁸، وفي حالة لم تصل السفينة إلى الميناء المتفق عليه، يعتبر الناقل قد أخل بالتزامه بتحقيق نتيجة بالتالي تقوم مسؤوليته.

يكتسي زمان التسليم أهمية كبيرة على أساسه يتحدد الوقت الذي يجب على أن يتقدم المرسل إليه لتسليم البضاعة، كما تقوم على أساسه مسؤوليته عن التأخير ومن خلاله يبدأ حساب أجل إبداء التحفظات وميعاد انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري وهذا أكدته القضاء في قرار المحكمة العليا رقم 62613 ويتم تحديد بالاتفاق الأطراف على ميعاد التسليم فيلتزم الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه وفي حالة عدم الاتفاق يجب أن يتم التسليم في مدة معقولة²¹⁹

تظل مسؤولية الناقل البحري قائمة إلى غاية التسليم الفعلي للبضائع لصاحب الحق فيها، والذي يتحدد بحسب طبيعة سند الشحن فإذا كان اسماً يجب أن تسلم البضاعة للشخص الذي ورد اسمه في سند الشحن أي المستفيد أو إلى الشخص الذي حول إليه السند بإتباع إجراءات حوالة الحق، وإذا كان سند الشحن هو عبارة عن السند لأمر ولحامله، فإذا صدر سند الشحن في شكل سند لأمر تكون الأفضلية لأخر مظهر إليه الذي يقوم الناقل بتسليمه البضاعة حسب الفقر (ب) من المادة 784 ق ب ج، وإذا كان سند الشحن لحامله تسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومعه السند الشحن عند الوصول وهذا ما أكدته²²⁰ الفقر (ج) من المادة 784 ق ب ج، وفي حالة تعدد أشخاص يحملون نفس وثيقة الشحن

218 - تنص المادة 782 من أمر رقم 76-80، مصدر سابق، على أنه على ما يلي "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

219 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 60.

220 - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 50.

للمطالبة بالبضائع فلا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم أن يقوم الناقل بإيداع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني مع إخطار الشاحن بذلك هذا حسب المادة 785 ق ب ج²²¹.

بما أن عقد النقل البحري يدخل ضمن الأعمال التجارية فيستطيع الناقل إثبات التسليم البضاعة للمرسل إليه بكافة الطرق طبقا للمادة 30 ق ت ج، وعادة ما يتم التسليم مقابل مخالصة موقعة بإمضاء المرسل إليه والتي تعتبر بمثابة دليل على التسليم وبذلك تبرء ذمة الناقل من كل مسؤولية²²².

ثانيا: التزامات الشاحن البحري للبضائع

تتّصف التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع بنوع من الصرامة والشدة، سواء تعلّق الأمر بالالتزامات المرتبطة بشحن البضائع العادية، أو شحن البضائع الخطيرة .

1- الالتزامات المتعلقة بتجهيز وتسليم البضائع العادية

من القواعد الأساسية في عقد النقل البحري، أنّ الناقل غير مسؤول إلّا عن الحالة الخارجية للبضاعة²²³، ومن بين الشروط التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن وحسب الفقرة (ج) من نص المادة 752 ق ب ج حالة وتكييف البضائع، بحيث تثار مسؤولية الشاحن عن الخطأ في التغليف أو التكييف أو تعليم البضائع، إلى حالة المسؤولية عن التصريحات الخاطئة، إلى جانب مسؤوليته عن رفض تسلّم البضائع في ميناء الوصول.

²²¹ -تنص المادة 785 من الأمر رقم 76-80 ، مصدر سابق، على أنه على أنه: " إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل اليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً"
²²² بارودي مختار، التزامات الناقل البحري للبضائع بعد إتمام الرحلة البحرية في ظل التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص36.

²²³ - أحمد محمود حسني، نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 150.

أ- الالتزام بالتغليف أو التكييف أو تعليم البضاعة

ذهبت اتفاقية بروكسل 1924 إلى إعفاء الناقل البحري²²⁴ من المسؤولية في حالة وقوع الشاحن في خطأ في التغليف، وهو نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري، بحيث تشير الفقرة (ح) من المادة 803 من ق ب ج إلى أن أخطاء الشاحن في التحريم emballage أو التكييف conditionnement تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية. فالتغليف مسألة تخص الشاحن والمرسل إليه ولا علاقة للناقل به، ومن ثم فإن الناقل يعفى من المسؤولية، إذا وقعت الأضرار بسبب عيب في تغليف أو حزم البضائع، حيث لا يقوى تغليفها وحزمها على تحمل مخاطر النقل من مكان التصدير إلى مكان الاستيراد بما يتخلل هذه الرحلات من مناولة عند الشحن أو إعادة الشحن أحيانا أخرى، وعند التنزيل من السفينة إلى الرصيف ومنه إلى مستودعات المستورد²²⁵.

ب- التزام الشاحن بالتصريح الصحيح

تثار مسؤولية الشاحن عن كل التصريحات الخاطئة أو الكاذبة إذا تعلّق الأمر بالبيانات التي اشترطها القانون، أو تعدد ذكر بيانات غير صحيحة.

ب1- المسؤولية عن الأخطاء والبيانات الواردة في المادة 753 من ق ب ج

تقرر الفقرة الثانية من المادة 753 من ق ب ج مسؤولية الشاحن تجاه الناقل عن كل خسارة أو مصاريف ناشئة عن الأخطاء المتعلقة بالعلامات والعدد والكم والوزن، بحيث اعتبرته ضامنا للناقل، غير أن الناقل يبقى مسؤولا عن الأخطاء المرتكبة في تحرير وثيقة الشحن اتجاه الغير، ولا يمكنه التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة إلا في مواجهة الشاحن.

²²⁴ - الفقرة (ن) من المادة 2/4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

²²⁵ - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 332.

كما وتتص المادة 756 ق ب ج على إمكانية الناقل البحري أو نائبه أدرج البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتهما، وفي حالة رفضه تسجيل البيانات الخاصة بالتصريحات عن العدد والكمية والوزن والعلامات للأسباب المذكورة في المادة 755 ق ب ج.

ب2- تعمد ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها

من أهم التزامات الشاحن، تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة المشحونة، فإذا قدم الشاحن تصريحاً كاذباً عن نوع وقيمة البضائع، فإن هذا من شأنه أن يعرضه للمسؤولية الأضرار والخسائر اللاحقة بهذه البضاعة، وبالمقابل من ذلك يتم إعفاء الناقل من المسؤولية، وبالتالي تطبيق عقوبة مدنية تهدف على تهذيب الشاحن وحمله على تجنب الكذب المتعمد²²⁶ وهذا ما ذهبت إليه اتفاقية بروكسل في الفقرة الخامسة من المادة 4، أما المشرع الجزائري فقد ذكر هذه الحالة في كل من النصوص التالية:

- نص المادة 805 ق ب ج على أنها تعتبر من الحالات المحددة لمسؤولية الناقل .

- نص المادة 810 من ق ب ج والتي تنص على أنه: " لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل"، فإن وجود مثل هذه التصريحات الكاذبة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى من شأنها أن تؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، بمعنى أنه اعتبرها من قبيل حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، ولكن هل المشرع الجزائري حقيقة يعتبرها من قبيل أحد حالات الإعفاء من المسؤولية؟ لما لم يذكرها في نص المادة 803 ق ب ج أين تطرق إلى حالات إعفاء الناقل من المسؤولية؟ بحيث لم يستعمل نفس المصطلح، بحيث استعمل في المادة 803 ق ب ج مصطلح "

²²⁶ - على البارودي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 271.

يعفى من المسؤولية" في حين استعمل مصطلح " لا يعد الناقل مسؤولاً" في نص المادة 810 ق ب ج.

ج- الالتزام بتسليم البضائع في ميناء الوصول

تثار مسؤولية الشاحن البحري بالنسبة لحالة رفض تسليم البضاعة من طرف الشاحن البحري أو أحد ممثليه، إذا كان الشاحن هو نفسه المرسل إليه.

إنّ الواقع العملي قد يطرح إشكالية رفض صاحب الحق في البضاعة من تسليم البضائع فماذا لو أن صاحب الحق في استلام البضاعة رفض التسليم؟ وبعبارة أخرى ماذا يترتب لو امتنع صاحب الحق في البضاعة من تسلماً ؟

طبقاً للمادة 43 من قواعد روتردام فالناقل ملزم عند وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه، أو الذي يمكن أن يكون معقولاً للتسليم، فهو لا يبرح المكان إلا بعد قبول صاحب الحق في البضاعة للبضائع، ويقوم بإقرار البضائع.

ولقد اعتبرت قواعد روتردام الإقرار شرط لتمام عملية التسليم، بل وأجازت للناقل رفض التسليم إذا رفض المرسل إليه الإقرار، وهو نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري وكذا القضاء الجزائري²²⁷ وهذا ما يعرف بالتسليم القانوني والذي يتم بعرض الناقل أو ممثله القانوني البضائع على المرسل إليه والحصول على القبول من طرفه فهو بذلك يختلف عن عملية التفريغ.

وحسب الفقرة الخامسة من المادة 45 من قواعد روتردام، فالناقل لا يكون مسؤولاً عن التلف أو هلاك البضاعة في الوقت الذي لم تسلم فيه لصاحب الحق فيها، ما لم يثبت

²²⁷ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 1994/01/17، رقم 112383، المجلة القضائية، عدد 3، 1994، ص 132.

صاحب المصلحة، أن الهلاك أو التلف قد نجم عن امتناع الناقل عن اتخاذ تدابير الحفظ على تلك البضائع وأن الناقل كان على علم، أو كان يجد ربه أن يكون على علم بأن يتخذ تلك التدابير، فهو ملزم ببذل العناية في المحافظة عليها قبل تسليمها الفعلي إلى صاحب الحق فيها.

أما اتفاقية هامبورغ، فلم تتطرق إلى المسائل المتعلقة بإثبات التسليم وكذا الامتناع عن التسليم وإلى واجب قبول تسلّم البضائع أو الإقرار بتسلّمها.

فإذا لم يتقدّم الشاحن أو امتنع عن تسلّم البضائع أو كان غير معروف، فللناقل في كل الأحوال حسب المادة 793 ق ب ج إيداع البضاعة في مستودع وفي مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه (الشاحن) ويقوم بإعلام الشاحن بذلك كما يحقّ للناقل التعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه.

2-التزام الشاحن بالتبصير بشأن البضائع الخطرة

لقد خصت البضائع الخطيرة باهتمام دولي وداخلي، نظرا لما تسببه من مخاطر سواء على الأرواح أو البضائع الأخرى، لذلك ارتأت الندوة الدولية لعام 1929 المتعلقة بحماية الحياة البشرية، ضرورة وضع قواعد دولية لنقل البضائع الخطيرة، وعلى إثر ذلك تبنت اتفاقية عام 1948 تصنيفا عاما للبضائع التي يتم نقلها على سطح السفينة.

وفي سنة 1965 تم نشر التقنين البحري الدولي للبضائع الخطيرة code de l'organisation maritime internationale traitant du transport des marchandises dangereuses a bord des navires²²⁸ ، بحيث كان الهدف

²²⁸ - MOHAMED CHERIF Fatma Zohra , glossaire des termes clés du transport maritime, O P U , 2010, p 53.

منه تسهيل تطبيق الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر²²⁹، إلا أن نصوص التقنين²³⁰ IMDG، لم تشكل سوى مجرد توصيات بسيطة، ومع ذلك أصبحت إلزامية في فرنسا منذ دخول التنظيم المتعلق بأمن السفن حيز التطبيق، ومفروضة على المرسلين والناقلين كأوامر وطنية.

يحتوي التقنين IMDG على فهرس عام للمواد وينقسم إلى ثمانية خانات²³¹، ولا يحتوي هذا القانون على قائمة محددة للبضائع الخطيرة، بل يخضع للتحيين المستمر mise à jour régulière لمواكبة التطورات والمواد الجديدة.

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).

²²⁹ - لقد صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1974، المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر والمبرمة في لندن في 1974/11/01 وبروتوكولها التطبيقي المؤرخ في 17 فبراير 1978، بموجب المرسوم رقم 510/83 المؤرخ في 27 غشت سنة 1983، ج ر عدد 36 لسنة 1983 .

²³⁰ - International Maritime Dangerous Goods code.

²³¹ - الخانة الأولى: تسمية المواد والتي تكون مرتبة حسب تسلسل الحروف الأبجدية، كما وتكتب بالحروف الكبيرة lettre majuscules، وهي التسمية التقنية الدقيقة كما جاءت في اتفاقية بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، مرفقة بإشارات P, PP أو للملوث البحري، الخانة الثانية: صفحة التقنين page du code IMDG، الخانة الثالثة: رقم الأمم المتحدة ONU، الخانة الرابعة: الصنف Classe، الخانة الخامسة: فئة التغليف Groupe d'emballage، الخانة السادسة: ملصقة خطر احتياطية Etiquette de danger subsidiaire، مثل: سائل قابل للاشتعال، قابل للانفجار، سام...الخ، الخانة السابعة: رقم بطاقة السلامة Fiche de sécurité، الخانة الثامنة: دليل العناية الطبية الاستعجالية، في حالة حدوث حوادث بسبب البضائع الخطيرة. أنظر في ذلك:

-Lamy transport, Tome 3, 1997, p 891.

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 المشاركة²³².

الفرع الثالث: إيجار السفينة على أساس الرحلة

إن إيجار السفينة بالرحلة يكون في شكل عقد يربط بين طرفين²³³، غالبا بين شركتين ملاحين في مستوى اقتصادي واحد، يسمى الطرف المؤجر والثاني المستأجر حول

²³² - أنظر في ذلك: أمال أحمد كيلاني المحامية، مرجع سابق، ص 74.

²³³ - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 0، السداسي الأول، 2008، ص 31.

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 .

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 13894 ²³⁴ .

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 المسؤولية ²³⁵ .

²³⁴ - بوعروج حسان، «مسؤولية الناقل البحري»، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 19 .

²³⁵ - أنظر في ذلك : نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا (القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا)، دار الهدى، الجزائر، ص 143.

ذهبت هذه الدراسة إلى واحدة من القضايا التي لا تقل أهمية عن مقياس القانون البحري، كونها موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق، بحيث لامست الدراسة أهم المحاور المتعلقة بمقياس القانون البحري.

يعرف القانون البحري بأنه قانون الملاحة البحرية، بحيث ينظم مختلف العلاقات القانونية التي يكون البحر مسرحا لها، كما ويعرف بأنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة.

يعود أصل نشأة القانون البحري إلى الحضارات القديمة، بدءاً بالعصر القديم أين ظهرت الأعراف البحرية، بحيث تطور هذا الأخير في ظل العصور الوسطى، حيث ظهرت عناصر القانون البحري كما ودون على شكل مجموعات، كما وتطور هذا الأخير في ظل العصر الحديث بحث ظهر أول تقنين بحري سنة 1681 والذي عرف بأوامر البحرية، إلا أن القانون البحري لم يتوقف عند هذا الحد بل تطور في ظل العصر المعاصر، بحيث ظهرت فكرة عالمية القانون البحري وتوحيد أحكام القانون البحري.

ظهر أول قانون بحري جزائري في 1976 بموجب الأمر 76-80 والذي عدل وتمم، كما أن استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر مرّ بمرحلتين؛ مرحلة احتكار خدمات النقل البحري من طرف الدولة، ومرحلة تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري.

يمتاز القانون البحري بمجموعة من الخصائص، بحيث يعتبر قانون عرفي وقديم النشأة، كما ويعتبر قانون ثابت وبطيء التطور، إلى جانب اعتباره قانون ذاتي، إلى جانب اعتباره قانون عالمي.

تتمثل مصادر القانون البحري في مصادر أساسية تتمثل في كل من التشريع والعرف، إلى جانب مصادر ثانية تتمثل في كل من القضاء والعرف.

تشكل الملاحة البحرية النطاق الموضوعي للقانون البحري، وهي على عدة أنواع منها؛ الملاحة الرئيسية والملاحة المساعدة والملاحة العامة. أما عن النطاق الشخصي للقانون البحري، فنجد أن لهذا الأخير أشخاص أساسية تتمثل في كل من مالك ومجهز السفينة إلى

جانب ربان السفينة والبحارة. في حين تتمثل الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية في كل من وكيل السفينة ووكيل الشحنة والسمسار البحري.

تعتبر السفينة كأداة للملاحة البحرية، بحيث عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 13 من ق ب ج، كما وتتميز بمجموعة من المميزات الذاتية المتمثلة في كل من اسم السفينة وميناء التسجيل وحمولة ودرجة السفينة وجنسية السفينة.

إن أطراف عقد النقل البحري للبضائع عرفت تطوراً بالنظر إلى التطور الذي عرفه عقد النقل البضائع بحراً، فلقد كانت في ظل المفهوم التقليدي لعقد نقل البضائع بحراً، تقتصر على الناقل والشاحن البحري فقط، وهذا ما كرسته معاهدة هامبورغ، في حين تطورت في ظل أحكام اتفاقية هامبورغ إلى الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، وتطورت أكثر في ظل قواعد روتردام، ليظهر إلى الوجود كل من الطرف المنفذ والطرف المنفذ البحري والشاحن المستندي والحائز وصاحب السيطرة.

لقد كان لقواعد روتردام السابق في تغيير مفهوم عقد النقل البحري للبضائع، فجعلته يتجاوز المرحلة البحرية ليشمل مختلف المراحل السابقة واللاحقة له، بالتالي تكريس مفهوم عقد النقل الدولي، فلم يعد يقتصر النقل البحري الدولي للبضائع على مرحلة النقل من ميناء إلى ميناء، بل أصبح يشمل نقل البضائع من باب إلى باب، وهذا ما ساهم بدوره في ظهور أطراف جديدة لعقد النقل.

كما أن قواعد روتردام بتكريسها للنقل من باب إلى باب قد خلقت نوعاً من الخلط بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع وبين متعهد النقل متعدد الوسائط، فمتعهد النقل متعدد الوسائط لا يقوم بعملية النقل البحري للبضائع فحسب، بل يمتد إلى عملية النقل البري، فمتعهد النقل متعدد الوسائط وأثناء قيامه بالرحلة البحري ينطبق عليه وصف الناقل البحري وهو أحد أطراف عقد النقل البحري، أما عدا ذلك فيطبق عليه أحكام النقل متعدد الوسائط.

لقد احتفظ المشرع الجزائري بالمفهوم التقليدي لأطراف عقد النقل البحري للبضائع، إلا أنه وسع في المقابل من ذلك من دائرة الأشخاص التي يمكن لها استغلال خدمات النقل

البحري، كضرورة حتمية فرضها واقع تطور عقد النقل البحري للبضائع، فاستغلال خدمات النقل البحري في الجزائر عرف نوعاً من التطور؛ بدءاً بمرحلة الاحتكار والتضييق من الأشخاص التي يمكنها استغلال خدمات النقل البحري وصولاً إلى مرحلة رفع الاحتكار والتي رافقها التوسيع من أطراف عقد النقل البحري للبضائع.

اتضح لنا بأن طبيعة عقد النقل البحري الخاصة فرضت إشكالية المرسل إليه، فأطراف عقد النقل البحري للبضائع وإن كانت تقتصر وتتحصر في كل من الناقل البحري والشاحن البحري، إلا أن آثاره تنصرف إلى شخص ثالث يعرف بالمرسل إليه، والذي غالباً ما يكون المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع.

تبرز أهمية تحديد علاقة المرسل إليه بأطراف عقد النقل البحري من خلال العلاقات المتداخلة والمتشعبة في مجال عمليات النقل البحري للبضائع، فالمرسل إليه يرتبط مع العديد من الأشخاص وذلك منذ بداية إبرام عقد البيع الدولي، مروراً بعمليات الشحن المختلفة الخاصة بالبضاعة، وإصدار سندات الشحن بأنواعها، مع احتمال تداول هذه السندات بين أكثر من مستفيد حتى تصل إلى المرسل إليه صاحب الحق في استلامها.

قائمة المراجع

أولاً: قائمة المصادر

أ- المعاهدات الدولية:

- (1) الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64_70، المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924.
- (2) البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 81-02 مؤرخ في 17 يناير سنة 1981، يتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976، ج ر ج ج عدد 03، الصادر في 1981/01/20.
- (3) الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 مؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974 وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلق بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرم في لندن في 17 فبراير سنة 1978، ج ر ج ج عدد 36، الصادر في 30 أوت 1983.
- (4) الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر لسنة 1973، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-108 مؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج ر ج ج عدد 22، الصادر في 01 جوان 1988.

(5) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 مؤرخ في 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر ج ج عدد 06، الصادر في 14 سبتمبر 1996.

(6) اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-158 مؤرخ في 16 مايو 1998، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية مع التحفظ إلى اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، ج ر ج ج عدد 32، الصادر في 19 مايو 1998.

(7) اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 مؤرخ في 19/04/2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، المبرمة بلندن يوم 19 نوفمبر سنة 1976، ج ر ج ج عدد 26، الصادر في 25/04/2004.

(8) تعديل اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-170 مؤرخ في 22 مايو 2006، يتضمن التصديق على تعديل اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، المعتمد بجنيف في 22 سبتمبر سنة 1995، ج ر ج ج عدد 35، الصادر في 28 مايو 2006.

ب- النصوص التشريعية :

(1) أمر رقم 68-83 مؤرخ في 16 أبريل 1968، يتضمن إحداث منطقة للملاحة الخاصة بالسفن الجزائرية، ج ر ج ج عدد 33، الصادر في 23 أبريل 1968.

- (2) أمر رقم 50-69 مؤرخ في 17 /06/ 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج ر ج ج عدد 53، الصادر في 20 /06/ 1969.
- (3) أمر 16-71 مؤرخ في 1971/04/09، يتضمن إحداث شركة وطنية لشحن وتفريغ البضائع (سوناما)، ج ر ج ج عدد 32، الصادر في 1971 /04/20.
- (4) أمر رقم 16-71 مؤرخ في 1971/04/09، يتضمن إحداث شركة وطنية لشحن وتفريغ البضائع (سوناما)، ج ر ج ج عدد 32، الصادر في 1971/04/20.
- (5) أمر رقم 120-71 مؤرخ في 1971/05/13، يتضمن منح السمسة البحرية في الموانئ الجزائرية إلى الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج عدد 40، الصادر في 1971/05/18.
- (6) أمر رقم 40-75 مؤرخ في 17 /06/ 1975، يتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، ج ر ج ج عدد 50، الصادر في 24 /06/ 1975.
- (7) أمر رقم 58-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78، الصادر في 1975/08/30 (معدل ومتمم).
- (8) أمر رقم 59-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر ج ج عدد 101، الصادر في 1975/12/19 (معدل ومتمم).
- (9) أمر رقم 80-76 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 1998/06/25، ج ر ج ج عدد 47، الصادر في 1998/06/27، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر ج ج عدد 46، صادر في 18 أوت 2010.

- 10) قانون رقم 78-02 مؤرخ في 11 فبراير سنة 1978، يتعلق باحتكار الدولة للتجارة الخارجية، ج ر ج ج عدد 07، الصادر في 14/02/1978.
- 11) قانون رقم 79-07 مؤرخ في 21/07/1979، المتعلق بقانون الجمارك، ج ر ج ج عدد 30، الصادر في 24/07/1979، (معدل ومتمم).
- 12) قانون رقم 01-19 مؤرخ في 12 ديسمبر 2001، يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وازالتها، ج ر ج ج عدد 77، الصادر في 15 ديسمبر 2001.
- 13) قانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر ج ج عدد 43، الصادر في 20 جويلية 2003.
- 14) قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر ج ج عدد 21، الصادر بتاريخ 23 أبريل 2008.

ج-النصوص التنظيمية :

- 1) 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.
- 2) مرسوم رئاسي رقم 65-86 مؤرخ في 24/03/1965، يتضمن تعديل المرسوم رقم 63-499 المؤرخ في 31 ديسمبر سنة 1963 المتضمن قبول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية والموافقة على قوانينها الأساسية، ج ر ج ج عدد 30، الصادر في 09/04/1965.
- 3) مرسوم رئاسي رقم 67-77 مؤرخ في 11/05/1967، يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج عدد 42، الصادر في 23/05/1967.
- 4) مرسوم رئاسي رقم 82-279 مؤرخ في 14 أوت سنة 1928، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج عدد 33، الصادر في 17 أوت 1982.

- (5) 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 1987/04/08.
- (6) مرسوم رئاسي رقم 87-154 مؤرخ في 1987/07/14، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري، ج ر ج ج عدد 29، الصادر في 1987/07/15.
- (7) مرسوم رئاسي رقم 87-155 مؤرخ في 1987/07/14، المتعلق بإنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين، ج ر ج ج عدد 29، الصادر في 1987/07/15.
- (8) مرسوم رئاسي رقم 87-156 مؤرخ في 1987/07/14، يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية للخدمات البحرية والأعمال الملحقة بالنقل البحري، ج ر ج ج عدد 29، الصادر في 1987/07/15.
- (9) مرسوم تنفيذي رقم 09-183 مؤرخ في 12 ماي 2009، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر ج ج عدد 31، الصادر بتاريخ 24 مايو 2009.
- (10) مرسوم تنفيذي رقم 90-79 مؤرخ في 27 فبراير 1990، يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، ج ر ج ج عدد 10، الصادر في 1990/03/7.
- (11) مرسوم تنفيذي رقم 99-197 مؤرخ في 16 أوت 1999، يحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك وكيفياتها، ج ر ج ج عدد 56، الصادر في 18 أوت 1999.
- (12) مرسوم تنفيذي 2000-81 مؤرخ في 9 أبريل 2000، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 21، الصادر في 12 أبريل 2000.
- (13) مرسوم تنفيذي رقم 01-286 مؤرخ في 24 سبتمبر 2001، يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ج ر ج ج عدد 56، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 2001 (ملغي).

- (14) مرسوم تنفيذي رقم 01-02 مؤرخ في 2002/01/06، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر ج ج عدد 01، الصادر في 2002/01/06.
- (15) مرسوم تنفيذي رقم 149-02 مؤرخ في 2002/05/09، يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ر ج ج عدد 33، الصادر في 2002/05/12.
- (16) مرسوم تنفيذي رقم 261-02 مؤرخ في 17 أوت 2002، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 81-2000 المؤرخ في 9 أفريل 2000 الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 56، الصادر في 18 أوت 2002.
- (17) مرسوم تنفيذي رقم 452-03 مؤرخ في 1 ديسمبر 2003، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج ر ج ج عدد 75، الصادر في 07 ديسمبر 2003.
- (18) مرسوم تنفيذي رقم 418-04 مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال لأمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج ر ج ج عدد 82، الصادر في 22 ديسمبر 2004. (معدل ومتمم).
- (19) مرسوم تنفيذي رقم 57-08 مؤرخ في 13 فبراير سنة 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 09، الصادر في 2008/02/24.
- (20) مرسوم تنفيذي رقم 57-08 مؤرخ في 13 فبراير 2008، يحدد شروط منح إمتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 09، الصادر في 24 فبراير 2008.
- (21) مرسوم تنفيذي رقم 363-08 مؤرخ في 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 139-06 المؤرخ في 15 أفريل سنة 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة

نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر ج ج عدد 64، الصادر في 11/17/2008.

(22) مرسوم تنفيذي رقم 18-190 مؤرخ في 15 يوليو 2018، يعدل ويتم 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.

ثانياً: قائمة المراجع

1-المؤلفات:

- (1) ترك محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- (2) _____، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري مع التعرض لأحدث القضايا البحرية المتعلقة بالتحكيم البحري، نصوص مواد التحكيم في القوانين والأنظمة المختلفة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- (3) حسني أحمد، النقل الدولي البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- (4) _____، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991.
- (5) _____، نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- (6) حمدي كمال، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1995.
- (7) _____، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثامنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.
- (8) حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2024.

- (9) دويدار هاني، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997.
- (10) _____، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.
- (11) زهدود محمد، المسؤولية عن الأشياء الغير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر، بيروت، 1990.
- (12) الشرقاوي سمير، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.
- (13) عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1190 والاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
- (14) عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
- (15) 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، ايجار السفينة، التأمين البحري، الحوادث البحرية، التصادم البحري، الخسارات البحرية)، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، القاهرة، 2011.
- (16) عدلي أمير خالد، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 1992.
- (17) _____، أحكام مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.

- 18) **العطير عبد القادر حسين**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1999.
- 19) **العطير عبد القادر وباسم محمد ملحم**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر، عمان، 2009.
- 20) **غانم شريف محمد**، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.
- 21) **قايد محمد بهجت**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.
- 22) _____، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني والثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- 23) **كوماني لطيف جبر**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، الطبعة 02، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
- 24) **محمد السيد الفقي**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 25) **محمد غريب عبد العزيز**، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 26) **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، دار الجامعة للنشر، بيروت، د.س.ن.
- 27) _____، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية للنشر، بيروت، 1989.
- 28) _____، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، 1998.

- (29) _____، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- (30) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012.
- (31) مكي إبراهيم، الوسيط في القانون البحري الكويتي، الجزء الثاني، دار القبس للصحافة والطباعة والنشر، الكويت، 1975.
- (32) يحيى سعيد، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية هامبورغ 1978، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، د.س.ن.
- (33) يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013.

2- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أ- الرسائل الجامعية:

- (1) أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.
- (2) أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا " دراسة مقارنة"، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.
- (3) بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري-دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم ، تخصص القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

- (4) بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
- (5) بن عيسي حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2015.
- (6) عباس مصطفى محمد المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في القانون، جامعة الزقازق، مصر، بدن سنة.
- (7) قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
- (8) كراش ليلي، تأثير النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع، أطروحة مقدّمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص القانون، جامعة الجزائر -1-، 2016/2015.
- (9) كيلاني أمال أحمد المحامية، التقاضي في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 2000.
- (10) ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن يوسف بن خدة بن عكنون، الجزائر، 2007.
- ب-مذكرات الماجستير:**
- (1) الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري -دراسة مقارنة-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013.

- (2) بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013.
- (3) حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر، 1997.
- (4) حباذة حياة، المركز القانوني للمرسل إليه، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المرفئية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010/2011.
- (5) سلطانة عائشة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران، 2012.
- (6) عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير، فرع العقود ومسؤولية، 2011/2012.
- (7) عزايذ الهام، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران 2008-2009.
- (8) مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015.
- (9) موساوي مليكة، النظام القانوني للاستثمار في مجال الصيد البحري وتربية المائيات، رسالة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، الجزائر 1، 2007.

3-المقالات:

- (1) أكلي ليندة، «المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، المجلد 04، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، ص ص 239-248.

- (2) بوعروج حسان، «مسؤولية الناقل البحري»، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص ص 11-27.
- (3) الشرقاوي سمير، «مركز المرسل إليه في سند الشحن»، مجلة القانون والاقتصاد، العدد 01، 1967، ص ص 76-98.
- (4) _____، «عقد نقل البضائع بحرا في القانون المقارن»، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد 03، السنة التاسعة عشر، جامعة القاهرة، 1985، ص ص 787-860.
- (5) 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.
- (6) _____، «إشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري»، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد 01، المجلد 17، جامعة بجاية، 2018، ص ص 123-136.
- (7) برطال أمينة، «انعكاس تعدد صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية» على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع الجزائري»، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المجلد 7، 2018، ص ص 178-202.
- (8) بسعيد مراد، «قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي»، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد 02، المجلد 6، السنة الثالثة، جامعة بجاية، 2012، ص ص 355-372.
- (9) _____، «الإرادة أساس انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2016، ص ص 09-22.

- 10) بن عمار محمد، « المناولة المينائية والتشوين طبقا للأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري »، المجلة القانونية التونسية، العدد 7، 1999، ص ص 155-162.
- 11) بوجمعة فاطمة الزهراء، « التحالفات الإستراتيجية في سوق السفن الخطية وتأثيرها على أجرة النقل »، مجلة القانون البحري والنقل، العدد 02، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2014، ص ص 248-258.
- 12) بودليو سليم، « اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل »، مجلة العلوم الانسانية، العدد 42، مجلد أ، جامعة قسنطينة 1، 2014، ص ص 515-529.
- 13) دالع سعيد، « النظام القانوني لشركات التصنيف »، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2017، ص ص 119-130.
- 14) حمدي كمال، « الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحري »، مجلة الجمعية البحرية المصرية، العدد 08، 1995، ص ص 98-102.
- 15) _____، « التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية ومعاهدة بروكسل لسنة 1924 واتفاقية هامبورغ لسنة 1978 »، مجلة الجمعية البحرية المصرية، العددان 11 و 12، 1996-1997، ص ص 22-25.
- 16) خليل بوعلام، « حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، القوة القاهرة في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924 »، المجلة القضائية، العدد 01، الجزائر، 2003، ص ص 120-130.
- 17) دحماني محمد الصغير، «مدى تطبيق مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية والبحرية»، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد 01، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران 2، 2014، ص ص 35-43.

- 18) شيخي محمد أمين، «وكيل السفينة في عقد النقل البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2016، ص ص 95-114.
- 19) عمار فيصل، «مدى مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة اتجاه الناقل طبقا لمستجدات قواعد روتردام 2008»، مجلة الميزان، العدد الأول، المركز الجامعي أحمد صالح النعامة، 2016، ص ص 264-280.
- 20) فياض محمود، «مدى التزام الأنظمة المقارنة بمبدأ حسن النية في مرحلة التفاوض على العقد»، مجلة الشريعة والقانون، العدد 54، المجلد 27، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2013، ص ص 223 - 264.
- 21) قرارية قويدر، «مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2016، ص ص 79-94.
- 22) _____، «أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2017، ص ص 91-104.
- 23) قماز ليلي إدياز، «قواعد روتردام نقل بحري بطابع متعدد الوسائط»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2015، ص ص 25 - 50.
- 24) _____، «شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني شرط -هيمالايا وشرط استحالة فحص الحاوية-»، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 05، جامعة لمسيلا، 2017، ص ص 82-112.

- (25) _____، « خطاب الضمان لغياب سند الشحن -آلية عملية ببدائل قانونية-»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2017، ص ص 9-26.
- (26) قماروي عز الدين، « أعوان النقل البحري وفقاً لأخر النصوص التنظيمية »، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد 01، جامعة وهران، 2016، ص ص 44-59.
- (27) محمد السيد الفقي، « تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات »، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، الإسكندرية، 2006، ص ص 209-357.
- (28) محمد الشريف فاطمة الزهراء ورميني فوزية، « الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها »، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 07، مخبر العولمة واقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة شلف، 2009، ص ص 165-180.
- (29) محمد مرسي عبده، « التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقاً للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية»، المجلة القانونية والقضائية، العدد 02، السنة الخامسة، المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية لدولة قطر، وزارة العدل القطرية، 2011، ص ص 143-181.
- (30) محمود جمال الدين زكي، « اتفاقات المسؤولية»، مجلة القانون والإقتصاد، العدد 03، جامعة القاهرة، 1960، ص ص 523 .
- (31) مروان الابراهيم وهاشم الجزائري، « دور البنوك التجارية في الحد من عملية الاحتيال في الاعتمادات المستندية»، مجلة أبحاث اليرموك، العدد 04، المجلد 24، 2007، ص ص 1210-1233.
- (32) مصطفى كمال طه، « دراسات في مشارطات إيجار السفن »، مجلة القانون والإقتصاد، العدد 01، 1958، ص ص 41.

33) ملش فاروق، «الجدل المحتدم حول "اتفاقية هامبورغ" أسانيد المعارضين وحجج المؤيدين»، مجلة الجمعية البحرية المصرية، العددان 11 و12، 1996-1997، ص 43-48.

34) ناجي زهرة، «تداول وثائق نقل البضائع بالطرق التجارية»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2015، ص 265-285.

35) _____، «مدى امتداد الشرط الوارد في مشاركة الإيجار إلى سند الشحن البحري»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2017، ص 19-26.

36) ويس طيب إبراهيم، «تأثير قواعد روتردام 2009 والمادة 812 من القانون البحري الجزائري على مبدأ وحدة عقد النقل البحري»، مجلة صوت القانون، العدد 02، 2014، مخبر نظام الحالة المدنية، جامعة خميس مليانة، ص 75-98.

4-المحاضرات

- عماروش سميرة، القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف2، 2021.

- روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف2، 2013-2014.

1-OUVRAGES:

- 1) **BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, droit maritime, L.G.D.J, 2006.**
- 2) **BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian ,Traité de droit maritime, 2^{ème} éd, LGDJ, Paris, 2010.**
- 3) **- BOUKHATMI Fatima, *droit maritime*, Faculté de Droit, Université d'ORAN, 2011.**
- 4) **DELEBECQUE philippe et F.COLLARD DUTILLEUL, contrat civils et commerciaux, Dalloz, coll. Précis,8^{ème} éd, 2007.**
- 5) **FORTIER Vincent, Le contrat du commerce international à l'aune du raisonnable, JDI, Paris, 1996.**
- 6) **FRAIKIN Guy et LAFAGA , les transports maritime sous connaissance a l'heure de marche commun, L .G.D .J, 1966.**
- 7) **HUGUES Kenfack-Recueil , droit des transports-juillet 2006-décembre 2007, Dalloz 2008.**
- 8) **MARAIS Georges, les transports de marchandises par mer, L .G.D .J., 1^{ère} édition, 1984.**
- 9) **MOHAMED CHERIF Fatma Zohra, glossaire des termes clés du transport maritime, O P U , 2010.**
- 10) **REMOND-GOUILLOUD Martine, Le contrat de transport, Dalloz, 1993.**
- 11) **RIPERT Georges, Droit maritime, Tome 2, Dalloz, Paris, 1952.**
- 12) **RODIERE René et DU PONTAVICE Emmanuelle, Droit maritime, 12^{ème} éd., Paris, Dalloz, Précis, 1997.**
- 13) **RODIERE René, Droit des transports, Transports ferroviaires, routiers, aériens et par batellerie, T. II, éd. Sirey, 1955.**

- 14) RODIERER René, Traité général de droit maritime, Affrètements et Transports, Les contrats de transport de marchandises, Tome II, Dalloz, 1968.

2-ARTICLES:

- 1) ABDULHAY Imad Eldin et SARHAN Adnan Ibrahim, «La qualification juridique des contrats d'affrètement et du transport maritime en droit musulman et en droit positif français», CDMO, Université de Nantes, vol. 22, 2016, pp 01-14. In <http://www.cdmo.univ-nantes.fr/>
- 2) BENAMER Mohamed, «la concession en matière de transport maritime en droit algérien», Revue tunisienne de droit, volume 3 , 2000 , pp 96.
- 3) BONASSIES Pierre, DMF 2003 hors N° 07, pp 36.
- 4) BOUKHATMI Fatima , «le contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien», Le phare , N° 39-juillet , 2002, pp 6.
- 5) BOUTOUCHENT Abdenour, «Le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port», Revue critique de droit et sciences politiques, faculté de droit, Université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, N°1, 2008, pp 43-58.
- 6) 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 p.348-355.
- 7) DELEBECQUE Philippe, « le transport multimodal », Revue internationale de droit comparé, N°2, 1998.

3-THESES:

- 1) ANGELELLI Pierre, La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? (Etude a partir du cas d'états de la Caraïbe), Thèse pour l'obtention du titre de docteur en Sciences Économiques, Université des Antilles et de la Guyane, 2012.

- 2) **ASSONGBA Cossi Hervé**, le transport maritime de marchandises conteneurisées, Thèse pour obtenir le grade de docteur en droit, Université Lille 2, 2014.
- 3) **BOBONGO Louis Chrysos**, le prix dans le contrat de transport de marchandises, Thèse de doctorat en droit, Université Paris I Panthéon Sorbonne, 2016.
- 4) **Boukhatmi Fatima**, aspect du contrat de transport de marchandise par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, Thèse de doctorat d'état en droit, université d'Es-Sénia –Oran – Algérie, 2002.
- 5) **FLORENT Petit**, la vocation au tripartisme du contrat de transport de marchandises, thèse, Caen, 2005.
- 6) **HERRO Rita**, vente et transport : indépendance ou interdépendance ?, Thèse, université paris 1, 2009.
- 7) **HOU Wei**, La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam, Thèse en vue de l'obtention du doctorat en droit, Université Paul Cezanne - Aix-Marseille III, 2010.
- 8) **KOUKA Abdelkerim**, le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : Théories et pratiques, Thèse de doctorat en droit, Université Paris II - Panthéon-Assas, 2011.

4-JURIS CLASSEUR:

- 1) **BOYER Albert**, transports maritimes, (transport de marchandises par mer, transport sous connaissance-Nature de contrat- Formation et rupture de contrat) , Juris classeur, commercial, Fascicule (C),N 17, 1970.
- 2) **CORDIER Patricia**, Juris classeur. Commerce maritime. Contrat de transport des marchandises. Connaissance 9,1993, fascicule 1260, éditions techniques, 1993.
- 3) **CORDIER patricia**. Juris classeur commercial. Ventes maritimes. Obligation du vendeur relatives a la livraison de la marchandise, 1995.
- 4) **PAULETTE Veaux-Fournerie et DANIEL Veaux**, Juris classeur commercial.Fast 1268.1997.

5-JURISPRUDENCE:

- 1) Cass. (1^{ère} ch.civ) 22 novembre 2005, Navire lindos, DMF, 2006, p 16.
- 2) Cass. 24 septembre 2003, DMF 2004, 10, obs. Ph. Delebecque.
- 3) Cass. Civ. 1^{ère}, 07 février 2006, N°. 03-17642, Bull. Civ. N°. 2, 2006, p 63.
- 4) Cass. Civ. 1^{ère}, 30 avril 2009, N° 07-18334, Bull. Civ. N° 4, 2009, p 70.
- 5) Cass. Com, 20 JUIN 2002, navire "APT MARINER", DMF 2003, P 41.
- 6) Cass. com. 13 mai 1966, DMF 1966, p 531.
- 7) Cour d'Appel d'Aix, Feb.24, 1960.
- 8) Cour de cassation ; 20 mai 1912.
- 9) Cour de cassation, chambre commercial, 27 Juin 2006 n°04-20.510.in <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT00007507347>.

الفهرس

الصفحة	العنوان
01	مقدمة
05	الفصل الأول الاطار المفاهيمي للقانون البحري
07	المبحث الأول: مفهوم القانون البحري
07	المطلب الأول: التعريف بالقانون البحري
07	الفرع الأول: تعريف القانون البحري
07	أولا: القانون البحري وفقا للمفهوم الواسع
10	ثانيا: القانون البحري وفقا للمعنى الضيق
11	الفرع الثاني: نشأة وتطور القانون البحري
11	أولا: القانون البحري في العصر القديم
12	ثانيا: القانون البحري في العصور الوسطى
13	ثالثا: القانون البحري في العصر الحديث
13	رابعا: القانون البحري في الجزائر
14	خامسا: تطور استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر
14	1-مرحلة احتكار الدولة لنشاط النقل البحري:النفور من الاستثمار في مجال النقل البحري

	2-مرحلة تكريس الاستثمار في مجال النقل البحري
15	أ-تعديل القانون البحري في 1998: لبنة أولى لتأسيس فكرة الاستثمار في مجال النقل البحري للبضائع
16	ب-صدور النصوص التنظيمية المنظمة لاستغلال خدمات النقل البحري
20	الفرع الثالث: خصائص القانون البحري
20	أولاً: أولاً: القانون البحري قانون عرفي وقديم النشأة
21	ثانياً: القانون البحري قانون ثابت
21	ثالثاً: ذاتية القانون البحري
22	رابعاً: عالمية القانون البحري
25	المطلب الثاني: مصادر القانون البحري
25	الفرع الأول: المصادر الأساسية
26	أولاً: التشريع
27	ثانياً: الأعراف البحرية
28	الفرع الثاني: المصادر الثانوية التفسيرية
28	أولاً: القضاء
29	ثانياً: الفقه
31	المبحث الثاني: نطاق القانون البحري

31	المطلب الأول: النطاق الموضوعي للقانون البحري
31	الفرع الأول: تعريف الملاحة البحرية
31	أولاً: الملاحة البحرية وفقاً للفقهاء القانونيين
32	ثانياً: الملاحة البحرية وفقاً للتشريع الجزائري
32	الفرع الثاني: أنواع الملاحة البحرية
32	أولاً: الملاحة البحرية وفقاً للمسافة المقطوعة أو طول الرحلة
32	1-ملاحة أعالي البحار
33	2-الملاحة الساحلية
33	أ-الملاحة الساحلية الوطنية
33	ب- الملاحة الساحلية الدولية
33	ج-الملاحة الحدية
34	ثانياً: الملاحة البحرية وفقاً لغرضها
34	1- الملاحة الرئيسية
35	2- الملاحة المساعدة
35	3-الملاحة العامة

36	ثالثا: الملاحة المختلطة
36	1-تعريف الملاحة المختلطة
36	2-إشكالية خضوع الملاحة المختلطة للقانون البحري
37	المطلب الثاني: النطاق الشخصي للقانون البحري
38	الفرع الأول: الأشخاص الرئيسية للملاحة البحرية
38	أولا: مالك السفينة والمجهز
38	1-تعريف مالك ومجهز السفينة
39	2- اجتماع صفة مالك ومجهز السفينة في شخص واحد: المالك المجهز
39	3-مجهز السفينة شخص غير مالك السفينة
40	4-التزامات مجهز السفينة
43	5- مسؤولية مالك ومجهز السفينة
44	ثانيا: ربان السفينة
45	1-تعريف ربان السفينة
45	2- تعيين وعزل الربان

45	3-اختصاصات الربان
46	أ- اختصاصات الربان كممثل للسلطة العامة
49	ب- السلطات الربان كتابع وممثل للمجهز(السلطات الخاصة)
49	ب-1 السلطات الفنية
50	ب-2 السلطات التجارية
50	ثالثا: البحارة
51	أ-تعريف البحارة
51	ب- الشروط ممارسة مهنة البحار
52	ج- التزامات البحارة
53	الفرع الثاني: الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية
53	أولا: بواذر ظهور مساعدى النقل فى التشريع الجزائرى
54	ثانيا:الأشخاص الثانوية للملاحة البحرية فى التشريع الجزائرى
54	1-وكيل السفينة
59	2-وكيل الحمولة

60	3-السمسار البحري
61	الفصل الثاني: السفينة كأداة للملاحة البحرية
61	المبحث الأول: التعريف بالسفينة
61	المطلب الأول: تعريف السفينة
61	الفرع الأول: قدرة السفينة على القيام بالملاحة البحرية
62	الفرع الثاني: تخصيص السفينة للملاحة البحرية بشكل اعتيادي
63	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة
64	الفرع الأول: السفينة لا تخضع لقاعدة الحيافة في المنقول سند الملكية
65	الفرع الثاني: مدى خضوع ملكية السفينة لقواعد التقادم الطويل
65	المطلب الثالث: الخصائص الذاتية للسفينة
65	الفرع الأول: اسم السفينة
66	الفرع الثاني: ميناء تسجيل السفينة
67	الفرع الثالث: حمولة السفينة

68	الفرع الرابع: درجة السفينة
69	الفرع الخامس: جنسية السفينة
69	أولاً: الشروط الموضوعية لاكتساب الجنسية الجزائرية
70	1- شرط أن تكون السفينة ملكاً كاملاً لشخص طبيعي ذو جنسية جزائرية أو لشخص معنوي خاضع للقانون الجزائري
71	2- شرط الطاقم الوطني
72	ثانياً: الشروط الشكلية لاكتساب الجنسية الجزائرية
72	1- السفن الخاضعة للتسجيل
73	2- إجراءات التسجيل
73	3- الجهة المختصة بالتسجيل
74	4- شطب التسجيل
75	5- الجزاءات المترتبة عن عدم تسجيل السفينة
76	المبحث الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة
76	المطلب الأول: عقد النقل البحري للبضائع

76	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
77	أولاً: عقد النقل البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية: اتفاقية بروكسل نموذجاً
79	ثانياً: عقد النقل البحري وفقاً للقانون البحري الجزائري
79	الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع
79	أولاً: الناقل البحري
80	1- الناقل المتعاقد
80	2- الناقل الفعلي
81	ثانياً: الشاحن البحري
82	ثالثاً: المرسل إليه
84	الفرع الثالث: التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع
85	أولاً: التزامات الناقل البحري للبضائع
85	1- التزامات الناقل البحري خلال المرحلة السابقة للشحن

85	أ-التزامات الناقل فيما يتعلق بالسفينة
88	ب- التزامات الناقل المرتبطة بالبضاعة
93	2-التزامات الناقل البحري للبضائع خلال المرحلة البحرية
93	أ-التزام الناقل بنقل البضاعة
96	ب-التزام الناقل بالعناية بالبضاعة
97	3- التزامات الناقل في ميناء التفريغ
97	أ- التزام الناقل بتفريغ البضاعة
99	ب- التزام الناقل بالتسليم
101	ثانياً: التزامات الشاحن البحري للبضائع
101	1- الالتزامات المتعلقة بتجهيز وتسليم البضائع العادية
102	أ-الالتزام بالتغليف أو التكييف أو تعليم البضاعة
102	ب- التزام الشاحن بالتصريح الصحيح
104	ج- الالتزام بتسليم البضائع في ميناء الوصول

105	2-التزام الشاحن بالتبصير بشأن البضائع الخطرة
106	المطلب الثاني: عقد ايجار السفينة
107	الفرع الأول: إيجار السفينة بالهيكل
107	الفرع الثاني: إيجار السفينة على أساس المدة
107	الفرع الثالث: إيجار السفينة على أساس الرحلة
109	خاتمة
113	قائمة المراجع
135	الفهرس